TRAFIKVERKET

MaxLupoSE

– råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen

Version 1.0

Dokumentinformation

Titel:	MaxLupoSE - råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen
Publikationsnummer:	2011:146
ISBN:	978-91-7467-214-5
Serie nr:	2011:25
Projekt nr:	10153
Författare:	Trivector Traffic, Karin Neergaard
	Trivector Traffic, Madelene Håkansson
Kvalitets-granskning	Christer Ljungberg, Trivector Traffic, Trivector Traffic, Björn Wendle
Beställare:	Trafikverket
Kontaktperson:	Bert Svensson, telefon 0771-921 921

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2011-06-28	Slutversion	Beställare & referensgrupp
0.2	2011-05-16	Utkast	Utkast till workshop
0.1	2011-03-22	Utkast	Beställare & referensgrupp

Trafikverkets förord

Inom ramen för EU-projektet MAX har kunskapsunderlag och verktyg som stöd till arbetet med att uppnå mer hållbara resor och transporter tagits fram. Här har också kopplingen mellan samhällsplanering och mobility management synliggjorts. Trafikverket har följt arbetet bland annat via deltagandet i föreningen EPOMM (European Platform on Mobility Management). Trafikverkets inriktning är att denna kunskap i tillämpliga delar bör hämtas hem till Sverige.

Erfarenheter från liknande situationer, med utveckling av kunskaper i andra länder, visar att det ofta behövs en anpassning av dessa till svenska förhållanden. Föreliggande rapport har beställts av Trafikverket och avser en omarbetning av verktyget MaxLupo till svenska förhållanden. Författarna till rapporten står själva för både bedömningar och slutsatser.

Borlänge Oktober 2011

Kent Nyman
Enhetschef

Förord

Trivector fick i slutet av 2010 i uppdrag av Trafikverket att ta fram en svensk kunskapssammanställning baserad på MaxLupo. MaxLupo är ett verktyg som togs fram inom ramen för EU-projektet MAX om mobility management. Uppdraget har varit anpassa MaxLupo-råden till den svenska kommunala planeringsprocessen. Råden riktar sig i första hand till trafik- och stadsplanerare i kommuner. Vår förhoppning är att denna sammanställning senare ska utvecklas till en fullvärdig handbok.

Karin Neergaard på Trivector Traffic har varit projektledare och svarar tillsammans med Madelene Håkansson, Trivector Traffic, för rapportskrivning. Björn Wendle, Trivector Traffic, har varit uppdragsansvarig och svarar tillsammans med Christer Ljungberg, Trivector Traffic för kvalitetsgranskning.

Till projektet har en referensgrupp knutits bestående av Bert Svensson, Trafikverket (även beställare), Olov Åslund, Energimyndigheten, Ulrika Åkerlund, Boverket och Hanna Lamberg, Sveriges kommuner och landsting. Dessa har deltagit i möten och gett synpunkter på arbetet.

Under arbetet med denna rapport har Trivector parallellt varit extern handledare för en uppsats om MaxLupo av Jonas Lind. Uppsatsen har titeln ”Att påverka stockholmarnas resebeteende genom en integrering av mobility management i samhällsplaneringen - framtida potential för MaxLupoSE”.

Arbetet med uppsatsen och den workshop som Trivector höll med kommuner i maj 2011 om MaxLupo har varit ett värdefullt tillskott i arbetet.

Lund, juni 2011

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1.	**Inledning**		**1**
	1.1	Bakgrund	1
	1.2	Avgränsning	1
	1.3	Målgrupp	2
	1.4	Definition av mobility management	2
	1.5	Därför behövs mobility management i planeringen	4
	1.6	MaxLupo-principerna	5
	1.7	När i den kommunala planprocessen kan principerna användas?	7
	1.8	Andra planeringsråd	10
2.	**Beskrivning av MaxLupo-principerna**		**11**
	2.1	Hållbar lokalisering och planering	11
	2.2	Tydliga kriterier för när MKB ska göras	15
	2.3	Funktionell och organisatorisk integrering	17
	2.4	Mobility management-rådgivning till byggherrar	19
	2.5	MM-planer som krav eller förhandling	21
	2.6	Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav	24
	2.7	Flexibla parkeringsnormer med MM-plan	27
	2.8	Parkeringsköp	29
	2.9	Maximalt antal parkeringsplatser	31
	2.10	Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar	34
3.	**Avslutande reflektioner**		**37**
	3.1	Hur införa MaxLupo-åtgärder?	37
	3.2	Hinder och möjligheter	39
	3.3	Var kan kommunen börja?	41

Bilagor i rapporten:

Bilaga 1) Site-based Mobility Management: A Brief Overview (information till byggherrar om mobility management-åtgärder i MM-planer, engelska)

Bilaga 2) Kontrakt mellan Hampshire county council och sjukhuset (engelska)

Bilaga 3) Kontrakt mellan City of Grenchen och outletverksamheten Aldi (engelska)

Separata bilagor:

Workshop-metod (MaxuserGuideSimulation Workshop)

Kandidatuppsats vid Stockholms Universitet: Jonas Lind, 2011, Att påverka stockholmarnas resebeteende genom en integrering av mobility management i samhällsplaneringen - framtida potential för MaxLupoSE

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Under 2006-2009 deltog Trivector Traffic i EU-projektet MAX, det största forskningsprojektet inom mobility management inom EU:s sjätte ramprogram. Slutprodukten blev en rad användbara verktyg inom mobility management. Ett av verktygen som togs fram var MaxLupo, som handlar om hur (i första hand) kommuner kan integrera mobility management i planeringen för att minska beroendet av privata motoriserade transporter och uppnå ett mer hållbart resande.

Slutprodukten består bland annat av ett antal viktiga principer och åtgärder, en bilaga med ett hundratal goda exempel från Europa och workshop-metod för att diskutera planeringsfrågor med berörda aktörer. En styrka med MaxLupo är att den visar på olika konkreta sätt att få byggherrar och verksamhetsutövare att medverka till hållbara transportlösningar. MaxLupo nås via EPOMM:s webbsida under MM-tools[1]. Innehållet i MaxLupo har rönt stort intresse och baseras på flera års forskning och samlade erfarenheter.

I denna rapport har MaxLupo omarbetats och anpassats till svenska förhållanden för att vara mer användbart för svenska kommuner. Arbetet med en uppsats om MaxLupo vid Stockholms universitet[2], handlett av Trivector, och den workshop som Trivector höll med kommuner i maj 2011 om MaxLupo har varit ett värdefullt tillskott i arbetet. Under arbetet med denna rapport har Trivector parallellt varit extern handledare för en uppsats om MaxLupo av Jonas Lind. Uppsatsen har titeln ”Att påverka stockholmarnas resebeteende genom en integrering av mobility management i samhällsplaneringen - framtida potential för MaxLupoSE”.

1.2 Avgränsning

Vår utgångspunkt, och den europeiska arbetsgruppen för MaxLupo:s utgångspunkt, är att det bästa sättet att uppnå ett mer hållbart resande och öka användningen av mobility management i planeringen är att tillhandahålla tydliga exempel på lovande principer som används och som det därför finns konkreta exempel och råd kring. Därför har de råd/principer som redovisas i MaxLupo avgränsats till sådana där det finns konkreta exempel att inspireras av. Med

[1] http://www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2180&id=2180

[2] Jonas Lind, 2011, Att påverka stockholmarnas resebeteende genom en integrering av mobility management i samhällsplaneringen - framtida potential för MaxLupoSE, Stockholms Universitet, Institutionen för Naturgeografi och Kvartärgeologi, Geografiprogrammet, Kandidatuppsats vt -11.

denna sammanställning vill vi ge inspiration till hur lösningar som leder i riktning mot ett hållbart transportsystem kan omsättas i praktiken.

> *”Att uppnå hållbara transporter har visat sig vara ett av de samhällsmål som är svårast att uppnå. Det råder ingen brist på förslag till policies, instrument och åtgärder som kan förbättra situationen. Problemet är att väldigt få av de vältänkta lösningarna har blivit omsatta i praktiken.”*
>
> *(TransportMistra[3])*

1.3 Målgrupp

Den primära målgruppen för denna rapport är stads- och trafikplanerare i svenska kommuner, men även andra intressenter som kan ha nytta av exempel på hur mobility management kan inkluderas i den svenska planprocessen så som tjänstemän inom landsting eller privat sektor.

Åtgärderna som beskrivs i rapporten är tänkta att kunna införas i såväl större som mindre kommuner, dock kan målsättningarna och ambitionerna vara högre i en större kommun med större valmöjligheter när det gäller färdmedelsval. Beskrivna exempel och förslag på åtgärder syftar till att inspirera kring vad som är möjligt att göra. Omfattningen och ambitionerna bestäms utifrån lokala förutsättningar och avgörs lämpligast av berörda tjänstemän och beslutsfattare inom varje kommun.

1.4 Definition av mobility management

Mobility management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. I korthet brukar mobility management definieras som mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Med mjuka åtgärder menas information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Den senaste versionen av definition[4] på Mobility Management lyder:

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Tanken är att så kallade hårda åtgärder, som byggandet av ny infrastruktur, ska kombineras med mjuka åtgärder som innebär ett effektivare användande av befintlig infrastruktur, det vill säga mobility management. Mobility management handlar således om att påverka efterfrågan på olika slags transporter, inte i första hand utbudet. Att påverka bilanvändningen kan därför handla om allt från att inte resa alls, överflyttning av bilresor till kollektivtrafik, cykel eller resor

[3] TransportMistra var ett stort forskningsprogram kring hållbara transporter som pågick 2006-2008.

[4] Definitionen av Mobility Management och dess innehåll har successivt utvecklats inom en rad olika EU-projekt, bl a MOMENTUM, MOSAIC och MOST. Den senaste som anges här är framtagen inom projektet MAX (slutredovisades 2009) och även godkänd av EPOMMs styrelse.

till fots, alternativt samåkning eller att resa med bil på andra tider av dygnet än vanligt för att på så sätt minska trängselproblem.

Definitionen följs av exempel på vad som kännetecknar en stad där mobility management används.

I en stad som arbetar med mobility management:

- kan du se kampanjer och åtgärder som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik,
- kan du erbjudas personliga råd för att se var och hur du kan minska din bilanvändning,
- kan din arbetsgivare betala dina kollektivtrafikutgifter för att uppmuntra dig att avstå från bilåkning till arbetet,
- kan du få möjlighet till bilpool utanför ditt hus,
- kan det finnas en mobilitetsplan på dina barns skola som ordnar säker gångtrafik till skolan,
- kan du få råd av ett mobilitetskontor för att göra fritidsutflykter med kollektivtrafiken,
- kan byggnadslov villkoras med krav som minskar nya fastigheters påverkan på mobiliteten, till exempel krav att utarbeta en mobilitetsplan för medarbetare, besökare och varutransporter eller begränsning av antalet parkeringsplatser.

För ett företag som arbetar med MM kan det till exempel innebära att:

- företaget ordnar eller deltar i kampanjer för gång, cykel och kollektivtrafik
- det finns en policy som uppmuntrar användande av telefon- och videokonferenser
- arbetsgivarna betalar för kollektivtrafikkortet för att uppmuntra alternativ till bilen
- de anställda erbjuds olika typer av service som alternativ till egen bil till exempel samåkningstjänst, cykelpool/lånecykel, bilpool, cykelleasing, busspendel.

Dessa åtgärder kan ingå i en så kallad MM-plan för företaget, också kallad grön resplan eller transport plan på engelska.

Mobility management-åtgärder genomförs ibland ensamma, och har då ofta begränsad effekt. Mer effektivt är att använda MM som en del i ett åtgärdspaket, till exempel genom att kampanjer kombineras med infrastruktur, prissättningspolitik eller regleringar. Mobility management är alltså inte ett universalmedel som helt ersätter eller utesluter tekniska lösningar. Mobility management är oftare ett komplement – ett förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel.

1.5 Därför behövs mobility management i planeringen

Nationella mål och lagstöd

Det övergripande **transportpolitiska målet** är att *”..säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”*[5]. Under det övergripande transportpolitiska målet har nuvarande regering också preciserat funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa ***tillgänglighet*** i betydelsen av att *transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet*. Samtidigt anges i funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga *likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*.

Hänsynsmålet handlar om ***säkerhet, miljö och hälsa*** som viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. *Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa*.

Utöver de transportpolitiska målen är det även 4 av de 16 **nationella miljökvalitetsmålen** som kan anses ha bäring på trafikplaneringen; begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och god bebyggd miljö.

Nya Plan- och bygglagen (2010:900) säger att översiktsplanen måsta ta hänsyn till och även visa på hur hänsyn kommer att tas till nationella och regionala mål inklusive de transportpolitiska målen. Boverket arbetar med att sammanställa nationella mål, planer och program i dokumentet ”Vision för Sverige 2025”. Sammanställningen ska genom att visa på relevanta mål vara ett stöd för kommuner, länsstyrelser och regioner i deras samhällsplaneringsarbete.

Trafikverket beskriver i ”Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan” myndighetens arbete med att begränsa transportsektorns klimatpåverkan under de kommande åren 2011-2014.

Definition av hållbarhet

Hållbarhet och hållbar utveckling definieras i sin ursprungliga källa (Brundtlandkommissionens rapport ”Vår gemensamma framtid”) som en utveckling som "... tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". I TransportMistra[6] definierades ett hållbart transportsystem enligt följande:

- transportefterfrågan och/eller transportberoendet måste minska,
- hållbara transportsätt måste främjas så att andelen för dessa ökar och
- fordon och infrastruktur måste göras mer miljöanpassade

[5] *Mål för framtidens resor och transporter*. Regeringens proposition 2008/09:93.

[6] TransportMistra var ett stort forskningsprogram kring hållbara transporter som pågick 2006-2008.

Nyttan av att arbeta med mobility management

Mobility management är en del av lösningen som kan bidra till att uppfylla målen och vars åtgärder stämmer väl in på definitionen av hållbarhet ovan. Traditionellt har vi försökt lösa många hållbarhetsproblem med ny teknik. Men forskare är eniga om att tekniska åtgärder inte kommer att vara tillräckliga. Medan teknik löser enskilda problem, har åtgärder inom mobility management den fördelen att de kan lösa flera problem samtidigt och därmed ge positiva effekter inom flera områden på samma gång. Genom att mobility management påverkar transportbehov och färdmedelsval kan det ge såväl globala effekter, i form av minskade koldioxidutsläpp, som lokala effekter på till exempel miljö och trafiksäkerhet. Åtgärder inom mobility management blir därmed oftast även mycket kostnadseffektiva.

På samma sätt som åtgärder inom mobility management löser flera problem samtidigt ger de även vinster för flera grupper samtidigt. Inte bara samhället tjänar på åtgärderna, utan även företagen och individen.

Samhällets vinster är minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, minskade barriäreffekter, färre olyckor och mindre trängsel. Individens vinster kan vara bättre ekonomi, bättre hälsa och mindre stress. Företagets vinster är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.

1.6 MaxLupo-principerna

Översikt

Genom att använda mobility management redan på planeringsstadiet underlättas möjligheten att nå målen. MaxLupo innehåller 10 principer för hur MM kan användas i planeringen:

1. Hållbar lokalisering och planering
2. Tydliga kriterier för när MKB ska göras
3. Funktionell och organisatorisk integrering
4. Mobility management-rådgivning till byggherrar
5. MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
6. Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
7. Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
8. Parkeringsköp
9. Max antal parkeringsplatser
10. Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

I avsnitt 2 beskrivs varje princip. För varje åtgärd beskrivs innehållet i åtgärden, syfte och målgrupp, i vilken del/vilka delar av planprocessen åtgärden kan vara aktuell och hur den kan genomföras med hjälp av råd och konkreta exempel.

Parkering och MM-planer viktiga verktyg

Gemensamt för flera principer är att parkering och/eller MM-planer (mobility management-planer) är viktiga verktyg. Flera av åtgärderna, till exempel åtgärd 6-9 ovan, använder parkering som viktigt verktyg och är delvis överlappande. Riktlinjer för den kommunala parkeringen så som parkeringspolicy och parkeringsnorm/behovstal för parkering blir därmed viktiga för genomförandet av dessa principer.

Parkering

Skyldigheten att anordna parkering ligger på fastighetsägaren. Vid bygglov är det kommunens skyldighet att se till att kravet uppfylls. Parkeringsnormen anger (vanligtvis) ett minimikrav för antalet bilplatser, och i vissa kommuner även antalet cykelplatser, för olika ändamål och gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsgivning. Parkeringsnormerna är att betrakta som riktlinjer för att förenkla handläggningen. Den har ingen direkt rättsverkan. Det ankommer på ansvarig nämnd att i varje enskilt fall avgöra om bilplatsbehovet är tillgodosett. Det är dock viktigt att beakta likställighetsprincipen i kommunallagen, som säger att byggherrar ska behandlas lika om det inte finns sakligt skäl för något annat.

Krav och skyldigheter att anordna parkering vid nybyggnad är formulerade i Plan- och bygglagen 8 kap 9§ (2010:900). Där står att lämpligt utrymme för parkering ska i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Då det samtidigt finns krav på friyta måste man vid brist på utrymme i första hand ordna friyta. Kan inte fastighetsägaren själv tillgodose parkeringskravet inom tomten eller i dess närhet är han skyldig att ordna parkeringsplatser på annat håll, dock inom kraven på närhet. Detta gör det möjligt att lösa parkeringen i gemensamma anläggningar och genom parkeringsköp.

Parkeringsnormen kan även innefatta riktlinjer för acceptabelt gångavstånd till parkeringsplats. Då avståndet till parkeringsplatsen har betydelse för restiden dörr-till-dörr för bil påverkas kollektivtrafikens relativa attraktivitet gentemot bilen av gångavståndet och därmed också hur stort resandet med kollektivtrafik blir. Ett sätt att hantera detta kan därför vara att acceptera ett lika långt gångavstånd till bilparkering som till närmsta hållplats för kollektivtrafik.

De flesta kommuner har enbart normer för bilparkering. Skyldigheten omfattar dock även cyklar då skyldigheten enligt PBL avser fordon och då cykel är att betrakta som ett fordon, enligt vägtrafikkungörelsen.

I samband med parkering bör också möjligheten att i detaljplanen begränsa ytan som tillåts för markparkering, vilket beskrivs i avsnitt 2.9 om maximalt antal p-platser.

MM-planer

MM-planer återkommer i flera åtgärder, till exempel åtgärd 4-6. En MM-plan (kallas också Grön resplan eller på engelska Travel Plan) kan ses både som styrdokument och handlingsplan för kommande arbete med MM-åtgärder för den aktuella fastigheten eller området. Den inkluderar åtgärder både på kort och lång sikt, med exempelvis en målsättning på längre sikt om färdmedelsfördelningen och med en handlingsplan som mera är inriktad på faktiska insatser på kort sikt och beskriver vad som behöver göras idag för att nå målet på längre

sikt. MM-planen kan omfatta de åtgärder man vill se genomförda för den aktuella fastigheten eller området, exempelvis de kommande fem åren. Tidplan, huvudansvarig och finansieringsalternativ bör också tydligt framgå av dokumentet. För exempel på innehåll i MM-plan, se avsnitt 1.4 och avsnitt 2.5 och bilaga 2.

1.7 När i den kommunala planprocessen kan principerna användas?

Plan- och bygglagen (PBL)

2011 infördes en ny plan- och bygglag (2010:900). Den nya lagen ersätter den tidigare plan- och bygglagen (1987:10) med avsikten att förenkla plan- och byggprocessen samtidigt som kontrollen av byggandet skärps. Det införs nya bestämmelser som innebär att man ska ta hänsyn till både miljö- och klimataspekter när man planerar och bygger. Översiktsplanens strategiska funktion stärks liksom kravet på aktualitetsprövning av densamma.

Bestämmelserna i Plan- och bygglagen (PBL) syftar till att med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Plan- och bygglag (2010:900) 1:1.

PBL:s bestämmelser syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsvillkor, vilket konkret innebär exempelvis att planläggningen bör bidra till väl fungerande lokala arbetsmarknader och till att bostadsområdena utformas så att olika former av boende kan integreras och jämställdhet främjas. Vid planläggning och byggande ska man inte bara ta hänsyn till anspråken från människorna i dagens samhälle utan också till behoven hos kommande generationer. Långsiktiga behov bör då väga tyngre än kortsiktiga intressen.[7]

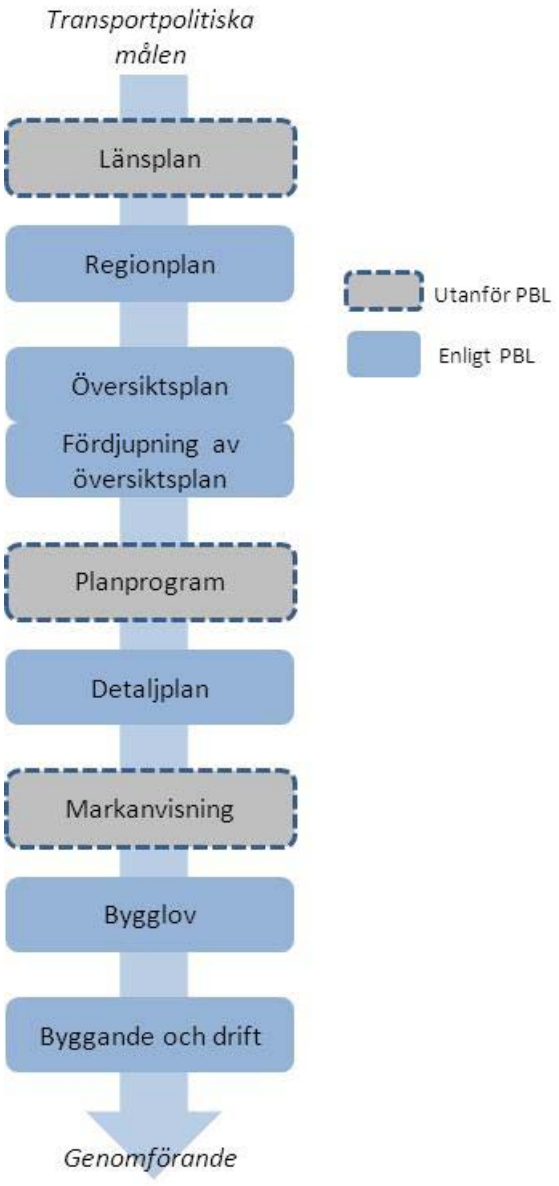
Den kommunala planeringen

Den kommunala planeringsprocessen är en kedja av plandokument: från översiktsplan (ÖP) till fördjupning av översiktsplanen (fÖP), planprogram (PP) och detaljplan (DP) för ett område. Utöver plandokument finns i regel även olika inriktningsdokument med kommunala riktlinjer och policys. Denna planeringsprocess svarar generellt kommunernas stadsbyggnadskontor för. Om kommunen äger marken söker byggherren markanvisning, i regel ansvarar fastighetskontoret för den delen. Bygglov hanteras därefter av stadsbyggnadskontoret och beslutas av byggnadsnämnd eller motsvarande.

[7] www.boverket.se hämtat 2011-06-16 (http://www.boverket.se/Vagledningar/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/Lagens-innehall-utveckling/PBLs-syfte-innehall-och-definitioner/#)

Att få med övergripande mål och intentioner genom hela planerings- och byggprocessen är en verklig utmaning. I ett forskningsprojekt, har Trivector med hjälp av fallstudier i kommuner, granskning av plandokument, intervjuer och workshops utrett hur övergripande mål och intentioner behandlas i kommunal planering respektive regional infrastrukturplanering. I slutrapporten identifieras följande övergångar som särskilt kritiska och där stafettpinnen riskerar att tappas:[8]

- Före ÖP: Översiktsplanen behandlar inte de transportpolitiska målen överhuvudtaget.[9]
- Mellan ÖP och FÖP/PP/DP: Översiktsplanen är inte tillräckligt förankrad i verksamheten och blir bara en hyllvärmare.
- Mellan DP och markanvisning/bygglov: Fastighetskontoret (Exploateringsenheten) ger markanvisningar för sådant som inte följer översiktsplanen och/eller detaljplanen.
- Mellan DP/bygglov och genomförandet (byggande/drift): Den byggda miljön blev inte alls som planhandläggarna tänkt sig i detaljplanen.



Vad gäller punkt 1 bör nämnas att i Plan- och bygglagen från 1987 fanns inget direkt krav på att de transportpolitiska målen skulle behandlas även om man kan tolka det så. Den nya Plan- och bygglagen (2010:900) som gäller från 2011 säger däremot uttryckligen att översiktsplanen måsta ta hänsyn till och även visa på hur hänsyn kommer att tas till nationella och regionala mål av betydelse för en hållbar utveckling i kommunen. Detta inbegriper även de transportpolitiska målen.

Den kommunala planprocessen och MaxLupo-principerna

I Tabell 1-1 finns en matris som visar när i den kommunala planprocessen MaxLupo- principerna kan användas. Generellt gäller att det är viktigt att redan på översiktsplanenivå ha en policy för hållbart resande som stödjer den typ av åtgärd som sedan kan vara aktuella i senare skeden. Översiktsplanen är vägledande för kommande detaljplanering och bygglovgivning och har alltså betydelse vid eventuella tvister om kraven i en detaljplan är relevanta. Har kommu-

[8] Wennberg et al, 2010, Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen– slutrapport

[9] I och med nya PBL och de lagkrav som numera ställs på att ÖP måste redovisa hur hänsyn tas till nationella mål t ex de transportpolitiska, bör detta komma att förändras.

nen i sin översiktplan antagit mål om hållbart resande och hur detta ska uppnås, där även de enskilda detaljplanerna tillmäts betydelse, ökar transparensen. Redan i översiktsplanen bör kommunen därför markera sin inställning till och eventuella stöd för den typ av åtgärder som diskuteras här.

Tabell 1-1. Principerna och när i den kommunala planprocessen de är aktuella och hur de då kan användas. P =policyfråga, K = möjlighet att ställa krav/bindande bestämmelse, F = förhandlingsfråga, I=Information för att uppmuntra.

	ÖP	fÖP	Plan-program	DP	Mark-anvisning	Bygglov
Hållbar lokalisering och planering	P	P	I			
Tydliga kriterier för när MKB ska göras	P	K	K	K		
Funktionell och organisatorisk integrering	P	P	P	P	P	P
Mobility management-rådgivning till byggherrar	P	P	P	P	I	I
MM-planer som krav eller förhandlingsfråga	P	I	I/F	I/F	K	I/F
Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav	P	P	P	F		F
Flexibla parkeringsnormer med MM-plan	P	P	I/F	F		F
Parkeringsköp	P	P	I/F	K/F		K/F
Max antal parkeringsplatser	P	P	P	K		K
Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar	P	P	P	K		

Från tabellöversikten kan man dra slutsatsen att det är få åtgärder där man kan ställa verkliga krav. Där kommunen verkligen kan utnyttja möjligheten att ställa krav är i samband med markanvisning. Samarbete mellan fastighetskontor och stadsbyggnadskontor i dessa frågor är därför en nyckelfråga. En hel del fysiska åtgärder relaterade till MM kan styras i detaljplan och detta skede är tillsammans med bygglovsskedet ett betydelsefullt skede. Generellt finns stora möjligheter för kommuner att genom förhandling påverka planeringen i en mer hållbar riktning. Till exempel att byggherren tillåts bygga tätt och få fler byggrätter endast om MM-plan finns. På så sätt bidrar förtätning inte bara till att minska användning av åkermark och bidra positivt till klimatmål, utan kan även innebära att bullervärden och lokala avgashalter kan hållas på en rimlig nivå, det som bland annat behandlas inom målet God bebyggd miljö.

För varje åtgärd beskrivs i avsnitt 2 möjligheterna att ställa krav etc. med hänsyn till den lagstiftning som finns. Generellt läggs stort fokus på möjligheterna, men vi försöker även ta upp osäkerheter och svårigheter rent praktiskt.

1.8 Andra planeringsråd

Denna skrift om MaxLupo-principer gör inte anspråk på att vara heltäckande inom området hållbar planering. Det finns i Sverige flera handböcker och idéskrifter framtagna på nationell nivå som behandlar planeringsprinciper för hållbara transporter, förutom MaxLupo. Här kan särskilt nämnas:

- Fyrstegsprincipen (Trafikverket[10])
- Trafik för en attraktiv stad, TRAST (Trafikverket, Boverket och SKL[11])
- Stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera (Boverket[12])
- Hållbart resande i praktiken, Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus (idéskrift, SKL[13])

Lunds kommun har även tagit fram en egen bok: ”Handbok i bilsnål samhällsplanering”[14] som riktar sig till alla som arbetar med samhällsplanering i kommunen. Ett exempel på en mindre omfattande skrift är den som Malmö stad gett ut till de tjänstemän som arbetar i planeringsprocessen ”Gör det möjligt!![15]. Det finns även exempel på mer konkreta handböcker, så som Boverkets ”Gör plats för cykeln”, vilken innehåller vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. Ett annat exempel på vägledningsskrift är ”Lokalisering av extern handel - vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö” som handlar om extern handel och som ges ut av Trafikverket.[16]

[10] http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/)

[11] http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/

[12] http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2002/Stadsplanera-istallet-for-trafikplanera-och-bebyggelseplanera/

[13] http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/arkiv_1/hallbart-resande-i-praktiken

[14] http://www.lund.se/Bygga--bo/Stadsbyggnadsprojekt/Bilsnal-samhallsplanering/Bilsnal-samhallsplanering-2003-2006/

[15] http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Tank-pa-miljon/Trafikmiljoprogrammet/Gor-det-mojligt.html

[16] http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem____3730.aspx

2. Beskrivning av MaxLupo-principerna

2.1 Hållbar lokalisering och planering

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Lokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel och andra verksamheter i förhållande till viktiga funktioner och trafiksystem har stor betydelse för trafikarbetet och behovet av motoriserade transporter. Möjligheten att uppnå ett mer hållbart transportsystem ökar ju tidigare som principer för hållbar lokalisering används i planeringen. Åtgärden handlar om att i tidiga skeden, på regional nivå och översiktsplanenivå, men även detaljplanenivå, beskriva övergripande mål och principer för planeringen och ta ställning till vad som är lämplig lokalisering för olika typer av bebyggelse. Principerna kan även användas som checklista vid framtagande av övergripande och detaljerade planer. Målen bör dels relatera till mål på högre nivå, till exempel för en översiktsplan eller regionplan till de övergipande nationella målen – miljömålen och transportpolitiska målen, dels innehålla principer som stöder en hållbar planering.

Principer som stöder en hållbar planering

Principer som stöder en hållbar planering finns återgivna i de svenska handböckerna TRAST, Fyrstegsprincipen, Handbok i bilsnål samhällsplanering, Stadsplanera istället för att bebyggelseplanera. I Storbritannien finns planeringsprinciper för transporter, PPG 13, som tar upp lokalisering, bebyggelsens funktionsblandning och täthet samt stödjande trafikåtgärder för ny bebyggelse.

Det råder en stor enighet om vilka principer som stöder en hållbar planering:

- Koncentrera utbyggnad till befintlig bebyggelse (till exempel förtätning och återanvändning av gammal industrimark istället för ny mark), så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare. Ju längre från centrum, desto högre energianvändning för transporter och resande.
- Bygg ut längs befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk av hög kvalitet (till exempel tunnelbana, spårvagn, BRT/stomlinjenät för buss).
- Bygg ut inom gång- och cykelavstånd från tätortens/ortens centrum eller centra, d.v.s. max 5 km. Forskning visar att de motoriserade transporterna och pendlingen tenderar att öka om avståndet till viktiga målpunkter blir för långt, därför är det bättre att bygga på flerkärnighet när en tätort växer över detta avstånd.
- Minimera vägutbyggnaden. Varje km ny väg ger, enligt samstämmiga forskningsresultat, också mer trafik[17]. Detta kallas inducerad trafik.

[17] Smidfelt Rosqvist & Hagson, 2009, Att hantera inducerad efterfrågan på trafik, Trivector Rapport 2009:8 (innehåller litteraturgenomgång av en mängd forskningsstudier på området inducerad trafik)

- Stärk tätortens centrum/centra, eftersom det oftast är lättast att stärka kollektivtrafik, gång och cykel in mot centrum än mellan andra områden. Det innebär bland annat hög täthet och lokalisering av personal- och besöksintensiva verksamheter i centrala stadsdelar. Tätorten kan dock ha flera centra, flerkärnighet.

Genomförande

När i planprocessen?

Åtgärden är aktuell för regionplaner, översiktsplaner, fördjupningar och detaljplaner där syftet är att redovisa markanvändning och trafiksystem. Åtgärden kan också vara aktuell för de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Juridiska aspekter

Översiktsplaner är inte juridiskt bindande, däremot ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan enligt PBL 3 kap 1 §, och i den ska inriktningen för planeringen och koppling till nationella mål redovisas: ”Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.” (3 kap 2 §)

Även PBL:s andra kapitel om allmänna och enskilda intressen ger stöd för hållbar lokalisering och planering: ”Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,

2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,

3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt, och

4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.” (2 kap 3 §)

Hur?

Tydliga lokaliseringsprinciper och andra principer för hållbar planering är ett sätt att konkretisera de krav som finns uttryckta i PBL avseende att ange inriktningen på planeringen och visa hur hänsyn tas till nationella mål. Ett problem som identifierats[18] är att ÖP-inriktningarna ofta inte är mätbara och därför fattas ibland beslut som strider mot ÖP. Genom att ha mätbara mål och checklistor i översiktsplanen (och i eventuella fördjupningar) samt uppföljning av dessa underlättas målstyrningen.

Ett exempel från MaxLupo på hur man arbetat med mål och principer i tidiga skeden är den övergripande planen för Edinburgh- och Lothian-regionen i Skottland, se nedan. Svenska exempel inom detta område som kan nämnas är Helsingborgs arbete med planindikatorer i översiktsplanen samt Göteborgs stads riktningsanalyser.

[18] Wennberg et al, 2010, Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen– slutrapport

Den regionala planeringen har stor betydelse för hållbar planering och en svaghet i den svenska planeringen är att den regionala nivån inte har så stor makt utan ofta verkar genom att ta fram frivilliga överenskommelser och riktlinjer. Ett exempel är försök till regionala policies kring externa handelsetableringar och rapporter kring vägledning för planering av externa köpcentrum, till exempel ”Handla rätt!” som är utgiven av länsstyrelsen i Skåne och riktar sig till de skånska kommunerna[19]. Ett intressant exempel på hur man arbetat regionalt är exemplet från Ruhr-regionen i Tyskland där sex kommuner gått samman och tagit fram en gemensam översiktsplan istället för sex separata, se nedan. Som svenska exempel kan nämnas Stockholms regionplan RUFS, Göteborgsregionens strukturbild och Norrköpings och Linköpings gemensamma översiktsplan.

Exempel: ”Edinburgh and Lothians structure plan” (ELSP), Skottland, Storbritannien

”Edinburgh and Lothians structure plan” (ELSP) togs fram av en grupp kommuner. Planen godkändes 2004 av den skotska regeringen (vilket är brukligt i Storbritannien och i viss mån ett krav för att få ta del av nationella medel för infrastrukturinvesteringar). Planen gäller för både lokal och regional nivå. Planen ska vara vägledande för de fyra kommunerna i regionen när de tar fram lokala planer och tar beslut om bygglov.

ELSP innehåller ett antal vägledande principer med målet att öka tillgängligheten för alla och minska trängsel och miljöeffekter genom att minska beroendet av transporter med egen bil. Dessa principer ska användas dels i framtagandet av lokala markanvändningsplaner och detaljplaner i ELSP-området, dels vid beslut om bygglov för enskilda större byggprojekt.

ELSP innehåller ett stort antal strategiska mål och regler som ger stöd för MM-åtgärder. T.ex. är en av ELSP:s strategiska målsättningar att integrera markanvändning och transporter med hjälp av följande mål:

- Lokalisera nybyggnationer på ett sådant sätt att resebehovet minskar, speciellt med egen bil.
- Minska pendlingen till Edinburgh från omgivande områden.
- Maximera tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik, för alla i samhället.
- Säkerställ att, där så är möjligt, bebygga äldre nedlagda industriområden och liknande istället för nya oexploaterade områden.
- Öka tillgängligheten till arbetsplatser genom en mer balanserad fördelning av arbetsplatsområden där företräde ges till nybyggnationer som är lättillgängliga till fots, med cykel och kollektivtrafik.
- Öka tillgängligheten till bostäder genom att, där så är möjligt, ta fram lokala planer som ställer krav påbyggande av lågprisboende.
- Öka tillgängligheten till shopping- och fritidsanläggningar genom att ge företräde till nybyggnationer som lokaliseras till platser som är lättillgängliga till fots, med cykel och kollektivtrafik.
- Identifiera strategiska platser för större arbetsplatsområden som är, eller kan göras, väl tillgängliga till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

[19] Handla rätt- vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län, Skåne i utveckling 2007:3

Det finns ingen officiell uppföljning av planen. Det råder dock ingen tvekan om att valet av principerna har påverkat valet av utbyggnadsområde, utbyggnaden har koncentrerats till områden som antagligen skulle ha lämnats obebyggda under andra strukturplanscenarier. Ett exempel är gamla Docklandsområdet norr om Edinburghs stadskärna.

Som med alla Storbritanniens planeringsregler är planen inte absolut bindande om tillräckliga skäl kan ges för att ignorera eller selektivt tillämpa reglerna i planen. Så planen är någonstans mitt emellan obligatorisk och frivillig.

Exempel: Regional plan för Ruhr-området (6 kommuner) i Tyskland

I Tyskland finns en bestämmelse om att ifall flera städer inom samma region delar funktioner och är regionalt organiserade för sin planering, så kan de överta vissa statliga ansvarsområden gällande den regionala planeringen. Den gemensamma regionala planen (gemeinsamer Flächennutzungsplan) är ett instrument för ökad samordning och en gemensam utveckling av en specifik region. Den regionala planen får en överordnad betydelse och övertar därmed även de ”normala”, lokala planerna som finns inom varje administrativ lokal enhet.

I Ruhr-området innebär detta att sex kommuner ges en gemensam regional plan för sin fysiska planering. Själva framtagandet av en regional plan är frivilligt, men väl antagen så blir den också bindande. I området kring Frankfurt finns planer på införandet av en liknande regional plan för totalt sett 75 olika kommuner inom regionen.

Sammanvägning av markanvändning med trafikplanering ingår i den regionala planen, men är inte huvudfokus. Den största fördelen anses istället vara en gemensam förståelse och överenskommelse om den framtida utvecklingen av regionen. Det instrument som den regionala planen utgör är tänkt att minimera konkurrensen mellan närbelägna städer och istället främja en utveckling av regionen som helhet.

Verktyg

Den metod för workshops och simulering av olika planeringsalternativ som togs fram inom MaxLupo (se separat bilaga) är ett sätt att synliggöra olika konsekvenser, vilket i sin tur kan leda till en mer hållbar planering. I Vellinge kommun använde Trivector i samarbete med Trafikverket och Vellinge en variant av denna metod där man tog tydligt beskrev trafikeffekterna av olika planeringsalternativ. Resultatet visade på stora skillnader och ledde till en rekommendation om att förändra planeringsalternativen så att större del av bebyggelsen hamnar inom konkurrenskraftiga kollektivtrafikstråk.

2.2 Tydliga kriterier för när MKB ska göras

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Trafiken är en av de mest betydande faktorerna för lokal miljöpåverkan som till exempel avgaser och buller, men också för klimatpåverkande utsläpp. Mängden biltrafik som en nybyggnation eller en ny typ av verksamhet genererar utifrån sin storlek, placering och antal parkeringsplatser, har därför stor betydelse för miljöpåverkan. Men eftersom kommunen själv i varje enskilt fall avgör om en miljöbedömning respektive miljökonsekvensbeskrivning, MKB, ska göras för en detaljplan utifrån om den kan ”antas medföra betydande miljöpåverkan” är det sannolikt att olika personer gör olika bedömningar.

MaxLupo förespråkar därför att en *trafikkonsekvensbeskrivning* alltid ska göras om planen innebär ökad biltrafik[20]. Vidare föreslår MaxLupo att kommunen tar fram tydliga kriterier och krav för när MKB ska göras. Till exempel finns i exemplen ett kriterium om att MKB alltid bör upprättas om planen innehåller mer än 300 parkeringsplatser och ligger utanför sammanhållen bebyggelse eller utan konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Genomförande

När?

Kommunen kan ta fram en övergripande policy med tydliga kriterier för när en miljökonsekvensbeskrivning bör göras. Dessa riktlinjer kan finnas i översiktsplanen och/eller i separat dokument. Kriterierna kan vara utformade som krav på kommunal nivå alternativt vara vägledande. Åtgärden är aktuell i de skeden när kommunen bedömer om en plan har betydande miljöpåverkan, det vill säga vanligtvis i planprograms- eller i detaljplaneskedet.

Juridiska aspekter

Framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningar har stöd i 6 kap 11 § i Miljöbalken: ”11 § När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, skall myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.” [21]

Översiktsplaner ska alltid innehålla en miljöbedömning, medan man för detaljplaner gör en behovsbedömning. En MKB ska enligt Plan- och bygglagen 4 kap 34 § genomföras om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, alternativt om den är tillståndsgrundande.

Kommunerna kan sätta upp egna kriterier att använda för vad som anses vara betydande miljöpåverkan, för att på detta sätt bättre leva upp till likställighetsprincipen och behandla planer så lika som möjligt. Kriterierna kan vara frivilliga/vägledande eller bindande. Kommunen har rätt att själv sätta upp bindande

[20] Motsvarande rekommendation för extern handel finns i ”Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö”, Vägverket publikation 2008:34

[21] Se även Boverket, 2006, Miljöbedömningar för planer enligt plan- och bygglagen

kriterier. Det finns dock en risk att byggherrar opponerar sig och överklagar beslut om miljökonsekvensbeskrivning. Därför kan det vara av stor betydelse att kommunen har en tydlig policy redan på översiktsplanenivå som pekar ut att dessa kriterier gäller generellt och är en del i strävan mot ett hållbart resande.

Med tanke på konkurrensaspekter mellan kommunerna är dock en nationell policy att föredra. På nationell nivå krävs dock en lagändring för att kriterier för när MKB ska göras ska få lagstöd. En variant tills en sådan ändring kommit till stånd är att verka regionalt för frivilliga policies som är gemensamma för flera kommuner.

Hur?

Vad som innebär en betydande miljöpåverkan hanteras ibland olika. Planläggning av ett område eller verksamhet som troligtvis kommer att generera en stor mängd ny biltrafik ska enligt planeringsråden i MaxLupo också antas medföra en betydande miljöpåverkan och därmed leda till framtagandet av en MKB.

På kommunal nivå innebär detta att kommunen kan ta fram en policy med mål och kriterier för när en MKB ska göras, vilket lämpligen bör ingå i översiktsplanen. Som nämnts ovan kan dessa utformas som bindande krav på kommunal nivå eller vägledande kriterier. I MaxLupo föreslås att ett sådant kriterium skulle kunna vara att en MKB alltid ska genomföras vid exploateringar som innebär fler än 300 parkeringsplatser, utanför sammanhållen bebyggelse eller utan konkurrenskraftig kollektivtrafik.

På regional nivå kan länsstyrelsen ansvara för samordnandet av en frivillig policy inom området. Ett eventuellt policybeslut om att miljökonsekvensbeskrivningar ska genomföras vid planer som kan antas öka antalet eller andelen resor med bil, oavsett om på kommunal eller regional nivå, bör tydligt kommuniceras till lokala aktörer.

Miljökonsekvensbeskrivningen innebär med nuvarande svensk lagstiftning att man analyserar alternativ för exploateringen mot ett nollalternativ (nollalternativet ska beskriva vad som händer när omvärlden förändras men inget görs på den aktuella platsen). Genom att inkludera effekter av att arbeta med mobility management för den aktuella planens miljöpåverkan kan förhoppningsvis ett mer hållbart scenario nås än samma planförslag utan mobility management-åtgärder. Att ställa krav på att en MKB med olika alternativ genomförs i samband med detaljplaner kan innebära att mobility management-åtgärder för att öka andelen hållbara resor kommer till stånd, som inte annars skulle uppmärksammats.

Planens konsekvenser inklusive miljökonsekvenser ska enligt PBL alltid beskrivas. Kommunen har i detta skede möjlighet att bistå exploatören eller byggherren med råd om hur mobility management kan minska planens miljöpåverkan.

Konkret exempel: Köpcentrumet Entré i Malmö

Malmö har tidigare haft problem med överskridande av miljökvalitetsnormer gällande luftföroreningar och ett av de utsatta områdena har varit där det nya shoppingcentret Entré Malmö planerades år 2008. Över 60 affärer med ett parkeringshus med över 1 000 parkeringsplatser skulle med all säkerhet öka biltrafiken i området och därmed förvärra luftproblemen ytterligare. Det krävdes

därför en rad åtgärder, både gällande den fysiska planeringen och MM av kommunen för att kunna hantera trafiksituationen så att gällande miljökvalitetsnormer för luftföreningar inte överskreds. Exempel på fysiska åtgärder som planerades och genomfördes var bland annat bussfiler, nya lösningar för trafiksignalerna, prioritering för kollektivtrafiken och enkelriktningar för biltrafiken. Exempel på MM-åtgärder är kampanjer, realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar inne i shoppingcentret, åtgärder för att höja cykelstatusen, minska antalet gratis arbetsplatsparkeringar osv.

Samtliga åtgärder genomförs av Malmö stad och inga krav har i detta exempel ställts på fastighetsutvecklaren av området, då lagrummet inte anses stödja den typen av krav i dagsläget.

2.3 Funktionell och organisatorisk integrering

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Åtgärden handlar om att i tidiga skeden öka samarbetet mellan olika kompetenser, inte minst att använda trafikkompetens i tidiga skeden.

Att integrera trafik- och markanvändningsplanering är inte bara en teknisk fråga utan även en organisatorisk. Översiktsplanerare, planarkitekter och trafikplanerare sitter inte sällan åtskilda organisatoriskt. I bästa fall sker ett bra samarbete över gränserna i ett tidigt skede, men det händer också ofta att den ena parten kommer in i ett senare skede när det är svårare att göra större ändringar. Även om det i flera fall finns ett bra samarbete över sektorsgränserna är det också ofta olika kulturer med olika synsätt.

I Boverkets bok ”Stadsplanera istället för trafikplanera och bebyggelseplanera” lyfts denna fråga tydligt. Man framhåller att genom att stadsplanera, det vill säga samlat analysera och arbeta med trafik och bebyggelse blir det lättare att beskriva och lösa mål- och intressekonflikter. Även i skriften ”Hållbart resande i praktiken” betonas vikten av organisatorisk integrering i samhällsplaneringen.

Den högsta nivån av funktionell integrering är enligt MaxLupo när trafikplanerare arbetar tillsammans med översiktsplanerare och planarkitekter som ansvarar för markanvändningsplaner och detaljplaner i gemensamma strategier i riktning mot gemensamma mål, till exempel kombinerade markanvändnings- och trafikplaner.

Genomförande

När i planprocessen?

Åtgärden är aktuell i alla delar av planprocessen.

Juridiska aspekter

Åtgärden är av organisatorisk och frivillig karaktär.

Hur?

Utifrån de exempel som redovisas nedan och som kommer från MaxLupo kan man hämta några idéer för hur en bättre integrering kan uppnås:

- Ta fram en modell för hur samarbetet ska ske där det finns tydliga kriterier för vilka kompetenser/avdelningar som ska respektive bör involveras och i vilka skeden.
- Mer konkret kan detta innebära att olika markanvändningsförslag analyseras ur ett trafikperspektiv i ett tidigt skede och därmed påverkar var man väljer att bygga ut staden, se exempel nedan från samarbetet inom ELSP.
- Anordna konsensusmöten mellan olika kompetenser/delar av organisationen där olika syn, mål- och intressekonflikter diskuteras för att uppnå en så stor enighet som möjligt och hitta gemensamma lösningar som bidrar till en helhet.

Exempel: Samarbete inom kantonen Argovia, Schweiz

Kantonens[22] departement för byggande, transport och miljö består av 9 kontor, däribland de två kontoren för transportplanering och fysisk planering. Sedan 1997 har samarbetet mellan kontoren standardiserats genom en modell som heter ”Verwaltungsinterne Koordination” (VIK), vilket betyder samordning inom administrationen. Det innebär att för varje fråga som berör flera kontor ska VIK-modellen användas: t.ex. för godkännande av kommunala markanvändningsplaner, godkännande av ändringar i kantonens strukturella plan och i framtagande av planer och projekt inom transport och markanvändning som är av betydelse för hela kantonen. VIK-modellen togs fram med syftet att se till att alla krav avseende trafik och markanvändningsplanering tillgodoses i ett tidigt skede.

När det gäller godkännande av kommunala markanvändningsplaner har kontoret för fysisk planering den ledande rollen. Kontoret kontrollerar först markanvändningsplanen i förhållande till kraven i kantonens strukturella plan och kantonens lag för planering och bebyggelse. Sedan lämnar de över planen till transportkontoret som granskar planen ur transportperspektiv såsom det specificeras i strukturplanen och kantonens transportplan. Ibland måste även andra kontor, såsom miljökontoret, involveras.

De olika uttalandena och kraven på ändringar sammanställs av det ledande kontoret (i detta fall kontoret för fysisk planering) i ett dokument som delges den aktuella kommunen. Kontrollen som görs av de olika kontoren måste vara klar inom en månad. Proceduren avslutas med ett möte där representanterna från de olika kontoren möts för att lösa kvarvarande frågor. För att ytterligare säkerställa att samordning mellan de olika kraven på markanvändning, transport och miljö sker, så inrättades år 2006 en ny tjänst inom administrationen i kantonen. Denna person ska koordinera alla relevanta aspekter av integrering av transportfrågor och markanvändning i projekt där kantonen deltar. I arbetsbeskrivningen står att samverkan mellan de två kontoren måste säkerställas i ett tidigt skede.

[22] En kanton motsvarar närmast ett län i Sverige, men inflytandet på planeringsfrågor är stort och kan närmast jämföras med kommunernas i Sverige. Storleken på kantoner varierar men motsvarar ofta inte mer än en svensk kommun avseende befolkning.

Exempel: Samarbete inom ”Edinburgh and Lothians structure plan” (ELSP), Skottland, Storbritannien

Den nuvarande regionala planen för Edinburgh- och Lothianregionen, ”Edinburgh and Lothians structure plan” (ELSP), togs fram i samarbete mellan fysiska planerare och trafikplanerare. Exempelvis användes en modell, ”land-use transport interaction model (LUTI)” för att simulera trafikeffekter av olika markanvändningsscenarier, och vice versa. Utifrån dessa simuleringar fattades sedan beslut om var ny bebyggelse skulle lokaliseras för att minimera effekterna på vägnätet och stödja användandet av kollektivtrafik mellan hem, arbete och handel. Det innebar till exempel att stora arbetsplatsområden koncentrerades till relativt kollektivtrafikstarka områden. Samarbetet bedöms ha haft effekten att större utbyggnadsområden identifieras utifrån förutsättningarna i trafiksystemet.

För närvarande pågår arbete med en ny regional plan och för denna har man gått ett steg längre när det gäller att ta med trafikfrågorna i ett tidigt skede. Den nya planen ska tas fram av en grupp som är placerade på det regionala transportkontoret SEStran (South East of Scotland Transport Partnership). SEStrans uppgift är bland annat att producera en regional transportstrategi.

2.4 Mobility management-rådgivning till byggherrar

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Åtgärden handlar om att tillhandahålla muntliga och skriftliga råd om lämpliga åtgärder för hållbar planering, däribland mobility management-åtgärder. Målgruppen är framförallt byggherrar och exploatörer som söker bygglov för större projekt eller arbetar med en ny detaljplan. Syftet är att öka byggherrens kunskap och medvetenhet om möjligheterna att åstadkomma en hållbar planering

Genomförande

När?

Mobility management-rådgivning bör ges så tidigt i processen som möjligt eftersom detta ökar chanserna att åtgärderna arbetas in i planer på ett bra sätt. Policyn kan till exempel vara att rådgivning alltid sker vid markanvisning och bygglov. Men åtgärden kan även vara aktuellt i tidigare steg, beroende av när i processen byggherren involveras eller visar intresse för området: fördjupning av översiktsplan, planprogram och detaljplan. Redan i översiktsplanen kan policy/ställningstagande i frågan finnas.

Juridiska aspekter

Åtgärden handlar om information och rådgivning av frivillig karaktär. För kravställande, vilket är möjligt vid markanvisning, se bland annat åtgärden ”MM-planer som krav eller förhandling”, avsnitt 2.5.

Hur?

Skriftlig information om hur byggherrar kan underlätta ett hållbart resande och om olika mobility management-åtgärder kan ges via kommunens webbsida om bygglov och samlas i en informationsskrift riktad till bygglovssökanden. Ex-

empel på hur en skrift om MM-planer kan se ut ges i bilaga 1 (på engelska). Information om mobility management-rådgivning kan även finnas med i andra vägledande dokument som i fördjupningar av översiktsplaner och planprogram.

Rådgivning och information underlättas om det finns en ansvarig för mobility management-rådgivningen, en kunnig person, som den sökande kan vända sig till för att diskutera möjligheterna för mobility management-åtgärder i respektive fall. Rådgivnings- eller konsultationstjänsten gällande mobility management kan erbjudas av specialister inom trafikplaneringsavdelningen i en region eller kommun. Kontaktuppgifter kan finnas tillgängliga på kommunens webbsida om bygglov på samma sätt som för övriga rådgivare. Om sådan personal inte finns tillgänglig så kan utbildning eller tjänster från externa experter behövas.

Om bygglovsansökan inte godkänns på grund av trafikrelaterade frågor så borde sökanden vid den tidpunkten också ha möjlighet att få råd och konsultationstjänster gällande mobility management. Åtgärden förutsätter alltså nästan att kommunen/regionen erbjuder möjlighet för byggherrar att diskutera råden med en expert inom mobility management. Det finns i flera svenska kommuner och regioner en mobility management-funktion som kan användas för detta syfte.

Det kan vara en fördel att även ha en policy som fastställer vissa kriterier för när mobility management-rådgivning bör ges som i exemplet för kantonen Argovia i Schweiz, se nedan. En viktig framgångsfaktor är att kommunens intentioner avseende hållbart resande och mobility management är tydliga i tidiga skeden.

Exempel: MM-kontroll i kantonen Argovia i Schweiz

Trafikavdelningen i kantonen Argovia i Schweiz är mycket aktivt inom området mobility management. Det utgör en del av kantonens officiella transportstrategi. Sedan 2008 har departementet installerat en mobility management-plattform som heter Aargaumobil. Aargaumobil har två anställda MM-experter som arbetar med rådgivningsaktiviteter inom området mobility management riktat till kommuner och privata företag. En specifik uppgift för Aargaumobil är också att ge detaljerade rekommendationer om mobility management till utvecklare/byggherrar som planerar nya byggnader och anläggningar.

Vissa typer av bygglovsansökningar kontrolleras även av trafikavdelningen i kantonen. Trafikavdelningen kontrollerar om bygglovsansökan uppfyller kraven/behoven när det gäller trafikrelaterade frågor enligt kantonens strukturplan enligt kantonens plan- och bygglag. Regeln är att alla bygglovsansökningar som kontrolleras av trafikavdelningen och som begär fler än 60 parkeringsplatser måste också kontrolleras av Aargaumobil.

I de situationer där det verkar rimligt inkluderas rekommendationer (och ibland krav) på inkludering av mobility management-aktiviteter. Arbetssättet infördes under början av 2008 och under 2008 har mobility management inkluderats i 10 bygglovsärenden som kontrollerats av kantonens trafikavdelning.

Verktyg i MaxLupo

Inom MaxLupo har en informationsskrift till byggherrar om MM-planer tagits fram som finns i bilaga 1. Denna kan användas direkt eller ses som inspiration för en egen sådan.

2.5 MM-planer som krav eller förhandling

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Åtgärden handlar om att ställa krav på eller förhandla om MM-planer/ MM-åtgärder i samband med detaljplaneläggandet av nya områden eller vid bygglovsansökan. Om kommunen äger marken kan krav på MM-planer ställas i samband med markanvisning, annars blir det en förhandlingsfråga. Inte sällan finns det win-win-situationer som man bör uppmärksamma byggherren på. Det kan då vara viktigt att det finns något att förhandla om som byggherren kan vara intresserad av. Till exempel kan kommunen godkänna en högre täthet, fler byggrätter, eller färre antal parkeringsplatser om exploatören vidtar olika MM-åtgärder.

Genomförande

När i planprocessen?

Krav på MM-planer kan ställas när kommunen äger marken, det vill säga i samband med markanvisningar. Förhandling om MM-planer sker däremot lämpligen i samband med planprogram, detaljplan och bygglovsansökan. Ställningstagande i tidiga skeden, till exempel i översiktsplan eller annan kommunövergripande policy, om att kommunen på olika sätt vill främja mobility management-planer och hållbart resande, kan underlätta genomförandet av åtgärden.

Juridiska aspekter

Om kommunen äger fastigheten kan kommunen i samband med markanvisning ställa krav på en MM-plan vid exploatering. MM-åtgärder eller specifik MM-plan kan då ingå i ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och köparen.

I de fall kommunen inte äger marken kan MM-planen istället vara med som ett förhandlingsargument i samband med planprogram, detaljplaneläggning eller bygglovsansökan. I dessa fall är kopplingen till översiktsplanen särskilt viktig och att det i denna finns stöd för liknande åtgärder. Krav på cykelparkering, som är en väsentlig del av en MM-plan, kan dock finnas med i en parkeringsnorm/policy, styras i detaljplan och krävas vid bygglov på samma sätt som för bilparkering. Många kommuner har enbart normer för bilparkering. Skyldigheten omfattar dock även cyklar då skyldigheten enligt PBL avser fordon och då cykel är att betrakta som ett fordon, enligt vägtrafikkungörelsen.

Hur?

Precis som andra bestämmelser avseende utformning, exempelvis att anpassa den tillkommande byggnationen efter intilliggande arkitektur eller återplantering av träd som måste tas bort på grund av tillkommande bebyggelse, så kan krav även ställas på att fastighetsutvecklaren ska tillämpa ett antal MM-åtgärder för den tillkommande bebyggelsen. Kommunen kan själv specificera kriterier för när krav ska ställas/förhandling ska ske: till exempel vid exploateringsprojekt över en viss storlek, för ett visst användningsområde eller för vissa platser.

Med tanke på konkurrensaspekter mellan kommunerna skulle det vara önskvärt med en nationell policy liknande den i Storbritannien, se exempel nedan, som stödjer framtagandet av MM-åtgärder.

Krav på cykelparkering kan alltid ställas, medan krav på icke-fysiska MM-åtgärder generellt är en förhandlingsfråga, utom vid markanvisning där kommunen kan ställa krav. Befintliga planeringsredskap, lagar och regler inkluderar inte MM som ett villkor och politiskt kan det vara svårt att ställa krav på lokala exploatörer. MM kan då istället fungera som del av en förhandling och på så sätt tas med. Det är därför viktigt att det finns något att förhandla om. Exempelvis kan kommunen godkänna bebyggelse med en högre täthetsgrad eller ett lägre antal parkeringsplatser i utbyte mot att exploatören vidtar olika MM-åtgärder enligt en på förhand beslutad handlingsplan. Medtagande av MM-planer som ett förhandlingsargument skulle öka chanserna att MM-åtgärder implementeras redan från start och blir en del av byggnationen.

En MM-plan (kallas också Grön resplan eller på engelska Travel Plan) kan ses både som styrdokument och handlingsplan för kommande arbete med MM-åtgärder för den aktuella fastigheten eller området. Den inkluderar åtgärder både på kort och lång sikt, med exempelvis en målsättning på längre sikt om färdmedelsfördelningen och med en handlingsplan som mera är inriktad på faktiska insatser på kort sikt och beskriver vad som behöver göras idag för att nå målet på längre sikt. MM-planen kan omfatta de åtgärder man vill se genomförda för den aktuella fastigheten eller området, exempelvis de kommande fem åren. Tidplan, huvudansvarig och finansieringsalternativ bör också tydligt framgå av dokumentet. För exempel på innehåll i MM-plan, se avsnitt 1.4 och bilaga 2.

Kraven måste vara justerbara på så sätt att anpassningar görs efter den aktuella fastigheten. Exempelvis måste kraven ta hänsyn till lokala förutsättningar att resa med alternativ till bilen. För att säkerställa en hög tillgänglighet med mer hållbara färdmedel så kan exploatören involveras i samfinansiering av infrastruktur för detta, exempelvis ny kollektivtrafik eller nya cykelvägar till fastigheten som planerar att bebyggas. Samfinansiering av detta slag förekommer redan i länder som Storbritannien och Schweiz.

I Malmö och Lund finns idag så kallade Miljöbyggprogram där man vid markanvisning ställer krav inom områdena energi, innemiljö, fuktskydd och biologisk mångfald[23]. Ett program med krav kring trafik och MM skulle kunna se ut på liknande sätt och vara en del i ett sådant program. För planer som kan anses ha betydande miljöpåverkan skulle även miljökonsekvensbeskrivningar kunna fungera som plattform för liknande förhandling, se även avsnitt 2.2.

Exempel: Hampshire City Council och det lokala sjukhuset

Hampshire City Council, den lokala myndigheten, har sedan 1993 belagt sjukhuset i Hampshire med bindande åtaganden avseende de lokala transporterna. I ett kontrakt från 2008, se kontraktet i bilaga 2, har Hampshire City Council, bland annat ställt krav på att man inte får använda mer än ett visst antal parkeringsplatser och att en ”Full Travel Plan” tas fram, som ska följa vissa rekommendationer. I kontraktet står bland annat att den ska innehålla parkeringsstyrningsåtgärder och uppföljning av dessa, samt minst tre eller fler av följande åtgärder för personal anställd av fastighetsutvecklaren/exploatören (läs mer i bilaga 2):

[23] Malmö stad, Lunds kommun och Lunds universitet, 2009, Miljöbyggprogram SYD, Version 2009:1. http://web.lund.se/program/page____96493.aspx

- erbjudande till all personal om fri bussbiljett i en månad (för att testa busstrafiken)
- tillgång till personlig resehjälp för all personal
- erbjudande till all personal om bidrag till inköp av en ny cykel
- webbsida med reseinformation
- ekonomiska incitament för att inte köra till arbetet

Exempel: Sjukhusområdet Addenbrooke's i Cambridge

Addenbrooke's är ett 27 hektar stort sjukhusområde i utkanten av Cambridge, Storbritannien. Ca 7 000 personer arbetar i området, som genererar över 18 000 bilresor per dag.

Åtagandena innefattar bland annat att inte överstiga ett tak om maximalt 3 900 parkeringsplatser för bil och att minska ensamåkandet i bil till arbetet från 50 % av de anställdas pendlingsresor år 2000 till 45 % år 2005. Detta genom att vidta åtgärder som skulle togs fram gemensamt av de olika inblandade parterna. Resultatet blev att 38 % fortsatte att arbetspendla ensamma i bil år 2005. 2004 utökades målen till att innefatta mål även för patientresorna; andelen patient- och besöksresor med bil skulle minskas från 90 % till 86 % år 2006.

Förutom att antalet parkeringsplatser för bil begränsades, infördes avgifter för parkeringen samtidigt som de alternativa färdsätten förbättrades. Även anknytningar från infartsparkeringar förstärktes. Konkret innebar detta ändrade busslinjer, en ny busstation, avsevärda rabatter på veckokort, förbindelser till den närliggande infartsparkeringen, parkeringsavgifter/parkeringsstyrning (med ringmärkning av intäkterna till investering i MM-åtgärder), cykelparkering, duschar och förbättrade cykelvägar mellan området och in till staden.

Exempel: Planeringspolicyn, PPG13, i Storbritannien

PPG13 behandlar lokalisering, blandning och täthet för bebyggelse samt stödjande åtgärder vid transportplaneringen av bebyggelse. PPG13 rekommenderar att lokala myndigheter ska säkerställa lokala MM-planer eller resplaner för det aktuella exploateringsområdet av byggherrarna i samband med bygglovsansökan. Planeringspolicyn rekommenderar även lokala myndigheter att villkora medfinansiering av transportinfrastruktur och eventuella MM-åtgärder för nybyggnationen, samt att begränsa antalet parkeringsplatser inom den aktuella fastigheten eller området.

Många myndigheter följer råden i planeringspolicyn PPG13 för att säkerställa att MM-planer kommer till stånd, däremot varierar planernas utformning från fall till fall. Vissa ställer enbart enklare krav om att en plan ska tas fram innan fastigheten eller området börjar användas, medan andra använder regler och villkor eller avtal för att specificera planens innehåll, uppföljning, påföljder om den inte efterlevs eller satta mål inte uppnås och eventuell finansiering av nödvändiga förbättringar utanför området, exempelvis ny kollektivtrafik.

Verktyg i MaxLupo

För detaljerad beskrivning på engelska av kontraktet mellan Hampshire City Council och det lokala sjukhuset, se bilaga 2.

2.6 Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Bilfria bostadsområden skapas ofta som ”bottom-up”-projekt där enskilda fastighetsägare är intresserade av ett boende utan bil eller med begränsad tillgång till bil. Kommunen kan främja den här typen av bostadsområden genom att inte hindra dem eller till och med uppmuntra dem i tidigt skede. Åtgärden handlar alltså inte om att ställa krav på bilfria områden utan om att utforma reglerna så att de inte hindrar bilfria eller områden med lågt bilinnehav, om det finns intresse för sådana. Åtgärden kan vara ett sätt att bygga billigare bostäder.

Genomförande

När?

Åtgärden regleras på detaljplanenivå där ytor för parkering bestäms och parkeringskrav anges samt i bygglov där parkeringskrav ställs. Ställningstagande om bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav kan däremot ske tidigare i processen för att uppmuntra företeelsen, det vill säga redan i översiktsplan och i planprogram.

Juridiska aspekter

Åtgärden kan regleras i detaljplan och i bygglov där kommunen enligt PBL 4 kap 13 § bestämmer krav om utrymme för parkering och placering och utformning av parkeringsplatser, vilket i sin tur brukar regleras av kommunens parkeringsnorm, se även avsnitt 1.6 om parkering. Åtgärden kan också regleras genom angivandet av bilparkeringsytor i detaljplanen, som i detta fall då bör vara små.

Avtal (exempelvis i Tyskland kallat ”Städtebaulicher Vertrag”) mellan utvecklare och kommunen krävs för att säkerställa att kraven efterlevs.

Hur?

I översiktsplan och i planprogram kan kommunens intentioner framgå till exempel i form av ställningstaganden som att kommunen är positiv till etablering av bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav där det finns goda möjligheter att leva utan bil. Kommunen kan även peka ut områden i översiktsplanen som kan vara särskilt lämpliga för bilfria områden med tanke på tillång till kollektivtrafik och närhet till serviceutbud etc.

I detaljplan finns möjlighet att markera ytor med plantexten ”ej parkering”. Till exempel har kommunen möjlighet att vara restriktiv med gatuparkering.

I detaljplan och i samband med bygglov ställs krav på antalet parkeringsplatser enligt PBL och kommunens parkeringsnorm. Kommunen bestämmer enligt PBL vilka krav som ska gälla för parkering i detaljplan, vilket i sin tur oftast är fastställt i en kommunövergripande parkeringsnorm med syfte att alla ska behandlas lika avseende krav på parkering. Parkeringsnormen är därför ett nyckeldokument för denna åtgärd.

I en parkeringsnorm anger kommunen vanligtvis vilka normer för bilparkering respektive cykelparkering som ska tillämpas för olika verksamheter och för olika geografiska lägen i staden. I en parkeringsnorm kan kommunen föreslå möjliga avsteg från normen, till exempel kan möjlighet till samutnyttjande reducera behovet av parkeringsplatser, liksom tillgång till bra kollektivtrafik eller bilpool. En sådan flexibel parkeringsnorm där man anger kriterier för avsteg mot de ”normala” normerna kan alltså göra bilfria områden möjliga (se även avsnitt 2.7): ”under vissa omständigheter kan det minsta antalet parkeringsplatser vara mindre än det ”normalt” angivna, exempel på omständigheter kan vara.. ”. Dessa villkor/omständigheter bör sedan så långt som möjligt specificeras, det kan som tidigare nämnts till exempel handla om tillgång till kollektivtrafik, bilpool och/eller MM-planer. I exemplen nedan visas vad som krävs i de bilfria områdena i Münster respektive Hamburg i Tyskland.

En svårighet är att kontrollera hur kraven efterlevs, det vill säga att det blir personer som flyttar in som följer intentionerna om att inget hushåll med bil får lov att äga eller hyra bostad i området. Det bör också finnas någon form av sanktion om reglerna inte följs, till exempel att ägaren måste bygga ytterligare parkeringar eller betala (ytterligare) parkeringsköp om för många hushåll inte följer reglerna och äger eller använder privat bil. I Tyskland upprättar man civilrättsliga avtal mellan ägaren/utvecklaren, som måste vara en förening/organisation, och kommunen som anger krav på bilfrihet och eventuella sanktioner, se exempel nedan. Rent praktisk kan detta dock vara svårt att följa upp. Det finns heller inga möjligheter i Sverige att reglera denna typ av krav genom villkor eller förbehåll i lagfarterna som föreslås i MaxLupo, enligt samtal med Lantmäteriet, utan vid överlåtelser kan detta endast regleras i överlåtelseavtal.

Ett annat sätt för kommunen att säkerställa att de boende i området inte har bil kan vara att de inte får parkeringstillstånd för gatuparkering i området eller i intilliggande områden med boendeparkering. Ett hinder för detta är dock att det kan administrativt krävande med sådan kontroll.

Exempel: Bilfritt bostadsområde i Hamburg, Tyskland

I Hamburgs parkeringspolicy anges värden för antalet bil- och cykelparkeringsplatser baserat på byggnadernas användningsområde och storlek. Det finns också tre olika skäl för att kunna minska antalet parkeringsplatser för bilar:

- rabatterade biljetter till kollektivtrafiken för anställda vid affärskomplex,
- kombinerade entré- och kollektivtrafikbiljetter vid evenemangsarenor (sport, kultur) samt
- ”bilfria” bostadsområden.

För bilfria bostadsområden krävs att byggnationen uppfyller vissa villkor:

- god tillgänglighet till kollektivtrafik,
- fler än 30 lägenheter,
- ett koncept för att undvika bilanvändning och ett intyg från varje

hyresgäst/boende att de inte kommer äga någon bil.

Om dessa villkor uppfylls så kan den normala parkeringsnormen på 1,0 bilparkeringsplatser per lägenhet minskas till 0,2.

Det är viktigt att betona att dessa regler inte är ”pro-car-free-housing policies” utan att reglerna snarare inte hindrar de initiativ till bilfria områden som kan finnas. Reglerna har funnits sedan 2002.

Rent praktiskt är det ofta en organisation eller förening som sluter att avtal med kommunen (”Städtebaulicher Vertrag”) och garanterar att det minimala antalet parkeringsplatser (som till exempel behövs för besökare) är tillräckligt. Organisationerna eller föreningarna sluter i sin tur ofta egna avtal med hyresgästerna eller ägarna som reglerar användning och ”icke-”ägande av bil. Det krävs ofta detaljerade förhandlingar mellan utvecklaren (föreningen/organisationen) och kommunen för att få bygglov för ett nytt bilfritt område.

Exempel: Bilfritt bostadsområde i Münster, Tyskland

Det bilfria projektet "Gartenstadt Siedlung Weißenburg" utvecklades av det lokala bostadsföretaget WGM (Wohnungsgesellschaft Münsterland mbH) i samarbete med kommunen Münster som ett resultat av tävlingen ”living without my car”, som anordnades i regionen North-Rhine-Westphalia.

Området är 3.2 hektar och ligger i innerstan i området som kallas “Geistviertel”, endast 2,5 km söder om Münsters stadskärna. Ett stort affärsutbud finns i närheten och en ”bilpoolsstation” finns i utkanten av området. Området är genom ett nätverk av cykelvägar kopplat till stadskärnan och sträckan tar ungefär 10 minuter att cykla. Tre busslinjer som alla har en turtäthet på 10 minuter finns inom gångavstånd. Med buss tar det ungefär 15 minuter till stationen och 7 minuter till stadskärnan.

Totalt 196 bostadshus för bilfria hushåll har byggts/kommer att byggas på det före detta militära området. Bostadshusen är i varierande storlek, från enrumslägenheter till familjelägenheter med 5 rum. De första två byggomgångarna på 60 respektive 70 bostäder var klara för inflyttning år 2001 och 2003. Den tredje och sista ska vara klar år 2012. Alla bostäder är reserverade för subventionerat boende (”social housing”).

Kommunen krävde 0,2 parkeringsplatser per lägenhet för bilpoolsbilar och besökare. Genomförandet av ett bildelningsprojekt var ett av kraven för det minskade antalet parkeringsplatser. Denna minskning är en del av innehållet i detaljplanen och bostadsföretaget WGM var tvungna att skriva ett ”stadsplaneringskontrakt” (”Städtebaulicher Vertrag”) med staden för att få bygglov. Kontraktet innehåller texter om utformning, bilfritt boende och bildelning. WGM är ansvarig för att säkerställa att området är ”bilfritt” genom att dels sluta avtal med de boende, dels upprätthålla en bilpoolsservice med åtta platser för bilpooolsbilar. I avtalen med de boende framgår att man förlorar rätten att bo i området om man äger en bil. En skiljenämnd beslutar om undantag, till exempel kan undantag ges för handikappade eller på grund av yrkesmässiga skäl.

2.7 Flexibla parkeringsnormer med MM-plan

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Den kommunala bilparkeringsnormen är oftast en minimi-norm som anger minsta antal parkeringsplatser som behöver anläggas vid en viss planerad byggnadsyta. Denna åtgärd handlar om att låta bilparkeringsnormen bli mer flexibel (men med tydliga regler för likabehandlingsprincipens skull) och innefatta rekommendationer för avsteg från den ”normala” normen, exempelvis att färre parkeringsplatser kan tillåtas mot att exploatören eller fastighetsutvecklaren vidtar ett antal MM-åtgärder (till exempel bilpool för bostäder) eller fastslår en MM-plan för fastigheten. Parkeringsnormen kan även innefatta riktlinjer för acceptabelt gångavstånd till parkeringsplats, exempelvis likställt med gångavstånd till närmsta hållplats för kollektivtrafik. Även cykelparkering kan ingå i den kommunala parkeringsnormen. Åtgärden är ganska lik åtgärden som beskrivs i avsnitt 2.9 och även 2.6, 2.7 och 2.8 har parkering som viktigt verktyg.

Genomförande

När i planprocessen?

Kommunens parkeringsnorm kan innehålla rekommendationer och kriterier för när avsteg kan tillämpas och vilken typ av MM-åtgärder eller MM-plan som måste till för att detta ska tillåtas. Exempelvis kan detta endast genomföras i områden där tillgången med andra färdmedel än bil är god. Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov.

I samband med detaljplan och bygglov är möjligheten till avsteg från parkeringsnormen ett förhandlingsargument och även ett erbjudande om att kunna använda den aktuella fastigheten till annat än parkering.

Juridiska aspekter

Kommunen bestämmer enligt PBL 4 kap 13 § krav om utrymme för parkering och placering och utformning av parkeringsplatser. Vidare står det i PBL 8 kap 9 § 4 punkten att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.”

Hur?

Tydliga kriterier i exempelvis den kommunala parkeringsnormen om när avsteg tillåts är viktigt för att uppfylla kraven enligt likabehandlingsprincipen. En flexibel parkeringsnorm innebär att avsteg som minskar normtalet kan göras om det uppfyller ett antal i förväg specificerade krav. Avstegen kan t ex handla om:

- närhet till högvärdig kollektivtrafik,
- att fastighetsägaren förbinder sig att införa parkeringsavgifter,
- bilpool under vissa former (se exempel nedan),
- möjlighet till samnyttjande i gemensamma anläggningar,
- informations- och marknadsföringsåtgärder mot potentiella köpare/hyresgäster
- eller andra MM-åtgärder i en MM-plan.

För att säkerställa att den lägre normen som erbjuds räcker till kan kommunen i avtalet införa sanktioner och viten, ställa krav på ytterligare MM-åtgärder (inkl. till exempel högre p-avgifter) eller ställa krav på att parkeringsreserver ordnas, till exempel i form av grönyta som kan omvandlas till parkering.

På motsvarande sätt kan normen kunna justeras uppåt om det är ett extremt bilorienterat läge som ska bebyggas.

Verkställandet av åtgärden sker i samband med bygglovsansökan genom att parkeringsnormen innehåller kriterier för när ett lägre antal parkeringsplatser kan tillåtas med motkravet att MM-åtgärder genomförs eller en MM-plan tas fram. MM-planen måste därför vara klar att kunna redovisas redan när bygglov för fastigheten söks. Detta gör att MM säkerställs i ett mycket tidigt skede.

Nedan ges två exempel på hur denna åtgärd kan hanteras, andra exempel som berör denna fråga är de som redovisas i avsnitt 2.8.

Exempel: Parkeringsregler i kommunen Cham, Schweiz

Parkeringsbestämmelserna i Cham, Schweiz innefattar även ett tillägg om Mobility management:

Om en nybyggnation i ett verksamhetsområde (i enlighet med den lokala markanvändningsplanen) omfattar 50 eller fler bilparkeringsplatser så måste ett Mobility management-koncept tas fram av byggherren tillsammans med ansökan om bygglov. Konceptet måste visa hur man kommer främja användandet av alternativa färdmedel istället för bil. Det ska inkludera bindande mål för detta, relevanta åtgärder för att uppnå målen och uppföljningsrutiner. Konceptets innehåll ska ingå i ett kontrakt mellan den lokala myndigheten och byggherren och är en del av bygglovet.

Exempel: Kvarteret Fullriggaren i Malmö

I samband med framtagandet av en ny parkeringsnorm för Malmö stad och utvecklandet av Västra hamnen lanserades ett pilotprojekt kring parkering för kvarteret Fullriggaren. Parkeringsnormen angav 1,1 för bostäder i det läget, vilket för Fullriggaren sänktes till 0,8. Motkravet var marknadsföring av en bilfri livsstil, införandet av bilpool, bra cykelparkering på den egna fastigheten och tillgång till en cykelpool i parkeringshuset. Den månatliga medlemsavgiften för bilpoolen ska betalas av fastighetsutvecklaren i fem år, som dessutom åtagit sig att marknadsföra bilpoolen och den bilfria livsstilen redan före inflyttning och minst 5 år efter inflyttning. Åtgärderna kommer att följas upp årsvis och har inneburit att 230 färre parkeringsplatser för bil kommer att behöva byggas.[24] Parkeringsplatserna hyrs av de boende till marknadspris det kommunala parkeringsbolaget, det vill säga parkeringsfriköp har tillämpats för fastigheten. För exploatören har de minskade kostnaderna för anläggande av parkering troligtvis varit en drivkraft: jämfört med att anlägga p-platserna på egna tomten och med det högre p-talet beräknas exploatören ha sparat in totalt 23-57 miljoner kronor. [25] Kvarteret är i skrivande stund ännu inte byggt, varför uppföljning saknas.

[24] Kenneth Fryklander, Stadsbyggnadskontoret Malmö stad, Presentation av Malmös nya parkeringspolicy, Nynäshamn 22 okt 2009

2.8 Parkeringsköp

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Vid förtätning i centrumlägen, nybyggnad eller om- och tillbyggnad, har bristen på utrymme gjort att många kommuner tillämpar möjligheten till civilrättsliga avtal om parkeringsköp med fastighetsägaren där kommunen mot betalning från fastighetsägaren ordnar parkering. Detta kan ske genom friköp eller avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen mot att kommunen eller det kommunala parkeringsbolaget åtar sig att anlägga platserna. Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra det antal bilplatser som krävs för fastigheten. Ibland förbinder de sig också att bidra till anläggningskostnaderna för parkeringsplatsen.

Åtgärden handlar dels om kommunen att erbjuder möjlighet till ”parkeringsköp” (som alternativ till parkering på egen tomt), dels om att en öronmärkt summa/delsumma som fastighetsägaren betalar till kommunen för ”parkeringsköp” kan användas till annat än parkering, till exempel förbättrad kollektivtrafik och cykel, med syfte att förbättra den totala tillgängligheten till platsen. Alternativt av fastighetsägaren till att ta fram MM-planer. Åtgärden handlar inte om att ställa krav på att parkering måste köpas av kommunen utan att erbjuda alternativa möjligheter. Denna åtgärd hänger starkt samman med åtgärden ”Flexibla parkeringsnormer med MM-plan” i avsnitt 2.7 och ”MM-planer som krav eller förhandling” i avsnitt 2.5

Genomförande

När?

Åtgärden regleras på detaljplanenivå där ytor för parkering bestäms och där möjliga parkeringslösningar anges samt i bygglov där parkeringskrav ska uppfyllas. Parkeringskravet bygger i sin tur ofta på en kommunövergripande parkeringsnorm, som kan innehålla riktlinjer för de parkeringslösningar som kommunen finner acceptabla respektive att föredra i olika lägen, till exempel parkeringsköp.

Juridiska aspekter

Åtgärden kan regleras i detaljplan och i bygglov där kommunen enligt PBL 4 kap 13 § bestämmer krav angående utrymme för parkering och placering och utformning av parkeringsplatser. PBL anger också att kommunen får bestämma att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Olika gemensamhetslösningar och sänkta krav för parkering på tomten har också stöd i PBL 8 kap 9§: ”Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta”.

För att ge möjlighet till parkeringsköp kan detta skrivas in i parkeringsnormen som beslutas av kommunfullmäktige. Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov. Åtgärden är inte tänkt som bindande åtgärd där kommunen har möjlighet att kräva ett genomförande, utan är en förhandlingsåtgärd.

Hur?

Kommunen bestämmer enligt PBL vilka parkeringslösningar som ska accepteras för parkering i detaljplan, vilket i sin tur oftast är fastställt i en vägledande kommunövergripande parkeringsnorm eller parkeringspolicy med syfte att alla ska behandlas lika avseende krav på parkering. Parkeringsnormen/policyn är därför ett nyckeldokument för denna åtgärd.

I en parkeringsnorm/policy kan kommunen beskriva vilka möjligheter det finns för att fastighetsägaren ska kunna uppfylla skyldigheten att anordna parkering, till exempel kan parkeringsköp vara en sådan möjlighet. En annan kan vara olika möjliga avsteg från normen som innebär att färre bilplatser krävs om det till exempel finns tillgång till bra kollektivtrafik eller bilpool, eller om fastighetsägaren tar fram en MM-plan eller tar ut parkeringsavgifter. En sådan flexibel parkeringsnorm, se även avsnitt 2.7, där man anger olika möjligheter och kriterier för avsteg mot de ”normala” normerna kan alltså göra parkeringsutköp med alternativ användning av utköpssumman möjligt.

Under bygglovsskedet sker därför en förhandling mellan kommunen och fastighetsägaren kring ovanstående. Därefter upprättas ett civilrättsligt avtal mellan ägaren/utvecklaren, och kommunen som anger krav på bilparkering, eventuellt friköpsbelopp och vilka åtaganden och skyldigheter som kommunen respektive fastighetsägaren har. Om en lägre parkeringsnorm tillåts på grund av att fastighetsägaren åtar sig att ta fram en MM-plan eller liknande bör det i avtalet mellan kommun och fastighetsägare framgå att parkeringsplatser kan komma att krävas i efterhand om fastighetsägaren inte genomför sin del av avtalet eller om parkeringen ändå är otillräcklig. Detta finns det även stöd för i PBL 8 kap 10 som säger att det är möjligt att i efterhand på bebyggda tomter gå in och besluta om parkering: ”Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Exempel: Parkeringspolicyn i North Rhine-Westphalia (NRW), Tyskland

Regionen North-Rhine-Westphalia i Tyskland tog 2005 fram en parkeringspolicy som inkluderar parkeringsköp. Syftet var att erbjuda alternativa möjligheter att anordna parkering.

Huvudinnehållet i policyn är följande:

- Skyldighet att skapa parkeringsplatser i bygglovsprocessen (om biltrafik förväntas);
- Liknande skyldighet att skapa cykelparkeringar i bygglovsprocessen (kvalitetskriterier saknas);
- Möjlighet att begränsa antalet parkeringsplatser (baserat på stadsbyggnadsskäl, transport eller säkerhet) genom kommunala avtal;
- Parkeringsköp är möjligt enligt överenskommelse med kommunen om utformningen av anläggningen och de omgivande områdena (speciellt i stadskärnor), eller transportsystemets natur, gör det omöjligt att bygga det angivna minimiantalet bilparkeringsplatser på platsen. Parkeringsplatser ska i första hand byggas på ett annat område i närheten istället. Om inte heller detta är möjligt så betalar byggherren en viss avgift till de lokala myndigheterna.

- Parkeringsköpsbeloppet är öronmärkt för att förbättra tillgängligheten till etableringen. Beloppet specificeras i de lokala parkeringsbestämmelserna och måste användas till parkeringsplatser, kollektivtrafik, cykel eller annan transportinfrastruktur för att hantera den förväntade efterfrågan på biltrafik/parkering vid anläggningen, eller för att utveckla alternativ som minskar efterfrågan på parkeringsplatser. Sedan en ändring år 2000 tillåts även investeringsåtgärder för kollektivtrafik och cykel.

Kommunen kan lägga till ytterligare lokala parkeringsbestämmelser för att förfina hanteringen av parkering som en del av bygglovsprocessen eller för framtagandet av en detaljplan.

Exempel: Företagsområdet Phoenix-West i Dortmund, Tyskland

Området Phoenix-West ligger innanför staden Dortmunds stadsgräns, ca 5 km söder om stadskärnan, nära distriktscentret Hörde. Hela området består av ungefär 110 ha och planeras som ett företagsområde för mindre tjänsteverksamheter, shopping samt fritids- och kulturanläggningar. Vissa byggnader är redan i bruk, men huvudområdet planeras vara klart år 2015.

Relativt restriktiva parkeringsbestämmelser finns i detaljplanen för området och endast ett fåtal gatuparkeringsplatser planeras. Dessutom gör kraven på exploateringsgrad och täthetsgrad att möjliga ytor för markparkering är begränsade. Det innebär att övrig parkering måste lösas genom parkeringsgarage under byggnaderna eller parkeringshus, men detta är mycket dyra lösningar. Dortmund erbjuder då följande alternativ inom ramen för sitt mobilitetskoncept: byggherrarna kan (delvis) köpa bilplatser av kommunen (som då bygger offentliga parkeringsgarage som flera i området kan utnyttja) och/eller så kan de ta fram ett mobilitetskoncept för sin verksamhet och vidta MM-åtgärder. I det fallet kommer behovet av parkering att minska och därför kommer de lokala myndigheterna att ta tillbaka skyldigheten för alla eller vissa av de parkeringsplatser som annars skulle behövas. Detta är en förhandlingsfråga och när MaxLupo skrevs (augusti 2009) hade inga formella beslut tagits gällande detta.

2.9 Maximalt antal parkeringsplatser

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Åtgärden innebär att använda sig av maximi-normer istället för minimi-normer för hur många parkeringsplatser som ska anläggas per bostad eller byggnadsyta. Att använda sig av en parkeringsnorm som anger hur många parkeringsplatser som maximalt tillåts byggas är ett sätt att förmå fastighetsutvecklare att redan i etableringsskedet istället använda sig av mobility management. Det förutsätter dock att den allmänt tillgängliga parkeringen runt omkring drivs på marknadsmässiga grunder. I England finns även nationella normer ”Maximum parking standards” som reglerar hur många parkeringsplatser som får byggas i samband med nya exploateringar, se exempel längre ner.

Idag reglerar den kommunala parkeringsnormen oftast hur många parkeringsplatser som minst måste anläggas exempelvis per bostad eller byggnadsyta. Målet med detta är att reglera så att tillräckligt med parkering anordnas inom den egna fastigheten för att på så vis undvika exempelvis gatuparkering och att

allmän platsmark används för privat boendeparkering. Användandet av miniminormer är ett bra utgångsläge, men kan i vissa situationer leda till att antalet parkeringsplatser främjar användandet av bil och på så sätt även ökar andelen reser med bil. Likaså kan det i vissa lägen byggas ett större antal parkeringsplatser än vad som faktiskt används, vilket i sig innebär ett ineffektivt markutnyttjande.

Genomförande

När?

Den kommunala parkeringsnormen kan ange stöd för att arbeta med maximalt antal parkeringsplatser istället för miniminivåer, liksom att parkeringsnormen ska ange riktlinjerna för de specifika nivåerna. Parkeringsnormen kan även ange för vilka typer och lokaliseringslägen det är lämpligt att arbeta med maxnormer.

Kriterierna för det maximala antalet parkeringsplatser regleras sedan i detaljplan genom att till exempel begränsa ytan för markparkering och följs sedan upp i markanvisningar och bygglov.

Juridiska aspekter

Parkeringsnormen är i sig inte ett lagligt bindande verktyg, men med stöd i denna kan antalet parkeringsplatser fastställas i detaljplanen som i sin tur är lagligt bindande och kan ställas som krav i bygglovet. Kommunen bestämmer enligt PBL 4 kap 13 § krav angående utrymme för parkering och placering och utformning av parkeringsplatser, vilket i sin tur brukar regleras av kommunens parkeringsnorm. PBL anger också att kommunen får bestämma att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Det bör därför vara möjligt med en planbestämmelse om att mer än ett visst antal parkeringsplatser inte får ordnas, om det är motiverat med beaktande av andra intressen som planen ska tillgodose och om max-taket innebär att parkeringsbehovet uppfylls.

Hur?

Kommunen har självbestämmanderätt över vilka krav för parkering som ska gälla. Tydliga kriterier är viktiga för att uppfylla likabehandlingsprincipen. Genom att i den kommunala parkeringsnormen ange var någonstans eller för vilken typ av bebyggelse det maximala antalet parkeringsplatser per byggnadsyta begränsas blir det tydligt för lokala aktörer vad som gäller.

Den schweiziska normen för parkeringskriterier föreslår ett tillvägagångssätt enligt följande:

- Uppdelning i zoner där gång- och cykeltrafik utgör mer än 50 %, 25-50 %, eller mindre än 25 % av den totala trafikvolymen.
- Uppdelning i zoner där kollektivtrafiken stannar 5 gånger eller fler per timme, 1-4 gånger per timme eller där det inte finns någon kollektivtrafik.

För nybyggnationer som planeras i områden där gång- och cykeltrafiken utgör mer än 50 % av den totala trafikvolymen och där kollektivtrafikens turtäthet är 5 turer eller fler per timme kan nivån för maximalt antal parkeringsplatser (eller

spannet mellan min och max antal parkeringsplatser) vara lägre än för andra zoner.

Tanken är alltså att det i områden med en stor andel fotgängare och cyklister med bra kollektivtrafikförbindelser ska tillåtas färre antal parkeringsplatser än för motsvarande etableringar på andra håll. På så sätt leder även detta till att byggherrarna kan komma att överväga MM-åtgärder för att hantera det minskade antalet parkeringsplatser för bilar.

En liknande åtgärd kan vara att i detaljplanen begränsa ytan som tillåts för markparkering, till exempel kan det vara rimligt att parkeringen inte tar mer yta i anspråk än själva byggnadsytan. Genom att begränsa den sammanlagda markytan som tillåts för parkering kan marken användas mer effektivt. Det kan också innebära att en del av parkeringen måste förläggas under jord eller i p-hus, vilket gör att anläggningskostnaderna ökar och därmed incitamenten att dels minska antalet parkeringsplatser, dels ta betalt för parkeringsplatserna. Avgifter minskar i sin tur behovet av parkering vid arbetsplatser och påverkar sannolikt om hushållet väljer att ha en andrabil.[26]

Kommentar

Frågan om min- eller max-norm har diskuterats i många svenska kommuner, bland annat nyligen i Göteborg och Malmö. I Göteborgs stads parkeringspolicy[27], se även exempel nedan, står bland annat att: ”Den efterfrågan som ska tillgodoses kan i vissa fall uttryckas som ett intervall där både max- och minimalt antal parkeringar som ska anordnas anges.” Malmö stad har valt att bara ha en miniminorm med motiveringen att om kommunen skulle anta en maxnorm blir det kommunens ansvar om antalet parkeringsplatser blir för litet. Med en min-norm ligger ansvaret hos fastighetsägaren.[28]

Exempel: Parkeringspolicy för Göteborgs stad

Parkeringspolicy för Göteborgs stad som antogs 2009 har som mål att medverka till en stad som är tillgänglig för alla och stödjer en hållbar stadsutveckling genom att uppmuntra fler till att välja kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

Innerstadens är tänkt att bibehålla samma antal parkeringsplatser som i dagsläget, men parkeringspolicyn öppnar även upp för att utbyggnaden av kollektivtrafiken ger förutsättningar för att minska antalet parkeringsplatser. Parkeringspolicyns beskriver vidare ett antal strategiska åtgärdsområden:

- Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet
- Förädla Göteborgs stadsmiljö
- Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel
- Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal
- Bättre samplanering

[26] Neergaard et al, 2007, Energieffekter av åtgärder i trafiksystemet- beskrivning av åtgärder som är lämpliga och möjliga att reglera i detaljplan. Uppdrag för Boverket 2007.

[27] Parkeringspolicy för Göteborgs stad. Antagen av Kommunfullmäktige 2009-10-08.

[28] Malmö stadsbyggnadskontor, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, Antagen september 2010, Pr 3087

Parkeringspolicyn nämner även att det finns ett behov av att förnya stadens parkeringsnorm och då även för vissa fall inkludera användandet av maximinormer: ”Nya bedömningsgrunder behöver därför tas fram så snart som möjligt och anpassas till målen för stadens utveckling. Den sammanvägda tillgängligheten ska vara grunden. I områden där tillgängligheten är god med andra trafikslag kan ett lägre parkeringstal tillämpas. Den efterfrågan som ska tillgodoses kan i vissa fall uttryckas som ett intervall där både max- och minimalt antal parkeringar som ska anordnas anges.”

Exempel: Kriterier för maximalt antal parkeringsplatser i England

De engelska ”Maximum parking standards” reglerar nationellt hur många parkeringsplatser som får byggas i samband med nya exploateringar. MPS är en bilaga till den tidigare beskrivna PPG13 och är en uppdatering av en tidigare, liknande bestämmelse. Den första versionen av tillägget angav att det var upp till de lokala myndigheterna att bestämma egna maxtak för hur många parkeringsplatser som tilläts byggas. Detta ledde till att bestämmelsen inte användes, då det fanns en viss rädsla att angränsande områden med andra lokala myndigheter skulle visa sig vara mindre restriktiva för att på så sätt locka över olika typer av nybyggnadsprojekt.

Bostadsbebyggelse regleras av PPG13 och anger ett maxtak för antal parkeringsplatser om 1,5 per hushåll. Det innebär att vissa kan byggas med färre och andra med fler, så länge genomsnittet landar på 1,5 parkeringsplatser för bil per hushåll. Reglerna gäller för exploateringar över en viss storlek, vilket i praktiken gjort att många myndigheter anger miniminivåer för mindre exploateringsprojekt och maximinivåer för större projekt.

Exempel: Parkeringsrestriktioner i Krakow, Polen

I Krakow regleras parkeringsbestämmelserna i ”Spatial Development Policy” för staden och baseras på vilken typ av kollektivtrafik det finns i närområdet och inom vilken typ av zon den kommande bebyggelsen befinner sig i. Zonerna bestäms dels utifrån den viktade restiden med kollektivtrafik, det vill säga inklusive både gångtid, väntetid och faktisk restid med kollektivtrafiken och dels vilken typ av stadsbebyggelse de befinner sig inom; stadskärnan, övriga staden eller förort. För bostadsbebyggelse och kommersiella verksamheter anges sedan rekommenderade och maximala antalet parkeringsplatser. Det maximala antalet parkeringsplatser baseras på kollektivtrafikstandard, hur vägnätet ser ut i närområdet och förväntade trängselnivåer.

2.10 Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

Beskrivning av åtgärd och målgrupp

Denna åtgärd handlar om att förse vissa typer av områden, där trafiktillväxten är osäker men kan bli stor, med villkorade bygglov som innefattar ett maxtak för tillkommande biltrafik. Överstigs maxtaket som ingår i avtalet om bygglov ska ett visst antal åtgärder genomföras för att motverka ökningen av tillkommande biltrafik.

Områden som förväntas ta emot ett stort antal besökare ger av naturliga skäl även upphov till ett stort antal resor och transporter. Det är känt att vissa typer av områden, exempelvis externa handelsetableringar, ökar antalet och ibland även andelen resor som görs med bil beroende på val av områdets utformning och lokalisering i förhållande till övrig bebyggelse. Vissa typer av anläggningar exempelvis större arenor, kan även leda till punktvis mycket höga flöden av tillkommande biltrafik, vilket i sig bidrar till negativa effekter i form av trängsel.

Genomförande

När?

Policy/ ställningstagande kring inriktning och vägledning för vad som kan vara lämpliga områden för, eller rimliga nivåer för maxtak, vid besöksintensiva områden och anläggningar som genererar stora res- och trafikmängder kan ingå i översiktsplanen och i fördjupningar av den. På så sätt blir policyn ett stöd vid framtida detaljplaner och eventuella villkorade bygglov. Även planprogram kan innefatta inriktning och vägledning i dessa frågor. Själva åtgärden – införandet av maxtak för biltrafik till besöksintensiva områden och anläggningar – genomförs dock i samband med detaljplan.

Juridiska aspekter

I detaljplaner finns möjlighet att ta med högsta hastighet och högsta trafikflöde som bindande krav, vilket även säkerställer maxtaket juridiskt. Sanktioner eller viten för om maxtaket skulle överskridas fastställs däremot inom exploateringsavtal, markanvisningar eller bygglov.

Hur?

Områden som förväntas generera stora res- och trafikmängder bör som utgångspunkt lokaliseras dit besökarna kan ta sig med alternativ till bilen, vilket beskrivs i avsnitt 2.1, eller om detta inte är möjligt så på platser där tillkommande biltrafik ryms inom befintligt trafiksystem. I många fall är det dock osäkert hur stor den nygenererade trafiken faktiskt blir och ofta överskrids de prognostiserade nivåerna. Genom att villkora var någonstans besöksintensiva områden och anläggningar tillåts etableras alternativt villkora själva bygglovet av områden eller anläggningen med ett maxtak för biltrafiken, så kan liknande problem minimeras. Maxtaket innebär med andra ord att prognostiserade nivåer för tillkommande biltrafik och ett eventuellt överskridande av dessa förses med en extra säkerhetslina, i form av färdiga åtgärdsförslag att använda vid behov.

Platser vars funktion utgörs av att ta emot ett stort antal besökare tillåts exempelvis i Schweiz enbart byggas i områden som har utmärkt tillgänglighet med kollektivtrafik. Liknande områden tillåts heller inte byggas i tidigare oexploaterade områden utan enbart i förnyelseområden i utkanten av befintliga stadskärnorna.

Att sätta ett maxtak för biltrafik (i den europeiska MaxLupo-versionen kallat för tillgänglighetsmodeller ”Access Contingent Models”) innebär att volymen för den motorburna trafiken över ett visst snitt inte får överskrida en på förhand bestämd nivå och/eller att den tillkommande trafiken inte får överstiga en viss nivå. Nivån bestäms utifrån vad det omkringliggande vägnätet klarar av eller utifrån den bilmängd som gör att miljökvalitetsnormer avseende luft eller buller

inte överskrids. Fördelen för exploatören eller fastighetsägaren är en självbestämmanderätt över hur man uppnår målet om maxtaket. Antalet parkeringsplatser behöver enbart följa det på förhand bestämda maxtaket för biltrafiken. Denna åtgärd har direkt påverkan på tillämpandet av mobility management-åtgärder. Då fastighetsägaren är mån om att understiga maxtaket för tillkommande biltrafik uppstår ett behov av att främja hållbara färdsätt till och från området/anläggningen.

Viktigt är också att rekommendationer för lokalisering eller beslutade maxtak i detaljplanen följs upp, så att kraven säkerställs. Uppföljningen kan även informeras om på kommunens hemsida alternativt i lokaltidningen, för att på så sätt även sprida att det är ett krav som aktivt kontrolleras. Skulle maxtaket överskridas, så har exploatören/fastighetsägaren och kommunen i samma avtal lämpligen även beslutat om vilka åtgärder eller sanktioner som då ska vidtas, se exempel nedan.

Exempel: Kontrakt mellan staden för Grenchen, Schweiz och etableringen av en outletverksamhet

Kontraktet mellan staden och den planerade verksamheten reglerar att den tillkommande trafiken får bestå av i medeltal högst 1200 bilresor per dag under ett år (men aldrig mer än 1600 bilresor per dag) och att parkeringsavgifter måste tas ut för besökare, samt hur hög avgiften ska vara för olika tidsintervall. Likaså innehåller kontraktet krav på andra åtgärder så att den maximala nivån för biltrafiken inte överskrids, liksom krav på mätning för att kontrollera att nivån inte överskrids.

Själva trafikmätningarna för att kontrollera att maxtaket inte överskrids sköts rent praktiskt av de lokala myndigheterna (planeringsavdelningen) och den lokala polisen. Fastighetsägaren eller avtalets motpart förbinder sig i sin tur att mäta genererade bilresor från verksamheten på ett lämpligt sätt, exempelvis genom systemet för parkeringsövervakning. Mätmetoden ska på förhand godkännas av planeringsavdelningen och resultaten tillhandhålls densamme. Fastighetsägaren är ansvarig för samtliga trafikmätningar. Om inga problem har uppstått efter de första fem åren, kan de båda parterna gemensamt teckna avtal om nya former för trafikmätningarna.

Skulle problem uppstå och trafikmätningarna visar på en ökande biltrafik, har fastighetsägaren genom avtalet förbundit sig att vidta åtgärder för att minska antalet resor med bil till området. Eventuella åtgärder ska ske i samförstånd med de lokala myndigheterna.

Verktyg i MaxLupo

För detaljerad beskrivning av kontraktet mellan staden för Grenchen, Schweiz och etableringen av en outletverksamhet, se bilaga 3.

3. Avslutande reflektioner

Att införa de MaxLupo-åtgärder som föreslagits i denna rapport är naturligtvis ingen enkel process. Det handlar om att stegvis bygga upp kunskap, medvetenhet och vilja till förändring hos alla berörda parter. Budskapet kommer att bli bättre mottaget under perioder med stor ekonomisk tillväxt, i områden med högt exploateringstryck och omfattande trängsel, samt när det kommuniceras skickligt av entusiastiska förespråkare som har ett starkt och tydligt budskap. Sammanfattningsvis krävs en organisation som kan hantera åtgärderna, vilket i sin tur kräver samordning mellan olika delar av kommunen, kompetens samt rutiner och strukturer för uppföljning av åtgärder och krav i samband med olika planer. Avslutningsvis vill vi därför ge ett antal råd om hur man kan arbeta generellt och var man kan börja. Vi sammanfattar också de hinder och möjligheter vi identifierat under arbetets gång, bland annat i samband med workshops med kommuner och möten med referensgruppen.

3.1 Hur införa MaxLupo-åtgärder?

I idéskriften ”Hållbart resande i praktiken”[29] finns ett antal råd kring hur arbetet med Hållbart Resande och ett hållbart transportsystem blir framgångsrikt. Här ges en sammanfattning som även är relevant för MaxLupo.

Samordning

För det första är samordning mellan olika verksamheter viktig, till exempel mellan de som arbetar med fysisk planering, trafikplanering och beteendepåverkande åtgärder. Detta har bland annat beskrivits under åtgärden ”Funktionell och organisatorisk integrering”.

Arbetet för att införa åtgärder av den typ som föreslås här handlar om att vara med och öppna upp för nya syn- och arbetssätt hos tjänstemän och förtroendevalda som är ansvariga för fysisk planering, infrastrukturplanering, kollektivtrafik, ITS och så vidare.

En av de viktigaste framgångsfaktorerna, för både ett kort- och ett långsiktigt arbete, är att man kan ta utgångspunkt i kommunens beslutade och styrande dokument. Arbetet får störst tyngd om kommunernas intentioner kring Hållbart Resande/mobility management är inskrivna i kommunens övergripande vision. Exempel på dokument som kan ge stöd till arbetet med Hållbart Resande/mobility management är kommunens vision och utvecklingsstrategi, översiktsplan, klimatstrategi, miljöprogram, kommunikationsplan, trafikstrategi,

[29] Hållbart resande i praktiken, Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. SKL och Trafikverket, 2010.

parkeringsstrategi eller handelspolicy. Det är en stor fördel om det finns en trafikstrategi (eller transportslagsövergripande trafikplan) som har siktet inställt på ett hållbart transportsystem.

Processen

I idéskriften ”Hållbart resande i praktiken” finns en utvecklingstrappa som på ett förenklat sätt beskriver hur verksamheten kan utvecklas, se Figur 3-1.

Figur 3-1 Steg i en så kallad utvecklingstrappa som på ett förenklat sätt beskriver en verksamhets eller organisation stegvisa utveckling. Källa: Idéskrift för Hållbart resande.

Trappan börjar med insikt om att problemet finns. Insikten kan finnas hos enskilda personer, grupper eller förvaltningar. Redan här påbörjas också den viktiga förankringsprocessen. I den processen är en gemensam problembild med gemensamt framtagna mål viktig. För att komma vidare i utvecklingstrappan behövs ett bra motiv och vilja till handling. Dessa motiv kan skifta mellan olika kommuner, men vanliga anledningar är att minska problem som trängsel, utsläpp och buller. För mobility management är också tillgänglighet för alla ett viktigt argument.

Nästa steg, kunskap om lösningar, är en nyckelfaktor. En av slutsatserna från kandidatuppsatsen om MaxLupo är att kunskapen om MM måste höjas för att MaxLupo-åtgärderna ska få gehör. I kommuner där kunskapen är hög är också acceptansen för MM-åtgärder högre än i andra[30].

För att kunna vidta åtgärder krävs att både politiker och ledande tjänstemän står bakom och tar avgörande beslut om handling. Sådana beslut är lättare att få till stånd i en organisation där arbetet med Hållbart Resande är väl förankrat hos både nyckelaktörer och i olika styrande dokument (till exempel en trafikstrate-

[30] Jonas Lind, 2011, Att påverka stockholmarnas resebeteende genom en integrering av mobility management i samhällsplaneringen - framtida potential för MaxLupoSE, Stockholms Universitet, Institutionen för Naturgeografi och Kvartärgeologi, Geografiprogrammet, Kandidatuppsats vt -11.

gi, översiktsplan eller en kommunal vision). För nästa steg, genomförandet, är det viktigt att det finns resurser och kompetens tillgängligt.

Vikten av att följa upp, utvärdera och mäta gäller i högsta grad för mobility management, där nyttan än så länge är okänd för många. Det man inte mäter kan man inte förändra – och genom att visa resultat är det lättare att få stöd för en fortsättning.

3.2 Hinder och möjligheter

Under arbetet med MaxLupo, bland annat i samband med workshops med kommuner, möten med referensgruppen och i kandidatuppsatsen om MaxLupo, har ett antal hinder och möjligheter identifierats, som sammanfattas nedan.

Översiktsplanen är ett nyckeldokument

Planering och lokalisering av verksamheter har stor betydelse för trafiken, liksom att mål och principer klargörs tidigt. Översiktsplanen identifieras därför som ett nyckeldokument. Att principerna som beskrivs eller att åtminstone arbetssättet med mobility management finns förankrat såväl politiskt, som i övergripande måldokument för kommunens planering är av avgörande betydelse. En tydlig vision i kommunen om hur framtiden ska se ut underlättar arbetet. Problemet är dels att det ofta saknas ett tydligt politiskt uppdrag för att arbeta med denna typ av frågor, dels hinder i form av att arbetet även kräver intern förankring hos kollegor.

I större kommuner finns ofta också andra styrdokument som behöver ge stöd åt mobility management eller motsvarande synsätt. Det kan till exempel vara stadsbyggnadsprogram eller exploateringsprogram.

Mål och indikatorer kan öka målstyrningen

De nya kraven i nya PBL där kommunen i översiktsplanen ska visa hur man tagit hänsyn till relevanta nationella mål såsom miljökvalitetsmål och transportpolitiska mål är en möjlighet att nå en bättre målstyrning. Förankringen av målen i översiktsplanen är sedan en viktig framgångsfaktor för att de ska föras ned i planprogram, detaljplaner och så vidare. En möjlighet kan vara att koppla olika indikatorer till målen i översiktsplanen som mäts på olika nivåer, till exempel i fördjupningar eller i detaljplaner. Exempel på indikator som flera kommuner försöker sätta mål på och mäta (dock inte alltid) är restidskvoten för bil/kollektivtrafik/cykel vid planering av nya områden. Uppföljningen av dessa kan sedan fungera som en väckarklocka för beslutsfattare om utvecklingens inriktning.

Samarbete och förankring

Precis som principen för funktionell och organisatorisk integrering beskriver, riskerar arbetet med mobility management även stöta på olika former av organisatoriska hinder. Att samarbeta mellan avdelningar och uppnå kunskap och förståelse hos alla berörda aktörer är en nyckelfaktor för att inte MM-åtgärder ska stranda. Till exempel är det viktigt att stadsbyggnadskontoret är överens

med fastighetskontoret om vilka krav som ska ställas i samband med markanvisning eftersom det är i det skedet många avtal med möjlighet att ställa krav på MM upprättas.

Att kunna visa på nytta

Att tydligt kunna visa på nyttan med mobility management är en annan nyckelfaktor. Eftersom MM är relativt okänt och obeprövat för de flesta kräver motparten ofta mer fakta än vad man kräver för mer kända åtgärder som till exempel rena infrastrukturåtgärder. I de fall i Sverige där man lyckats införa MM-åtgärder, till exempel Fullriggaren i Västra hamnen i Malmö, har det funnits en tydlig win-win-situation för båda parter. I det fallet en tydlig kostnadsbesparing för parkeringar. Men att Västra hamnen länge marknadsfört som miljöanpassat område har naturligtvis också haft stor betydelse. Erfarenheter från exempelvis Karlstad visar också att det går att komma långt på frivillig väg med byggherrar och exploatörer så länge nyttan i form av attraktivare stadsdelar och bostadsområden är tydlig.

MM-rådgivning – enkel och billig åtgärd, fast mer långsiktig

En åtgärd som upplevs som relativt enkel av kommunerna, men som är mer av långsiktig karaktär, är att börja med MM-rådgivning till exploatörer (till exempel informationsskrift och/eller personlig kontakt), för att öka kunskapen hos exploatörerna. Rådgivningen kan för många kommuner som redan har ett MM-kontor innebära relativt små arbetsinsatser. Att också låta MM-kontoret fungerar som remissinstans för planfrågor (som det finns exempel på i Schweiz), innebär också ökade möjlighet till att stafettpinnen behålls genom samtliga delar av planprocessen.

Kommunerna känner osäkerhet men kan bestämma mer än de tror

Många kommuner som deltagit i diskussioner om MaxLupo-åtgärderna upplever osäkerheten kring vad som är möjligt att genomföra med gällande lagstiftning som ett hinder. MaxLupo innehåller många exempel från andra länder i Europa, men att svensk praxis och svenska exempel för liknande åtgärder saknas kan i många fall vara ett avgörande hinder. Det krävs alltså förmodligen några svenska föregångare för att åtgärderna ska börja tillämpas brett.

Vi vill i detta sammanhang påpeka att kommuner i Sverige trots allt har stora möjligheter att ställa krav eller på annat sätt styra utvecklingen mot ett mer hållbart resande och större användning av mobility management i planeringen. Även om det saknas lagstöd för många icke-fysiska MM-åtgärder finns det flera fysiska MM-åtgärder som kan regleras och MM-åtgärder som kan ”omformuleras” i fysiska termer. Exempelvis genom att i detaljplan begränsa ytor för markparkering eller ställa krav på cykelparkering. Inte sällan är kommunen markägare och har då i teorin stora möjligheter att ställa krav på MM-åtgärder i civilrättsliga avtal.

Konkurrens kan vara ett hinder – regionala och nationella riktlinjer underlättar

Att kommunerna kan sätta upp egna kriterier och till och med bindande krav för vissa åtgärder som till exempel när en MKB ska göras kan ibland dock ses som

ett hinder. Med tanke på konkurrensaspekter mellan kommunerna är en nationell policy att föredra. Eftersom det kräver lagändring för att få lagstöd kan regionala frivilliga policys, eller samarbete mellan några kommuner i vissa frågor, vara en variant tills en sådan ändring kommit till stånd.

3.3 Var kan kommunen börja?

Avslutningsvis ges några rekommendationer om var en kommun kan börja sitt arbete med att försöka föra in mer mobility management i planeringen:

1) **Öka kunskapen i den egna organisationen.** Finns inte redan en stor acceptans och förståelse för mobility management i den egna organisationen bör man börja där. Utbilda de olika politiker och yrkesgrupper som deltar i den fysiska planeringen, det vill säga trafikplanerare, planarkitekter, exploaterings- och fastighetsansvariga, etc.
2) **Använd trafikkonsekvensbeskrivingar som underlag vid översiktlig planering och i tidiga skeden.** Planering och lokalisering av verksamheter har stor betydelse för trafiken och därför är det viktigt att i översiktsplanearbetet tydligt beskriva trafikkonsekvenser av olika alternativ och att man använder sig av dessa resultat vid beslut om lokalisering av olika verksamheter.
3) **Sätt mål och ange ställningstagande som underlättar för mobility management i översiktsplanen.** Att kommunens ambitioner inom hållbart resande är tydliga och klart kommunicerade förenklar efterföljande arbete med konkreta krav och förhandlingar om MM**.**
4) **Öka kunskapen genom MM-rådgivning.** Att börja med att ge råd om mobility management/Hållbart Resande och på så sätt öka kunskapen om hur man kan planera hållbart och ta hjälp av mobility managementåtgärder är en ganska okontroversiell åtgärd. Effekten kommer först på längre sikt, men som visas i Figur 3-1 är kunskapen steget innan handling. Som nämnts ovan gäller det att bygga upp kunskap om åtgärder och medvetenhet om varför de bör genomföras innan man går vidare och ställer krav.
5) **Börja förhandla kring större nybyggnationer där kommunen äger marken.** Första steget kan vara att informera och förhandla därefter börja ställa krav. Med en långsiktig plan där förhandlingarna successivt blir mer skarpa och krav börjar ställas kan exploatörerna succesivt vänja sig och hinner komma med på tåget. Använd argument som förbättrad tillgänglighet för alla (och därför en större marknad) och ”social inkludering” (gäller icke-kommersiella byggnationer).
6) **Inkludera trafik och mobility management i Miljöbyggprogram**. Miljöbyggprogram finns bland annat i Lund och Malmö och används som kontrakt mellan byggherre och kommun vid markanvisning.

Bilaga 1. Site-based Mobility Management: A Brief Overview (E3)

Mobility Management measures offer various options to get to a site, supporting and promoting for example walking, cycling and using public transport or sharing a car with other people. The main objective is to manage all site-generated traffic in a sustainable and rational way.

E3 gives a quick overview about site-based Mobility Management (MM) and offers a very brief description of benefits and, cost of MM measures as well as the process for their implementation.

What is site-based Mobility Management?

Site based Mobility Management deals with all types of traffic to and from a site: commuters, shoppers, visitors, residents and/or business traffic.

Examples of sites are:

- companies and other employers organisations
- schools & kindergarten
- concert halls, cinemas & sports arenas
- housing areas
- shopping centres
- universities.

The main objective is to manage trips to and from the site in a rational and sustainable way by providing a choice of ways to get there. The main actors are developers, land / site-owners and tenants, who play an active role in implementing a range of targeted MM measures. These are often delivered in cooperation with third parties such as public transport operators, car-share companies and public authorities.

It works!

Experience from organisations in UK shows an average reduction of 15% in car driver trips resulting from high-quality site-based MM. Results range from 4-55% reductions in commuter cars arriving per 100 staff members.

DfT 2008: The Essential Guide to Travel Planning

Benefits

Likely benefits for a site manager include:

- cut costs (savings on travel time / budgets, parking and its maintenance, car fleets)
- better accessibility to/from the site by all modes for all types of site-users
- motivated, satisfied and healthy site users
- more productive use of land which would otherwise be used for car parking
- enhanced Corporate Social Responsibility
- meeting planning and other conditions set by public authorities (e.g. parking requirements linked to the building permission; environmental permits).

Site-based MM offers tailor-made (parking) solutions for relevant site-users

Measures

Typical site-based Mobility Management measures include:

- improving site accessibility by all modes
- promotion, awareness raising, information about various modes and travel options
- improving walking and cycling facilities
- improving public transport (infrastructure, connections, timetables, ticket incentives)
- car park management, distribution of car parking allowances and/or parking fees
- car-pooling (databases, reserved parking spaces, guaranteed ride-home)
- flexible working hours, tele-working.

Costs

The average costs for site-based MM in the UK are 3–10€ per staff member per year.

Parking charges generate additional income: if only 0.50€ per user / day are charged, an organisation with 1000 staff members commuting by car gains revenues of 100,000€ per year, which can then be used for financing other MM measures.

Most measures, such as new bicycle parking infrastructure, car parking management, walking incentives, car-pool software or promotional materials, don't require high investments. More costly are shuttle buses, parking cash out (for not using a parking space), or other incentive payments for not driving to work, paying for discounts on public transport or for additional infrastructure e.g. new bike paths to connect the site with other areas of the city.

Process

Planning and implementing site-based MM is a continuous process of optimisation. The main planning instrument is the so-called Mobility Plan (or work place travel plan). The process can be divided into several steps:

- analyse problems & background, mobility costs, site location, transport options/ problems and conduct a staff travel survey about travel behaviour, needs and improvements
- set objectives (qualitative and quantitative) e.g. increase cycling share by 4% in the next 2 years
- select measures to suit site & site users such as staff, visitors, residents, students
- define management arrangements such as MM coordinator, budget, working procedures and responsibilities
- implement selected measures
- monitor, evaluate & review your activities and achievements
- actively communicate activities, successes and/or problems during the process

Key Factors of Success:

- enthusiastic and capable MM coordinator and / or MM working group
- support from management
- a defined MM budget
- a mix of "push"-and-"pull" measures that suit your site's circumstances
- but also include some highly effective measures like parking management
- communicate with, engage and inspire your stakeholders
- follow the process as briefly described above.

MAX ran from 2006 to 2009 and was the largest research project on Mobility Management within the EU's sixth framework programme. The MAX consortium, of 28 partners, served to extend, standardise and improve Mobility Management – it did so in the fields of quality management, campaigns, evaluation, modelling and land use planning. Much of the work was directly endorsed by the European Platform on Mobility Management (EPOMM) and continues to be supported by it.
For more details, please take a look at the MAX D Guidelines on Integrating Mobility Management and Land Use Planning. These guidelines and further information, as well as many other helpful tools for enhancing the use and integration of Mobility Management in various ways can be downloaded via www.epomm.org *or* www.max-success.eu*.*

Bilaga 2. Kontrakt mellan Hampshire county council och sjukhuset (engelska)

Hampshire county council, UK – Section 106 Deed of Agreement

Date: 2008

PARTIES:

1. HAMPSHIRE COUNTY COUNCIL of The Castle Winchester Hampshire ("the County Council")
2. BASINGSTOKE AND NORTH HAMPSHIRE NHS FOUNDATION TRUST of the Estates Department A Level Basingstoke and North Hampshire Hospital Aldermaston Road Basingstoke ("the Developer")

WHEREAS

1. The County Council is the Local Planning Authority for the purpose of Section 106 of the Town and Country Planning Act 1990 ("the Act") for the area of land known as North Hampshire Hospital Aldermaston Road in Basingstoke ("the Land") for the purposes of identification only shown edged red on Drawing Number 735/A/05 attached hereto and as such is the local planning authority entitled to enforce the planning obligations hereinafter recited
2. The County Council is the Highway Authority for Hampshire
3. The Developer is the registered proprietor of the freehold of the Land which is registered at Land Registry under Title No **HP568423**
4. The Developer has applied to Basingstoke and Deane Borough Council for planning permission under Application No. BDB/68148 ("the Application") for the development of the Land for the provision of 218 parking spaces (net increase of 192) for a temporary period of 2 years ("the Development")
5. This Deed is entered into to make provision for regulating the Development and securing the matters hereinafter referred to which are required in order to enable the Development to go ahead

NOW THIS DEED WITNESSETH as follows:

1. This Deed is entered into pursuant to Section 106 of the Act and Section 111 of the Local Government Act 1972 and all other powers enabling and sub clauses 5(b) (c) and (d) of this Deed contain Planning Obligations pursuant to Section 106 of the Act relating to the Land which are enforceable by the County Council against the Developer and any person deriving title to the Land through or under the Developer as if such person had been an original covenanting party in respect of the interest or estate for the time being held by them in the Land
2. In the event that planning permission with or without conditions is granted pursuant to the Application and such planning permission (hereinafter called "the Planning Permission") is thereafter implemented by the carrying out of a material operation as defined in Section 56(4) of the Act (and 'Commence' and 'Commencement' shall be construed accordingly) then this Deed shall have full force and effect but not otherwise save that Clause 5(a) (i) and (ii) and Clauses 6 to 10 inclusive shall have full force and effect from the date hereof
3. Unless otherwise specified where any agreement certificate or approval is to be given by the County Council under the terms of this Deed then the same shall not be unreasonably withheld or delayed
4. The Developer nor its successors in title to the Land shall not be liable for a breach of any of their obligations under this Agreement after they shall have relinquished the whole of their respective interest in the Land on which any breach has occurred save in respect of any breach hereof at a time when they held any such interest

Developer's Covenants

5. The Developer for itself and successors in title to the Land hereby covenants with the County Council as follows:
   (a) To pay to the County Council:
      (i) On the date hereof the whole of the reasonable costs incurred by the County Council's Head of Corporate and Legal Services ('the Head of Corporate and

Legal Services') and the County Council's Director of Environment ("the Director") in the preparation and registration of this Deed

(ii) On demand the whole of the reasonable costs incurred by the County Council in advising on approval of the Travel Plan referred to in clause 5(b)(i) and (ii) hereof plus the whole of the reasonable costs incurred by the County Council in monitoring the approved Travel Plan and any other costs to the County Council associated with the implementation thereof

(b) (i) That it will not occupy nor permit occupation of more than forty four parking spaces (44) for the use pursuant to the Planning Permission (which for the avoidance of any doubt shall include the use of the parking spaces provided for by the Planning Permission) and 'Occupy' 'Occupied' and 'Occupation' shall be construed accordingly) unless and until it has prepared and secured the written approval of the County Council to a full travel plan ("Full Travel Plan") in accordance with the County Council's Travel Plan Guidance "A Guide to Development Related Travel Plans dated March 2007" and has therefore implemented and complied with the approved Full Travel Plan in accordance with the requirements of the approved Full Travel Plan which shall include the introduction of parking management and a mechanism for the results of the management to be evidenced in writing to the County Council and shall also include three or more of the following measures:

1) an option to all persons employed by the Developer to receive a free bus taster ticket for at least one month;

2) the provision of a personalised travel planning service for all persons employed by the Developer;

3) an option to all persons employed by the Director to receive an amount off the purchase of a new cycle;

4) the setting up of a travel website for the use by the Developer;

and/or

5) financial incentives not to drive to work

(ii) Without prejudice to the approved Full Travel Plan the Developer shall not Occupy or permit Occupation of the Land for the use pursuant to the Planning Permission (or any part thereof) unless and until it has appointed a travel plan coordinator for the whole of the Land to prepare manage implement monitor and review the approved Full Travel Plan and has notified the County Council in writing of such appointment

(iii) That if it or its successors in title Occupy the Land or any part thereof it or they will implement the approved Full Travel Plan relating to the Land or such part of the Land to be Occupied and shall use all reasonable endeavours to achieve the targets set therein

(iv) That it will in relation to the Land include in any tenants lease or occupier's license of any part or parts of the Land a covenant that the tenant or occupier will implement the approved Full Travel Plan in respect of such part or parts of the Land and further that it will use all reasonable endeavours to enforce such obligations against any such tenant or occupier

(v) That within 20 working days of the letting of the Land or any part or parts thereof it will procure the delivery to the County Council of a notice giving the following details:

(i) the name and address of the tenant;

(ii) a description of the premises demised;

(iii) the length of the term; and

(iv) a sufficient extract of the lease setting out the terms of the covenant expressed in favour of the County Council in relation to the approved Full Travel Plan

(vi) Prior to the Commencement of the Development pursuant to the Planning Permission it shall provide to the County Council a bond ("the Travel Plan Bond") approved by the County Council being the sum of the cost of implementation and compliance with the targets/measures of the Framework Travel Plan plus 10% thereof (" the Travel Plan Bond Figure") by a Surety acceptable to the Head of Corporate and Legal Services to the effect that if in the opinion of the County

Council acting reasonably the Developer fails at any time to deliver the agreed measures/targets and/or comply with any and/or all of the measure/targets contained within the Framework Travel Plan the Surety shall pay to the County Council on demand such sum as may be certified by the Director to be required in order to remedy the failure to achieve and implement the agreed measures/targets contained within the Framework Travel Plan or such alternative measures as the Director in his absolute discretion determines will achieve the overall aims of the Framework Travel Plan

(vii) The Developer shall not Commence or permit Commencement of the Development pursuant to the Planning Permission unless and until it has provided to the County Council the Travel Plan Bond as referred to in Clause 5(b) (vii) hereto

(viii) If within two years of Occupation of the Development for the use pursuant to the Planning Permission (or any part thereof) in the reasonable opinion of the Director the Developer fails to implement and/or comply with any and/or all of the agreed measures/targets as detailed within the Full Travel Plan or fails to provide a Full Travel Plan in accordance with the requirements of this Deed the Developer shall pay on written demand to the County Council a travel plan contribution in the sum of the Travel Plan Bond Figure (or at the sole discretion of the Director such other amount not exceeding the Travel Plan Bond Figure) ("the Travel Plan Contribution") towards:-

(i) works expected to remedy the failure to achieve the agreed measures/targets; and/or

(ii) the cost of taking enforcement action to achieve the agreed measures/targets; and/or

(iii) implementation of the agreed measures/targets; and/or

(iv) such alternative measures as the Director in his absolute discretion determines will achieve the overall aims of the Full Travel Plan and such contribution to be index linked to the All Items Retail Price Index ("RPI") published by the Office for National Statistics (or amendment or replacement thereof) from the date hereof until the date of payment and for the avoidance of doubt the Developer hereby consents to the County Council (and its servants agents and licensees) to entering the Land to remedy any and/or all of the agreed measures/targets to achieve implementation of the Full Travel Plan

(c) (i) Prior to the Occupation of the Land for the use pursuant to the Planning Permission it shall take and keep out of use by the way of permanent closed gates/barriers to be installed by the Developer the forty four (44) existing parking spaces from the area of land shown identified as 'A.S.B' on Drawing Number 735/A/01 attached hereto ("the Existing Car Park Layout Drawing")

(ii) That it will not Occupy nor permit Occupation of the Land for the use pursuant to the Planning Permission unless and until it has taken out of use by the installation of permanent closed gates/barriers the forty four (44) existing parking spaces referred to in sub-clause 5(c)(i) above

(d) (i) Prior to the Occupation of the Land for the use pursuant to the Planning Permission it shall introduce signing lining posts and penalty notices as detailed on the Existing Car Park Layout Drawing and also the Proposed Car Park Layout Drawing numbered 735/A/02C attached hereto ("the Proposed Car Park Layout Drawing")

(ii) That it will not Occupy nor permit Occupation of the Land for the use pursuant to the Planning Permission (or any part thereof) unless and until it has introduced the signing lining posts and penalty notices as detailed on the Existing Car Park Layout Drawing and also the Proposed Car Park Layout Drawing

(e) (i) That it shall use its best endeavours through policing and ticketing to control limit and manage the unauthorised use of the eighty two (82) existing parking spaces on the area of land shown identified as 'The Residences Area' on the Existing Car Park Layout Drawing ("hereinafter referred to as the Residences Area Land") by non-residents and FURTHER that upon the demolition of the buildings on the Residences Area Land it shall forthwith permanently cease the use of the

parking spaces referred hereto by the installation of closed gates/barriers at the access to the Residences Area Land

(ii) That it shall provide every two months a report in writing to the County Council detailing the usage of the parking spaces referred to in clause 5e(i) hereto

(f) That it will notify the County Council in writing or procure that it as so notified of each of the following events within 7 days of such event occurring:

(i) Commencement of the Development;

(ii) Occupation of the Land (or any part thereof); and

(iii) Demolition of the buildings on the Residences Area Land

6. **Arbitration**

(a) Save for matters of construction (which shall be matters for the Court) in the event of any dispute arising between the parties hereto in respect of any matter contained in this Agreement including questions of value and any question of reasonableness the same shall be referred to an expert ("Expert") to be agreed upon between the parties hereto or at the request and option of either of them to be nominated at their joint expense by or on behalf of the President for the time being of the Royal Institute of Chartered Surveyors and the Expert's decision shall be final and binding on the parties hereto and whose costs (including the re-imbursement of the costs of any other experts' fees) shall be at his discretion

(b) The Expert shall have at least ten years post qualification experience in the subject matter of the dispute

(c) The Expert shall be appointed subject to an express requirement that he reaches a decision and communicates it to the parties within the minimum practicable timescale allowing for the nature and complexity of the dispute and in any event not more than 36 working days from the date of his appointment to act

(d) The Expert shall be required to give notice to each of the third parties inviting each of them to submit to him within such period as he shall reasonably determine within 10 working days of his appointment written submissions and supporting material and shall afford to each of the said parties an opportunity to make counter submissions within a further 5 working days in respect of any such submission and material and the Expert shall disregard any representations made out of time and the Expert's decision shall be given in writing within 21 working days from receipt of any counter submissions or in the event that there are no counter submissions within 21 working days of receipt of the written submissions and supporting material with reasons and in the absence of manifest error the Expert's decision shall be final and binding on the said parties

(e) It is hereby declared and agreed between the parties hereto that nothing in this clause 6 shall be taken to fetter the ability of the County Council to seek legal redress in respect of any breach of the obligations entered into by the Developer in this Agreement.

Other matters

7. The Developer hereby warrants that it is the owner of the freehold of the Land and that no other party has an interest in the Land save as disclosed in writing to the Head of Corporate and Legal Services prior to completion of this Deed
8. This Deed shall be registered as a Local Land Charge
9. Notwithstanding the provisions of the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 nothing in this Deed confers or purports to confer any right to enforce any of the terms and provisions herein on any person who is not a party hereto or a successor in title to a party hereto
10. (a)Reference wherever it appears in this Deed to the Developer the Head of Corporate and Legal Services and the Director shall include any successor in title thereto

(b)Reference wherever it appears in this Deed to any statute or other legislation shall include any amendment thereto or regulations made thereunder

IN WITNESS whereof the parties hereto have executed this document as a Deed delivered the day and year first before written

EXECUTED as a DEED by affixing the COMMON SEAL of HAMPSHIRE COUNTY COUNCIL in the presence of:

Authorised Signatory

EXECUTED as a DEED by affixing the COMMON SEAL of BASINGSTOKE AND NORTH HAMPSHIRE NHS FOUNDATION TRUST in the presence of:

Director

Director/Secretary

DATED 2008

HAMPSHIRE COUNTY COUNCIL

- and -

BASINGSTOKE AND NORTH HAMPSHIRE NHS FOUNDATION TRUST

Deed of Agreement pursuant to S.106
Town and Country Planning Act 1990
in relation to the development of land
at
North Hampshire Hospital
Aldermaston Road Basingstoke

HCC File Ref: PT33A/1469/KE

J A Pattison
Head of Corporate & Legal Services
Hampshire County Council
The Castle
Winchester

Bilaga 3. Kontrakt mellan City of Grenchen och outlet-verksamheten Aldi, Schweiz (engelska)

ALDI, retail outlet *Leuzingenstrasse* in Grenchen

CONTRACT

- for the definition of monitoring arrangements for traffic generated by the new supermarket and for the determination of measures in the case that the permitted number of car trips is exceeded.
- for the management of parking at the site.

Between

- Aldi Suisse AG, 8243 Embrach-Embraport, represented by Mister ……., Director

and

- city of Grenchen, represented by Mister ……., Director of the Planning Department

1. Subject of the contract

1.1 Aldi Suisse AG will develop at Leuzingerstrasse in Grenchen on the parcel (registred at the Land registry) Nr. 1879 (new Nr. 9094) a sales outlet with 990m2 sales area and 99 car parking spaces.

1.2 With reference to the Cantonal Structure Plan (*Kantonaler Richtplan*), section "heavily frequented sites (*verkehrsintensive Anlagen*) and the special building codes (*Sonderbauvorschriften*) of the Detailed Site Development Plan (*Gestaltungsplan*) "Aldi, sales outlet" the maximum number trips by car permitted by clients visiting the Aldi sales outlet is limited as follows:

- maximum 1'200 car trips per day in the average of one year (in total 365 day per year)
- the maximum number of car trips per day at "peak days" (example: before Christmas, etc.) shall not exceed more than 1'600 trips per day

The number of trips is the sum of all trips to and from the sales outlet.

1.3 The monitoring of the traffic generated, parking management and its impacts and possible measures to reduce the amount of motorized traffic will be regulated in the following way as set out in this contract.

2. Controlling of the traffic amount

2.1 The development of the traffic in the surroundings of the Aldi sales outlet and in connection with its business, will be monitored by the planning department and the police of the city of Grenchen.

2.2. Aldi Suisse AG or its legal successor obliges itself to monitor the car trips derived from the Aldi clients in an adequate way (e.g. as part of its parking management system). The results have to be delivered to the planning department of the City of Grenchen. The monitoring method has to be agreed before the store opens with the planning department.

2.3. The monitoring of the car trips and financing of this is in the responsibility of Aldi Suisse AG.

2.4 The parties involved are allowed, five years after this contract comes into force, to renounce by mutual agreement any further monitoring activities. This is on the condition that during this period the number of car trips has not been exceeded and does not cause any problems and if no other traffic problems have been identified.

3. Measures

3.1 The operator of the Aldi sales outlet obliges himself to implement measures to reduce the amount of motorised traffic or the amount of traffic emmissions, if traffic problems are stated which are deriving from the business of the Aldi sales outlet or if the fixed maximum number of car trips (according to the special building code) is regularly exceeded. The measures have to be defined by mutual agreement between the city of Grenchen and Aldi Suisse AG (see annex).

3.2 Aldi Suisse AG will participate in the financing of the agreed measures, if the stated traffic problems result from Aldi sales outlet or if the defined maximum number of car trips is regularly exceeded. The financing amount of Aldi Suisse AG of the cost of the agreed measures has to be defined between the parties by mutual agreement.

4. Parking management

4.1. During the normal shopping hours the parking spaces are available for the clients of Aldi. The operator is allowed to close the parking area outside the normal shopping hours. During big events organized by the city of Grenchen the operator, in agreement with the city, will allow visitors to the events to park on the parking area. In such cases the city of Grenchen is responsible for the traffic security and that the parking area is returned in impeccable conditions.

4.2 Parking fees of the client's parking spaces.

The amount of parking fees is fixed in agreement with the planning department and the police of the city of Grenchen. The following parking fees will be charged during the normal shopping hours:

- 0 till 1 hour: CHF 0.50 (*0.30 €*)

- 1 till 2 hours: CHF 1. -- (*0.7 €*)
- each following hour: CHF 3. -- (*2 €*) /hour

In case of amendments of City's own parking fees of the city, the fees at ALDI also have to be adapted.

4.3 Monitoring and enforcement are the responsibility of Aldi Suisse AG. It is not permitted to reimburse the fees to the clients.

5. Final provisions

5.1 All obligations defined in this contract have to be assigned from Aldi Suisse AG to its possible legal successor.

5.2 This contract has to be noted in the Land register Nr. 1879 and Nr. 9094 (Article 9, paragraph 5 of the Municipal Building Code, *Kommunale Bauverordnung*)

5.3 This contract has to be signed by the involved parties before the Detailed Site Development Plan "Aldi, sales outlet" is approved by the Cantonal Government (*Regierungsrat*). The contract enters into force at the day when the sales outlet opens for the first time.

Grenchen, *Date*

Aldi Suisse AG: *Authorized signature*

City of Grenchen: *Authorized signature*

Land owner: *Authorized signature*

Annex

Following measures are possible:

1. Improvement of the connection to the existing public transport network; further bus-stops and/or adaption of the bus route (possible also as trial run)
2. Adjustment of parking management measures: augmentation of parking fees
3. Implementation of a home delivery service
4. Infrastructural or traffic management measures with the aim, to improve traffic flow or to keep away shopping traffic from housing areas
5. Delivering to the City CHF 1. -- (*0.7 €*) per trip, for trips which are over the maximum allowed number of car trips

TRAFIKVERKET. PUBLIKATION:2011:146. ISBN: 978-91-7467-214-5. OKTOBER 2011. PRODUKTION:TRIVECTOR TRAFFIC. TRYCK:TRAFIKVERKET.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket .se