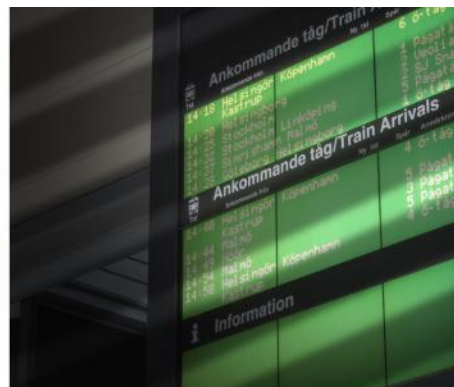
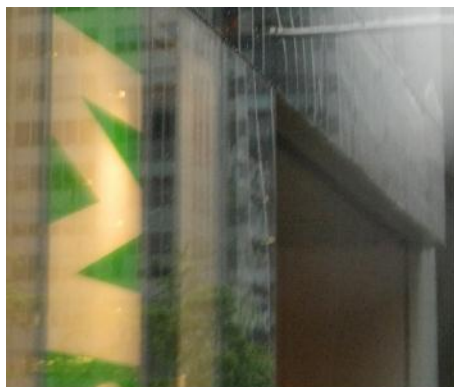


Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen

Uthållig kommun etapp 3



Dokumentinformation

Titel: Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen – erfarenheter och resultat från 12 svenska kommuner

Serie nr: 2013:113

Projektnr: 12031

Författare: Caroline Mattsson, Trivector Traffic
Emelie Andén, Trivector Traffic
Björn Wendle, Trivector Traffic

**Kvalitets-
granskning:**

Karin Neergaard, Trivector Traffic

Beställare:

Energimyndigheten
Kontaktperson: Adam Mickiewicz, tel: 016-542 06 30

**Dokument-
historik:****Version**

	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2013-02-14		Beställare, MMMiS-nätverket
1.0	2013-03-21	Slutversion	Beställare, MMMiS-nätverket, externt

Förord

Trivector Traffic fick i februari 2012 i uppdrag av Energimyndigheten att driva nätverket Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen (MMMiS) inom Uthållig kommun Etapp 3. Syftet med projektet var att testa de planeringsprinciper och rekommendationer som togs fram i EU-projektet MAX (2006-2009), och som därefter anpassats till svenska förhållanden (MaxLupo SE). Inom MMMiS har deltagande kommuner haft möjlighet att arbeta med principerna kopplat till egna planeringsprojekt. De kommuner som deltagit i nätverket är Borås, Eskilstuna, Huddinge, Jönköping, Linköping, Lund, Norrköping, Umeå, Uppsala, Västerås, Örebro, Örnköldsvik.

Projektledare för nätverket har varit Liselott Söderström (feb 2012-maj 2013) och Caroline Mattsson (maj 2013-feb 2014). Emelie Andén har varit projektkoordinator och Björn Wendle har varit kvalitetsansvarig. Övriga medarbetare som har varit involverade i nätverket eller fungerat som stöd till kommunerna har varit Karin Neergaard, Paulina Eriksson, Pernilla Hyllenius Mattisson, Eric Dahlén, Nina Hvitlock, Anna Clark, Malin Gibrand, Lena Smidfelt Rosqvist, Christer Ljungberg, Caroline Ljungberg, Renita Larsson, Alexander Börefelt, Jesper Nordlund, Lovisa Indebetou och Leif Linse.

Kontaktpersoner på Energimyndigheten har varit Olov Åslund (feb 2012-april 2013), Björn Svensby (april 2013-september 2013) Och Adam Mickiewicz (september 2013-februari 2014).

Till nätverket har också en referensgrupp varit knuten med representanter från Trafikverket, SKL och Boverket.

Lund, Stockholm, Göteborg, 2014-03-21

Trivector Traffic

Sammanfattning

Att samordna mobility management med den fysiska planeringen i våra kommuner har stor potential att påverka både färdmedelsval och själva behovet av transporter, och därmed också energianvändningen. Detta är utgångspunkten för nätverket Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen (MMMIS) som startades upp 2012 av Energimyndigheten inom ramen för programmet Ut-hållig kommun etapp 3.

Genom att integrera mobility management redan i ett tidigt skede i samhällsplaneringen finns möjlighet att påverka innehållet i planerna och skapa bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande. Utgångspunkten har varit MaxLupoSE som innehåller tio planeringsprinciper som kommunerna har fått möjlighet att testa och utvärdera. Dessa handlar om hur man planerar för hållbart resande i planeringsprocessen, från översiktlig planering till bygglov, och vilka MM- och parkeringsåtgärder som kan införas på olika sätt i planerna.

Målet med nätverket har varit att leverera exempel och ny kunskap på hur planeringsprinciperna har integrerats i ett aktuellt exploaterings- eller planeringsprojekt. Erfarenheterna ska tjäna som inspiration för andra kommuner att i högre grad inkludera mobility management tidigt i bebyggelse- och samhällsplaneringen.

Det kan konstateras att det finns *stora möjligheter att påverka behovet av transporter och färdmedelsval* genom att kombinera MM- och parkeringsåtgärder. Det kan handla om flexibla parkeringsnormer, parkeringsköp och att införa en MM-plan som krav eller förhandlingsfråga. Ett konkret resultat av arbetet med planeringsprinciperna är att en minskning av antalet bilparkeringsplatser har gjorts i flera kommunala projekt. En uppskattning visar att omkring 2 400 färre bilparkeringsplatser kommer att byggas jämfört med om kommunernas tidigare parkeringsnormer hade använts.

Projekttagarna har i många fall upplevt att det *saknats stöd i styrande dokument och riktlinjer* för att genomföra planeringsprinciperna. Detta gäller främst parkeringsfrågan och många kommuner har inlett ett arbete med att revidera sina parkeringsnormer och parkeringsriktlinjer. Ett exempel som införts av flera kommuner är mer *flexibla parkeringsnormer* som möjliggör ett lägre bilparkeringsstal vid införandet av MM-åtgärder, exempelvis bilpool. Genom att paketera MM-åtgärderna i en *MM-plan eller grön resplan*, med tydliga mål, ansvarsfördelning och finansiering, kan MM-planen användas i förhandlingen mellan kommun och exploatör för att göra avsteg från parkeringsnormen och minska antalet bilparkeringsplatser.

En annan planeringsprincip som testats är *gröna parkeringsköp*, vilken innebär ett erbjudande till fastighetsägaren om att friköpa parkeringsplatser och få rabatt på köpet i utbyte mot ett antal MM-åtgärder. Flera av de deltagande kommunerna avser införa denna möjlighet i sina parkeringsriktlinjer.

Möjligheten att införa krav i planeringsprocessen har inte prövats i någon större utsträckning tidigare och behovet av exempel är stort. Inom projektet har tre sätt att ställa krav och binda hållbart resande och påverkansåtgärder i avtal införts:

- ▶ Inom kvalitetsprogram och liknande som kopplas till köpeavtal för mark vid markanvisning
- ▶ I civilrättsliga avtal vid parkeringsköp i anslutning till bygglov
- ▶ I detaljplanen reglera och ställa krav på utformning och fysiska åtgärder.

Ytterligare erfarenheter från projektet är att *det finns ett stort kunskapsbehov* om hållbart resande i kommunerna, både bland tjänstemän, politiker och byggherrar. Detta ledde till att en majoritet av kommunerna inledde projektperioden med att förankra frågorna både internt och externt. En bred förankring som inkluderar tjänstemän från alla delar av planeringsprocessen rekommenderas. Vad gäller byggherrar är det viktigt att visa på vilka vinster det kan ge dem att arbeta med hållbart resande.

Något att komma ihåg är att *planeringsprocessen tar tid* och att under de två år nätverket har pågått har kommunernas planeringsprojekt i de flesta fallen inte kommit så långt att det går att uttala sig om långsiktiga effekter.

Dessutom är det viktigt att komma ihåg att *lokalisering och lokala förutsättningar spelar stor roll* för vilka åtgärder som kan införas och hur stor effekt de kommer att ge.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Uthållig kommun och MMMiS	1
1.2	Mobility management	1
1.3	MaxLupo SE	3
1.4	Områdets utveckling under projektiden	4
1.5	Läsanvisning	5
2.	Kommunprojekten	7
2.1	Borås Stad	7
2.2	Eskilstuna kommun	8
2.3	Huddinge kommun	10
2.4	Jönköpings kommun	12
2.5	Linköpings kommun	14
2.6	Lunds kommun	16
2.7	Norrköpings kommun	19
2.8	Umeå kommun	20
2.9	Uppsala kommun	23
2.10	Västerås Stad	24
2.11	Örebro kommun	27
2.12	Örnsköldsviks kommun	28
3.	Samlade erfarenheter	31
3.1	Hållbar planering och förutsättningar	31
3.2	Förankring av MM i planeringen	32
3.3	Avtal med byggherrar	38
3.4	Kommunala parkeringsriktlinjer som främjar hållbart resande	43
3.5	Uppföljnings- och utvärderingskriterier	49
4.	Energi och CO2-besparing i kommunprojekten	53
4.1	Uppskattad energi- och CO2-besparing till följd av minskat behov av bilparkering	53
4.2	Andra resultat	56
5.	Avslutande diskussion	59

Separata bilagor:

Möjlighet för lägre parkeringstal Borås Stad, PM 2014:5

Åtgärder som gynnar ett hållbart resande – Underlag till idéskrift för byggherrar, Lund. Rapport 2013:38

Parkering som styrmedel – Inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer. Rapport 2013:74

Kommunikationsplan för grönt parkeringsköp Umeå. PM 2013:27

Parkering i Kopparlunden, Västerås. Rapport 2013:84

Parkeringsförslag för Södra Ladugårdsängen i Örebro. Rapport 2013:23

Parkeringsutredning Ömsköldsvik. Rapport 2013:111

Nilsson, V., 2013, Den kommunala parkeringsprocessen – MaxLupo

MaxLupo planeringsworkshop – förslag på innehåll och genomförande

Informationsblad – platsspecifika MM-åtgärder

Kvalitets- och hållbarhetskontrakt, Östra Sala backe – etapp 1, Bilaga 1 till köpeavtal för exploatering, Uppsala kommun.

1. Inledning

1.1 Uthållig kommun och MMMiS

Att samordna mobility management med den fysiska planeringen i våra kommuner har stor potential att påverka både färdmedelsval och mängden av transporter, och därmed också energianvändningen. Detta är utgångspunkten för nätverket Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen (MMMiS) som startades upp 2012 av Energimyndigheten inom ramen för programmet Uthållig kommun etapp 3.

Uthållig kommun är ett stöd som Energimyndigheten förmedlar till svenska kommuner. Den tredje etappen inom programmet pågår mellan 2011 och 2014 och är indelad i två temaområden, där MMMiS ingår i temaområde Energismart planering. Målet är att deltagande kommuner genom samverkan ska utveckla och sprida spjutspetsexempel med energifokus inom områdena fysisk planering och näringspolitik.¹ En ledande ambition inom programmet har varit att stärka deltagande kommuners institutionella kapacitet gällande genomförande av klimat- och energismarta planeringsprocesser. MMMiS syftar till att utifrån befintlig kunskapsammansättning och tidigare erfarenhet pröva om internationellt framgångsrika planeringsprinciper lämpar sig även i den svenska kommunala planeringsprocessen. Tolv kommuner har deltagit i nätverket och testat och utvärderat de planeringsprinciper som finns beskrivna i MaxLupoSE², se avsnitt 1.3 nedan.

Målet med nätverket har varit att leverera tolv spjutspetsexempel från de deltagande kommunerna på hur planeringsprinciperna har integrerats i ett aktuellt exploaterings- eller planeringsprojekt. Erfarenheterna ska tjäna som inspiration för andra kommuner att i högre grad inkludera mobility management tidigt i bebyggelse- och samhällsplaneringen.

1.2 Mobility management³

Mobility Management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Det har utvecklats på europeisk nivå, främst i ett antal EU-projekt och inom ramen för samarbetsplattformen EPOMM, European Platform On Mobility Management.

¹ <http://www.energimyndigheten.se/uthalligkommun>

² MaxLupoSE – råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen, Trafikverket 2011, Publ 2011:146. MaxLupoSE är ett verktyg som först togs fram inom ramen för EU-projektet MAX om mobility management, och därefter anpassats till den svenska kommunala planeringsprocessen.

³ Hela detta avsnitt är hämtat ifrån skriften "Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus", utgiven av Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket, 2010.

Den senaste versionen av definition 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.

Till detta finns också ett förklarande stycke:

Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. ”Mjuka” åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos ”hårda” åtgärder inom stadstrafiken (som t ex nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility management-åtgärder (jämfört med ”hårda” åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot.

Definitionen följs av följande exempel:

Mobility management tar sig många konkreta uttryck. I en stad där MM används...

- ▶ 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 mobilitetscenter för att göra fritidsutflykter med kollektivtrafiken.
- ▶ kan byggnadslov villkoras med krav som minskar nya fastigheters påverkan på mobiliteten, t ex krav att utarbeta en mobilitetsplan för medarbetare, besökare och varutransporter eller begränsning av antalet parkeringsplatser.

I Sverige används ofta en kortare definition: *Mobility management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.*

Mobility management-åtgärder genomförs ibland ensamma, och har då ofta begränsad effekt. Mer effektivt är att använda MM som en del i ett åtgärdspaket, t ex 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.

1.3 MaxLupo SE

Ursprunget till MaxLupoSE är EU-projektet MAX, det största forskningsprojektet inom mobility management inom EU:s sjätte ramprogram. Projektet pågick 2006-2009 och Trivector var svensk partner. Slutprodukten blev en rad användbara verktyg inom mobility management, varav ett av verktygen, MaxLupo – Guidelines for the integration of Mobility Management with Land Use Planning⁴, 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.

MaxLupoSE är en omarbetning och anpassning av MaxLupo till svenska förhållanden och svensk lagstiftning (i första hand Plan- och bygglagen) som togs fram 2010-2011. Syftet var att göra forskningen mer användbar och tillämpbar för svenska kommuner. Utgångspunkten var, precis som för den europeiska arbetsgruppen, att bästa sättet att visa på potentialen för att integrera mobility management i planeringsprocessen är att tillhandahålla tydliga exempel på principer som tillämpats och dra nytta kring de konkreta erfarenheter och råd som finns kring dessa.

De tio planeringsprinciperna som ingår i MaxLupoSE och som kommunerna har fått möjlighet att testa och utvärdera är:

- 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) Mobility management-planer som krav eller förhandlingsfråga
- 6) Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- 7) Flexibla parkeringsnormer med avsteg för t.ex. MM-plan
- 8) Parkeringsköp
- 9) Max antal parkeringsplatser
- 10) Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

Intresset för MaxLupoSE har varit stort hos svenska kommuner, men det har för att få ett större genomslag för arbetssättet saknats svenska exempel och tillämpningar på planeringsprinciperna. Detta var bakgrunden till satsningen på ett nätverk där kommuner fick möjlighet att testa planeringsprinciperna (det vill säga MMMiS) i samarbete med Energimyndigheten och Trafikverket.

Tidigare har beteendepåverkan inom transportområdet ofta använts i avgränsade projekt i svenska kommuner. Det har då i många fall handlat om kampanjer, påverkansåtgärder, mm, för att få olika grupper av resenärer att ändra färdmedelval och val av transportsätt inom det befintliga transportsystemet. Det finns dock en stor potential att också arbeta med mobility management integrerat med planering av bebyggelse och transportsystem, för att på så sätt förbättra förutsättningarna för mer hållbara och energieffektiva resmönster.⁵ Det finns också tyd-

⁴ <http://www.epomm.eu/index.php?id=2748>

⁵ Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket, 2010, Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus

liga samband mellan städers fysiska utformning och planering, och dess klimatpåverkan och energianvändning. Faktorer som täthet, attraktiva gång- och cykelnät och högvärdig kollektivtrafik är viktiga.⁶ Genom att integrera mobility management redan i ett tidigt skede i samhällsplaneringen finns möjlighet att påverka innehållet i planerna och skapa bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande.

1.4 Områdets utveckling under projektiden

Området som MaxLupoSE omfattar och dess syfte att integrera mobility management med trafikplanering och fysisk planering har förändrats en hel del under den relativt korta tid nätverket har funnits. Intresset för området har ökat starkt och förutsättningarna att arbeta på detta sätt har förbättrats. Det finns säkert många förklaringar till det och MMMiS har förmodligen bidragit genom arbetet med många olika kommunala delprojekt vilket gjort att många aktörer – såväl privata som offentliga – kommit i närmare kontakt med MM och MaxLupo och sett potentialen i det.

Andra viktiga förklaringar till det ökade intresset tror vi är:

- ▶ Att de exempel som redan fanns eller var på gång har gett positiva resultat. Här kan särskilt nämnas arbetet med Kv Fullriggaren i Malmö där exploitörerna i utbyte mot sänkt parkeringstal finansierat bilpool för de boende i kvarteret, genomfört kampanjer för hållbart resande, infört cykelpool, m m.
- ▶ Allmänt ökat fokus i stadsplaneringen på förtätning och möjligheterna att minska biltrafiken
- ▶ Ökat intresse för ”bilfri livsstil”. Allt fler människor, inte minst yngre och stadsbor, väljer frivilligt bort att äga bil och vill kunna resa och transportera sig på andra sätt.
- ▶ Ökat fokus på ett billigare byggande och boende med lägre boendekostnader. Parkering i stadsmiljö är dyrt, och konkurrerar med alternativ användning och högre exploateringsgrad. MaxLupoSE visar på principer som ger ett bättre och effektivare markutnyttjande.
- ▶ Certifieringssystem som används i byggbranschen (t ex BREEAM och LEED) inkluderar även trafikspekter. Detta har också bidragit till att byggherrar och exploitörer mer och mer börjat fundera på och efterfråga hållbara transportlösningar.
- ▶ Parkering har blivit en viktiga fråga i kommunal planering, och fler kommuner har i högre grad än tidigare börjat använda parkering som ett styrmedel för att påverka efterfrågan på parkering. Det gör också att andra transportmöjligheter fått ökad uppmärksamhet.

⁶ Tornberg P, Eriksson I-M, 2012, Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan – En kunskapsöversikt, KTH

Ett bra exempel på dagens syn på parkering och dess konsekvenser hämtas ifrån Lunds kommuns parkeringsstrategi⁷. Att synliggöra parkeringskostnader är viktigt eftersom det kan motivera andra åtgärder som kan ge en bättre måluppfyllelse (en attraktivare stad), ofta också till en lägre kostnad för individ, byggherre och samhället i stort.

Synliggör parkeringskostnaderna!⁸

Kostnader för att ordna parkering varierar kraftigt beroende på typ av parkering. Markparkeringar är den billigaste varianten och kostar ca 15 000 kr per bilplats att anordna. Ur stadsbyggnadssynpunkt är detta normalt sett inte en lämplig lösning i centrala områden, men det kan vara passande i områden med lägre markvärden. Parkeringsplatser i underjordiska garage eller parkeringshus är mångdubbelt dyrare att bygga, parkeringshus kostar 100 000-150 000 kr per plats, och källargarage 250 000-450 000 kr per plats (bl.a. beroende på hur många underjordiska plan som byggs).

För att täcka de faktiska kostnaderna för mark, byggnation, drift och underhåll av parkering skulle priset för en markparkeringsplats behöva vara minst 700 kr/månad per plats vid markparkering. För parkeringshus stiger kostnaden till minst 1 500 kr/månad och vid källargarage blir nivån så hög som 2 500-4 500 kr/månad. Eftersom förväntan på vad en parkeringsplats ska kosta är mycket lägre än dessa siffror, tas oftast mindre kostnader ut av den som använder parkeringen. Man kan därmed säga att priset för parkering ofta subventioneras av fastighetsägaren, och att subventionen betalas av alla hyresgäster i form av högre hyror för bostäder och kontor. Många gånger är detta okänt för de boende, och för att öka förståelsen borde de verkliga kostnaderna för parkering respektive bostads- och kontorsytor synliggöras

1.5 Läsanvisning

Slutrapporteringen för MMMiS innehåller flera delar. I denna rapport redovisas bakgrunden till projektet i detta första kapitel och kommunernas pilotprojekt i kapitel 2. I kapitel 3 redogörs för erfarenheter som nätverket tillskansat sig under projekttiden, uppdelat på områdena hållbar planering, förankring, avtal med byggherrar, parkeringsriktlinjer och MM-planer, samt utvärderingskriterier. I kapitel 4 redovisas energibesparingen för projektet och det följs av avslutande reflektioner.

Till slutredovisningen hör också en PM, Nyttan av MMMiS, där resultaten från utvärderingar av nätverket presenteras, samt erfarenheterna av att arbeta med MaxSumo som utvärderingsmetod. PM:en avslutas med lärdomar från nätverket.

Under 2013 har Viktor Nilsson skrivit sitt exjobb om Den kommunala planprocessen – MasLupo och mobility management i planeringen, som biläggs slutrapporteringen som separat bilaga.

⁷ Lunds kommun (2013) Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun, BN 2011/74

⁸ Ibid sid 8.

De kommunrapporter som tagits fram inom nätverket biläggs också som separata bilagor. Det handlar om följande rapporter:

- ▶ Möjlighet för lägre parkeringstal Borås Stad, PM 2014:5
- ▶ Åtgärder som gynnar ett hållbart resande – Underlag till idéskrift för byggherrar, Lund. Rapport 2013:38
- ▶ Parkering som styrmedel – Inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer. Rapport 2013:74
- ▶ Kommunikationsplan för grönt parkeringsköp Umeå. PM 2013:27
- ▶ Parkering i Kopparlunden, Västerås. Rapport 2013:84
- ▶ Parkeringsförslag för Södra Ladugårdsängen i Örebro. Rapport 2013:23
- ▶ Parkeringsutredning Örnsköldsvik. Rapport 2013:111

Dessutom har material tagits fram under nätverkstiden som har varit alla tillgodo:

- ▶ MaxLupo planeringsworkshop – förslag på innehåll och genomförande
- ▶ Informationsblad – platsspecifika MM-åtgärder

2. Kommunprojekten

Här redovisas samtliga kommuners projekt inom MMMiS med beskrivning av projektens omfattning och inriktning, genomförda aktiviteter samt resultat och erfarenheter.

2.1 Borås Stad

Projektbeskrivning

Borås stad har arbetat med tillämpningen av planeringsprinciperna på Regementsstaden, en ny stadsdel som ska byggas under de kommande 15 åren. Fullt utbyggt kan området komma att innehålla ca 1500 lägenheter (för 3500 - 4000 boende) samt 700-1000 arbetsplatser. Den huvudsakliga ägaren är PEAB.

Bebyggelsen i Regementsstaden kommer att ligga centralt i Borås med ett teoretiskt avstånd, fågelavstånd, på cirka 1 km till Borås resecentrum och endast något längre till Borås centrum. Det faktiska avståndet är större och framför allt är det upplevda avståndet större genom att det inte finns några bostäder i närområdet utan området upplevs som öde med spårområden, vägområden och verksamheter.

Regementsstaden är ett pilotprojekt för kommunen att testa det man kallar bilsnålt planerande. Syftet med piloten är således att hitta metoder för hur organisationen ska fungera och arbeta med MM i sina planer.

Kommunen äger enbart en mindre del av området och anser sig därför ha begränsade möjligheter att styra planen. Deras avsikt har därför varit att i första hand tillämpa förhandlingsdelen i MaxLupo SE och få till frivilliga överenskommelser om åtgärder som ligger utanför det som går att styra i detaljplan. Planeringsprinciperna som kommunen är intresserade av att fokusera på är:

- ▶ Mobility management-rådgivning till byggherrar (och framtida brukare)
- ▶ MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
- ▶ Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
- ▶ Max antal parkeringsplatser

Utöver detta planerar Borås Stad göra en översyn av sin gällande parkeringsnorm (från 1998) och eventuellt helt avskaffa den.

Genomförda aktiviteter i projektet

Borås stad testar i pilotprojektet att ta fram ett kvalitetsprogram som inkluderar MM och som sedan knyts till detaljplanen och exploateringsavtalet.

Inom MMMiS har Borås stad anordnat en workshop för bl.a. tjänstemän och byggherren PEAB. Workshopen hade fokus på planeringsprinciperna och hur man kunde arbeta med dem i Regementsstaden.

En mindre utredning har också tagits fram, med syftet att belysa vilka åtgärder som är möjliga för att minska bilparkeringsbehovet. Ett antal åtgärder med god potential att kunna påverka val av färdmedel i Regementsstaden har valts ut och effekten av dessa bedömts, som underlag till planeringsprocessen. Resultatet är ett förslag på hur åtgärderna kan beskrivas i avtal mellan byggherre och kommunen för att säkerställa att bilparkeringsbehovet inom området kan minskas så att kommunen kan sänka bilparkeringsnormen inom området. Förslaget innehåller till exempel åtgärder för att synliggöra parkeringskostnaden genom att de säljs eller hyrs ut separat till de boende. Andra förslag är att verka för och underlätta för etableringen av en bilpool, att samla bilparkeringsarna för effektivt markutnyttjande och prioritering av cykelparkering nära bostäderna.⁹

Resultat och erfarenheter

Borås stad haft svårt att komma igång med sitt arbete. Till stor del beror det på att projektområdet Regementsstaden dras med förseningar i detaljplanen, men också för att tjänstemännen har haft svårt att sälja in MM i planeringsskedet både till politiker och byggherren. Efter workshopen som genomfördes med byggherren och berörda tjänstemän har byggherren ställt sig positiv till att pröva några MM-åtgärder för Regementsstaden i utbyte mot att p-normen sänks.

Planeringsprinciperna har integrerats i det kvalitetsprogram som kommer att ligga till grund för exploateringsavtalet mellan byggherren och Borås stad.

2.2 Eskilstuna kommun

Projektbeskrivning

Eskilstuna kommun har tillämpat planeringsprinciperna i arbetet med ny detaljplan för kvarteret Nätet. Planområdet är 8,8 ha stort och består främst av gammal industrimark som ska saneras för att möjliggöra bostäder samt förskola, äldreboende och dagligvaruhandel. Området ligger ca 1 km från centrum och nära andra förtätningsområden i Eskilstuna. En busslinje är förlagd till södra kanten på området vilket innebär att de boende får 0-500 m till närmsta busshållplats där det är 30-minuterstrafik (denna kan komma att utökas i samband med utbyggnaden). GC-nätet är av tveksam kvalitet i det absoluta närområdet men det kommer att förändras i samband med utbyggnaden. I närheten finns kopplingen till några av stadens bättre cykelstråk. Planen medger en utbyggnad på 1 015 lägenheter (inkl. 60 vårdboende).

När kommunen bestämde sig för att ta med projektet i MMMiS befann sig planen i ett uppstartskede där diskussionen med byggherren hade startat men inte själva

⁹ Trivector Traffic, 2014, Möjlighet för lägre p-tal Borås Stad, PM 2014:5

planarbetet. Planen var ute på samråd under våren 2013 och den planeras bli antagen under 2014.

Syftet med kommunprojektet var att öka genomslaget för hållbart resande i kv. Nätet, och samtidigt hämta erfarenheter till kommunens fortsatta arbete med frågorna. Planområdet har goda förutsättningar för att bli ett bilsnålt område. Projektet låg även relativt bra till tidsmässigt och är så pass stort att det blir lättare att fokusera på stadsbyggnadsaspekter än vid andra, mindre detaljplaner.

I projektet användes främst planeringsprinciperna:

- ▶ Mobility management-rådgivning till byggherrar
- ▶ Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav

Genomförda aktiviteter i projektet

Under detaljplaneprocessen planerades fem informationsmöten med exploatörer samt en stor workshop med politiker, tjänstemän och exploatörer. Till slut genomfördes endast två av de planerade informationsmötena, samt den stora workshopen. På informationsmötena deltog ca 6 personer medan det på den stora workshopen var ca 25 deltagare. Anledning till det minskade antalet möten var att det fanns svårigheter med att få till informella möten i den planeringsprocess som rådde för projektet. Mellan mötena skedde också en hel del kommunikation via mejl och telefon.

Målgrupperna för aktiviteterna var exploatörer, kommunens politiker och tjänstemän samt fastighetsbolag.

Resultat och erfarenheter

Eskilstuna kommun upplever att det är svårt att särskilja de två planeringsprinciper som de valde att arbeta med, MM-rådgivning till byggherrar och att främja områden med lågt bilinnehav. Kommunen upplever att diskussionen, och att de tydligt aviserat sina intentioner för området, innebar att området blev mer bilsnålt och att antalet bilparkeringsplatser kunde reduceras. Kommunen har kunnat minska antalet p-platser både genom att vidta åtgärder för att gynna cykel men även för att kommunen i stort är inne i en förändring där ambitionen tydligt har blivit att minska antalet p-platser vid nybyggnation. Arbetet med att gynna cykeln som färdmedel i detaljplanen omfattar dels satsningar på cykelinfrastrukturen för att förbättra kopplingen till stadens cykelvägnät, dels cykelreparationsrum och liknande.

Resultatet för projektet märks främst på två sätt. Dels finns det i detaljplanens gestaltungsprogram ett stort fokus på cykel och satsningar på cykelinfrastruktur, cykelreparationsrum m.m., dels planeras för färre antalet bilparkeringsplatser jämfört med parkeringsnormen och tidigare detaljplaner. Antalet p-platser sänktes från 10,8 till 4,5 p-platser/1000 BTA. 10,8 platser kom man snabbt fram till att det var väldigt högt så det sänktes tidigt till 7,0. Därefter har diskussioner kring ökade cykelsatsningar gjort att man kunnat minska ännu mer till 4,5.

Kommunen upplevde att intresset för att inkludera åtgärder för hållbart resande var relativt lågt från byggherren. Cykelåtgärder var enklare att få igenom än exempelvis bilpool och generellt upplevde kommunen att det var det svårare att få igenom åtgärder som kräver ett engagemang efter att fastigheterna är byggda. Detta påverkas också av att byggherren har intentioner att sälja vidare vissa byggrätter samt att genomförandetiden är lång, ca 15 år.

Eskilstuna kommun anser att arbetet med kv. Nätet och deltagandet i MMMiS har gett mycket kunskap och en del ”råg i ryggen”. De ser nu att en bra parkeringsstrategi är oerhört viktigt för att kunna skapa goda lösningar kring både bil- och cykelparkering. Kommunen har tagit fram en ny parkeringsnorm för centrala Eskilstuna och kommer nu att ta fram en ny parkeringsstrategi med flexibla p-normer. Förutom den nya parkeringsstrategin arbetar de även med att anta ett antal generella principer och arbetssätt för hur MM ska integreras i hela förvaltningsarbetet (från gatuarbetare till planerare) samt ett informationsblad till byggherrar. Kommunen ser ett behov av detta mot bakgrund av att de har en tydlig målbild men att kunskap och erfarenhet saknas både internt och externt. Därför behöver de utbilda, omvärldsspana och våga pröva nya lösningar.

Eskilstuna kommun hade för avsikt att ta fram en checklista för vilka åtgärder som ger rabatt på normen och hur mycket, till stöd för tjänstemännen och som diskussionsunderlag för dialogen men byggherrarna. Vid närmare dialog med berörda tjänstemän framkom dock att tjänstemännen föredrog att erbjudas personligt stöd av mobilitetsgruppen och andra insatta tjänstemän framför en checklista. För att främja dialogen med byggherrarna arbetar kommunen nu med att ta fram ett informationsblad med exempel på åtgärder, vilka kostnader de kan innebära och hur stor reduktion av p-talen de skulle kunna ge.

Under tiden som arbetet med kv. Nätet pågick togs det även fram en detaljplan för ett närliggande område där det ska etableras en ny arena. I den planen har MM varit mer integrerat och bidrar till att man räknar med att minska bilandelen av resorna från 68 % till 56 %, vilket motsvara cirka 400 bilresenärer vid fullsatt arena. Detta kan översättas till att cirka 160 färre bilparkeringsplatser behöver byggas.

Eskilstuna kommun menar att MMMiS-nätverket har gett dem värdefull erfarenhet från kommuner med mycket liknande förutsättningar och har sett projekttiden som lite av en gemensam resa där de märker att alla står inför samma typer av frågeställningar.

2.3 Huddinge kommun

Projektbeskrivning

Kungens kurva är ett handelsområde som ligger i nordvästra delen av Huddinge kommun längs med väg E4/E20. Kungens kurva är tillsammans med Skärholmen Skandinavians största externa handelsplats. Det är en utpekad regional stadskärna i RUFSS (Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan), vilket innebär att området på sikt kommer att förtätas. Området, som består av en yta på cirka 234 000

m², gränsar till naturreservatet Gömmaren, bostadsområden i norr och Skärholmens Centrum i väster, på andra sidan E4/E20. Miljön i Kungens kurva är karaktärstypisk för handelsområden med storskalig spridd bebyggelse och stora bilparkeringsytor med plats för över 10 000 bilar. I området finns ca 200 butiker med totalt 1900 anställda. Området trafikeras av flera busslinjer, och där flera linjer har god turtäthet under rusningstrafik. Däremot saknar området i flera riktningar välfungerande och sammanhängande gång- och cykelvägar.

Både kommunen och handlarna vill utöka handeln i Kungens kurva, men nuvarande trafikproblem i området gör det svårt. Vägnätet inom och till/från Kungens kurva är idag som helhet starkt belastat, med bristande framkomlighet och kapacitetsproblem som följd. Under helger bildas trafikköer i området, vilket stundtals resulterar i köer som sträcker sig bakåt i systemet, hela vägen ut på E4/E20.

För att Kungens kurva ska kunna växa och handeln öka krävs det en kombination av fysiska förändringar i områdets trafiksystem, och ett arbete med mobility managementåtgärder. Huddinges syfte med att delta i kommunnätverket var att visa på vilka möjligheter det finns att tillämpa mobility management i externhandelsområden. Både i befintlig miljö och vid planering och utbyggnad av ett sådant område.

De planeringsprinciper som ansågs mest intressanta för området var:

- ▶ Mobility management-rådgivning till byggherrar
- ▶ MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
- ▶ Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

Genomförda aktiviteter i projektet

Huddinge kommun har fokuserat på att ta fram underlag och skapa argument för att kunna visa vilka möjligheter som finns att tillämpa mobility management i externhandelsområden. Projektet inleddes med att genomföra en resvaneundersökning för att undersöka om det fanns potential att arbeta med MM-frågor i området. I undersökningen deltog över 3 800 besökare i Kungens kurva. Efter resvaneundersökningen genomfördes en workshop för tjänstemän, politiker, handlare och fastighetsägare m.fl., för att höja kunskapen och visa på vinsterna med mobility management. Bland övriga genomförda aktiviteter märks:

- ▶ Fyra informationsmöten om mobility management-arbetet för tjänstemän på Huddinge kommun.
- ▶ Två presentationer om MMMIS arbetet för ledningsgruppen på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.
- ▶ Två presentationer i berörda nämnder.
- ▶ Informationsträff med styrelsen i Kungens kurva företagarförening.
- ▶ Ett informationsmöte om projektet för medlemmar i företagarföreningen i Kungens kurva.
- ▶ Fyra informationsmöten med olika handlare och fastighetsförvaltare i Kungens kurva.
- ▶ En workshop för tjänstemän.

Resultat och erfarenheter

Resultatet från resvaneundersökningen visade bland annat att en tredjedel av besökarna som idag åker bil till Kungens kurva kan tänka sig att ta sig dit på annat sätt. Undersökningen visade att det finns potential att öka andelen besök med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed minska trafiken i området. Däremot måste området bli mer anpassat för gång, cykel och kollektivtrafik för att fler ska ta sig till Kungens kurva utan egen bil.

Utvärderingen av workshopen visade att alla som deltog ansåg sig ha nytta av vad de lärt sig och hälften svarade att de kommer ha stor nytta. Alla fastighetsägare svarade att de hade fått inspiration till att arbeta med mobility management-åtgärder i Kungens kurva.

Innan principerna kan genomföras och implementeras fullt ut måste kunskapen om mobility management höjas och förankras ytterligare internt i kommunen. Denna förankring har tagit längre tid än vad som från början var tänkt, men i och med återkommande möten med tjänstemän och politiker har kunskapsnivån och viljan att arbeta med dessa frågor ökat inom kommunen. Detta har i sin tur lett till att Huddinge kommun kommer ta fram en MM-plan för kommunen under 2014 för att kunna arbeta med MM-frågor på ett mer organiserat och strukturerat sätt. MM-planen ska bland annat innehålla riktlinjer om rådgivning till byggherrar vid planering och byggande av ny etablering, när och hur krav på MM kan ställas eller förhandlas om, samt maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar. Dessa riktlinjer kommer att tillämpas på Kungens kurva. Redan nu har krav börjat ställas på placering av byggnader så att de ska gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Dessutom finns idéer om att bilparkeringar ska ligga på "baksidan" av byggnaderna så att det inte är det första man möts av när man kommer till området.

2.4 Jönköpings kommun

Projektbeskrivning

Projektområdet Kungsängen (kvarteret Vingpennan) ligger 4 km från Jönköpings centrum och ca 2 km från Huskvarna. Kungsängsskolan, som låg på området tidigare, har rivits och på det 7,8 ha stora området planeras 499 bostäder av varierande antal våningar samt bl.a. ett litet butikscentrum och en förskola. Jönköpings kommun är ensam ägare av marken, vilket underlättar möjligheten att kräva åtgärder i avtal och påverka utformningen inom området. Tanken är att en del av detta område ska utformas med en tydlig utgångspunkt i hållbart resande, vilket kommer att styra både utformningen av området samt marknadsföring och information till dem som kommer att flytta dit.

Redan idag har området god tillgänglighet av kollektivtrafik, då en av stomlinjerna passerar förbi området. I hela området kommer cykelåtgärder få stort utrymme, bra cykelvägar med anslutning i flera väderstreck finns redan idag och

en cykelväg längs en anslutande väg planeras. Det finns alltså relativt bra möjlighet att redan från början påverka de boendes resvanor, men det ska också sägas att även billtillgängligheten är god.

Jönköpings kommun arbetade främst med följande planeringsprinciper:

- ▶ MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
- ▶ Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- ▶ Funktionell och organisatorisk integrering

Genomförda aktiviteter i projektet

När beslut togs att Kungsängen skulle bli Jönköpings bidrag till Uthållig kommun etapp 3 var en utformningstävling av området i slutfasen. Fyra förslag fanns men bara en kort tid in i projektet utsågs ALMA Arkitekter till vinnare. MM var inte en del av grundförutsättningarna i tävlingen om områdesutformning, därmed präglar heller inte MM områdets karaktär i den utsträckning som troligtvis hade varit fallet annars.

För att få ökad förståelse för behovet av MM i samhällsplaneringen har flera utbildningar och informationsinsatser genomförts. Utbildningsinsatser har gjorts i de två viktigaste nämnderna när det gäller att få genomslag för MM-frågor; stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden. Informationsinsatserna genomfördes under ordinarie nämndsammanträden varför deltagandet bland ledamöterna var högt. Nöjdheten med utbildningen på tekniska nämnden var hög.

I april 2013 genomfördes en heldagsutbildning och workshop om MM i samhällsplaneringen med drygt 50 deltagare på utbildningsdelen och drygt 30 på eftermiddagens workshop. Hit inbjöds politiker från stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden, men den viktigaste målgruppen var tjänstemän från de områden som ansvarar för olika moment av samhällsplanering, från översiktsplanering till trafik. Det höga deltagandet berodde sannolikt på att möteskallelsen kom från stadsbyggnadsdirektören med information om att alla förväntades delta. Januari 2014 hölls en mindre, uppföljande workshop för cirka 15 tjänstemän.

Det är i dagsläget inte klart hur kraven om MM-plan ska utformas eller hur incitament för lågt bilinnehav kommer att skapas. Det diskuteras ett lägre bilparkeringstal än vad rådande parkeringsnorm kräver, 10 platser per 1000 kvm BTA istället för 13, om den boende erbjuds något annat som t.ex. bilpool eller busskort. I tankarna för området ingår hittills planer på bilpool, samt bra cykelrum i markplan och en direkt tillgång till bra cykelvägar. Även ett högt parkeringstal för cyklar är planerat med 2 platser per lägenhet varav 0,5 i marknivå. Det anses viktigt att synliggöra cyklingen i området och förenkla för cyklister.

Hur byggherrarna kan förmås att se fördelar med t.ex. marknadsföringsinsatser av MM mot de boende, årskort på kollektivtrafiken som ingår i hyran och liknande återstår att se.

Resultat och erfarenheter

En viktig lärdom från projektet är att det är nödvändigt att ha med MM-principer redan från planeringens start. Hade MM-frågorna varit en av grundförutsättningarna för området hade antagligen utformningen av de olika tävlingsbidragen sett annorlunda ut. Flera nya grepp tas dock på området, vilket är väldigt positivt. Förhoppningsvis leder det till en stor andel hållbara resenärer bland framtida boende – trots det inte helt centrala läget.

Hittills har principen Funktionell och organisatorisk integrering, d.v.s. att i tidiga skeden öka samarbetet mellan olika kompetenser, inte minst att använda trafikkompetens i tidiga skeden, varit den del av MaxLupo SE som upptagit den största delen av insatsen. Behovet att sprida och höja kunskapen om fördelar och arbetsätt med MM i planarbetet har varit stort. Det ger förhoppningsvis ett resultat på sikt då politiker och tjänstemän ser fördelarna med MM och därför förstår varför sådana insatser bör prioriteras.

Initialt var osäkerheten kring MM-frågorna stor bland tjänstemännen, men kunskap och förståelse har successivt ökat. Osäkerheten beror på två saker: dels har de flesta inte arbetat med MaxLupo eller MM-lösningar tidigare, dels saknas det praktiska exempel och föregångare (vilket är anledningen till varför MMMiS genomförs). Att utbilda berörda parter inom samhällsplaneringens olika steg ses av kommunen som en framgångsfaktor. Men med en ännu större förståelse för och tro på MM-lösningar bland politiker, chefer och tjänstemän skulle stödet för och modet att göra denna typ av satsningar kunna bli ännu större.

Jönköpings deltagande i MMMiS, genomförda utbildningsinsatser och testade principer på Kungsängen, kommer bidra till att det blir lättare att genomföra MM-insatser inom förtätningsarbetet runt Munksjön. Ett område som har ett mer centralt läge med bättre förutsättningar för hållbart resande. Även i Jönköping kommer gällande parkeringsnorm från 1989 att omarbetas.

2.5 Linköpings kommun

Projektbeskrivning

Vallastaden utgör en del av den nya stadsdelen Västra Valla som ska utvecklas och omvandlas till en blandad och levande stadsdel, som också bygger samman staden med Campus Valla (del av Linköpings Universitet). Detta kommer att ske i samverkan mellan kommunen och universitetet. Som ett startskott för detta arbete genomförs LinköpingsBo2016. Det är en bo- och samhällsexpo som ska visa på praktiska exempel på en resurssnål, vacker och människovänlig stadsdel. Vallastaden är den första etappen i Västra Valla. ”Människan bygger staden” är visionen för en stadsdel som ska präglas av kunskap, social hållbarhet och kreativitet. Stadsdelen ska också vara klimatsmart och bidra till kommunens målsättning att vara koldioxidneutral år 2025.

Utvecklingen av Västra Valla är i linje med stadens översiktsplan vars inriktning är att bygga en rundare, tätare och mer sammanhängande stad. Inom expo-

området kommer ca 400 bostäder samt offentlig service att tillskapas. Området ligger ca 2,5 kilometer väster om Linköpings innerstad och innehåller förutom Campus Valla ett friluftsområde. Väster om området finns Mjärdevi Science Park med många kunskapsföretag med mer än fyra tusen personer anställda. Genom området går en bussgata (Kunskapslänken, som på sikt kan komma att konverteras till spårtrafik) som trafikeras av tätortens stom- och lokaltrafik, landsbygdstrafik samt regional busstrafik.

Detaljplanen för etapp 1 vann laga kraft i oktober 2013 och utbyggnad av infrastruktur i området påbörjades hösten 2013. Avtalstecknande för marktilldelning till byggherrar pågår med start vintern 2013/14.

Linköpings kommun arbetade främst med följande planeringsprinciper:

- ▶ Hållbar lokalisering och planering.
- ▶ Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav.
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
- ▶ Parkeringsköp

Genomförda aktiviteter i projektet

I oktober 2012 genomfördes ett endagsseminarium i syfte att bygga upp kunskapen om mobility management hos tjänstemän och politiker samt hos byggherrar som är involverade i Vallastaden. Utvärderingen visade att 90 % av deltagarna var nöjda med dagen.

För Vallastaden finns ett kvalitetsprogram, och det låg som grund vid markanvisningstävlingen. I kvalitetsprogrammet fastställdes vissa krav och rekommendationer som låg till grund i utvärderingen av byggherrarnas förslag inför marktilldelning. Vissa av dessa krav och rekommendationer handlade om åtgärder för att påverka resbehovet och främja ett hållbart resande. Marktilldelning har genomförts och detaljplan för området är i huvudsak klar. Som exempel på åtgärder som vidtagits under planeringen (i kvalitetsprogram och detaljplan) kan nämnas att området förses med två parkeringshus i områdets ytterkant och att boendeparkeringen därmed hamnar på jämförbart gångavstånd med hållplats. All bilparkering sker genom friköp och ingen bilparkering anordnas på egen fastighet. Friköp innebär att kommunen mot betalning anordnar bilparkering. Reducering av bilparkeringstalet är möjligt i kombination med att bilpool erbjuds de boende eller verksamma. Andra exempel är genomgående gång- och cykelväg i korsningar och cykelförråd i markplan.

Parkeringslösningen är helt ny för Linköping. Även en tydlig prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen framgår i kvalitetsprogram och detaljplan.

Resultat och erfarenheter

Idéprogram och Kvalitetsprogram för Vallastaden har utgjort en grund i kommunens vilja med området och den kommande expon. Framgångsfaktorer i projektet har varit just det faktum att Vallastadens första etapp ska blir en bo- och samhällsexpo. Detta innebär att projektet hamnar i kommunens ”skyltfönster”. Både kommunen och byggherrar har därmed en större anledning

– och ett större mod – att våga testa nya grepp. Kommunen har också tydligare kunnat hävda viktiga kvaliteter för området.

Hittills under projektets planering har diskussioner om parkeringslösningen förts där byggherrar har ifrågasatt upplägget med boendeparkering i parkeringshus och därmed ett avstånd mellan bostad och bil. Byggherrar har känt oro inför försäljning med hänsyn till detta och till om acceptans finns hos köpare/boende. Diskussioner om ytor till, och utformning av, cykelparkeringar har också uppkommit under planarbetet. Diskussion har även förts kring busstråket Kunskapslänken som kommer att upplåtas endast för kollektivtrafik på en del av sträckan. Diskussionen har handlat om behovet av att stänga av sträckan för genomfartstrafik och vilken standard stråket ska ha.

Projektet Vallastaden har en tuff tidsplan med tydligt färdigställdedatum, vilket både kan ses som en fördel och en nackdel. På ett sätt har det gjort det svårt att få utrymme och tid för MMMiS inom projektet. Till exempel har det inte funnits tid till några djupare diskussioner och förhandlingar aktörer emellan. Samtidigt har åtgärder för ett hållbart resande funnits med redan i idéfasen av projektet och kommunens ambition om en stadsdel som främjar ett lägre bilberoende och hållbart resande har kommit med utan några omfattande diskussioner eller motsättningar.

Stöd för planeringsprinciperna enligt MaxLupoSE finns till stor del redan med i flera av kommunens styrdokument, inte minst i Trafikstrategin och Översiktsplan för staden. Specifikt för Vallastaden har planeringsprinciperna integrerats i kvalitetsprogram och detaljplanens beskrivning. Kunskapen bland planhandläggarna har ökat och i flera andra detaljplaner i Linköping finns bilpool och förutsättningar för friköp med. Bilparkeringstalet har sänkts med 25 % för Vallastaden med krav på att bilpool införs.

Om planeringsprinciperna inte hade tillämpats hade sannolikt kravet på bilpool och att alla boende ska erbjudas medlemskap inte funnits med. Bilparkering hade lösts i mer bostadsnära lägen, markparkering, vilket hade minskat tätheten i området och minskat kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Linköpings kommun har inrättat en ny tjänst som MM-kommunikatör från och med september 2013, som till viss del kommer att arbeta med hållbarhetsfrågor.

2.6 Lunds kommun

Lund har genom trafikstrategin LundaMaTs under många år arbetat för ett hållbart och effektivt transportsystem. Samhällsplanering utifrån ett bilsnålt perspektiv är en viktig förutsättning i detta arbete, vilket ytterligare har aktualiserats genom ÖP 2011. Arbetet med den nya stadsdelen Brunnshög där de stora forskningsanläggningarna ESS och Max Lab IV ska husera är redan igång och kommer att ställa stora krav på att visionerna i LundaMaTs realiserar. Målsättningen för transporter till och från Brunnshög innebär att maximalt en tredjedel av resorna till och från området ska ske med bil, resten ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Projektbeskrivning

Nya stadsdelen Brunnsnög i Lund ska bli en av världens främsta forskningsanläggningar, nytt bostadsområde och ett regionalt utflyktsmål för vetenskap, kultur och rekreation. Kommunen har beslutat att stadsdelen ska vara ett skyltfönster för svensk hållbarhetsplanering i världsklass och har satt höga målsättningar för bl.a. transportsystemet. Brunnsnögssområdet ligger i östra utkanten av Lund på det som idag är högvärdig jordbruksmark. Inom en 40 årsperiod kommer det göras plats för 4000 bostäder och 40 000 arbetstillfällen på en yta av 250 hektar. Den östra delen går under namnet Solbjer och blir den första etappen. Det blir en blandad stad med en tät struktur med arbetsplatser, bostäder, service och fritidsanläggningar medan ESS och MaxLab IV kommer dominera västra och norra delarna. Den stora utbyggnaden och närheten till E22 kommer att ställa stora krav på att planeringen görs rätt från början. Visionen är beroende av att alla nivåer i processen hanteras utifrån de mål som ska uppnås. Ett fungerande och dynamiskt samarbete med aktörerna är i detta sammanhang väsentligt.

Området ligger 3 km från centrum och i utkanten av staden på befintlig jordbruksmark. Läget är strategiskt bra med tanke på dess närhet till universitet och stadens stora business park. Området delas av från resten av staden genom E22, vilket kommer att bli en utmaning för tredjedelsmålet. Det finns redan idag goda kollektivtrafikförbindelser med buss i det prioriterade busskör-fältet Lundalänken. Regionbussar från Malmö och norrifrån har busshållplatser nära. Sedan drygt tre år tillbaka arbetar kommunen aktivt med att planera för en spårvägssträcka från Lund C till Brunnsnög. Finansieringsbeslut för spårväg förväntas komma under våren 2014. Redan idag finns mycket goda gång- och cykelförbindelser till och från området. Området planeras som en promenadstad med gångfartsytor mellan bebyggelsen.

Lunds kommun har inom MMMiS valt att arbeta med följande planeringsprinciper:

- ▶ Mobility management-rådgivning till byggherrar
- ▶ MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan

Genomförda aktiviteter i projektet

Lunds kommun har i MMMiS arbetat fram en ny parkeringsnorm som antogs 2013. I normen föreslås två olika paket där byggherrar har möjlighet att göra avsteg från parkeringsnormen: bilpoolspaketet och bilfritt boende-paketet. Bilpoolspaketet ger möjlighet till en reduktion med 20-30 % av antalet bilparkeringsplatser mot genomförandet av MM-åtgärder, medan paketet för bilsnålt boende ger möjlighet till hela 90-95 % reduktion. Parallellt med framtagandet av den nya p-normen har kommunen också jobbat aktivt med förankring hos byggherrar, bl.a. genom att ta fram en Idéskrift till byggherrar¹⁰ med exempel på åtgärder som kan genomföras.

¹⁰ Trivector Traffic, 2013, Åtgärder som gynnar ett hållbart resande – Underlag till idéskrift byggherrar på Brunnsnög i Lund, Rapport 2013:38

En workshop anordnades för tjänstemän på Brunns- och Stadsbyggnadskontoret för att internt förankra idén om en idéskrift till byggherrar samt att få fram bra åtgärder till idéskriften. 14 personer deltog och en rad åtgärder togs fram. När rapporten var klar bestämde projektgruppen att ta ett omtag vad gäller idéskriften för att hitta ett sätt att presentera innehållet på ett sätt som gagnar syftet, dvs. får byggherren att agera proaktivt i byggfasen.

Två s.k. mobilitetsseminarier har hållits med byggherrar och företagsrepresentanter i och omkring området. Seminarierna har innehållit en inspirationsföreläsning samt presentation av deltagande företags åtgärder inom mobilitetsområdet. Dessutom har diskussioner förts för att undersöka möjligheten om aktörerna ville och kunde samverka för att hitta enklare och mer kostnadseffektiva mobilitetsåtgärder.

Det har hållits två välbesökta byggherremöten för dem som ska bygga på Brunns- och Stadsbyggnadskontoret för att diskutera mobilitet. Den första handlade om vilka planer som fanns för den nya p-normen och syftade främst att få input från byggherrarna om de förslag som skulle läggas fram. På det andra presenterades den antagna p-normen och vilka möjligheter till reduktion av bilparkering den gav utrymme för.

Tre interna möten har hållits för att diskutera och planera möjligheten att ta fram ytterligare ett p-normsreducerande paket förutom bilpoolspaketet (20-30 % reduktionsmöjlighet) och åtgärds paket för bilfritt boende (90 – 95 % reduktionsmöjlighet). Det tredje paketet handlar om reduktionsmöjlighet genom kollektivtrafikförsörjning. Två avstämningsmöten har hållits med enskilda byggherrar (totalt 3) för att diskutera rimligheten i ett kollektivtrafikpaket.

Resultat och erfarenheter

Arbetet med att ta fram en ny p-norm för Lund hade påbörjats så smått när MMMiS startade, men slutfördes inom ramen för projektet. MMMiS innebar att det var möjligt att prioritera arbetet med att utveckla förslag som öppnade upp för ytterligare reduceringsmöjligheter. Tiden som lovades att avsätta inom projektet var i detta fall en framgångsfaktor.

Svårigheterna är att i en slimmad organisation skapa utrymme för möte över förvaltningsgränserna. Lunds kommuns erfarenhet är att för att åstadkomma något nyskapande krävs det att representanter från flera förvaltningar deltar och tiden är i dessa sammanhang en viktig faktor. Erfarenheten är att det finns möjligheter att driva utvecklingen proaktivt om man jobbar på att hitta nya vägar samtidigt som man utgår ifrån befintliga strukturer.

Lund har en lång tradition inom strategisk trafikplanering. Det finns en vana i att tänka i termer av ständig utveckling och arbeta med att förankra förändringsarbetet. I samband med den nya p-normen sågs även en chans att utveckla den interna processen kring detaljplan, bygglov och MM-frågor, vilket har resulterat i ett seminarium som hölls i december 2013. Ambitionen är att vidareutveckla samarbete mellan Tekniska kontoret där MM ingår och Mark- och exploateringskontoret, i syfte att underlätta den bilsnåla utvecklingen. Processerna kring idéskriften kommer att fortsätta utvecklas och förankras för att kunna användas som ett sammanlänkande kitt mellan MM- och planeringstjänstemän.

Erfarenheter inom förankring är att i ännu tidigare skede satsa på intern förankring av MM-frågorna på Stadsbyggnadskontoret och Mark- och exploateringskontoret för att kunna diskutera frågor och tillämpningar på djupare nivå. Det är också svårt att hitta en bra och gångbar väg för MM-frågor i planprocessen. Till stor del beror detta på att MM-personal har generellt låg kunskap om planeringsprocessen, och planeringspersonal är å andra sidan inte så insatt i MM-frågor.

2.7 Norrköpings kommun

Projektbeskrivning

Norrköpings kommun hade vid projektets start inte en färdig idé om hur kommunens pilotprojekt skulle utformas. Under projektets gång förtydligades kommunens behov och kunskapsläge och man beslutade att ta fram nya riktlinjer för parkering. Dessa ska täcka in alla slags parkering i kommunen, även cykelparkering, och ersätta den nuvarande parkeringsnormen. Bakgrunden är att Norrköping har stora centrala markparkeringar som kommunen vill använda för förtätning. Arbetet med riktlinjerna hade i januari 2014 gått in i en avslutande fas, och under våren kommer en samrådshandling att tas fram.

Kommunens riktlinjer för parkering blir sannolikt en flexibel parkeringsnorm, där mobility management-lösningar kan motivera sänkt bilparkeringsnorm. Avsikten är också att inkludera maxtak för bilparkering i vissa centrala områden i riktlinjerna. Parkeringsköp avses kunna användas för att ersätta bilparkering på privat fastighetsmark. Följande planeringsprinciper har använts:

- ▶ Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
- ▶ Parkeringsköp
- ▶ Max antal parkeringsplatser

Genomförda aktiviteter i projektet

Under arbetets gång genomfördes en workshop med politiker och tjänstemän. Vidare genomfördes en webbenkät bland fastighetsägare i kommunen, om parkering och önskemål från kunder, varav ett urval intervjuades ytterligare via telefon. Målgruppen för genomförda aktiviteter var främst politiker i berörda nämnder och fastighetsägare, då dessa båda grupper bedömdes vara viktiga aktörer i parkeringsfrågan.

Kommunen lät även ta fram en rapport som belyste hur bilparkering kan användas som styrmedel.¹¹ I rapporten beskrivs hur olika grupper - handel/besökare, boende och arbetspendlare - påverkas av olika parkeringsstyrmedel.

¹¹ Trivector Traffic, 2013, Parkering som styrmedel - Inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer, Rapport 2013:74.

Resultat och erfarenheter

Kommunen konstaterar att det tog tid att komma fram till hur det interna projektet skulle se ut. Det hade varit önskvärt om definitionen av projektplan och målgrupp hade gjorts tidigare.

Deltagandet i de aktiviteter som genomfördes var något lägre än förväntat. Bland dem som deltog var dock intresset för frågan stort, både bland politiker och fastighetsägare. De exempel från andra städer och möjligheter i Norrköping som presenterades under workshopen tilldrog sig stort intresse. Under den webbenkät och telefonintervju som genomfördes med fastighetsägare framkom att parkeringsfrågan anses vara en viktig fråga. Svarsfrekvensen på enkäten var något lägre än 50 %. I efterföljande telefonintervju svarade 12 fastighetsägare på mer ingående frågor kring hur de såg på parkeringsfrågan.

Kommunen anser att det viktigaste med nätverket har varit informationsutbytet mellan övriga kommuner som genomför snarlika projekt. De lärdomar som drags är bland annat vikten av att tydligt definiera vad som ska göras. Viktigt är också att ha en arbetsgrupp med representanter från alla aktörer i kommunen som arbetar med parkeringsfrågor, så att alla är ”med på banan”. Det har också visat sig vara ovärderligt med genomförda exempel vilka kommunen har upplevt som nödvändiga för att kunna bemöta de invändningar som följer med diskussioner om parkeringsfrågor.

Parkeringsfrågan kommer även fortsättningsvis vara levande i Norrköpings kommun. Kunskapen från MMMIS kommer också att kunna användas i övriga delar av samhällsplaneringen.

2.8 Umeå kommun

Projektbeskrivning

Umeå kommuns projekt ligger i kvarteret Forsete i Umeås stadskärna. Det är ett förtätningsprojekt i form av om- och nybyggnation av en fastighet. Totalt omfattas fastigheten av 50 000 m² BTA ovan mark och ca 10 000 m² i källarplan, varav handel omfattar ca 20 000 m² (två våningsplan samt delvis i källarplanet), kontor 25 000 m², hotellverksamhet 9 000 m² samt bostadsyta 5 000 m² (BTA). Fastigheten ligger mitt i stadskärnan i anslutning till Umeås centrala busstorg. Platsen har ett utmärkt utbud av kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

Projektet innebär att testa konceptet Grönt parkeringsköp för fastigheten ifråga. Det gröna parkeringsköpet är ett avtal om reducerad bilparkeringsnorm för anställdas bilparkeringar i utbyte mot ett ökat ansvarstagande från fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende i dennes fastighet. Avtalet kopplas till avtalet om parkeringsköp som tecknas mellan fastighetsägaren och det kommunala parkeringsbolaget samband med bygglovgivning. Det övergripande syftet för pilotprojektet Grönt parkeringsköp är att skapa en förbättrad luftkvalitet i Umeås centrala stadsdelar. Detta sker genom att projektet ska bidra till att minska andelen bilpendlande i arbetet till fastigheten och samtidigt öka andelen hållbara

transportmedel såsom gång, cykel-, kollektivtrafik och bilpool. Samtidigt kan fastighetsägaren marknadsföra och tillhandahålla fastigheter med en tydlig miljöinriktning.

Pilotprojektet bygger på ett samarbete mellan Umeå kommun, det kommunala parkeringsbolaget UPAB och fastighetsägaren Balticgruppen centrumhandel AB och syftar till att klargöra hur vi möjliggör att fastighetsägaren kan ta ansvar för fastighetens transportbehov på annat vis än att enbart erbjuda bilparkering. Det gröna parkeringsköpet är ett frivilligt åtagande och avtalet knyts till gängse avtal för parkeringsköp. I kapitel 3.3 beskrivs formerna för avtalet mer i detalj.

Umeå kommun har främst arbetat med följande planeringsprinciper:

- ▶ Hållbar lokalisering och planering
- ▶ Parkeringsköp

Genomförda aktiviteter i projektet

När MMMiS startades hade ombyggnaden av fastigheten redan påbörjats. Det innebär att samarbetet mellan Umeå kommun, UPAB och Balticgruppen redan hade inletts och de två bygglovsavtalen om grönt parkeringsköp undertecknades 2012.

Under tiden MMMiS har pågått har Umeå kommun arbetat med att utveckla och definiera det ”gröna paketet” med åtgärder som är kopplade till parkeringsköpet och tydligare definiera vad som ingår och klargöra ansvarsfördelningen mellan kommunen, UPAB och Balticgruppen.

Enligt avtalet förbinder sig parkeringsbolaget att reducera kommunens parkeringsnorm för arbetsplatsparkeringar med 40 %, samt att upprätta en kollektivtrafikfond där anställda i fastigheten garanteras en rabatt på 20 % på period- och årskort med kollektivtrafiken. Fastighetsägaren förbinder sig att med dessa villkor betala motsvarande 10 % av priset för parkeringsköpet till kollektivtrafikfonden, teckna medlemskap i bilpool, bygga omklädningsrum, varmgarage för cyklar samt att ta fram en MM-plan för fastigheten.

Löpande möten har hållits mellan kommunen, parkeringsbolaget och fastighetsägaren och två avtal har slutits mellan UPAB och Balticgruppen. Möten har även hållits med Umeå Kommunföretag Kollektivtrafik, landstinget och Länstrafiken om upplägg av kollektivtrafiken.

För att utreda om den reduktion av parkeringsnorm som avtalats ligger på rätt nivå, genomför kommunen i samband med ombyggnaden av fastigheten en före- och eftermätning av de anställdas resvanor. Föremätningen genomfördes i januari 2013 och eftermätningen är planerad till 2015. Efter utvärderingen av resvanorna kan avtalet komma att justeras. Kopplat till utvärderingen har även en prognos- och utvärderingsmodell tagits fram för att uppskatta vilka MM-åtgärder som bör ingå i det gröna paketet för att få önskad effekt av parkeringsköpet, samt en kalkyl av det gröna parkeringsköpets fulla energibesparingspotential.

En kommunikationsplan¹² har också tagits fram som ska användas som stöd i genomförandet av det gröna parkeringsköpet. Kommunikationsplanen identifierar vilket ansvar Umeå kommun, fastighetsägaren respektive hyresgästen (arbetsgivare) har i att det gröna parkeringsköpet blir framgångsrikt. I kommunikationsplanen tydliggörs vilka aktiviteter som ska genomföras, av vem, när, genom vilka kanaler samt hur de ska följas upp.

Av de åtgärder som ingår i avtalet färdigställs varmgaraget för cykel under 2014 och fastighetsägaren har infört ett veckobrev till hyresgästerna med information om hållbart resande. Medlemskapet i bilpoolen finns reglerat i avtalet men har inte genomförts operativt ännu. Tillgången till kollektivtrafikfonden har inte genomförts fullt ut eftersom en rättsutredning rörande förmånsbeskattning av uttag ur fonden pågår. Ansökan om förhandsbesked hos Skatterättsnämnden har lämnats in. Mycket energi har lagts på planering och upplägg av kollektivtrafikfonden samt förberedelser till rättsutredningen.

Resultat och erfarenheter

Under projektperioden har det gröna parkeringsköpets potential som metod för att minska trafikens energianvändning i stadens transportstruktur identifierats. Genomförd beräkning visar att det finns goda möjligheter att nå det tidigt uppsatta målet om 40 % minskning av pendlingstrafik med bil, men det kräver att samtliga åtgärder i det gröna parkeringsköpet genomförs och att kommunikationsplanen och informationsåtgärder gentemot arbetstagaren och resenären ges hög prioritet. Detta ställer höga krav på alla inblandade aktörer, både offentliga och privata verksamheter.

Indikationer om att det finns god möjlighet till måluppfyllelse i det gröna parkeringsköpet innebär också att det finns en stor potential i överföring av modellen till andra liknande projekt i Umeå stadskärna och liknande städer. Skulle energibesparingspotentialen i det gröna parkeringsköpet överföras på liknande stadsutvecklingsprojekt skulle det sammantaget handla om stora vinster.

Umeås erfarenhet är att den kanske enskilt viktigaste frågan rör introduktionen av grön växling inom transportsektorn och formerna för samverkansprocess mellan privata och offentliga samhällsbyggnadsaktörer. Det handlar om att skapa utrymme för kreativa initiativ och vinnande samverkanslösningar, där lagstiftningen samspelar och stödjer miljöåtgärder som krävs för att skapa nationellt hållbara mobilitetsåtgärder.

Under 2014 kommer pilotkvarteret Forsete att färdigställas. Det innebär att trafiklösningar i enlighet med avtalet kommer att introduceras för de anställda i fastigheten. Kollektivtrafikfonden med reduktion av kollektivtrafikbiljetter för anställda kommer inte att kunna introduceras förrän det finns ett definitivt svar på frågan om förmånsbeskattning. Kollektivtrafikfondens framtid kommer att avgöras av pågående rättsutredning och förhandsbesked.

¹² Trivector Traffic 2013, Kommunikationsplan för grönt parkeringsköp, PM 2013:27

2.9 Uppsala kommun

Projektbeskrivning

Östra Sala backe är ett stort utvecklingsområde, cirka 2 kilometer från centrum. Tidigare gick där en kraftledningsgata som nu är borta och genom förtätning kan staden sammanlänka de befintliga stadsdelarna Sala backe och Årsta. Förtätningen med 2500 bostäder byggs ut under en 10-15 års period och de första kvarteren kommer att påbörjas 2014. Områdets utbredning och avstånd från centrala Uppsala försvårar kollektivtrafikförsörjning. God kollektivtrafik är dock en huvudfråga för att området ska få den profil man vill uppnå. Gång- och cykelvägnätet kommer också att ses över för att skapa gena stråk till centrum och resecentrum. Idag finns brister i det närliggande området med mycket kantstensparkering som i viss mån hindrar cykeltrafiken.

Området utgörs av kommunal mark vilket innebar att projektet inleddes med en markanvisning där avtal skrevs 2012. Planeringsprocessen kommer att delas upp i fyra etapper. Planförslaget för etapp1 innehåller ca 600 bostäder och ca 7000 kvm verksamhetslokaler med vårdboende och förskola inräknat. I slutskedet av MMMiS antogs detaljplanen för etapp 1, och exploateringsavtal med tillhörande kvalitets- och hållbarhetskontrakt tecknades. Inflyttning bedöms kunna ske vid slutet av 2014 och under 2015.

Målet för området är att ”Östra Sala backe ska bli Uppsalas mest klimatanpassade område och vara ett pilotprojekt inom byggande och klimatanpassning.” Detta var bakgrunden till att projektet togs med i MMMiS. Det var också aktuellt för kommunen att ta fram ny parkeringsnorm och parkeringspolicy för allmän plats. MMMiS sågs därför som ett bra forum för att utveckla och stödja detta arbete.

Uppsala kommun arbetade främst med följande planeringsprinciper:

- ▶ MM-planer som krav eller förhandlingsfråga
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
- ▶ Parkeringsköp

Genomförda aktiviteter i projektet

I Östra Sala backe var det också en ambition att testa att arbeta i dialog med byggherrarna. Målsättningen var bland annat att uppnå ett lägre bilanvändande och lägre bilinnehav. Under projekttiden hölls seminarier med byggherrarna om frågor rörande hållbar utveckling varav ett hade fokus på hållbart resande.

Parkeringsfrågan blev viktig i planeringsprocessen. Parallellt med projektet fanns ett kommunalt uppdrag om att ta fram en policy med riktlinjer och handlingsplan för parkering. För att förtydliga MM-frågorna i Östra Sala backe och föregå dessa parkeringsdokument gjordes utredningen ”Hållbart resande i Östra Sala backe – förslag till parkeringsnorm och genomförandeplan för etapp1”.¹³

¹³ Trivector Traffic, 2012, Hållbart resande i Östra Sala Backe – förslag till parkeringsnorm och genomförandeplan för etapp 1, Rapport 2012:64.

Resultat och erfarenheter

Uppsala kommun arbetade tillsammans med kommunen fram ett kvalitets- och hållbarhetskontrakt¹⁴ som tillägg till köpeavtalen som samtliga byggherrar har undertecknat. Detta innehåller åtgärder inom olika områden för att uppnå hållbar utveckling. För hållbara transporter innebär det sju åtgärdsområden där byggherrarna kan välja att åta sig att implementera åtgärder på olika nivå; bra, bättre och bäst där den lägsta nivån är obligatorisk. En åtgärd som är obligatorisk för alla byggherrar, och därmed motsvarar nivå ”bra”, är att upplåta minst 0,014 bilparkeringsplatser per lägenhet på kvartersmark för bilpool och att betala månadskostnaden för bilpool i fem år. Nivå bättre innebär att byggherren tecknar avtal om parkeringsköp för 0,1 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Kommunen konstaterar att dialogen inte nådde ända fram och menar att det hade varit möjligt att nå längre med tydligare krav redan i markanvisningsprocessen. Den mer öppna dialogprocessen innebar att de kom långt i processen i tron att parterna var överens om vilka åtgärder som skulle göras, och av vem. Men vid framtagande av kontraktet blev i förhandlingsskedet flera åtgärder föremål för diskussion, bland annat anslutningen till bilpool och hur stort ansvar byggherrarna ska ta för de nyinflyttades beteende vad gäller mobilitet.

Byggherrarna ges i kvalitets- och hållbarhetskontraktet möjlighet att friköpa 0,2 parkeringsplatser per lägenhet. Åtgärden är frivillig och gör att byggherrarna hamnar på nivån bättre eller bäst beroende på antalet bilparkeringsplatser som köps. Det kommer inte vid tiden för bygglovgivning i etapp 1 att finnas en färdig bilparkeringsanläggning utan kommunen kommer att tillhandahålla provisoriska bilparkeringsutrymmen. I etapp 2 kommer det troligen att finnas en bilparkeringsanläggning eller plan för en sådan.

Uppsala kommun konstaterar att det hade varit önskvärt om MMMiS-projektet hade varit bättre förankrat i projektledningen för Östra Sala backe och att någon från projektledningen med fördel hade kunnat vara kommunens representant i MMMiS. När kommunen bestämde sig för deltagande i MMMiS fanns en annan uppslutning kring projektet på strategisk nivå, men engagemanget minskade på grund av personalbyte och tidplan för Östra Sala Backe.

2.10 Västerås Stad

Projektbeskrivning

Starten av MMMiS sammanföll med en vilja från politiskt håll att arbeta med hållbara transporter i tidiga skeden, varför det blev naturligt att ansöka om deltagande i MMMiS. Syftet med projektet var att skapa möjligheter att i större utsträckning än idag använda parkering som ett styrmedel för ett mer hållbart trafiksystem. På detta sätt kan arbetet med parkering bidra till en mer långsiktigt

¹⁴ Kvalitets- och hållbarhetskontrakt, Östra Sala backe – etapp 1, Bilaga 1 till köpeavtal för exploatering, Uppsala kommun

hållbar och attraktiv stad, som ger mer plats för människor och verksamheter, färre bilar och ökad gång-, cykel- och busstrafik.

I Västerås stads projekt ingick tre delar; ett parkeringsprogram som visar stadens övergripande viljeinriktning kring parkeringsfrågor. Programmet ska fungera som en vägledning för stadens arbete med parkering. Förutom programmet togs nya parkeringsriktlinjer fram med uppdaterade parkeringstal för cyklar och bilar på kvartersmark samt flexibla parkeringstal. Programmet och riktlinjerna testades sedan i kommunens pilotprojekt Kopparlunden.

Kopparlunden är ett äldre verksamhetsområde som ska förtätas med bostäder och verksamheter. Det är cirka 250 000 kvm stort och beläget 500-1000 meter från Västerås city och från tågstationen, ett centralt läge som, på grund av den omgivande infrastrukturen som avgränsar området, upplevs perifert. Under hösten 2013 togs ett planprogram fram för att ge ramarna för omvandlingen av Kopparlunden från ett slutet industriområde till en levande stadsdel.

En parkeringsutredning med förslag på hur man med hjälp av mobility management-åtgärder kan minska efterfrågan på bilparkering för såväl befintliga som tillkommande verksamheter och bostäder i Kopparlunden togs fram under 2013¹⁵. Parallellt med detta har samråd med fastighetsägarna i området ägt rum.

Västerås Stad valde att arbeta med följande planeringsprinciper inom MMMiS:

- ▶ Hållbar lokalisering och planering
- ▶ Funktionell och organisatorisk integrering
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan

Genomförda aktiviteter i projektet

Målgrupperna för aktiviteterna har varit förtroendevalda, tjänstemän och fastighetsägare/byggherrar. Aktiviteterna kan sammanfattas som följande:

- ▶ Uppstartsseminarium för förtroendevalda och tjänstemän under hösten 2012 med 59 deltagare som gav högt betyg vid utvärderingen.
- ▶ Information och diskussion bland förtroendevalda vid ett antal nämndmöten. Totalt har drygt 100 personer fått informationen.
- ▶ Information på tjänstemannanivå har givits i en mängd olika forum, både projektdeltagare, översiktsplanerare och tjänstemän från fastighets- och stadsbyggnadskontoren. Totalt har ett sjuttioal personer deltagit.
- ▶ Information till fastighetsägare och byggherrar inom huvudprojektet men även Kopparlunden och det angränsande projektet stationsområdet 3B.

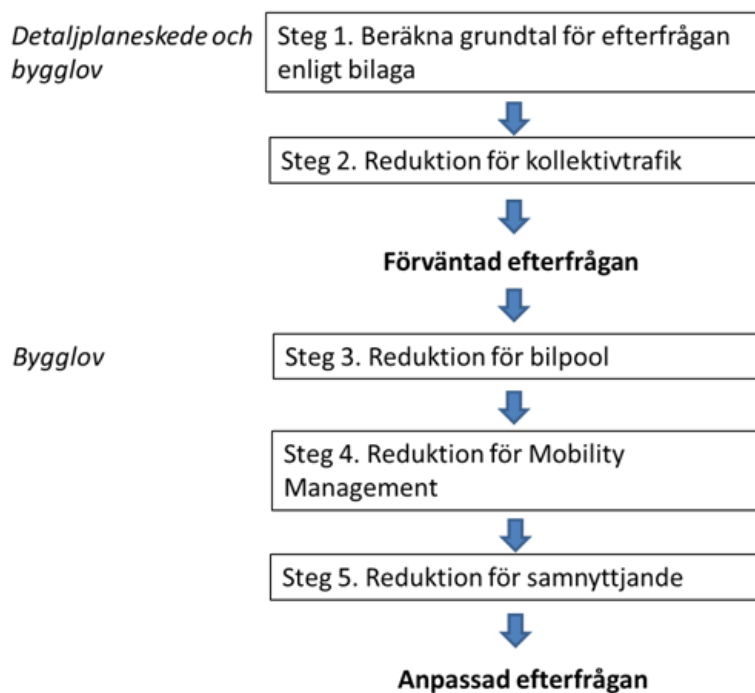
Resultat och erfarenheter

Resultatet av projektet är reviderade parkeringstal för bil och cykel inklusive ett ”verktyg” för tillämpning i detaljplane- och bygglovsskede. En omvärldsbevakning kring parkeringstal har också genomförts. Kommunens nya parkeringstal

¹⁵ Trivector Traffic, 2013, Parkering i Kopparlunden, Rapport 2013:84

inklusive ”verktyg” beräknas kunna gå på remiss under 2014. Inom projektgruppen har även parkeringsköp diskuterats, frågan finns på agendan men inga tydliga resultat eller avtal finns ännu.

Verktyget är en enkel steg-för-steg-beskrivning av hur man tillämpar kommunens nya parkeringstal. Figur 2-1 Genom att följa en mall kan man avläsa grundtalet och räkna ut rabatterna. Parallellt finns ett räkneexempel som följer med hela vägen. Kommunen tror att det främst är byggherrar och plan- och bygglovhandläggare som är målgruppen. Verktyget är ett tjänstemannaförslag som ännu inte har varit på remiss och beslutats politiskt.



Figur 2-1 Förslag till verktyg för tillämpning av Västerås stads parkeringstal. Källa: Västerås stad.

Kommunen menar att framgångsfaktorer för projektet har varit en tydlig prioritering från styrgrupp, bra konsulter samt ”rätt” fastighetsägarrepresentanter som samarbetspartners i pilotprojektet. Västerås stad ser att omvärldsbevakningen har varit jätteviktig och att de förtroendevalda sneglar utåt precis som tjänstemännen gör.

Sammantaget har engagemanget hos målgruppen varit stort. Inbjudan till aktiviteter har gått ut till samtliga kända intressenter. Inför uppstartsworkshopen bjöds samtliga förtroendevalda i kommunfullmäktige och berörda nämnder in. Nöjdheten har varit hög hos förtroendevalda, tjänstemän och marknadsaktörer.

Parkeringsfrågorna har fått tydligt avtryck i Västerås stads styrande dokument. I *ÖP 2026* har parkering identifieras som en förutsättning för att kunna bygga staden inåt. Arbetet med parkering finns också med som en aktivitet i åtgärdsplanen för stadens Klimatprogram som antogs 2012.

Hinder för projektet är att det är väldigt olika syn på parkering mellan de två politiska blocken. Det innebär att tillämpningen av projektresultaten beror mycket på utgången av valet 2014. De deltagande tjänstemännen ser också ett behov av ökad kunskap hos förtroendevalda och näringsliv om hur man kan arbeta med parkering som styrmedel. Här har de många informationsinsatserna lett till en förbättring. Fastighetsägarna är i grunden positiva men visar tydligt att de behöver konkreta exempel, gärna från Sverige och allra helst från Västerås.

2.11 Örebro kommun

Projektbeskrivning

Örebro kommun har i MMMiS arbetat med den nya stadsdelen Södra Ladugårdsängen. Området ägs av kommunen och ligger mindre än 2 km från centrala Örebro och kommer fullt utbyggt att rymma ca 1500 lägenheter och en del verksamheter. Området är idag åkermark, men gränsar till stadsdelar utbyggda de senaste 20 åren. Läget är centralt och förbindelserna med gång och cykel till staden är i huvudsak av god kvalitet. Kollektivtrafiken är dock inte den bästa, som bäst körs tjugominuters-trafik och restiden gör det svårt att konkurrera med cykel och bil. Syftet med projektet var att testa nya trafiklösningar vid planering av området.

Redan när MMMiS startade fanns en detaljplan för området, dock mycket allmänt hållen och utan markanvisningsavtal. Flera planerare, inklusive stadsarkitekten, såg att det som byggdes i närområdet, utifrån samma planprogram, inte gav den attraktiva och hållbara stad man ville uppnå. En process hade därför påbörjats för att utveckla ett idéprogram som skulle göra området mer hållbart. I nästa steg skulle idéprogrammet omvandlas till ett kvalitetsprogram, som komplement till detaljplanen, bl.a. med krav på byggherrarna i samband med tilldelning av mark. Hur man väljer att organisera trafik och parkering har stor betydelse för en lång rad andra hållbarhetsaspekter, från dagvattenhantering till mänskliga möten.

Örebro kommun arbetade främst med följande planeringsprinciper i projektet:

- ▶ Funktionell och organisatorisk integrering
- ▶ Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan
- ▶ Parkeringsköp

Genomförda aktiviteter i projektet

Projektet har resulterat i två konkreta produkter:

- ▶ Studie kring möjliga trafik- och parkeringslösningar i området¹⁶

¹⁶ Trivector Traffic, 2013, Parkeringsförslag för Södra Ladugårdsängen i Örebro, Rapport 2013:23

- ▶ Avsnitt om trafik och parkering i idéprogrammet.

Trafikavsnittet i idéprogrammet har varit föremål för ingående diskussioner i arbetsgruppen och vid stormöten samt presenterats för kommunens ledningsgrupp (samtliga förvaltningschefer) och ansvariga politiker. Vid ett tillfälle hölls även en förvaltningsövergripande workshop specifikt om denna fråga.

Resultat och erfarenheter

Frågan om hur trafik och parkering kan och bör hanteras, med koppling till MM-åtgärder såsom bilpool, har mognat mycket under projektperioden. Det har haft betydelse inte bara inom projektet utan också vid utveckling av de nya parkeringsriktlinjer som nyligen beslutats för hela kommunen (oktober 2013). Riktlinjerna pekar på att parkering måste ses som en del av stadsbyggandet och att parkeringsnormen behöver moderniseras och göras mer flexibel. Samtidigt med riktlinjerna antogs en handlingsplan med 20 punkter som ska genomföras de närmaste åren. Några av de punkter som har bäring på planeringsprinciperna och stödjer hållbara färdmedel är:

- ▶ Uppdatera p-normen och gör den mer flexibel
- ▶ Synliggöra kostnaden för parkering
- ▶ Utöka och höja kvaliteten på cykelparkeringarna
- ▶ Stödja utbyggnad av bilpooler
- ▶ Reducera antalet p-platser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ

Det specifika projektet har tyvärr inte avancerat på ett önskvärt sätt eftersom hela projektet kring Södra Ladugårdsängen ligger efter tidtabell. Fokus har därför framför allt legat på att ta fram bra underlag och förankra det internt. Det är troligt att försök med flexibel parkeringsnorm kommer att göras i några nu pågående förtätningsprojekt centralt långt innan Södra Ladugårdsängen börjar bebyggas. Tidplanen är att under året ha klart ett kvalitetsprogram för området.

Viktiga erfarenheter som gjorts är att förankring i tidigt skede är A och O, både med politiker och byggherrar. Att höra byggherrarnas inställning är viktigt för att sedan kunna lägga upp strategier för kommunikationen. I övrigt bör man ha i åtanke att projekt med att bygga nya stadsdelar är otroligt komplexa och att projektiden är väldigt lång.

2.12 Örnsköldsviks kommun

Projektbeskrivning

Genom deltagande i MMMiS såg Örnsköldsviks kommun en möjlighet att utveckla den framtida fysiska planering ur ett mobility management-perspektiv. Från början avsåg kommunen att arbeta med principerna MM-rådgivning för byggherrar, MM-planer som krav eller förhandling, flexibla parkeringsnormer med MM-plan samt parkeringsköp inom ett eller ett par utvecklingsområden, men kommunen valde under projektiden att fokusera på parkeringsfrågor.

Sedan oktober 2013 lyfts mobility management-perspektivet in i en parkeringsutredning som även innebär en översyn av kommunens befintliga parkeringsriktlinjer. Utredningens syfte är att ge förslag på riktlinjer, åtgärder och lämpliga parkeringstal för både cykel och bil som ska bidra till att nå de övergripande målen om ett attraktivt och tillgängligt centrum, ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel samt övriga miljö- och hälsomål. Utredningen ska vara underlag för en ny parkeringsstrategi.¹⁷

I Örnsköldsviks kommun bedrivs även ett treårigt projekt som heter ”Hållbart resande i Örnsköldsviksregionen”. Projektet syftar till att underlätta för hållbara arbets- och fritidsresor och är ett bra komplement till MMMiS.

Genomförda aktiviteter i projektet

Målgrupper i projektet har varit politiker, tjänstemän samt centrumhandlare och fastighetsägare. Under projekttiden har flera informationsmöten hållits för att förankra mobility management och bereda vägen för en parkeringsutredning. Följande aktiviteter har genomförts:

- ▶ Två informationstillfällen med politiker i planeringsgruppen.
- ▶ Tre informationstillfällen/samråd med kommunens förvaltningsövergripande planeringsgrupp för tjänstemän (ÖP-gruppen).
- ▶ En utbildning/workshop om MM och parkering för kommunledningsförvaltningens tillväxtavdelning.
- ▶ En gemensam utbildning/workshop till politiker, tjänstemän och centrumhandlare/fastighetsägare/förening om framtidens parkering.
- ▶ En gemensam utbildning/workshop för utvalda tjänstemän om gröna parkeringsköp.

Totalt har information gått ut till ca 160 personer och över 60 % av de inbjudna har deltagit på något möte, utbildning eller samråd.

Resultat och erfarenheter

Deltagandet i MMMiS har varit en viktig bidragande orsak till att kommunen idag arbetar med att ta fram en ny parkeringsstrategi med tydlig koppling till mobility management, till exempel gällande gröna parkeringsköp och flexibla parkeringstal. En parkeringsutredning har gjorts, vilken ska vara ett kunskapsunderlag för politiker och tjänstemän i arbetet med en fortsatt översyn av de befintliga parkeringsriktlinjerna och framtagandet av en ny parkeringsstrategi. Projektet i allmänhet har lett till en utveckling av den interna dialogen i kommunen gällande MM-frågor, i synnerhet gällande parkering.

Alla aktiviteter som planerades från början t.ex. rådgivning till byggherrar har inte genomförts. Det beror dels på att kommunen valde att fokusera på parkeringsfrågorna, dels på grund av brist på tid men också på erfarenhet i mobility management-frågor ur ett samhällsplaneringsperspektiv. De utvalda principerna hinner inte testas i praktiken innan projektet är slut. Däremot har de fått igång en bra intern dialog i kommunen och kontaktpersonerna har utvecklat sina erfarenheter under hela projekttiden. En viktig lärdom är att det krävs både arbetstid och

¹⁷ Trivector Traffic, 2013, Parkeringsutredning Örnsköldsvik, Rapport 2013:111

erfarenheter i MM-frågor för att genomföra en gedigen förankring bland politiker och tjänstemän. Man ser idag också ett behov av fortsatt förankring och utbildning i ämnet för politiker och tjänstemän, särskilt om förslaget till de nya parkeringsriktlinjerna innehåller MM-åtgärder som t.ex. flexibla parkeringstal.

Målet är att parkeringsutredningen ska vara underlag för en ny parkeringsstrategi. Vilka planeringsprinciper som kommer att ingå i den är inte klart, men avsikten är att testa principerna längre fram när detta är beslutat.

3. Samlade erfarenheter

I följande kapitel beskrivs de erfarenheter som nätverket har fått under de två år det har pågått. Erfarenheterna baseras på kommunernas arbete i sina delprojekt, diskussioner från nätverksträffar och information från omvärldsspaningar och inbjudna föredragare.

3.1 Hållbar planering och förutsättningar

En grundförutsättning för att arbetet med planeringsprinciperna ska få effekt och leda till ett mer hållbart resande är att det finns förutsättningar att resa med andra färdmedel än bilen. Lokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel och andra verksamheter i förhållande till viktiga samhällsfunktioner och trafiksystem har stor betydelse för trafikarbetet och behovet av motoriserade transporter. Hur ett exploateringsområde lokaliseras och vilka förutsättningar som finns att resa från början påverkar resandet även i senare skede.

Utglesade städer har ett betydligt större resande än täta städer. Hållbar planering handlar därför om att planera så att resbehovet inte ökar, utan snarare kan minska. Att lokalisera olika verksamheter och anläggningar på ett sätt som genererar minsta möjliga resbehov är ett sätt. En förtätning av staden ger ökad tillgänglighet och ökade konkurrensfördelar för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik i staden, jämfört med en utglesning.

Förutsättningarna för hållbar planering i kommunerna skiljer sig mycket åt, både när det gäller den befintliga bebyggelsen, bilinnehav och exploateringsstryck. Det innebär att potentialen att införa planeringsprinciperna är olika. Om exploateringsstrycket inte är så stort kan det vara svårt för en kommun att ställa krav på den byggherre som vill bygga. Vid högre tryck är det däremot lättare att ställa krav på att skapa bra förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

I MMMiS deltar de flesta kommunerna med främst nybyggnadsområden i halvcentrala lägen där det finns förutsättningar för boende och verksamma att välja andra färdmedel än bilen. Ett exempel där förutsättningarna initialt inte är de bästa är Kungens kurva, som Huddinge arbetar med som pilotprojekt. Här finns en stor efterfrågan på att bygga och därmed förutsättningar att ställa krav på åtgärder samtidigt som den befintliga miljön gör att effekten av dessa inte blir lika hög som i mer tillgängliga områden om inte insatser för bättre kollektivtrafik också görs.

Ett annat nybyggnadsområde med halvcentralt läge med stora utmaningar att nå ett hållbart resande är Brunnhög i Lund. Organisatoriskt har dock kommunen bättre förutsättningar än många kommuner. Lunds kommun har genom Lunda-

MaTs under många år arbetat för ett hållbart och effektivt transportsystem. Samhällsplanering utifrån ett bilsnålt perspektiv är en viktig förutsättning i detta arbete, vilket ytterligare har aktualiserats genom ÖP 2011. Arbetet med den nya stadsdelen Brunnsnäs har haft sin utgångspunkt i visionerna i LundaMaTs. Målsättningen för transporterna på Brunnsnäs innebär att maximalt 1/3 av resorna till och från området ska ske med bil och resten med gång, cykel och kollektivtrafik, vilket förutsätter att området också förses med strukturerande gång-, cykel- och kollektivtrafiknät.

3.2 Förankring av MM i planeringen

En förutsättning för framgångsrika pilotprojekt i kommunerna var att projekten, och arbetet med hållbart resande i stort, förankrades väl internt och externt. Förankring betyder stöd eller fäste. För att kunna arbeta med planeringsprinciperna behöver de och MM få fäste i den kommunala organisationen, hos både tjänstemän och politiker, men även externt hos byggherrar och kollektivtrafikhuvudmän. Ett ytterligare led i förankringen är att principerna har stöd i strategiska dokument i kommunen.

För att skapa en djupare förståelse av hur förankringsprocessen kan gå till har en intervjustudie med berörda projektmedarbetare genomförts i Uppsala kommuns projekt Östra Sala backe.

Stöd från ledningen viktigt för den interna förankringen

Majoriteten av kommunerna har konstaterat att det finns ett stort behov av kunskap inom den egna organisationen och har ordnat seminarier och låtit ta fram rapporter. Bredden på de inbjudna har varierat, från att endast omfatta en förvaltning till att inkludera politiker, byggherrar och kollektivtrafikhuvudmän. Intresset och deltagandet har även det varierat. Jönköpings kommun konstaterar att seminariet på stadsbyggnadskontoret fick ett högt deltagande tack vare att Stadsbyggnadsdirektören visade intresse och rekommenderade alla att delta. Ett brett deltagande är viktigt eftersom det annars är risk att bara de som redan är insatta i frågan kommer. En bred förankring är viktig också för att det är många funktioner inblandade i planprocessen, allt från översiktsplanerare till bygglovshandläggare med detaljplanehandläggare och trafikplanerare däremellan, och dessa tillhör oftast inte samma förvaltning eller avdelning på kommunen.

Jönköpings kommun menar att MM-åtgärder bör vara en grund för utformning vid samhällsplanering för att de verkligen ska få effekt. Representanten för kommunen konstaterar att de inte är där ännu. Även om det har blivit bättre saknar för många tjänstemän fortsatt insikt om fördelarna med MM och hur man kan arbeta med det. Lunds kommun är inne på samma linje och konstaterar att de behöver satsa ännu tidigare på förankring av MM-frågorna på stadsbyggnadskontoret och mark- och exploateringskontoret för att kunna diskutera frågor och tillämpningar på en djupare nivå.

Kommunrepresentanterna i nätverket har olika arbetsuppgifter och roller inom sina respektive organisationer. Några av representanterna uttrycker att det hade

varit bättre om andra tjänstemän hade varit mer delaktiga i nätverket för att få större genomslag i de aktuella pilotprojekten. Med mer relevanta menas troligen projektledare för planeringsprojekten. I exempelvis Uppsala, Jönköping och Eskilstuna har representanterna i nätverket kommit in sent i planeringsprojekten och inte haft en ledande roll vilket har gjort att de inte har kunnat påverka processen i den utsträckning de hade önskat. Även Lunds kommun nämner detta och menar att det kan vara svårt att hitta en bra och gångbar väg för MM-frågor i planprocessen. Till stor del beror detta på att de som arbetar med MM generellt har låg kunskap om planeringsprocessen, och att de som arbetar med planfrågor inte är insatta i MM-frågor.

Flera kommuner menar att nätverket har varit ett stort stöd för den interna förankringen genom den kunskap det har gett deltagarna. Det har varit mycket lättare att motivera det interna arbetet när de har kunnat referera till vad andra har gjort.

Kunskapsuppbyggnad i de politiska nämnderna med fokus på det som förenar

Kommunerna i projektet har fokuserat på förankringen internt bland tjänstemännen, men flera har även bjudit in politiker vid seminarier för tjänstemän och byggherrar. Ett sätt att nå politikerna och försäkra sig om att alla nås, och inte endast de som har störst intresse för frågorna, är att söka upp dem vid nämndmöten och liknande. Detta har prövats av bland andra Jönköpings och Huddinge kommun. Flest möten med politiker hade Västerås som upplevde att den politiska oenigheten påverkade pilotprojektet genom att de inte kunde få ett tydligt uppdrag från kommunstyrelsen. I efterhand konstaterar kommunen att de hade kunnat hantera den politiska processen annorlunda och tryckt hårdare på det som förenar de politiska blocken, d.v.s. effektivt markutnyttjande för att möjliggöra bostadsbyggande. Genom att driva projektet med mer fokus på gemensamma frågor menar de att politiska diskussioner om sidofrågor, som inte berör men stoppar upp projektet, hade kunna undvikas.

En del av den politiska förankringen handlar om de strategiska och politiskt antagna dokument som styr kommunens verksamhet. Exempel på sådana dokument är översiktsplan, fördjupad översiktsplan, miljömål, trafikstrategi och parkeringsstrategi.

En kommun som ligger i framkant vad gäller den interna förankringen i dessa formella dokument är Umeå kommun, vars arbetsprocess bygger på riktlinjer och principer i den fördjupade översiktsplanen för Umeå. Kommunen har arbetat med parkeringsköp sedan 70-talet och det gröna parkeringsköpet är en utveckling av befintligt avtal. Det finns således stöd i kommunens styrande dokument för att arbeta med hållbart resande och en känd arbetsmodell som de kunnat knyta MM-frågorna till.

Umeås erfarenhet är att den kanske enskilt viktigaste frågan rör introduktionen av hållbart resande och formerna för samverkansprocess mellan privata och offentliga samhällsbyggnadsaktörer. Det handlar om att skapa utrymme för kreativa initiativ och vinnande samverkanslösningar. Det är därför problematiskt att

lagstiftningen inte samspekar och inte stödjer de miljösatningar som krävs för att skapa nationellt hållbara mobilitetssatningar.

Kommunrepresentanterna konstaterar att de hade kunnat hantera den politiska processen annorlunda. I efterhand menar de att man skulle ha tryckt hårdare på det som förenar de politiska blocken, t.ex. effektivt markutnyttjande för att möjliggöra bostadsbyggande. Genom att driva projektet med mer fokus på gemensamma frågor hade de kanske kunnat undvika politiska diskussioner om sidofrågor som inte berör projektet men som har stoppat upp processen.

Fokus på samsyn och ökad kunskap i dialogen med byggherrar

Den externa förankringen har till stor del handlat om kommunikationen med byggherrarna i pilotprojekten. Denna har skett genom rådgivning, information, förhandling och dialog.

För att kunna nå mål och skapa en hållbar attraktiv stad är det viktigt att skapa acceptans och förståelse även bland externa aktörer. Ansvaret för att skapa en hållbar stad ligger inte enbart hos kommunen, utan byggherrar och fastighetsägare behöver inse att de också är en viktig del i att nå invånare, anställda och besökare. Flera av kommunerna har arbetat med rådgivning och ser att det är en mycket viktig del i förankringsprocessen och i förhandlingen med flexibla parkeringstal. Tillvägagångssätten har varit lite olika, men gemensamt är att de har försökt att skapa samarbete och konsensus kring MM-frågan och klargöra ansvarsfördelningen i planprocessens olika skeden. Flera kommuner konstaterar att det måste kännas angeläget för byggherrarna att diskutera frågan, d.v.s. att det underlättar om kommunen kan peka på vilka vinster det kan föra med sig för byggherrarna att arbeta med hållbart resande. Den främsta vinsten är möjligheten för dem att sänka sina kostnader genom att bygga färre bilparkeringsplatser, men också att kunna erbjuda en attraktiv plats för sin målgrupp.

Kommunernas syften och tillvägagångssätt har varit lite olika för att förankra planeringsprinciperna externt. De som främst har arbetat mot byggherrarna inom MMMiS är Borås, Huddinge och Lunds kommuner.

Förankring genom gemensam kunskapsuppbyggnad i Kungens kurva

Huddinge kommun har fokuserat på att skapa sig en nulägesbild av resandet och på det sättet kunna föra en diskussion med fastighets- och butiksägare om vilken potential till åtgärder som finns. Även om de inte har ingått några avtal ännu, har det lett till en större förståelse och acceptans för att skapa förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik inom Kungens kurva, exempelvis genom att lägga cykelparkeringar och hållplatser nära entréer.

Idéskrift med fokus på attraktiva miljöer i Brunnsnäs

I Brunnsnäs har Lunds kommun arbetat med att skapa förståelse hos byggherrarna för vilken roll och ansvar de har tillsammans med kommunen och även gentemot fastighetsägare och brukare i ett senare skede.

Som stöd har kommunen tagit fram en inspirationskrift för byggherrar med idéer och användbara exempel på åtgärder som byggherrar kan genomföra för att

främja hållbar utveckling. Det handlar om åtgärder både för att förändra resenärers attityder och beteenden och för att skapa goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Utgångspunkten för idéerna är människans behov och fokus ligger på att skapa attraktiva miljöer som erbjuder hög livskvalitet och god tillgänglighet. Idéerna är indelade i följande områden:

- ▶ Finrummet till de gående
- ▶ Attraktiva cykelvägar
- ▶ Snygga och funktionella cykelparkeringar nära entréer
- ▶ Samla parkeringarna och samnyttja ytor
- ▶ Prioritera miljöfordon
- ▶ Synliggör parkeringskostnaderna
- ▶ Enkelt och smidigt att använda bilpool
- ▶ Identitet, information och marknadsföring
- ▶ Bygg och utformning av fastigheter

Kunskapsuppbyggnad med fokus på attraktivitet för framtida köpare

Borås Stad äger nästan ingen mark inom före detta Regementet vilket gör det svårare för dem att ställa krav på t.ex. en MM-plan vid markanvisning. De byggherrar som är aktuella för området är intresserade av hållbarhet, men de måste känna att det blir fortsatt ett attraktivt område som tilltalar köpare. Ett första steg har därför varit rådgivning till byggherrar.

Efter en första workshop där tjänstemän från staden, byggherrar och bostadsbolag var inbjudna har en av byggherrarna tagit initiativ till att minska parkeringsnormen något. För att stödja de fortsatta diskussionerna har kommunen därför, utifrån Idéskriften för byggherrar som Lunds kommun tog fram, gett förslag på några idéer som byggherren skulle kunna genomföra istället. Den rådgivning som nu följer kan därför även ses som en förhandling som lägger grunden till en MM-plan för Regementsstaden.

Tid och engagemang en nödvändighet för framgångsrikt samarbete

Umeå har indirekt arbetat med rådgivning till byggherrar och fastighetsägare genom sitt gröna parkeringsköp. Deras utgångspunkt är vilket ansvar fastighetsägaren har för att skapa hållbart resande i staden. I avtalet till grönt parkeringsköp som har ingåtts för pilotprojektet Forsete specificeras vad fastighetsägaren måste göra för att få reducera antalet bilparkeringsplatser. För närmare beskrivning av parkeringsköpet se avsnitt 2.8.

Kommunens tjänstemän anser att det är viktigt att klargöra ansvarsfrågan och skapa förståelse för vad det gröna parkeringsköpet innebär. Deras erfarenheter visar att det krävs mycket tid och engagemang från byggherren/fastighetsägaren för att samarbetet ska vara givande och det gröna parkeringsköpet bli framgångsrikt. Därför krävs det en grundläggande kännedom om MM, metoder för uppföljning samt målsättningar rörande markanvändnings- och trafikplanering för att samarbetet ska vara gynnsamt för samtliga parter. Kunskapsnivån avgör hur stor förståelsen är för de avtalspunkter gröna parkeringsköpet bygger på och som aktörerna åtagit sig. Därför finns det en risk för kommunen att skriva avtal med en ny byggherre utan att först ha kontroll över vilken förståelse och acceptans byggherren ifråga har.

Kommunernas roll som föredöme

Under den avslutande nätverksträffen diskuterades förankringen i en gruppdiskussion. Det konstaterades då att en viktig faktor för förankringen var kommunens roll som föredöme. Det är svårare som kommun att informera byggherrar och framtida hyresgäster om åtgärder för hållbart resande om de inte själva lever som de lär. Ytterligare en orsak till att börja arbeta med det egna resandet är att det ger kunskap och engagemang i den egna organisationen, erfarenheter som de har nytta av i förankringsprocessen. Uppsala kommun arbetar med att ta fram en ny resepolicy för att åstadkomma ett mer hållbart resande och Linköpings kommun låter ta fram en grön resplan enligt LOCA-metoden¹⁸ för de anställdas tjänste- och pendlingsresor. Ytterligare några av de deltagande kommunerna har gjort CERO-analyser av resandet¹⁹. Gruppen konstaterade att det inte räcker att kartlägga resandet om det inte finns mod och resurser att ta tag i frågorna.

Fördjupning - förankringsprocessen i Östra Sala backe

Som en del av kommunstödet och för att få en fördjupad kunskap om förankringen i Östra Sala backe etapp 1 genomfördes fem intervjuer med deltagare i projektgruppen. Deltagarna valdes ut för att få en bredd i representationen av aktörerna. För Uppsala kommun intervjuades projektledaren för mark- och exploateringsfrågor samt hållbarhetsstrategen i projektet. Förutom dessa intervjuades representanter för Kollektivtrafikförvaltningen UL och en byggherre. Intentionen var även att intervjua en politiker, men eftersom frågan om hållbart resande har varit ett initiativ på tjänstemannanivå som inte har varit uppe politiskt, bedömdes detta inte relevant.

Kunniga byggherrar och god dialog

Diskussionen om hållbart resande kom igång 2011 när projektet tog fart och var ett initiativ från tjänstemännen på kommunen. Arbetet med hållbar utveckling i stort inleddes med ett antal workshops, där hållbart resande var fokus vid ett tillfälle. Förutom detta hölls ett seminarium om bilpooler som inspiration för byggherrarna. Efter de mer visionära och öppna workshoparna togs en utredning fram ”Hållbart resande i Östra Sala backe – förslag till parkeringsnorm och genomförandeplan för etapp 1”²⁰ som gjorde det möjligt att konkretisera diskussionen. Med utgångspunkt i utredningen tog kommunen sedan fram kvalitets- och hållbarhetskontraktet som utgör en del av köpeavtalet för mark och som innehåller minimikrav för vad byggherrarna ska göra inom ett antal hållbarhetsområden. För flera av åtgärderna finns det även mer ambitiösa alternativ. Samtliga byggherrar har skrivit under kontraktet och för varje åtgärd angett vilken ambitionsnivå de avser hålla.

Intervjuerna med de olika aktörerna som har medverkat i planeringsprocessen visar att det sedan förfrågan om markanvisning har funnits ett fokus på hållbar utveckling som troligtvis har underlättat diskussionen om hållbart resande. De

¹⁸ LOCA – Low Carbon Access for added value, är en metod för att analysera en verksamhets resor och transporter och ta fram klimat-, energi- och kostnadseffektiva åtgärdsförslag som utmynnar i en grön resplan.

¹⁹ CERO - Climate and Economic Research in Organizations, är ett koncept utvecklat för att hjälpa organisationer att hitta ekonomiskt hållbara strategier att nå uppsatta klimatmål för resor.

²⁰ Trivector Traffic, 2012, Hållbart resande i Östra Sala Backe – förslag till parkeringsnorm och genomförandeplan för etapp 1, Rapport 2012:64.

intervjuade tjänstemännen har inte upplevt att de har fått övertala byggherrarna att inkludera åtgärderna för hållbart resande. När det gällde bilparkeringstalet fanns det snarare en större vilja att sänka nivån hos vissa byggherrar än hos kommunen. Kommunen upplever att byggherrarnas kunskapsnivå var relativt hög och att det har funnits en samsyn inom projektet om vilka åtgärder som ska inkluderas.

Förankringen av arbetet med hållbart resande har främst skett inom projektgruppen, vilket inte har inkluderat bygglovshandläggarna även om det från början fanns en intention att de skulle inkluderas. Tjänstemän från gata/trafik inkluderades i arbetet med att åstadkomma goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik men inte i den övriga dialogen. Den politiska förankringen initierades relativt sent i projektet, i slutet av 2013. Denna har fokus på att ytterligare förbättra cykelmöjligheterna på bekostnad av bilparkeringen.

Vid ett par intervjuer nämndes att byggherrarna har poängterat betydelsen av att förutsättningarna att resa hållbart är på plats när de boende flyttar in, vilket visar att byggherrarna har god kunskap om denna del av hållbart resande. Möjligen är det även ett uttryck för att kommunen inte har kunnat ge löften om kollektivtrafikförsörjning. Till framtida planeringsprojekt önskar samtliga intervjuade att Kollektivtrafikförvaltningen UL inkluderas tidigare i processen.

Ytterligare lärdomar är att det, i avsaknad av en uppdaterad p-norm och ett beprövat arbetssätt med dessa frågor, var värdefullt med den mobility management-utredning som togs fram. Det främjade också diskussionerna mellan parterna att den gjordes av en tredje, fristående, part.

Kommunen redo att ställa tydligare krav vid nästa markanvisning

Östra Sala backe har karaktäriserats av en öppen dialog och en önskan om att byggherrarna ska ta eget ansvar för att stadsdelen ska bli hållbar. Diskussionen har därför förts på en generell nivå och successivt blivit mer och mer konkret i och med de övergripande kvalitets- och hållbarhetskriterierna och därefter i de individuella kvalitets- och hållbarhetskontrakten kopplade till exploateringsavtalen. I och med att den slutgiltiga prövningen av parkeringslösningar och antalet platser görs i samband med bygglovgivning är det ännu inte klart vilka p-talen kommer att bli. Det är därmed svårt att i nuläget dra slutsatser om hur långt de har nått i att sänka p-talen.

Inför nästa etapp kommer kommunen att vara tydligare i sina kriterier inför utlysningen om markanvisning. Det kommer att finnas en organisation för parkeringsköp, en ny p-norm för kommunen och erfarenheter kring hållbart resande som inte fanns vid etapp 1. Sammanfattningsvis framstår det som att kommunen, som inte har arbetat med hållbart resande tidigare, har kommit relativt långt och har goda förutsättningar att utveckla arbetet i framtida planeringsprocesser.

Rekommendationer för att arbeta med förankring

Internt mot tjänstemän och politiker

- ▶ Säkerställ att stöd finns hos ledande befattningshavare som tydligt kommunicerar betydelsen av att arbeta med frågan. Konkret kan det innebära

att närvara vid ett seminarium om MM i planeringen är obligatorisk eller starkt rekommenderad.

- ▶ Arbeta för att få en bred förankring genom att inkludera tjänstemän från alla delar av planeringsprocessen.
- ▶ Arbeta för att uppdatera kommunens styrdokument om dessa inte stödjer arbetet med hållbart resande i planeringen. Synliggör vilka mål och inriktningar som lagts fast i en kommuns styrande dokument.
- ▶ Skapa en gemensam målbild i kommunen där ett hållbart resande tydliggörs.
- ▶ För att nå politikerna är en möjlig väg att informera vid nämndsammanträden då alla är samlade.
- ▶ Vid information till politikerna; betona det som förenar de politiska blocken, t.ex. effektivt markutnyttjande för att möjliggöra bostadsbyggande.

Externt mot byggherrar:

- ▶ Visa på vinsterna med att arbeta med hållbart resande, dels möjligheten för dem att sänka sina kostnader genom att bygga färre bilparkeringsplatser, dels att kunna erbjuda en attraktiv plats för sin målgrupp.
- ▶ Ta fram fakta som byggherrarna är intresserade av som utgångspunkt för en dialog. Exempelvis en resvaneundersökning bland besökare som Huddinge kommun genomförde i Kungens kurva.
- ▶ Utbilda och informera som en grund för möjligheten att förhandla om vilka åtgärder som kan tillämpas. I flera fall har det lett till att byggherrarna själva vill driva frågan.
- ▶ Satsa på att öka kunskapen internt hos tjänstemännen som möter byggherrarna för att dialogen ska bli så givande som möjligt.

3.3 Avtal med byggherrar

Avtalsfrågan har varit en av de frågor inom projektet som det har rätt störst osäkerhet kring. Det var också en av anledningarna till att nätverket MMMiS behövdes, för att testa i vilka sammanhang och på vilket sätt det är möjligt att förhandla med byggherrar om den här typen av åtgärder och hur det kan formaliseras i kontrakt.

Rent generellt finns det flera olika tillvägagångssätt. Vid markanvisning äger kommunen marken och har möjlighet att ställa krav på MM-åtgärder. Då kan ett civilrättsligt avtal skrivas mellan parterna kopplat till köpeavtal för marken. I praktiken brukar dock dessa fungera mer som avsiktsförklaringar. Om det däremot handlar om en detaljplan eller ett bygglov med en privat markägare blir möjligheten att inkludera MM-åtgärder i större utsträckning en förhandlingsfråga där byggherren i ett avtal kan förbinda sig att genomföra vissa åtgärder i utbyte mot exempelvis en lägre p-norm eller högre exploateringsgrad. Fortsättningsvis beskrivs några sätt som har testats eller diskuterats inom nätverket.

Genomförandeavtal med kvalitetsprogram

Genomförandeavtal kan antingen vara markanvisningsavtal, då kommunen äger marken, eller exploateringsavtal, då byggherren äger marken. Exploateringsavtal tecknas i samband med antagandet av detaljplanen. Markanvisningsavtal tecknas före planprocessen då byggherren accepterar kommunens krav för exploatering och byggherren får ensamrätt på att förhandla om exploatering.

Inom MMMiS har två kommuner deltagit med projekt där kommunen har varit markägare: Uppsala och Linköpings kommun. Båda processerna inleddes därför med markanvisningstävlingar men med något skilda ansatser. Uppsala kommun angav en relativt öppen vision om Östra Sala backe som ett hållbart utvecklingsområde. Kommunen valde att ha en öppen dialog för att byggherrarna på mer frivilligt initiativ skulle inkludera åtgärder för hållbar utveckling. Efter diskussion med byggherrarna beslutades om ett kvalitets- och hållbarhetskontrakt som bifogades köpeavtalet för marken.

Kvalitetsprogram som utgångspunkt för markanvisning i Linköping

Linköpings kommun valde att ställa tuffare krav från början och gjorde inför markanvisningstävlingen ett kvalitetsprogram där krav på åtgärder för att främja hållbart resande ingick. Detta kvalitetsprogram har sedan inkluderats som en bilaga till detaljplanen. En tabell visar vilka åtgärder kommunen kräver, vilka de rekommenderar samt vilken aktör som är ansvarig. Se Figur 3-1.

Krav	Rekommendation	Ansvarig
Lättillgängliga och trygga cykelparkeringar finns vid kollektivtrafikplatser, torg etc.	Cykelparkeringarna är väl belysta, läsbara och placeras där de är överblickbara från angränsande byggnader.	Kommun
Parkeringshus kombineras med andra mer vistelseintensiva funktioner och lokaler som ökar närvaron och förbättrar tryggheten.		Kommun/ Byggherre
All bilparkering sker genom friköpssystemet . Bilparkeringar anordnas inte på egen fastighet.	Handikapparkeringar får anordnas inom kvartersmark.	Kommun
Bilpool ska anordnas i området och erbjudas alla boende och företag		Kommun
	Byggherrarna ska gemensamt genomföra en kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar före första inflyttning	Byggherre

Figur 3-1 Del av krav och rekommendationer avseende *Parkering för ett hållbart resande*. Källa: Kvalitetsprogram, bilaga till Detaljplan i Västra Valla för del av INTELLEKTET 1 m.fl.

Sammanfattningsvis förbinder sig byggherrarna i Vallastaden att friköpa bilparkeringsplatser i gemensamhetsanläggningar och ordna goda cykelparkeringsmöjligheter. Kommunen och parkeringsbolaget ordnar bilparkeringsplatserna och tillgång till bilpool. Tack vare att all parkering samlas i parkeringshus och att kommunen säkerställer att en bilpool etableras kan bilparkeringstalen reduceras med 25 % till 6 platser/1000 m² BTA. Ingen bilparkering kommer att tillåtas på kvartersmark vilket gör att bilparkeringen inte behöver hanteras vid bygglov-givningen. Åtgärderna handlar främst om fysiska åtgärder men byggherren rekommenderas att gemensamt genomföra en kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen till första inflyttningen. I övrigt inkluderas inte traditionella påverkansåtgärder i detaljplanen.

Kvalitets- och hållbarhetskontrakt framtaget med byggherrarna i Uppsala

I Uppsala har byggherrarna, genom kvalitets- och hållbarhetskontraktet, kopplat till köpeavtalet, förbundit sig att exempelvis betala medlemskap i bilpool för de boende under fem år och upplåta 0,014 parkeringsplatser per lägenhet för bilpool på kvartersmark. Hur stor reduktion av bilparkeringstalet dessa åtgärder kommer att ge beslutas dock först vid bygglov-givningen. Det blir således upp till bygglovshandläggarna att bedöma vilken reduktion åtgärderna som byggherrarna har förbundit sig till att vidta kan ge.

Kvalitetsprogram som precisering av redan framtagen detaljplan i Örebro

Även Örebro kommun avser ta fram ett kvalitetsprogram och knyta det till markanvisningsavtalet. Det finns redan en detaljplan för Södra Ladugårdsängen, men utan markanvisningsavtal. Kommunen ser kvalitetsprogrammet som en precisering av detaljplanen som är mycket allmänt hållen.

Avtal kopplat till bygglov

MM-åtgärder kopplade till grönt parkeringsköp i Umeå

Den kommun inom projektet som har kommit längst när det gäller avtal är troligen Umeå kommun. En orsak till det är att de redan skrivit avtal om grönt parkeringsköp när MMMiS startade. Det gröna parkeringsköpet är ett frivilligt åtagande och regleras i ett avtal kopplat till gängse avtal om parkeringsköp som tecknas i samband med bygglov-givningen mellan det kommunala parkeringsbolaget och fastighetsägaren. Detta arbetssätt har flera kommuner velat anamma men har hindrats av att de inte har kommunala parkeringsbolag.

Avtalet reglerar vilka åtaganden parkeringsbolaget och fastighetsägaren har för att Umeås kommunala mål om förbättrad luftkvalitet ska uppfyllas. Enligt avtalet gäller följande:

Parkeringsbolaget skall:

- ▶ reducera kommunens parkeringsnorm för arbetsplatsparkeringar med 40 % vid tecknande av avtal om parkeringsköp.
- ▶ genom en kollektivtrafikfond garantera 20 % rabatt på kollektivtrafikresor med period- och årskort till verksamma hos hyresgäster i berörda fastigheter i 25 år.

Fastighetsägaren skall:

- ▶ betala ett belopp motsvarande 10 % av priset för de parkeringsköp för arbetsplatsparkering som normen föreskriver (oreducerad norm) till parkeringsbolagets kollektivtrafikfond.
- ▶ teckna medlemskap i bilpool.
- ▶ bygga omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor väl anpassade för cykelpendlare.
- ▶ ta fram resplan med hjälp av MM-resurser för fastigheten.

För att fastigheten skall anses som färdigställd och ha rätt till reduktion av parkeringsnormen måste fastighetsägaren även:

- ▶ i bygglovshandling visa att fastigheten har omklädningsrum och parkeringsytor för cykelpendlare
- ▶ visa avtal med bilpoolsföretag
- ▶ uppvisa resplan för fastigheten
- ▶ avgiften för kollektivtrafikfonden erläggas till parkeringsbolaget med samma betalningsvillkor som gäller i huvudavtalet om parkeringsköp

Avtalsparterna ansvarar, var för sig, för att de åtaganden som detta avtal bygger på vidmakthålls i 25 år.²¹

Åtgärder reglerade i detaljplan

En möjlig väg att gå utan att skriva avtal är att reglera åtgärderna i detaljplanen, när det gäller fysiska åtgärder. I Eskilstuna har kommunen genom diskussioner och rådgivning till byggherren minskat antalet bilparkeringsplatser i det planerade kvarteret Nätet. Sänkningen var möjlig dels genom att kommunen generellt har en ambition om att minska antalet bilparkeringsplatser, dels genom ett stort fokus på goda möjligheter för cykling. Kommunen gjorde ingen reglering som kräver avtal. Bilparkeringsstalen sänktes genom detaljplanereglering eftersom de flesta åtgärderna gick att reglera där samt i tillhörande gestaltungsprogram, vilket kommer att ligga till grund för bygglovet.

Även Linköping har valt att reglera vissa åtgärder i detaljplan.

Avtal och pilotprojekt i kommuner utanför nätverket

I Göteborg har staden skrivit en avsiktsförklaring med fastighetsägarna (Chalmersfastigheter och Akademiska Hus) och arbetsgivarna (Chalmers och Johanneberg Science Park) om en grön resplan som ska biläggas underlaget till en ändring i detaljplanen. Avsiktsförklaringen kom till stånd efter ingående diskussioner om hur området kan utvecklas med fler arbetsplatser utan att trafiken till och från området ökar. I avsiktsförklaringen förbinder sig alla aktörerna att verka för att expansionen inte medför ökad biltrafik samtidigt som området fortsätter att vara ett attraktivt område och att attraktiviteten successivt stärks.²²

²¹ Umeå kommun, 2012, Avtal om parkeringsköp fastigheten bygglovsärende nr 11-1399 Forsete 5.

²² Trivector Traffic, 2012, Grön Resplan för Chalmers Campus Johanneberg, Rapport 2012:57, med tillhörande avsiktsförklaring.

I Malmö har området Fullriggaren byggts i Västra hamnen. Där ingick miljöbyggprogram SYD i markanvisningsavtalet vilket bland annat innebar att byggherrarna ålades att friköpa en del av bilparkeringsplatserna. Även Stockholms stad avser arbeta med hållbart resande i planeringsskedet och kommer att pröva ett verktyg de kallar mobilitetsindex i arbetet med planeringen av stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Indexet är ett förslag till verktyg för att arbeta med hållbart resande i planeringen av stadsdelen med fokus på byggherrarnas roll. Verktöget har byggts upp utifrån fyra moduler; promenadstad, gröna parkeringar, cykelstad och underlättande för gröna resor. Inom varje verktyg finns ett antal verktyg; åtgärder eller insatsområden som byggherren kan arbeta med för att åstadkomma ett mer hållbart resande. För att kunna ange ambitionsnivå och mäta hur väl ett verktyg har använts finns ett antal indikatorer med vars hjälp ett indexpoäng tas fram. Detta har sin grund i åtgärdens hållbarhetseffekt och ambitionsnivå. Poängen läggs sedan samman för att skapa fastighetens mobilitetsindex.²³

Möjliga sätt att knyta MM till avtal i planeringen

Inom projektet har olika lösningar för att skriva in åtgärder om hållbart resande i avtal med byggherrarna prövats. Umeå kommun valde att lägga till kraven som ett tillägg till parkeringsköpet eftersom de har arbetat länge med parkeringsköp och det finns rutiner för detta. Parkeringsköpet är kopplat till bygglovet och denna typ av avtal kan därmed skrivas inom alla typer av planeringsprojekt oavsett vem som äger marken och om en ny detaljplan behöver utarbetas eller om den nya bebyggelsen endast kräver bygglov. Parkeringsköpet kräver dock att det finns en aktör som kan hantera frågan, vilket har saknats i flera kommuner som inte har kommunala parkeringsbolag.

I Uppsala och Linköping har krav och rekommendationer på åtgärder inkluderats i olika former av kvalitetsprogram som bifogas detaljplanerna. I Linköping innebär programmet att all bilparkering hanteras av kommunen vilket gör att det blir relativt kraftfullt. I Uppsala har byggherrarna åtagit sig olika ambitionsnivå på åtgärder men det avgörs inte förrän i bygglovsfasen vad dessa innebär för antalet bilparkeringsplatser. Programmet saknar därmed den tydlighet som har varit möjlig i Linköping.

Ännu har inget kommunalt projekt inneburit att MM har inkluderats i exploateringsavtalen. Borås stad avser dock arbeta fram ett kvalitetsprogram som kan knytas till detaljplanen likt de som har inkluderats i avtalen för köp av mark i Uppsala och Linköping.

En intervjustudie med planerare på Malmö stad, Borås stad och Umeå kommun visade att tjänstemännen på mark- och exploateringskontoren hade olika syn på vad som kan inkluderas i olika former av avtal. Umeå kommun menar att man kan ställa vilka krav man vill i markanvisningsavtal medan det är mer begränsat i exploateringsavtal. I Borås menar byggherren PEAB och staden att det går att inkludera lika mycket i exploateringsavtal om parterna är överens.

²³ Stockholms stad och Spacescape, 2013, Mobilitetsindex – Modell för värdering av hållbart resande i Norra Djurgårdsstaden

I examensarbetet som intervjuerna har genomförts inom konstateras att mark- och exploateringskontoren har ett stort ansvar för avtalen som sluts i tidiga skeden men att de intervjuade tjänstemännen saknade kunskap om MM. Kunskapen behöver höjas men ett alternativ är också att inkludera andra enheter som besitter denna kunskap i ett tidigare skede.²⁴

- ▶ Knyta kvalitetsprogram eller liknande till exploateringsavtal eller köpeavtal vid markanvisning. Programmet kopplas också till detaljplanen och åtgärder och parkeringstal godkänns och beslutas slutligen vid bygglov-givningen.
- ▶ Skriva avtal om parkeringsköp vid bygglov-givningen och erbjuda en rabatt på köpet i utbyte mot ett antal MM-åtgärder.
- ▶ Om åtgärderna som byggherren åtar sig att genomföra uteslutande handlar om fysiska åtgärder i form av t.ex. samlad bilparkering på längre gångavstånd än normalt och bättre cykelparkeringar kan det räcka att reglera detta i detaljplanen. Effekten blir troligtvis begränsad om det inte kombi-neras med informations- och påverkansinsatser för tjänstemän och bygg-herrar.

3.4 Kommunala parkeringsriktlinjer som främjar hållbart resande

Parkering är ett av de starkaste styrmedlen för att främja hållbart resande till ett område. I det här avsnittet behandlas de verktyg som använder parkering som huvudstyrmedel.

- ▶ Flexibla bilparkeringsnormer med MM-plan
- ▶ Bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- ▶ Max antal bilparkeringsplatser
- ▶ Grönt parkeringsköp

Utgångspunkter för dessa principer är att erbjuda möjlighet till att göra avsteg från normen genom att förutbestämda kriterier uppfylls. Ett av dessa kriterier är att kombinera planeringsprincipen med MM-åtgärder.

Majoriteten av de deltagande kommunerna har under projekt-tiden tagit fram, eller håller på att ta fram, nya parkeringsnormer eller parkeringsriktlinjer. Detta eftersom det från både kommunernas och byggherrarnas sida finns en önskan om att kunna arbeta med parkeringsfrågan på ett mer flexibelt sätt.

Flexibla parkeringsnormer i majoriteten av kommunernas projekt

De kommunala parkeringsnormerna har historiskt sett angett en miniminorm och inte varit flexibla när det gäller möjligheten att anlägga färre bilparkeringsplatser än de som normen angett. Att låta parkeringsnormen vara flexibel innebär att

²⁴ Viktor Nilsson, 2013, Den kommunala planprocessen – MaxLupo och mobility management i planeringen, examensarbete, Lunds Tekniska Högskola.

normen innehåller kriterier för när avsteg från normen kan göras, exempelvis om byggherren inför MM-åtgärder eller fastslår en grön resplan för en fastighet.

Flera kommuner ha valt att arbeta med planeringsprincipen flexibla parkeringsnormer.

Linköpings och Umeå kommun hade redan beslutade parkeringsnormer i linje med planeringsprinciperna när MMMiS startade. Umeås fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna som antogs 2011 innehåller en parkeringsstrategi. Denna anger bil- och cykelparkeringsnorm samt att det genom exempelvis gröna parkeringsköp är möjligt till avsteg från bilparkeringsnormen.²⁵ Linköping beslutade om nya riktlinjer 2012 som innehåller parkeringstal för bil och cykel. Även i Linköpings strategi ges möjlighet till avsteg från normen med åtgärder som bilpool, minst hälften av bilparkeringsplatserna i gemensamhetsanläggningar genom friköp och goda cykelparkeringsmöjligheter. Efter fem år följs bilinnehavet upp och om det inte är lägre än för jämförbara projekt ska fastighetsägaren ordna ytterligare bilparkeringsplatser genom friköp. Åtgärderna ska regleras i exploateringsavtalet.²⁶

Västerås stad har tagit fram ett parkeringsprogram och reviderade parkeringstal för bil och cykel som kommer att skickas på remiss under 2014. Dokumenten kommer att innehålla ett verktyg för tillämpning i detaljplane- och bygglovsskedet och möjlighet till flexibla parkeringstal.

Uppsala beslutade om nya parkeringsnormer under hösten 2013. De anger möjlighet till flexibilitet genom bilpool, parkeringsköp eller samutnyttjande. Övriga MM-åtgärder nämns inte. Även Norrköping, Jönköping, Borås, Örnsköldsvik och Huddinge kommun avser se över sina parkeringsnormer och strategier under det kommande året som troligen kommer att öppna för möjligheter till avsteg med MM-åtgärder.

Möjligt att bygga områden med lågt bilinnehav i Lund

Lunds kommun antog en ny parkeringsnorm under hösten 2013 vars grundpelare är en generellt sänkt miniminorm, att markparkering endast tillåts i undantagsfall samt planering för samlad bilparkering och uppmontra byggherrar till parkeringsköp. Genom att inte tillåta markparkering blir byggherrarnas kostnader för parkering högre vilket kommunen tror kommer att leda till att parkeringsfrågorna kommer att hanteras med större allvar. Tidigare erbjöd Lunds kommun en reduktion av antalet bilparkeringsplatser på platser med god kollektivtrafik. Istället har nu normen sänkts generellt och byggherrarna kan få sänkt norm genom åtgärder som minskar parkeringsefterfrågan. Genom att införa vad de kallar ”bilpoolspaket” kan de få 20-30% reduktion på bilparkeringsnormen. Det andra paketet, ”bilfritt boende”, ger 90-95% reduktion och innebär att kommunen möjliggör i princip bilfria bostadsområden.²⁷

²⁵ Umeå kommun, 2011, Översiktsplan för Umeå kommun – fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011.

²⁶ Linköpings kommun, 2012, Parkering i planering och bygglov, Antagen av samhällsbyggnadsnämnden 2012-02-15 § 38.

²⁷ Lunds kommun, 2013, Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun, Antagen av byggnadsnämnden september 2013. BN 2011/74.

Följande gäller för åtgärds paket ”bilfritt boende”:

- ▶ Det bilfria boende säkerställs genom att fastighetsägaren skriver avtal med alla boende om att inte äga bil (eller leasing eller motsvarande) så länge man bor i fastigheten.
- ▶ Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran
- ▶ Parkering för besök och bilpool ska företrädesvis ordnas i gemensamma parkeringsanläggningar utanför den egna tomten.
- ▶ Speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen.
- ▶ Kraftfull marknadsföring av konceptet ”bilfritt boende” och dess förutsättningar sker före inflyttning.
- ▶ Årlig uppföljning och utvärdering utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommunen.
- ▶ Om uppföljning visar att parkeringsefterfrågan ej minskat i enlighet med avtalet ska fastighetsägaren ordna fram motsvarande antal platser, på egna tomten eller genom parkeringsköp.²⁷

Maximalt antal bilparkeringsplatser prövas i Örebro och Eskilstuna

Normalt innebär kommunala parkeringsnormer miniminormer för hur många bilparkeringsplatser som ska anläggas. Om kommunen istället anger hur många platser som byggherren maximalt tillåts bygga kan byggherren påverkas att använda mobility management redan i etableringsskedet.

Örebro kommun antog nya parkeringsriktlinjer under hösten 2013 och har för avsikt att anta ta fram en ny parkeringsnorm i vilken de vill pröva bestämmelser som begränsar antalet bilparkeringsplatser i nya projekt, t.ex. genom maxnormer för att locka till samnyttjande och påverka exploatörens lokalisering i förhållande till alternativa transportsätt och tillgänglighet.²⁸

Ytterligare en kommun som vill pröva möjligheten att sätta ett maxtak för antalet bilparkeringsplatser är Eskilstuna kommun. Under hösten 2013 antog de en ny parkeringsnorm för de centrala delarna, för att under 2014 anta en ny parkeringsstrategi. Bilparkerings-talet är uttryckt i ett spann och det finns således ett maxtak för antal bilparkeringsplatser som får byggas. Den nya normen innebär att samtalet med byggherren generellt utgår från 4,5 bilparkeringsplatser/1000 m² BTA. Nivån är en utgångspunkt och vilket tal som är aktuellt blir en diskussionsfråga för varje enskild fastighet beroende på kollektivtrafikläge, MM-insatser, p-avgifter m.m. För att få en reduktion av p-talet under 3 bilparkeringsplatser/1000 m² BTA ska byggherren visa hur efterfrågan på bilparkering kan minskas genom en grön resplan som ska godkännas av stadsbyggnadsförvaltningen.²⁹ Ett argument har varit att det behövs möjlighet till avsteg från bilparkeringsnormen för att få fart på bostadsbyggandet, en del byggprojekt har inte kommit igång eftersom parkeringsnormens krav varit alltför kostnadsdrivande.

²⁸ Örebro kommun, 2013, Parkeringsriktlinjer för Örebro kommun, Sam 113/2013.

²⁹ Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsnämnden, 2013, Parkeringsnorm för Eskilstuna, SBN/2013:373

Lunds kommun inför vad de menar är ett mer marknadsanpassat alternativ till en maxnorm. Kommunens parkeringsnorm är en miniminorm som det går att göra avsteg ifrån genom åtgärder. Den är inte att betrakta som en maxnorm men kommunen bör sträva efter att inte möjliggöra mer markparkering än vad normen anger. Ett högre antal bilparkeringsplatser kan godtas om marktillgången är god eller kravet på bilparkeringsplatser enligt normen anses oskäligt av andra skäl. Bilparkeringsplatser utöver de som tillåts enligt normen anser dock kommunen ska ske på höjden. Detta för att åstadkomma ett effektivare markutnyttjande, en attraktivare stadsmiljö och förutsättningar för en mer marknadsanpassad prissättning av bilparkeringarna.³⁰

Parkeringsköp – utvärderingsmodell framtagen i Umeå

Kommunalt parkeringsköp är ett sätt för kommuner att få kontroll över parkeringen och därmed styra samnyttjande och markutnyttjande bättre. Genom civilrättsliga avtal om parkeringsköp med fastighetsägaren anordnar kommunen bilparkering mot betalning. Eftersom det ofta blir billigare att friköpa parkeringsplatser, t.ex. i p-hus och p-garage, än att anlägga dem i centrala lägen där markparkering ej tillåts enligt detaljplan eller av kostnadsskäl, finns det incitament för byggherren att ingå avtal. Inom MaxLupo är en av åtgärderna att kombinera parkeringsköpet med att öronmärka en del av pengarna som byggherren betalar för parkeringsköpet och istället använda dem till MM-åtgärder.

Denna typ av parkeringsköp ingår i flera kommuners nya flexibla parkeringsnormer. Längst har Umeå kommun kommit, vars gröna parkeringsköp beskrivs närmare i avsnitt 2.8 och 3.3. Inom MMMiS-nätverket har både en kommunikationsplan och en utvärderingsmodell av parkeringsköpet utarbetats. Kommunikationsplanen är en del av MM-planen och beskrivs närmare nedan.

Utvärderingsmodellen ska fungera som stöd för såväl fastighetsägare som kommundienstämman för att beräkna potentialen för det gröna parkeringsköpet för en viss fastighet och att följa upp effekterna av grönt parkeringsköp som ny metod för hållbar stadsutveckling. Modellen är framtagen för att beräkna effekten av införande av grönt parkeringsköp. Beräkningar baseras på kända effektsamband och lokala förhållanden. Resultaten utgörs av förändringar i färdmedelsfördelning för de anställda samt minskade CO₂-utsläpp och energiförbrukning. Modellen kan användas både som ett prognosverktyg för att beräkna potentialen för det gröna parkeringsköpet för en viss fastighet och för att utvärdera det verkliga resultatet. Både pendlingsresor och tjänsteresor ingår i modellen. Under utvecklingen har utgångspunkten varit att modellen ska vara ett enkelt verktyg att använda och förstå.

Modellen är framtagen för Umeå kommun och håller på att testas för pilotfastigheten Forsete i centrala Umeå. Ambitionen har dock varit att ta fram en modell som kan användas även i andra städer i samma storlek i Sverige (kommuner med ca 100 000 invånare). Modellen gör det möjligt att räkna ut vilket avsteg som kan göras genom att se vilken potential de olika åtgärderna får för en viss fastighet på viss plats.

³⁰ Lunds kommun, 2013, Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun, Antagen av byggnadsnämnden september 2013. BN 2011/74.

I fastigheten i Umeå reduceras antalet parkeringsplatser för anställda med 40 % genom det gröna parkeringsköpet (motsvarande en minskning med 48 parkeringsplatser etapp 1 och 71 platser i etapp 2) och växlas mot hållbara mobilitets-tjänster riktade till de anställda. Framtagen beräkningsmodell visar att om alla åtgärder i det gröna parkeringsköpet genomförs tillsammans med ytterligare åtgärder som fokuserar på stöd till en beteendeförändring, uppskattas att 41 % av de anställda byter från att köra egen bil till att samåka, åka kollektivt, gå eller cykla. Målet med det gröna parkeringsköpet skulle således uppfyllas.

Tabell 3-1 Exempel på resultatet av beräkningen i utvärderingsmodellen för det gröna parkeringsköpet i Umeå.

Antagande minskat bilresande - Effekt på pendlingsresor	
Minskat antal p-platser	17%
Kollektivtrafikrabatt	6%
Förbättrad cykelfacilitet	6%
Informationskampanj Hållbart resande	2%
Kollektivtrafikkampanj Testresenär	2%
Kampanj för ökat cyklande Hälsocyklister	2%
Bilpoolskampanj o nya riktlinjer i resepolicy	1%
Kampanj för samåkning	5%

MM-plan som åtgärd för sänkt bilparkeringsnorm

Det gröna parkeringsköpet i Umeå är den inom MMMiS prövade planeringsprincip som främst och tydligast har inkluderat MM genom sitt krav på MM-plan. I detta pilotprojekt har MM-planen, eller resplanen som den kallas i avtalet, främst kommit att handla om att fastighetsägaren förbinder sig att informera hyresgäster och anställda om möjligheterna att resa hållbart. För att säkerställa att informationen når fram har en kommunikationsplan tagits fram.³¹

I övriga kommuner har inte MM-plan som åtgärd hunnit implementeras ännu även om det föreslås som åtgärd i de utredningar som har gjorts inom ramen för flera av pilotprojekten. I utredningen som togs fram i Östra Sala backe i Uppsala föreslogs att byggherrarna skulle säkerställa att de företag som etablerade sig i området tog fram en resepolicy som främjar hållbart resande samt att företag med fler än 1 000 anställda även skulle åläggas att ta fram en grön resplan.

Även i Kopparlunden i Västerås, där det finns en stor andel verksamheter, föreslås införandet av resplaner. För både boende och anställda föreslås även ett antal kampanjer såsom testresenärer och liknande och för att genomföra dessa föreslås att en mobilitetssamordnare ges det övergripande samordningsansvaret.³²

Vid den avslutande nätverksträffen i november 2013 diskuterades vad MM-planer egentligen är för något. Det konstaterades att deltagarna saknade en tydlig definition av vad en MM-plan ska innehålla. Örnsköldsvik, Umeå kommun och

³¹ Trivector Traffic, 2013, Kommunikationsplan för grönt parkeringsköp – Umeå kommun, PM 2013:27

³² Trivector Traffic, 2013, Parkering i Kopparlunden, Rapport 2013:84.

Eskilstuna kommun arbetar med MM på kommunal och regional nivå och har därmed handlingsplaner för detta MM-arbete. Huddinge kommun avser också ta fram en kommunövergripande MM-plan under 2014. Men inom kontexten planeringsprinciper i MaxLupo är betydelsen av en MM-plan eller grön resplan en annan. Det kan mer liknas vid ett styrdokument eller handlingsplan för kommande arbete vilka MM-åtgärder som behöver genomföras för att nå målen om en viss färdmedelsfördelning för en viss fastighet eller ett område. Dessa åtgärder är mer intimt knutna till platsen ifråga och används som argument för att kunna göra avsteg från bilparkeringsnormen. I övrigt liknar planen de kommunövergripande MM-planerna med åtgärder på kort och lång sikt, tidplan, huvudansvarig och finansieringsalternativ.

För att underlätta arbetet med att kombinera MM-planer med parkering som styrmedel önskar sig kommunerna i nätverket en verktygslåda med åtgärder där effekten och nyttan är beräknad för varje åtgärd. Ett sådant stöd skulle underlätta för handläggarna att välja mellan vilka åtgärder som bör genomföras. Den utvärderingsmodell som har tagits fram för det gröna parkeringsköpet i Umeå kan troligen vara ett exempel på ett sådant verktyg. Även utvärderingarna från andra pågående projekt i Sverige kan hjälpa till att skaffa erfarenheter, t.ex. kvarteret Fullriggaren i Malmö.

Slutsatser om MM-plan och parkering

Att parkering är effektivt för att styra resandet till och från ett område och inom en kommun är ett tydligt resultat av MMMiS. Nästan alla kommuner har valt att arbeta om sina parkeringsnormer och göra dem mer flexibla. När frågan om flexibla parkeringsnormer diskuterades under den avslutande nätverksträffen förslags någon form av checklista till hjälp för planerarna med möjliga åtgärder för att göra parkeringsnormen mer flexibel. Detta är å ena sidan svårt då nivån och åtgärderna behöver anpassas till förhållandena på platsen. Samtidigt är det viktigt att det råder tydlighet när det gäller möjligheten att göra avsteg, inte minst för att motverka rättsosäkerheten. Det är en avvägning och samtidigt som de efterfrågar checklistor och uppskattade effekter av åtgärder ser de en risk att alltför detaljerat regelverk bli stelbent och skapar låsningar.

Det finns även möjligheter att införa flexibla normer eller avsteg från parkeringsnormen för någon typ av verksamhet eller ett avgränsat geografiskt område. Normen för boende grundar sig till stor del på bilinnehavet och är därför mer svårföränderlig. Normen för arbetsplatser grundar sig däremot på antalet bilresor och är lättare att påverka med förändrad tillgång till parkering.

En översyn av de nyligen beslutade bilparkeringsriktlinjerna och normerna visar att de vanligaste kriterierna för sänkt norm innefattar följande åtgärder eller förutsättningar:

- ▶ Centralt och/eller kollektivtrafiknära läge – Umeå och Eskilstuna har gjort parkeringsnormer som endast omfattar de centrala delarna, i övriga städer förekommer zonindelning. Lunds kommun konstaterar att kollektivtrafikens standard är tillräckligt god i hela Lund för att inte göra skillnad mellan olika lokaliseringar.

- ▶ Bilpool – från att endast upplåta plats för bilpool till att betala medlemskapet i ett antal år och även marknadsföra den.
- ▶ Parkeringsköp – utformat som ett traditionellt parkeringsköp i gemensam anläggning eller som ett grönt parkeringsköp med rabatt i utbyte mot att vissa MM-åtgärder införs.
- ▶ Goda möjligheter att parkera cykeln i säkra, varma utrymmen nära entréerna.
- ▶ Uppföljning av åtgärderna och bilinnehav.
- ▶ Rabatt på kollektivtrafikkort
- ▶ Lånecykelsystem
- ▶ Grön resplan eller MM-plan med åtgärder för en fastighet eller ett område. Den inkluderar åtgärder på både lång och kort sikt, en målsättning om t.ex. färdmedelsfördelning om ett antal år, tidplan, ansvar och finansiering.
- ▶ Lastcykelpool (lådcyklar som underlättar egen varutransport)
- ▶ Tydlig beskrivning av samnyttjande med detaljerad kalkyl av förväntad beläggning och efterfrågan
- ▶ Avtal/avsiktsförklaring för parkeringsavgifter eller regleringar

Hittills framstår det som att kommunernas pilotprojekt främst kommer att innehålla fysiska åtgärder för att uppmuntra hållbart resande, som exempelvis upplåtande av plats för bilpool, goda cykelparkeringsmöjligheter, längre gångavstånd till bilparkering och prioritering av kollektivtrafik i gaturummet. Kommunerna upplever att det är svårare att inkludera påverkansåtgärder, eftersom det är oklart hur man skriver in ansvar för den typen av åtgärder efter att fastigheterna är byggda.

Under diskussionen vid nätverksträffen framkom det även att det kan finnas en rädsla hos kommunerna att flexibla parkeringstal ska innebära ökade kostnader för kommunen. En annan farhåga är att det ska leda till olaglig parkering av bilar på gatumark.

3.5 Uppföljnings- och utvärderingskriterier

Allteftersom MMMiS-nätverket har fortskridit har kommunerna fått upp intresset för hur kraven som ställs i samband med planeringsprinciperna kan följas upp. Framförallt gäller det möjligheterna att följa upp vilken effekt MM-åtgärderna ger på resandet och om det motsvarar de reduktioner som getts i form av färre bilparkeringsplatser. I planeringsprinciperna flexibla parkeringstal, grönt parkeringsköp och främja bilfritt boende möjliggörs ett reducerat antal bilparkeringsplatser av att byggherren genomför MM-åtgärder eller en MM-plan. Frågan är vem som ska kontrollera att dessa åtgärder genomförs och vem som har ansvar för att målen om resande nås.

Europeiska exempel på uppföljning

I andra länder är kriterier för hur krav ska ställas och ansvarsfördelningen för uppföljning mer utvecklade.

Vissa kantonen i Schweiz har strukturerat och definierat mål och krav i planprocessen för att uppnå ett ökat hållbart resande. I strukturplanen för Kantonen Zürich (plan på regional nivå) har de definierat Heavily Frequented Sites (HFS), en plats som genererar mer än 3 000 resor per dag fler än 100 dagar per år. Kantonen definierar därefter vilka förutsättningar som ska finnas när en HFS planeras, t.ex. maximalt avstånd till tågstation, maximalt avstånd till annan kollektivtrafik och bytesmöjligheter. Kraven styr den här typen av etableringar till platser där dessa förutsättningar finns.

Kantonen kan för en HFS även definiera hur många bilparkeringsplatser som ska anläggas, om någon fordonstyp har företräde till bilparkeringsplatserna, kräva parkeringsavgifter och sätta maxtak för biltrafiken till området. Maxtaket för biltrafiken beräknas utifrån parkeringsnormen, i det här fallet Zürich, vägkapacitet och miljökrav.

Staden kan även ställa krav på att kriterierna följs upp och att målen uppfylls. Om de överträds eller inte uppfylls måste aktörerna (bygggherrar, fastighetsägare, butiksägare) genomföra extra åtgärder så att målen uppfylls eller betala vite enligt en fastställd taxa. T.ex. om biltrafiken till ett område överskrider måste påverkansåtgärder införas eller förutsättningarna att resa med andra färdmedel förbättras.

Kommunerna prövar sig fram till lämplig uppföljning av pilotprojekten

Linköping, Uppsala och Umeå är de kommuner som har kommit längst i diskussionerna om hur kraven ska följas upp och vem som har ansvar för att det görs. I kvalitets- och hållbarhetskontrakten för Östra Sala backe specificeras hur och när åtgärderna kommer att följas upp. Exempelvis ska byggherren redovisa hur kraven på bilpool uppfylls vid bygglovsansökan. Kommunen har inte kopplat viten till kontraktet utan avser utveckla hemsidan för Östra Sala backe och där offentligt redovisa hur varje byggherre uppfyller sina föresatser.

Umeå ställer också krav i avtalet om grönt parkeringsköp, bl.a. måste byggherren i bygglovet visa hur man har tänkt lösa cykelgaragen och visa upp kontrakt med ett bilpoolsföretag för att få den utlovade reduktionen av bilparkeringsplatser. Däremot har man inte beslutat vilka påföljder det blir om resandet med bil till och från fastigheten inte minskar i den utsträckning som reduktionen av bilparkeringsplatser möjliggör. Det är inte självklart att ansvaret ligger på byggherren, i alla fall inte hela, och det är inte självklart att byggherren ska krävas på ytterligare åtgärder för att minska resandet. Som ett första steg har man beslutat att genomföra en utvärdering av de anställdas resor på pilotfastigheten Forsete före och efter ombyggnaden. Beroende på resultatet kommer reduktionen på 40 % kanske att ändras. Till sin hjälp har man tagit fram en prognos- och utvärderingsmodell³³ för utvärdering av det gröna parkeringsköpet, där den första prognosen visar att det krävs ganska omfattande insatser i form av kampanjer och information till de anställda för att uppnå målet.

³³ Trivector Traffic, 2013, Effekter av grönt parkeringsköp – Instruktion till beräkningsmodell, Rapport 2013:78

Uppföljningsfrågor att studera vidare

På nätverksträffen i november 2013 diskuterades uppföljning bland kommundeltagarna. Det är ett ämne som alla tror kommer bli viktigt när ansvaret för genomförande fördelas på flera aktörer. Det gör att det blir nödvändigt med någon form av kontrollinstans, men det är oklart hur den ska struktureras. Några av de kommentarer som togs upp var:

Det är svårt att introducera kriterier för uppföljning i bygglovsskedet. Att i ett så sent skede i planprocessen ta upp nya frågeställningar och måsten riskerar att skrämja bort många byggherrar och stanna upp processen. Ett sätt att redan i tidigare skede involvera aktörerna är att göra som i Uppsala där aktörer bjöds in redan till markanvisningen för Östra Sala backe för att diskutera kvalitets- och hållbarhetskriterier. Tillsammans utarbetades ett kvalitets- och hållbarhetskontrakt som bilades exploateringsavtalet. Att redan i detta skede introducera krav på uppföljning skulle kunna vara en bra väg att gå.

Vem är ansvarig för uppföljningen och hur ska man mäta? Målen för förtätningsprojekt och nya stadsdelar handlar ofta om att skapa en attraktiv stad. Men hur mäter man attraktiviteten för en stad eller ett område? Många uppföljningsmetoder ställer även höga krav på både kunskap och resurser på den som ska utföra den, vilket kan vara svårt för en enskild aktör. Däremot har kommunerna oftast bättre förutsättningar för och erfarenheter av att genomföra resvaneundersökningar, trafikmätningar, mm. Rent konkret anser kommunerna att det är lättare att följa upp krav på bilparkering än på biltrafik, särskilt inne i centrala delar. För att kunna sätta maxtak för biltrafik behöver det vara ett väl avgränsat område med tillfartsvägar som är lätta att mäta. Om ansvaret för uppföljning ska läggas över på andra aktörer än kommunen, krävs det en välgenomtänkt struktur för vilken aktör som har ansvar för vilken utvärdering och i vilket skede. Nyttan för privata aktörer bör dessutom vara tydlig för att det ska bli genomförbart.

En fråga som kan bli aktuell om krav på uppföljning i planeringsprocessen blir vanligare är *möjligheten att utnyttja befintliga certifieringsmetoder*, t.ex. Leed och Breeam. Leed och Breeam är kopplade till en fastighet vilket gör att de är svåra att tillämpa för större områden och mer övergripande planering, t.ex. översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner. Men det finns ett verktyg för området inom Breeam – Breeam Communities – som man nu testar i Sverige för att anpassa till svenska förhållanden. I nuläget kan trafikkonsekvensbeskrivningar och uppföljningar av dessa vara till stor hjälp för att se hur hållbart utfallet för ett område kan bli.

Deltagarna var ense om att tydlighet i definitionen av de kriterier som ska följas upp är viktigt, både för kommunen och för de privata aktörerna. Det är också viktigt att inte låsa sig vid några få åtgärder eller kriterier utan utveckla ett samarbete med aktörerna som anpassas efter de förutsättningar som planlagt område har.

Stockholms Stad håller på att utveckla ett verktyg för att främja hållbar mobilitet i fastigheter i Norra Djurgårdsstaden kallat Mobilitetsindex som förklaras närmare i avsnitt 3.3. I verktyget har alla åtgärder poängsatts utifrån kriterier och

gränsvärden. Ett sätt som verktyget kan användas till är att poängsätta hur bra en fastighet är utifrån de åtgärder som genomförts.

4. Energi och CO2-besparing i kommunprojekten

Nätverket har bidragit till att kommunerna har kunnat tillämpa planeringsprinciperna på sina lokala projekt för att förbättra förutsättningarna för att resa hållbart till och från samt inom området. Ett av målen har varit att beräkna den energibesparing och minskning i koldioxidutsläpp som dessa förbättrade förutsättningar leder till jämfört med ett "0-läge", d.v.s. om planeringsprinciperna inte hade tillämpats på området.

4.1 Uppskattad energi- och CO2-besparing till följd av minskat behov av bilparkering

För beräkningarna av energi- och CO₂-besparingen i kommunernas lokala projekt har en uppskattning av antalet insparade bilparkeringsplatser gjorts. Även andra faktorer bidrar till en mer energieffektiv och transportsnål bebyggelseplanering, t.ex. närhet till busshållplatser relativt bilparkering eller genhetskvot för gc-vägar, men dessa faktorer har inte kvantifierats i det här uppdraget.

Minskningen av parkeringsplatser är en uppskattning eftersom flera av kommunernas detaljplaner inte har beslutats ännu. Siffrorna är därmed inte exakta utan anger en ungefärlig beräkning av utfallet. De uppgifter som använts för att uppskatta minskningen av parkeringsplatser och energibesparingen har hämtats från kommundeltagarna under hösten 2013 och vintern 2014. Några kommuner saknas i tabellen eftersom deras lokala projekt inte har varit tillräckligt konkreta för att kunna beräkna antalet insparade bilparkeringsplatser.

Tabell 4-1 Sammanställning av kommunernas detaljplaner och uppskattad minskning av bilparkeringsplatser med åtgärder för MM och parkering.

Kommun	Typ av område	Verksamhetsyta	Antal lgh	Antal inv. el anst.	Nuvarande p-tal	Nya p-tal	Antal p-platser som minskas
Borås	Bostäder		1 500	3 500 inv.	13 /1000 m ²	10 /1000 m ²	270
Eskilstuna	Bostäder	8,8 ha	1 500		10,8 /1000 m ²	4,5 /1000 m ²	550
Jönköping	Bostäder	7,8 ha	499		13 /1000 m ²	10 /1000 m ²	230
Linköping	Bostäder		400		8 /1000 m ²	6 /1000 m ²	100
Umeå	Verksamheter	50 000 m ²			9 /1000 m ²	5,4 /1000 m ²	180
Uppsala	Bostäder	7 000 m ² verksamhet	600		0,9 /hushåll	0,72 /hushåll	120
Västerås	Bostäder/Verksamheter	200 000 m ²	1 500	3 000 anst. + besök.	12 /1000 m ² 17 /1000 m ²	8,1 /1000 m ² 14,4 /1000 m ²	390 260
Örebro	Bostäder		1 500		0,8 /hushåll	0,6 /hushåll	300

I Tabell 4-1 visas antalet bilparkeringsplatser för ett föreläge om kommunerna inte hade implementerat planeringsprinciper i sina kommunala pilotprojekt och ett efterläge med de nya parkeringstalen. Om detaljplanerna genomförs som de ser ut i nuläget så kommer de att leda till en minskning med 2 400 bilparkeringsplatser.

Tabell 4-2 Uppskattad minskning i koldioxidutsläpp och energiförbrukning genom minskat antal bilparkeringsplatser i kommunernas pilotprojekt.

	Ton CO ₂	Energi (GWh)
Innan MMMiS (endast bil)	6 090	22
Efter MMMiS	820	4
-Bilpool	100	0
-Buss	720	3
-Tåg	0	1
-Gång/cykel	0	0
Minskning före-efter MMMiS	5 270	18

Om 2 400 bilparkeringsplatser inte anläggs innebär det drygt 5 000 ton koldioxid mindre i utsläpp och 18 GWh mindre energi som förbrukas. Det motsvarar ca 700 svenskers årsutsläpp av CO₂ eller täcker elbehovet i en stad av Lunds storlek i ca 6 dagar.

Beräkningsunderlag

För beräkningarna har ett antal antaganden gjorts. Det antas att en bil går i genomsnitt 1 200³⁴ mil per år och att en bilpool ersätter fem vanliga bilparkeringsplatser.³⁵ Vidare har det antagits att en parkeringsplats motsvarar en bil. Detta är inte helt sant, men beräkningarna är en uppskattning av vilka möjligheter en insparad parkeringsplats ger och inte ett exakt resultat.³⁶

Följande antaganden för CO₂-utsläpp och energiförbrukning har gjorts för beräkningarna:

Tabell 4-3 Antaganden om CO₂-utsläpp och energiförbrukning för några olika färdmedel.³⁷

	CO ₂ -utsläpp	Energiförbrukning
Bil	211 g/km	0,758 kWh/km
Buss	83 g/pkm	0,357 kWh/pkm
Tåg	0 g/pkm	0,091 kWh/pkm
GC	0 g/km	0 kWh/km
Bilpool	168,8 g/km	0,758 kWh/km

Följande information från varje kommun ligger till grund för beräkningarna:

<p><i>Borås:</i> Baseras på Regementsstaden med 3500 boende (ca 1500 lägenheter). Nuvarande parkeringstal för småhus 13 platser per 1000 m² och nya parkeringstal 10 platser per 1000 m².</p> <p><i>Eskilstuna:</i> Baseras på kvarteret Nätet för boende (ca 1500 lägenheter på 8,8 ha). Nuvarande parkeringstal 10,8 platser per 1000 m² och nya parkeringstal 4,5 platser per 1000 m².</p> <p><i>Jönköping:</i> Baseras på kvarteret Vingpennan för boende (499 bostäder på 7,8 ha). Nuvarande parkeringstal 13 platser per 1000 m² och nya parkeringstal 10 platser per 1000 m².</p> <p><i>Linköping:</i> Baseras på Vallastaden expo-området för boende (ca 400 bostäder). Nuvarande parkeringstal 8 platser per 1000 m² och nya parkeringstal 6 platser per 1000 m² om bilpool införs.</p> <p><i>Umeå:</i> Baseras på kvarteret Forsete för verksamma (ca 50000 m² BTA). Nuvarande parkeringstal 9 platser per 1000 m² och nya parkeringstal 40 % reducerade med grönt parkeringsköp.</p> <p><i>Uppsala:</i> Baseras på Östra Sala Backe etapp 1 för boende (ca 600 lägenheter). Nuvarande genomsnittligt parkeringstal 0,9 platser per hushåll och ett föreslaget parkeringstal på 0,72 platser per hushåll. (Parkeringsstalen är en uppskattning utifrån "Hållbart resande i Östra Sala backe – förslag till parkeringsnorm och genomförandeplan för etapp 1".)</p>

³⁴ SCB, 2014, Statistisk årsbok 2014 Transporter och kommunikationer

³⁵ Trafikverket, 2012, Utvärdering av effektsamband för bilpool.

³⁶ En vidareutveckling av beräkningarna skulle kunna göras när fler resultat från kommunprojekten har nåtts.

³⁷ Källa: Bil (Trafikverket, 2011) Buss (FRIDA, SIKA 11 pers/buss i snitt, 2011) Tåg (NTM) Bilpool (Trafikverket, 2012 20 % lägre utsläpp för bilpoolsbilar än fordonsparken nationellt)

Västerås: Baseras på antaganden för Kopparlunden för boende (ca 1500 lägenheter, 100 000 m²) och verksamma (ca 3000 anställda och besökare, 100 000 m²). Nuvarande parkeringstal för bostäder respektive kontor är 12 och 17 parkeringsplatser per 1000 m², nya föreslagna parkeringstal är 8,1 och 14,4 bilparkeringsplatser (med 10 % respektive 20 % rabatt för cykelparkering inomhus och bilpool).

Örebro: Baseras på Södra Ladugårdsängen för boende (ca 1500 lägenheter). Nuvarande parkeringstal 0,8 platser per hushåll och nya parkeringstal 0,6 platser per hushåll i bygglovskrav.

4.2 Andra resultat

För fyra kommuner har det inte gått att bedöma hur många bilparkeringsplatser som sparas in, på grund av typen av projekt som de har arbetat med. Det finns dock stor potential för att minskad energiförbrukning när arbetena tillämpas.

Effekter av nya parkeringsnormen i Brunnsnög

Om Lunds kommun skulle tillämpa sin nya parkeringsnorm i Brunnsnög innebär det stora besparingar i form av minskade parkeringsplatser. Området är ca 250 ha och det planeras ca 4000 bostäder och verksamheter för 40 000 anställda. (ca 250 ha). Om bilpoolspaketet (medger 20-30 % minskat antal bilparkeringsplatser) som beskrivs i parkeringsnormen skulle tillämpas på hela denna ytan innebär det en minskning med ca 4 500 parkeringsplatser, vilket ger en minskning i CO₂-utsläpp med 10 000 ton och 33 GWh lägre energiförbrukning.

Nya parkeringsriktlinjer på gång i Norrköping

Norrköpings kommun har tagit fram ett inspirationsunderlag till arbetet med nya parkeringsriktlinjer. Arbetet är inte klart och det är därför svårt att bedöma hur många inbesparade bilparkeringsplatser som de nya parkeringsriktlinjerna kommer att leda till. Klart är att det i centrala delar av staden kommer att sparas in åtskilligt fler bilparkeringsplatser än i de yttre delarna. Genom att färre bilparkeringsplatser byggs i centrum frigörs yta som kan användas till bostadsbyggnation. Detta leder i sin tur till att andelen invånare med god tillgänglighet till hållbara färdmedel (gång- och cykelbanor och kollektivtrafik) ökar.

Dagens parkeringsnorm i Norrköping beslutades 1983. Den spänner mellan 0,45 bilplatser per lägenhet för 1:or i innerstan och 2,0 bilplatser för friliggande småhus utan samlad parkering. Avsikten är att de nya riktlinjerna ska möjliggöra avsteg från bilparkeringsnormen vid införandet av MM-åtgärder.

Örnsköldsvik tar fram nya parkeringsriktlinjer med mål om att öka attraktiviteten

Örnsköldsviks kommun har tagit fram ett kunskapsunderlag till arbetet med nya parkeringsriktlinjer. Underlaget behandlar både cykel- och bilparkering och innehåller förslag till mål för parkering, riktlinjer och åtgärder i det fortsatta arbetet, samt förslag till parkeringstal för centrum och tätorten. Målen för parkering är framtagna från kommunens övergripande ambitioner om att öka attraktiviteten

i och tillgängligheten till centrum, öka andelen som färdas till fots, med cykel eller kollektivtrafik i kommunen, samt att förbättra luftkvaliteten i Örnsköldsviks centrum.

Parkeringstalen för cykel har tagits fram utifrån att det ska möjliggöra en väsentligt ökad cykling i kommunen. För bilparkering föreslås lägre parkeringstal i centrum än i övriga tätorten. I centrum diskuteras också möjligheten att tillämpa flexibla parkeringstal, samt vilka åtgärder som fastighetsägaren då behöver genomföra.

Övergripande MM-plan tas fram för hela Huddinge kommun

Huddinge har efter en grundläggande undersökning om potentialen för att arbeta med MM-frågor i Kungens Kurva, beslutat sig för att innan de fortsätter arbetet med fastighets- och butiksägare på området ta fram en MM-plan för kommunen för att kunna arbeta med MM-frågor på ett mer organiserat och strukturerat sätt. Det finns potential för att öka andelen gång, cykel och kollektivtrafik till och från och inom området, men då måste området bli mer anpassat för dessa färdmedel. Redan nu har krav börjat ställas på placering av byggnader så att de ska gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Dessutom finns idéer om att bilparkeringar ska ligga på ”baksidan” av byggnaderna så att det inte är det första man möts av när man kommer till området. MM-planens riktlinjer ska när de blir klara tillämpas på Kungens kurva.

Spridningseffekter inom kommunerna

Kommunerna har under tiden nätverket funnits inte bara försökt tillämpa planeringsprinciperna eller skapa förankring i sina pilotprojekt. Nätverket har även bidragit till att det har skett en ökad förståelse generellt inom kommunerna vilket har lett till att principerna har testats även i andra projekt. Som redan nämnts har flera kommuner beslutat att parkeringspolicys och parkeringsriktlinjer bör uppdateras för att möjliggöra bl.a. flexibla parkeringstal. Nedan följer ett urval av spridningseffekter och övriga erfarenheter.

Eskilstuna är en av de deltagande kommunerna som under projektets gång har insett vikten av att ha en bra parkeringsstrategi som stöd. Förutom detta har de parallellt med normen tagit fram generella principer för hur de ska arbeta med MM i hela förvaltningsarbetet. Även Jönköping har insett vikten av att skapa rutiner för planeringsprocessen för att undvika att MM och planeringsprinciperna glöms bort på vägen. Rutinerna inbegriper alla förvaltningar som är delaktiga i ett planärende.

Ett exempel på ett parallellt projekt där principerna har inkluderats är detaljplanen för en ny arena som är under framtagande i Eskilstuna. Där bedömer kommunen att de kommer att spara in cirka 160 bilparkeringsplatser genom att de har satt upp ett mål om minskad bilandel från 65 % till 56 %.

I Uppsala kommun har MMMiS har bidragit till att parkering har fått större utrymme som strategisk planeringsfråga. I synnerhet har nätverket bidragit till att

se vikten av ett starkt parkeringsbolag som kan vara en given part vid parkeringsköp. Nätverket har även bidragit till att starta ett arbete kring hållbart resande som inte funnits tidigare i kommunen.

Linköpings kommun konstaterar att planeringsprinciperna till stor del redan finns med i flera av kommunens styrdokument, inte minst i trafikstrategin och översiktsplanen. MMMiS har hjälpt till att sprida dessa internt och detaljplanechefen anser att kunskapen har ökat bland planhandläggarna och att det avspeglas i några andra projekt som kommit ungefär samtidigt eller efter arbetet med Vallastaden.

5. Avslutande diskussion

MMMiS har under två års tid aktivt arbetat med att ta fram svenska spjutspetsexempel på tillämpning av MaxLupoSE. Har det varit framgångsrikt? Det är ingen enkel fråga att besvara.

På många sätt har det varit framgångsrikt, det visar uppföljningen av nätverket som helhet och det visar de resultat som respektive kommun uppnått i sitt kommunprojekt. Utvecklingen har drivits framåt. Åtgärder som tidigare generellt hade låg acceptans betraktas i allt fler sammanhang och stadsutvecklingsprojekt som ”standardåtgärder” och något som man räknar som självklara. Bilpool, ambition att sänka parkeringstalen och att i plan- och byggprojekt verka för bra gång- och cykelmöjligheter är exempel på åtgärder. Detta är en utveckling som går att se såväl inom som utanför nätverket, men flera av de kommunprojekt som ingår i MMMiS används frekvent som exempel inom området.

Sett till resultaten ifrån färdiga stadsbyggnadsprojekt är det för tidigt att säga om det blivit framgångsrikt eller inte. MMMiS-kommunernas projekt är i de flesta fall inte färdigbyggda, och än mindre går det att göra uppföljning av etablerade resvanor från boende och verksamma. Men utifrån den potentialberäkning som gjorts (se kapitel 4) är sannolikheten stor att MMMiS som helhet starkt bidragit, och kommer att bidra, till en mindre bildominerad och bilberoende bebyggelse i dessa kommuner.

Nätverket har dock skapat mycket ny kunskap för hur hållbara transporter kan främjas i samhällsplaneringen och vilka faktorer som påverkar i vilken utsträckning MM kan integreras i planprocessen. Deltagare i nätverket har också gemensamt dragit viktiga lärdomar som andra kommuner kan ha nytta av för liknande projekt och utvecklingsprocesser. Till detta lärande hör bland annat:

- ▶ *Betydelsen av parkering och åtgärder som kan göras istället:* I nästan alla kommunprojekt har bilparkering varit en central fråga, eller snarare vad man kan göra istället för bilparkering. Det vill säga, hur kan man minska antalet bilparkeringsplatser och vilka andra åtgärder (företrädesvis mobility management) ska man då göra istället? Alla kommuner är ense om att parkeringsfrågan är en av de viktigaste för att skapa ett hållbart resande till, från och inom ett område.
- ▶ *Behovet av förankring:* När MMMiS startades var förhoppningen att kommunerna redan hade klarat förankringsbiten i sina kommunprojekt. Men det blev snart uppenbart att de allra flesta var tvungna att ta omtag i förankringsprocessen eller fördjupa den, både internt inom kommunen såväl som externt mot andra aktörer. En lärdom har därför varit att alltid arbeta med att förbättra kunskapsnivån, förståelsen och acceptansen för en fråga för att den ska få stort genomslag. Att integrera MM i samhällsplaneringen är fortfarande så pass nytt att det krävs omfattande insatser för att frågan ska normaliseras och bli en naturlig del i planeringsprocessen.

- ▶ *Hantering av avtal och överenskommelser:* Flera kommuner har börjat undersöka hur MM kan regleras och knytas till olika avtal och de första erfarenheterna visar att det finns flera olika möjligheter. Det är dock fortfarande för tidigt att säga vilken typ av avtal som är bäst eller där MM säkras upp på bästa sätt. Det är viktigt att den fortsatta diskussionen sker tillsammans med byggherrar och fastighetsägare för att sätta en rimlig nivå på ansvar för genomförande av åtgärder och uppföljning av effekter.
- ▶ *Stort behov av uppföljningsmetod och utvärderingskriterier:* Det finns i dagsläget varken något system eller någon praxis för uppföljning och utvärdering av MM-åtgärder i planeringsprocessen. Inte heller slutlig användning av bilparkering i en detaljplan följs regelmässigt upp vilket gör erfarenhetsåterföringen svag och få kan svara på om gällande parkeringsnorm är på rätt nivå. Kommunerna i nätverket tror däremot att uppföljning och utvärdering kommer att få ökad betydelse i framtiden, och att det kommer bli viktigt att styra upp vilket ansvar olika aktörer har.

Det finns såklart också en rad frågor som MMMiS inte kunnat ge svar på, och som myndigheter, kommuner och andra berörda behöver arbeta vidare med. Exempel på sådana frågor är:

- ▶ Hur kan kommuner som inte har kommunala parkeringsbolag arbeta med gröna parkeringsköp?
- ▶ Är det möjligt att införa en rabatt på kollektivtrafikkort för boende eller anställda genom kollektivtrafikfond eller liknande utan att det förmånsbeskattas?
- ▶ Vad får inkluderas i en detaljplan eller ett exploateringsavtal?
- ▶ Vad blir effekten av olika MM-åtgärder i exploateringsprojekt?
- ▶ Hur säkerställer man förekomsten av en bilpool på längre sikt?

MMMiS kommer att fortleva som kommunnätverk under 2014 och förhoppningsvis kommer vissa av dessa frågor komma närmare ett svar under den tiden. Det vore självklart också önskvärt med fortsatta forsknings- och demonstrationsprojekt som studerar dessa och fler aspekter av möjligheterna med mobility management i samhällsplaneringen.

