

A top-down view of a workspace. A large grid chart is spread across a wooden table. The grid has five rows labeled on the left: 'Trafikverket', 'Regionen', 'Kommunen', 'Fastighets-utvecklare', and 'Mobilitets-leverantörer'. The bottom row is labeled 'Övrigt'. The grid cells are filled with various sticky notes, some with handwritten text like 'Trafikverket', 'Regionen', 'Kommunen', 'Fastighets-utvecklare', 'Mobilitets-leverantörer', 'Övrigt', 'Trafikverket', 'Regionen', 'Kommunen', 'Fastighets-utvecklare', 'Mobilitets-leverantörer', 'Övrigt', 'Trafikverket', 'Regionen', 'Kommunen', 'Fastighets-utvecklare', 'Mobilitets-leverantörer', 'Övrigt'. To the right of the grid, there is a notebook with handwritten notes and a pen. A cup of coffee and a glass of water are also on the table. A person's hands are visible on the left, holding a pen and writing on a sticky note. The background is a dark, textured surface.

RI
SE

HANDBOK

För transporteffektiva stadsdelar
i små och medelstora kommuner

Projekttitel

STARK: Processer och samarbetsmodeller för transporteffektiva stadsdelar –
handledning förankrad i fallstudier i fyra mellanstora kommuner

Utllysning

Energimyndighetens utlysning: Bidra till en snabbare omställning till ett transporteffektivt samhälle

Projektperiod

2022-10-31 - 2024-12-31

RISE Research Institutes of Sweden AB

Avdelning/Institution

Mobilitet och System

RISE rapport 2025:6

ISBN 978-91-89971-84-4

Skribenter: Anna Gemzell & Pernilla Knutsson

Layout design: Liridona Sopjani

December 2024

© RISE Research Institutes of Sweden

Introduktion	1
1 Handbok Riktlinjer	6
2 Självskattningsvertyget	9
3 Processkarta	19
4 Slutord	42

Introduktion

Introduktion

Hur områden planeras, utformas och vilka mobilitetslösningar som erbjuds har stor påverkan på behovet av att äga och använda bil, vilket i sin tur påverkar hur stora ytor som går åt till parkering och annan infrastruktur liksom hur mycket fossila bränslen och annan energi som går åt till att flytta människor och varor. Genom sänkta parkeringstal kombinerat med tillgängliggörande av mobilitetsåtgärder kan behovet av resande med privatägd bil minska och på så sätt bidra till ökad transporteffektivitet. För att vara bärkraftiga och få effekt måste lösningarna vara stadsdelsövergripande och samarbetsmodellerna långsiktiga. De behöver också kunna tillämpas i befintliga områden.

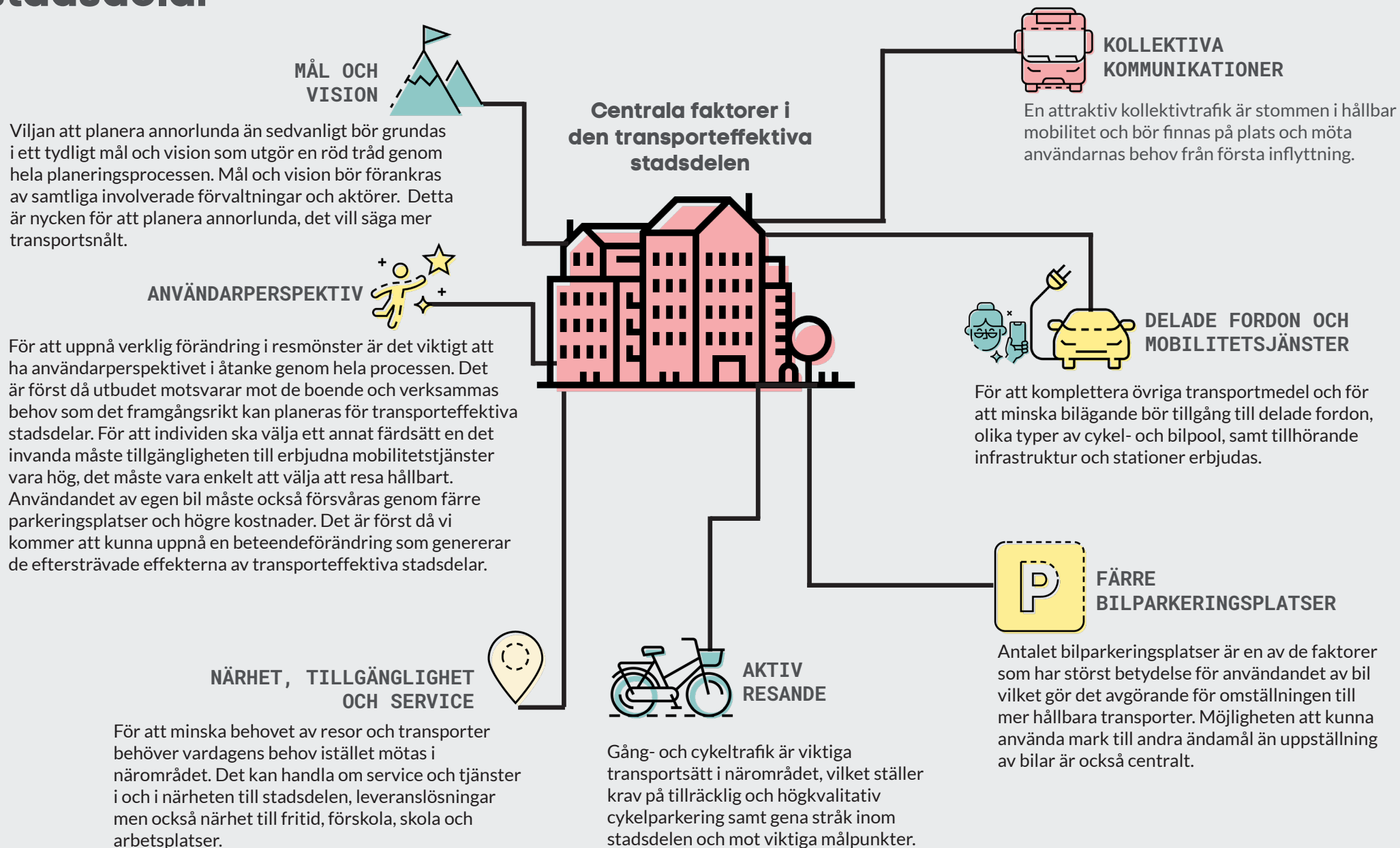
Baserat på fallstudier i fyra mellanstora svenska kommuner identifieras metoder och processer för hur kommuner tillsammans med fastighetsägare och mobilitetsleverantörer kan skapa transporteffektiva stadsdelar. Handboken baseras på kunskapsutvecklingen som gjorts tillsammans med de medverkande städerna. Genom dialog och workshops har kunskap syntetiserats och konkretiserats i en handbok som kan vara till nytta för andra kommuner som genomgår motsvarande processer.

Syftet med handboken är att stötta kommuner och fastighetsutvecklare i deras arbete med att planera transporteffektiva stadsdelar, då detta är ett område som ännu inte har stöd i arbetsprocesser och lagstiftning. Handboken upplägg är samordnat med plan- och bygglagens skeden för att stötta hur etablerade arbetssätt kan utvecklas. Målgruppen är tjänstepersoner och politiker men även fastighetsägare, fastighetsutvecklare och mobilitetstjänsteleverantörer som vill förstå vilka förutsättningar som planeringsprocessen skapar.

Projektet har finansierats av Energimyndigheten, det har resulterat i denna handbok samt en huvudrapport som beskriver projektet som helhet inklusive kommunernas respektive delprojekt.



Transporteffektiva stadsdelar



Förutsättningar för transporteffektiva stadsdelar

Transporteffektiva fastigheter, kvarter och stadsdelar kännetecknas av både tillgängliggörande av alternativ till bilresande men också av processerna för att komma dit. Det är viktigt att inte stanna vid tanken om att den privatägde bilen kan ersättas med en delad poolbil. Det krävs en bred palett av samspelade lösningar som inkluderar både olika transportsätt men också sätt att minska förutsättningar att äga bil. Denna palett inkluderar såväl mer processbaserade perspektiv som konkreta lösningar och service som etableras på platsen.

Även om kommunen har planmonopol är det viktigt att involvera alla aktörer genom hela processen vid planering av en ny stadsdel eller kvarter, inte minst att beakta de framtida boende och verksammas behov för att välja hållbara färdssätt.

Olika typer av byggaktörer har olika incitament för genomförandet av mobilitetslösningar, vilket är viktigt att beakta i beslut och avtal, liksom vilken typ av förvaltning som planeras för området.

En större hyresvärd har mer kapacitet att facilitera mobilitetstjänster jämfört med en mindre hyresvärd eller en lekmanaledd bostadsrättsförening. För att säkerställa utbudet av mobilitetstjänster behöver det finnas kommersiella leverantörer som vill etablera sig långsiktigt i området.

Mobilitetsåtgärder avser bredd av lösningar som minskar behovet av resande med privatägd bil, innefattar såväl mobilitetstjänster, som samordnad parkering, pakettleveranslösningar, mer attraktiv cykelparkering, leverans- och delningslösningar som minskar behov av inköpsresor, med mer. Kollektivtrafiken utgör själva ryggraden.

Mobilitetstjänster avser tjänstebaserade lösningar som ger tillgång till delade fordon såsom bilpool, pool för elcyklar, lastcyklar, släpvagnar, hyrbil, med mer.



Aktörer

KOMMUNEN

Kommunen har helhetsansvaret för planeringen i enlighet med plan- och bygglagen. Detta innebär också att kommunen har en samordnande roll mellan övriga aktörer.

BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Byggaktörens och fastighetsägarens roll är att säkerställa att erbjuda långsiktigt hållbara och attraktiva bostäder och lokaler, att planera och bygga enligt gällande lagstiftning. Fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Då mobilitetslösningar erbjuds som komplement till bilparkering är det också fastighetsägarens ansvar att säkerställa att dessa mobilitetslösningar etableras.

MOBILITETSTJÄNSTLEVERANTÖR, PARKERINGSBOLAG

Dessa aktörer har ingen utpekad roll i den formella planeringsprocessen men kan bidra med kunskap om utformning och placering av mobilitetstjänster för att underlätta användning. De har också möjlighet att utforma affärsmodeller, avtal med fastighetsägare och erbjudande gentemot kund för att mobilitetslösningarna ska vara ett ekonomiskt fördelaktigt alternativ jämfört med privatägd bil. I skedena fram till avtal och bygglov är rollen främst kunskapsstödjande och därefter övergår rollen mer till en dialog part för att skapa förutsättningar för att kunna utforma den bästa affären såsom affärsmodell gentemot kund, placering, tillgängliggörande av poolfordon. Mobilitetstjänster handlar exempelvis om bilpool, cykelpool (t.ex. ellådcykel), men även om lösningar som minskar transportbehovet såsom leveranslösningar (t.ex. boxar), delningslösningar (fritidsartiklar, verktyg, maskiner). Andra lösningar som kan inkluderas i mobilitetslösningar i ett mobilitetsavtal kan vara digitala lösningar, utbildnings- och kommunikationsinsatser och tillgång till kollektivtrafik.

ANDRA AKTÖRER

Det finns naturligtvis en rad andra aktörer som är berörda, såsom boende, verksamma och invånare, angränsande fastigheter, butiker i närheten med fler. Dessa aktörer är viktiga med har inget formellt ansvar eller mandat och inkluderas därför inte i handboken. Samtidigt är användarperspektivet oerhört viktigt att beakta genom hela processen då det är användarnas vanor, val och beteenden som avgör om man uppnår en effekt av planeringen för transporteffektivitet. Det är därför värdefullt att involvera framtida boende, verksamma och besökande till platsen under processens gång för att inkludera deras behov och perspektiv.



1 Handbok Riktlinjer

Syfte med handboken

Handboken för transporteffektiva stadsdelar syftar till att vara ett stöd för små och medelstora kommuner i planeringen av bebyggelseområden och kvarter, där man vill tillämpa sänkta parkeringstal. Handboken beskriver frågeställningar, undersökningar och ställningstaganden som är lämpliga att adressera i olika skeden av den gällande processen enligt plan- och bygglagen. Handboken kan också vara ett sätt för politiker att fördjupa sig i förutsättningarna för att planera för mobilitetslösningar i ny bebyggelse.

Framtagandet av handboken baseras på fyra städers gemensamma lärande och erfarenheter, den kommer därmed inte ge ett heltäckande stöd i alla aspekter och frågeställningar som är aktuella, men förhoppningsvis underlätta processerna för andra. Frågor om t.ex. design, utformning, dimensionering och placering adresseras inte i handboken då det finns många andra rapporter som ger rekommendationer och stöd i dessa frågor.

Syftet är att åskliggöra vilka aspekter som behöver betänkas inom de utredningar som redan görs och inte att lägga på ytterligare en utredning i detaljplanarbetet. Handboken är tänkt att kunna användas för så väl helt nya stadsdelar som komplettering eller omvandling av befintliga strukturer.

För att öka förutsättningarna att adressera frågor i rätt skede i processen och ha möjlighet att lösa komplexa frågor i god tid är god framförhållning centralt. Ju tidigare i processen som mobilitetsfrågorna adresseras desto bättre är möjligheterna att samordna frågorna i rätt skede.

Två delar i handboken:

Självskattningsverktyget



Självskattningsverktyget är lämpligt att ha som stöd i ett tidigt skede. Självskattningen ger svar på huruvida politiska förutsättningar och platsspecifika förutsättningar underlättar eller itmanar arbetet med att skapa hållbar mobilitet. Eller om projektet hamnar på en nivå mittemellan.

Beroende på vilken nivå projektet hamnar på i självskattningen, rekommenderas en av tre ambitionsnivåer för det fortsatta arbetet.



Processkartan

Processkartan beskriver aspekter, frågeställningar och utredningar som rekommenderas att adressera i olika skeden av planeringsprocessen. Den åskådliggör också vilka aktörer som har olika roller i respektive skede. Processkartan är indelad i tre olika nivåer: Grundläggande, Normal och Ambitiös. Dessa har sin utgångspunkt i självskattningsverktygets resultat. Processkartan kan också användas för att ge inspiration till hur etablerade processer kan utvecklas och var det finns potential för ändrade förutsättningar.

Så kan handboken användas

Handboken är lämplig att använda löpande under hela planeringsprocessen till långsiktig förvaltning. Fokus ligger dock på detaljplaneskedet. Det är därför lämpligt att använda självskattningsverktygen innan detaljplanearbetet inleds till exempel i samband med planbesked. Samla gärna relevanta kompetenser såsom planhandläggare, trafikplanerare, miljö- eller klimatstrateg och bygglovshandläggare.

Översiktsplanerare och strateger kan också ha nytta av handboken för att säkerställa att det finns tillräckligt stöd i övergripande strategier och planer. Bygglovshandläggare är lämpliga att involvera i ett tidigt skedeskede för att säkerställa att frågorna följs upp i kommande bygglov.

STÖD FÖR WORKSHOP

Handboken kan användas som en checklista men lämpar sig bäst för workshops där olika kompetenser inom kommunala förvaltningarna samlas för att diskutera frågor rörande transporteffektivitet, mobilitet, aktivt resande med mera. Handboken kan också fungera som dialogverktyg mellan kommun och byggaktör.

Både självskattningsverktyget och processkartan är tänkta att användas som diskussionsunderlag i workshops. Dessa kan med fördel genomföras återkommande under planeringsprocessens gång. Vid genomgång av processkartan, fokusera på den ambitionsnivå som självskattningsverktyget pekar på, men snegla gärna på övriga nivåer för att få inspiration. Gå igenom de aktiviteter och processer som beskrivs i processkartan, markera vad ni redan har på plats, vad som ni behöver aktualisera och fördjupa och vad som inte är relevant i er process.

För varje skede i processkartan finns diskussionsfrågor som kan vara till stöd för att bedöma rådande förutsättningar.

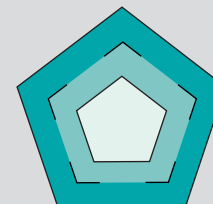
Självskattning

Förutsättningarna som stämmer för området

SKATTNING DOMINERANDE NIVÅ		



Sammanfattande bedömning i spindeldiagrammet

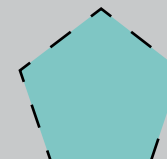


Processkarta

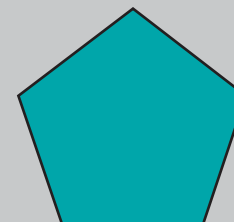
Tre olika nivåer som rekommenderas att adressera i olika skeden av planeringsprocessen



GRUNDLÄGGANDE NIVÅ



NORMAL NIVÅ



AMBITIÖS NIVÅ

2 Självskattningsverket

Självskattningsverktyget

Självskattningsverktyget syftar till att underlätta för en kommun att avgöra kapacitet och utgångspunkter för att planera för ökad transporteffektivitet i nya stadsdelar och kvarter. Verktöget underlättar en bedömning av mognadsgrad och detaljplanens komplexitet för att kunna avgöra förutsättningarna för att lyckosamt genomföra en utvecklad planering för att möjliggöra ett minskat transportbehov, minskat biläggande och tillgång till mobilitetstjänster. Syftet är att underlätta val av ambitionsnivå och djup i analyser och styrning i genomförandet baserat på de lokala förutsättningarna.

Självskattningsverktyget har två delar:

Politiska förutsättningar rör förutsättningar i kommunen som helhet, såsom möjligheterna att genomföra ett projekt som utmanar befintliga normer och principer när det kommer till mobilitetsförsörjning i stadsdelar. Ju starkare stöd för omställningen som finns desto bättre förutsättningar för genomförandet. Om det däremot saknas beslutade och förankrade mål, mandat och styrning kan allt för ambitiösa planer bli utmanande att genomföra. Denna del av verktyget är generell för alla detaljplaner.

Platsrelaterade förutsättningar rör förutsättningar i det specifika området. Detta omfattar de fysiska förutsättningarna. Platsrelaterade aspekter såsom planområdes karaktär och aktörssammansättning påverkar förutsättningarna för hållbar mobilitetsplanering. Förutsättningar för t ex kollektivtrafik och aktiv mobilitet samt närheten till målpunkter påverkar hur lätt det är att utveckla alternativ till enskilt bilresande. Denna del av verktyget avser det specifika området som ska planeras.

Om bedömningen enligt självskattningsverktygen pekar mot en hög mognad/komplexitet finns goda förutsättningar för att genomföra en mer omfattande planering för transporteffektiva stadsdelar. Om självskattningsverktyget istället pekar mot en låg mognad kan det vara värdefullt att bygga upp den organisatoriska kompetensen och säkra det politiska stödet genom att planera för transporteffektiva lösningar i en detaljplan med få involverade aktörer, mindre planområde och enklare mobilitetssatsningar, innan mer ambitiösa projekt inleds.





Så används självskattningsverktyget



Kryssa i förutsättningarna som stämmer för området som ni planerar i kolumnerna till höger. Gå hellre på magkänsla, än att fastna i de exakta definitionerna.



Summera varje tema och notera vilken nivå som förekommer mest för respektive tema av förutsättningar (välj mellan tre färger)



Markera i spindeldiagrammet den dominerande nivån för respektive tema av förutsättningar. Det är också möjligt att göra en samlad bedömning beroende på spridningen av svar inom respektive tema utifrån relevans för den specifika geografin.

Detta ger en visuell bild av förutsättningarna för genomförandet av transporteffektiv planering och en indikation på ambitionsnivå och grad av fördjupning i efterföljande processer, se processkartan.

Sammanfattande bedömning:

Summera varje tema och notera vilken nivå som förekommer i högsta grad för respektive tema.

Den slutliga sammanfattningstabellen finns på sidan 14

Självskattning: Förutsättningar i kommunen

Kryssa i förutsättningarna som stämmer (välj mellan färg)				X	X	X	FÖRKLARING
Politiskt mandat och beslutade mål							
Kommunen har politiskt beslutade mål rörande klimatomställning av transportsystemet	Mål saknas eller är inte tydligt vägledande för arbetet.	Övergripande miljö- eller klimatmål finns.	Tydliga och ambitiösa mål som genomsyrar planeringen finns t.ex. mål för andel hållbara resor.				Generell klimatpolitik lägger grunden för det politiska mandatet och sannolikhet att genomföra planering som utmanar en bilcentrerad planering.
Kommunen har en mobilitetsstrategi, SUMP eller motsvarande som uttrycker prioritering mellan transportslag	Mål saknas eller är inte tydligt vägledande för arbetet.	Mobilitetsstrategi finns, men behandlar varje trafikslag separat.	Samlat systemperspektiv baserat på samspelet mellan olika trafikslag och stadsutvecklingen. Prioritering mellan trafikslag.				Stöd i beslutade strategier och planer som kompletterar översiktsplanen. Läger grunden för det politiska mandatet och sannolikhet att genomföra planering som utmanar en bilcentrerad planering.
Politisk vilja att använda parkering som styrmedel för minskad biltrafik	Ingen vilja att använda parkering som styrmedel.	Otydligt mandat eller politik som kan vara oförutsägbär.	Tydligt politiskt mandat.				Generellt perspektiv på parkeringens roll i stadsplaneringen. Bedömning av förutsägbarhet för genomförandet genom den politiska processen. Exempel på vilja att gå från ord till handling.
Politiskt stöd för mobilitetslösningar i ny- och ombyggnation	Ingen uttalad politisk vilja om att sänka parkeringstal till förmån för mobilitetslösningar.	Tjänstemannadrivna initiativ som accepteras av rådande politisk majoritet.	Tydlig politisk förankring om att tillämpa sänkta parkeringstal och mobilitetslösningar.				Politiskt stöd för genomförande av transporteffektiva stadsdelar, såsom mobilitetsnorm eller sänkta parkeringstal.
Bedömning: Tydliga mandat ger goda möjligheter att genomföra transporteffektiv planering, vilket motiverar en fördjupad planering.							SUMMA ANTAL

Självskattning: Förutsättningar i kommunen

Kryssa i förutsättningarna som stämmer (välj mellan färg)				X	X	X	FÖRKLARING
Erfarenhet i kommunen							
Kommunalt parkeringsbolag finns	Nej.	Kommunalt p-bolag finns. Erbjuder inget parkeringsfriköp eller enbart i begränsade områden.	Kommunalt p-bolag erbjuder parkerings-friköp.				Kommunalt parkeringsbolag underlättar tillförlitligheten och långsiktigheten i en parkeringslösning annat än på egen fastighet. Parkeringsfriköp underlättar kravställningen på mobilitetslösningar och innebär att man har ett etablerat förfarande.
Kommunen har genomfört detaljplaner med sänkta parkeringstal tidigare	Nej.	Ja.	Flertal planer.				Bedömning av erfarenhet av sänkta parkeringstal.
Nutida färdmedelsfördelning i kommunen	Hög bilandel, bilberoende resvanor i kommunen.	En jämn fördelning mellan färd sätt.	Hög andel hållbara färd sätt. Etablerad cykelstad och/eller välutvecklad kollektivtrafik.				Bedömning av förutsättningar för att utveckla ökat resande med hållbara transportslag.
Bedömning: Tidigare erfarenhet och goda förutsättningar ger goda möjligheter att genomföra transporteffektiv planering, vilket motiverar en fördjupad planering.							SUMMA ANTAL

Självskattning: Förutsättningar i det specifika området

Kryssa i förutsättningarna som stämmer (välj mellan färg)

X

X

X

FÖRKLARING

Aktörer och planeringsprocessen

Storlek på detaljplan/område	Enskild byggnad.	Kvarter.	Stadsdel.				Kapacitet och mandat för genomförande, ju större plan desto fler intressenter och större komplexitet. Å andra sidan innebär en större geografi en större volym för bredd av kompletterande mobilitetstjänster och en större grupp av potentiella användare.
Planprogram eller ej	Inget planprogram.	-	Planprogram.				Möjlighet att adressera frågor och fördjupa tidigt i processen.
Kvalitetsprogram eller motsvarande	Inget kvalitetsprogram.	-	Kvalitetsprogram.				Möjlighet att beskriva intentioner och utformning vid sidan om det som regleras i detaljplanen. Möjlighet att nyttja kvalitetsprogrammet som underlag för kravställning i avtal.
Utbyggnadsplan, etappindelad eller ej	Byggs i en etapp.	Flera etapper, genomförandetid 5-10 år.	Flera etapper, genomförandetid mer än 10 år.				Överskådlighet för planeringshorisonten och å andra sidan möjlighet till lärande och att justera lösningar över tid.
Antal byggaktörer	En aktör.	Fåtal aktörer (2-4).	Flera aktörer (minst 4).				Komplexitet i samverkan kring mobilitetslösningar och samlade parkeringsanläggningar. Å andra sidan även möjlighet till skalfördelar och volym för mobilitetstjänster.
Kommunalt eller privat markägande	Privat/kommersiellt markägande.	Blandning av markägande.	Kommunalt markägande markanvisning genomförs.				Möjlighet till kravställning i markanvisningsavtal och styrning av detaljplaneringsprocessen. Är det en blandning av kommunalt och privat markägande ställer det krav på att kunna reglera och avtala på olika sätt.
Bedömning: En planeringsprocess med mer komplexa förutsättningar motiverar också en fördjupning av mobilitetsfrågorna. Hög komplexitet innebär att fler perspektiv behöver analyseras tidigt i processen, vilket motiverar en fördjupad planering.							SUMMA ANTAL

Självskattning: Förutsättningar i det specifika området

Kryssa i förutsättningarna som stämmer (välj mellan färg)				X	X	X	FÖRKLARING
Områdets karaktär							
Ny bebyggelse kontra komplettering av befintliga strukturer	Nytt område, avskild från intilliggande stadsdelar.	Kompletterande bebyggelse inom befintliga strukturer eller omvandling av markanvändning.	Ny bebyggelse i anknnytning till befintligt område.				Integration med befintlig service, såsom skolor, kollektivtrafik, handel, arbetsplatser, osv. Närhet till etablerad service underlättar hållbart resande jämfört med behov av nyetablering av brett serviceutbud.
Närhet till service, butik, skola, förskola, osv.	Begränsad tillgång/närhet till vardaglig service.	Viss service finns i närheten.	Dagligvaruhandel, förskola, skola mm finns i närheten eller planeras inom område.				Närhet (gång- eller cykelavstånd) till vardagsdestinationer minskar transportbehoven.
Typ av område	Primärt bostadsområde.	Primärt verksamhetsområde.	Blandstad, hög blandning av bostäder och verksamheter.				Möjlighet till serviceutbud med marknad veckans alla tider, såsom restauranger, bilpool, m.m. Område med olika målgrupper vars transportbehov som kompletterar varandra. Blandstad ger ett större resenärsunderlag.
Markvärde/Marktillgång	God tillgång till byggbar mark, låga markpriser.	Mellan	Stor konkurrens om mark för nybyggnation, höga markpriser.				Drivkraft från byggaktörer, parkering är dyr användning av mark. Ju högre värde på marken desto högre incitament att satsa på mobilitetsåtgärder och anlägga färre parkeringsplatser. Avser såväl i förhållande till lokala markpriser som landet i helhet. Kontentan handlar om drivkraften till att använda yta till annat än parkering.
Fördelning av lägenhetsstorlek	Övervägande stora lägenheter.	Blandat område.	Övervägande små lägenheter.				Målgrupper för små lägenheter har generellt ofta lågt bilägande medan målgrupper i större lägenheter oftare äger egen bil.
Upplåtelseform	Främst bostadsrätter eller äganderätter.	Blandade upplåtelseformer.	Främst hyresrätter.				Förutsättningar för långsiktigt förvaltande av gemensamma mobilitetstjänster, större aktör med förvaltningskapacitet eller mer dominans av bostadsrättsföreningar med lekmannastyrning. Förutsättningar att skräddarsy tjänster för målgrupp.
Målgrupp av framtida boende och verkamma	Odefinierad målgrupp eller målgrupp med högt bilåkande.	Nischad målgrupp, såsom studenter eller seniorer.	Blandad målgrupp.				Blandade målgrupper ger en bredare användarbas för varierade mobilitetstjänster, men kan även försvara för målgruppsanpassade lösningar. Målgruppsanalys underlättar dialog och utformning av tjänsteutbud
Bedömning: Goda förutsättningar ger goda möjligheter att genomföra transporteffektiv planering, vilket motiverar en fördjupad planering.							SUMMA ANTAL

Självskattning: Förutsättningar i det specifika området

Kryssa i förutsättningarna som stämmer (välj mellan färg)				X	X	X	FÖRKLARING
Förutsättningar för mobilitet							
Citynära kontra utkant av staden	Perifert läge utan nära tillgång till service.	Perifert, men nära lokalcentrum.	Centralt läge i eller nära till lokalcentrum.				Lägen i centrala staden brukar ha bättre förutsättningar för resande med bredd av olika färdsdrag och därmed minskat behov av bilägande.
Specifik närhet till kollektivtrafik	Det är långt till närmaste busshållplats, trafiken i rusningstrafik är max 3 gånger i timmen.	Mellan.	Majoriteten av boende bor inom 400 meter från hållplats, minst 10 minuters trafik i rusningstrafik.				Kollektivtrafiken är stommen i ett transportsystem med lågt beroende av bil och därför en nyckelförutsättning för minskat bilägande.
Generell tillgång till kollektivtrafik (i kommunen)	Dåligt generellt utbud av kollektivtrafik.	Kollektivtrafiken är fokuserad till ett fåtal stomlinjer resp. långpendling. Trafiken fokuserar på att lösa vardagspendling	Staden har kollektivtrafik med hög turtäthet som når en bredd av målpunkter, bostadsområden, service, arbetsplatser. Trafiken är attraktiv lösning för både pendling och fritid.				Kollektivtrafiken är stommen i ett transportsystem med lågt beroende av bil och därför en nyckelförutsättning för minskat bilägande.
Aktiv mobilitet	Dålig tillgång till GC-vägar.	Acceptabla och övervägande gena GC-vägar.	Infrastruktur i närområdet som tydligt prioriterar aktiv mobilitet, med goda och gena GC-vägar. Sammankopplat nät mot viktiga målpunkter utanför planområdet.				God tillgänglighet med gång och cykel underlättar för minskat bilanvändning.
Etablerade mobilitetstjänstleverantörer i staden	Inga eller mycket få leverantörer etablerade.	Fåtal aktörer etablerade.	Bilpooler, elsparkcykelföretag, odyl. finns etablerade.				Bedömning av etablerad tillgänglighet till mobilitetstjänster och uppskalningspotentialen.
Parkering utanför planområdet	God tillgång till parkering i området, t.ex. oreglerad gatuparkering, närhet till gratisparkering eller avsaknad av avgiftsbeläggning för gatuparkering	Befintlig parkering i närområdet är reglerad och/eller vilja att reglera närliggande markparkering. Låga avgifter som inte är beteendebestämmande.	Ny stadsdel, avskild från intilliggande stadsdelar eller god vilja att reglera och/eller avgiftsbelägga markparkering.				Styrkan i regleringen av parkeringsutbudet minskar vid risk för överflyttning av parkeringsefterfrågan. Leder till minskad användning av mobilitetslösningar.
Bedömning: Goda förutsättningar ger möjligheter att genomföra transporteffektiv planering, vilket motiverar en fördjupad planering.							SUMMA ANTAL

Sammanfattande bedömning

Summera varje tema och notera vilken nivå som förekommer flest gånger för respektive tema.

Markera i spindeldiagrammet (figur 1) den dominerande nivån för respektive tema. Det är också möjligt att göra en samlad bedömning beroende på spridningen av svar inom respektive tema utifrån relevans för den specifika geografien. Detta ger en visuell bild av förutsättningarna för genomförandet av transporteffektiv planering.

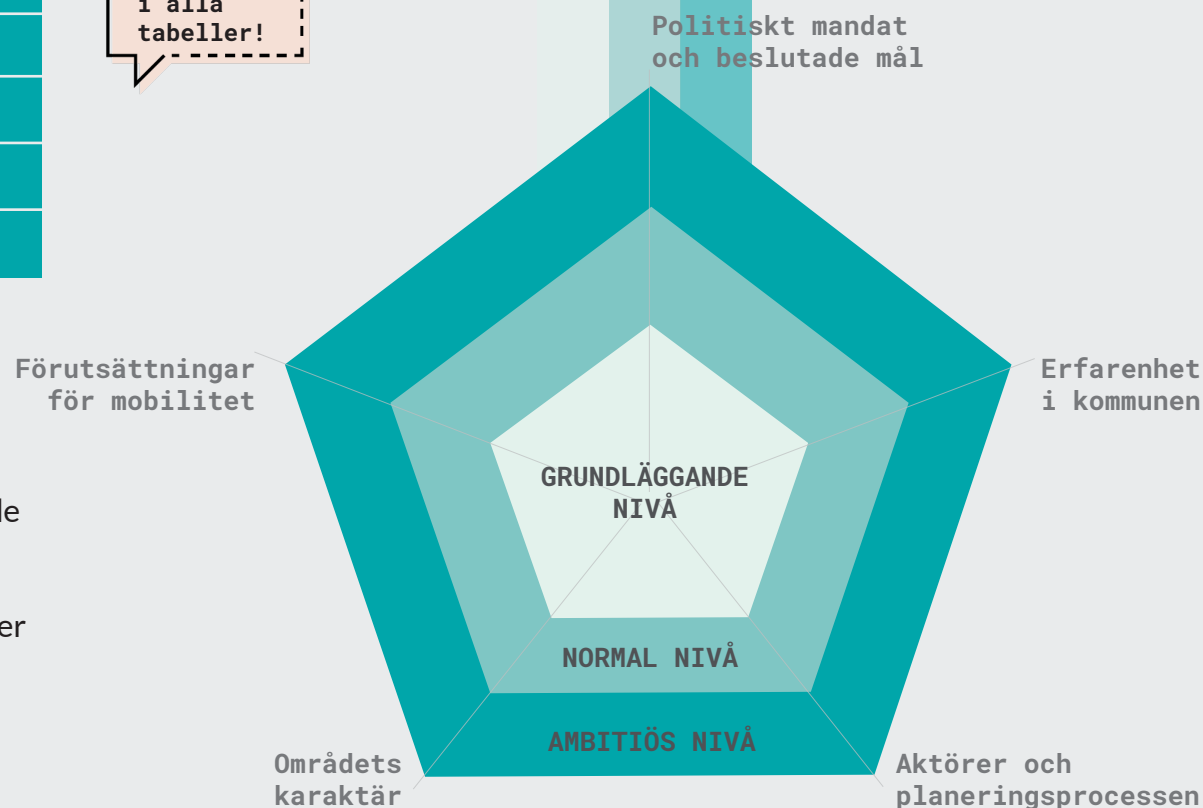
		SKATTNING DOMINERANDE NIVÅ		
Förutsättningar i kommunen	Politiskt mandat och beslutade mål			
	Erfarenhet i kommunen			
Förutsättningar i det specifika området	Aktörer och planeringsprocessen			
	Områdets karaktär			
	Förutsättningar för mobilitet			

Kolla
resultat
i alla
tabeller!

Tolkning av resultatet

Om bedömningen enligt självskattningsverktygen pekar mot goda förutsättningar finns bra förutsättningar för att planera för transporteffektiva stadsdelar vilket motiverar ett mer omfattande arbete i framtagandet av detaljplan och efterföljande skeden.

Om självskattningsverktyget i stället pekar mot lägre mognad eller utmanade förutsättningar kan det vara värdefullt att fokusera på mindre planområden och enklare mobilitetssatsningar för att bygga upp den organisatoriska kompetensen och säkra det politiska stödet innan mer ambitiösa projekt inleds. På detta sätt utvecklas erfarenheter och kunskaper genom mindre pilotsatsningar, vilket också kan ge förutsättningar för ett stärkt mandat.



Figur 1 Diagram för att analysera den planeringsprocess som du är involverad i. Rita en figur baserat på resultatet av analysen i tabellen ovan

Om markeringarna i diagrammet (figur 1) visar en figur nära mitten bör fokus i planeringsprocessen och efterföljande skeden vara att skapa en god grund och mindre komplexa lösningar och processer (se processkartans grundläggande nivå).

Om diagrammet visar en spetig figur eller många på mellannivå, finns det bra förutsättningar för att planera för transporteffektiva lösningar, där en bredd av aspekter och perspektiv inkluderas. Se vidare i processkartans normalnivå.

Om figuren till stor del är i diagrammets yttre delar tyder på att det finns erfarenhet av arbete med planering för transporteffektivitet. Här kan aspekter som fördjupar och höjer ambitionsnivån vara relevanta, såsom att utveckla ett systemperspektiv. Processkartans ambitiösa nivå är relevant, men inkludera också de analyser och frågeställningar som lyfts i den normala nivån.

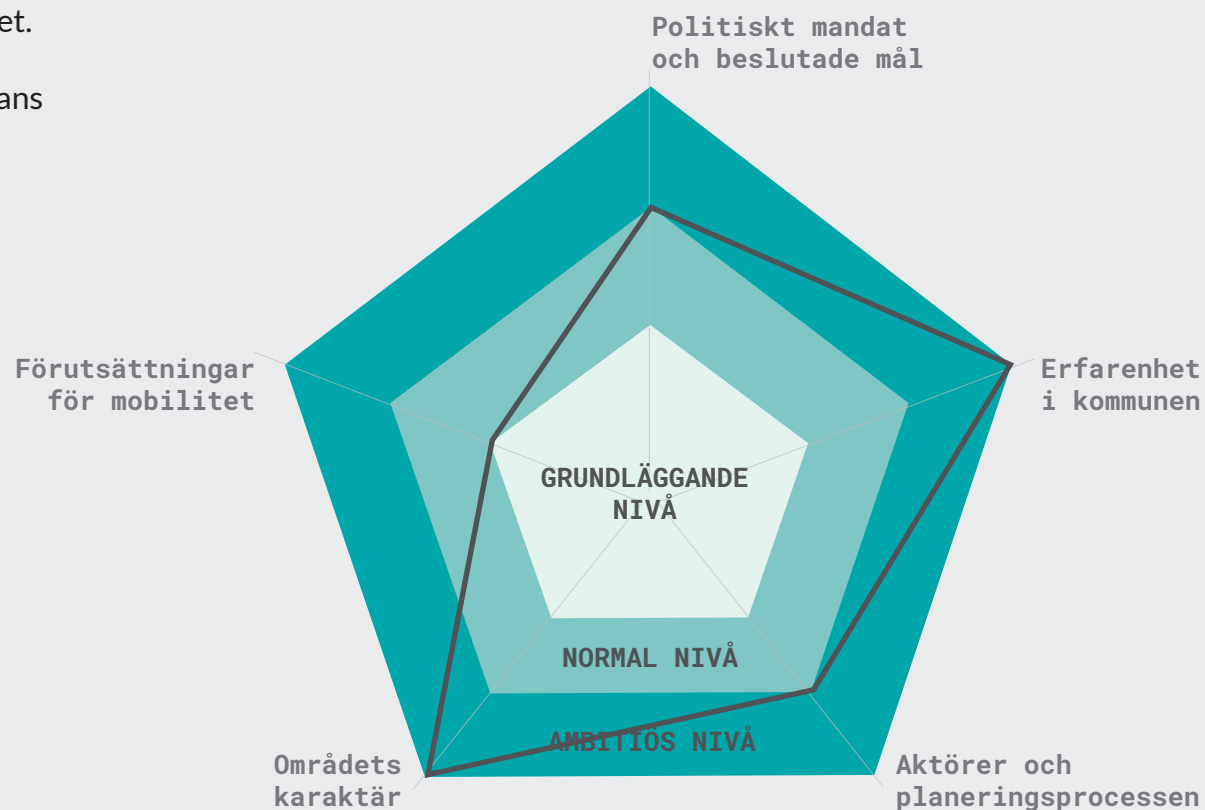
DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

Diskutera resultatet:

- Känns resultatet rimlig? Vad stämmer?
- Vad stämmer inte?

Tabell 1 Exempel på resultat av självskattning

		SKATTNING DOMINERANDE NIVÅ		
Förutsättningar i kommunen	Politiskt mandat och beslutade mål		X	
	Erfarenhet i kommunen			X
Förutsättningar i det specifika området	Aktörer och planeringsprocessen		X	
	Områdets karaktär			X
	Förutsättningar för mobilitet	X		



Figur 1 Exempel på resultat av självskattning och rekommendation för processkartan.

3 Processkarta

Processkarta: Avvägningar och beslut genom planeringsprocessen

I planeringen av ett område där man avser att tillämpa mobilitetsåtgärder och/eller sänkta parkeringstal finns en rad analyser, övervägande och beslut att beakta i olika skeden av planeringsprocessen för att stödja genomförandet. Beroende på områdets komplexitet och är det olika frågor som behöver adresseras. I denna processkarta ges exempel på analyser, aspekter och frågeställningar som bör adresseras i olika delar av planeringsprocessen fördelat på olika aktörers roller och ansvar.

Planeringsprocessen enligt PBL

Översiktsplanen, trafikstrategi/-program, klimatmål och andra övergripande strategier och mål lägger grunden för förutsättningarna och förankringen av arbetet för transporteffektiva kvarter och stadsdelar. Finns det redan politiskt beslutade inriktningar är det lättare att luta sig mot dessa då konkretiseringen och genomförandet ibland blir kontroversiellt. De övergripande målen och strategierna som formuleras såväl i översiktsplan som planprogram eller detaljplan kan erbjuda en röd tråd att samlas kring för att vidhålla en ambition och riktning genom de olika planeringsskedena. De planspecifika besluten och vägvalen som ligger till grund för dimensionering och placering görs sedan i arbetet med detaljplanen. Det är viktigt att ha invånarnas vardag i fokus så mobilitetslösningar utformas och placeras så att de hållbara färdssätten upplevs som attraktiva transportsätt som svarar mot boendes och verksammas behov.

PLANERINGSPROCESSEN

Översiktsplan och strategisk nivå

Planprogram

Detaljplan

Markanvisning, exploateringsavtal och andra sätt att avtala

Bygglov

Byggskede och slutbesked

Inflyttning, långsiktig förvaltning och uppföljning

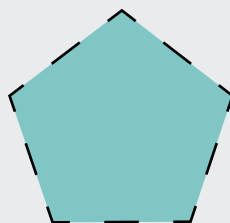
Processkartan ger stöd för olika fördjupning

I processkartan återfinns aspekter, frågeställningar och utredningar som rekommenderas att adressera i olika skeden av planeringsprocessen. Denna är indelad i tre olika nivåer: grundläggande, normal och ambitiös som hänger ihop med den mognadsgrad som självskattningsverktyget indikerat:



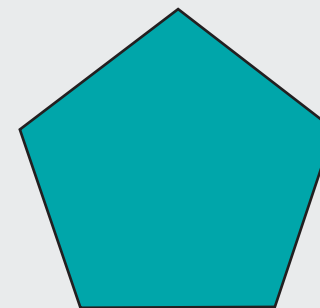
GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

innehåller inledande steg för att genomföra sänkta parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Detta kan vara en lämplig nivå som inledande arbete om kommunen saknar erfarenhet av planering för transporteffektiva kvarter. Konkret handlar det om att krydda sedvanlig planering med enkla steg för förbättrad tillgänglighet till hållbart och delat resande.



NORMALNIVÅ

inbegriper en bredd av aspekter som kan vara relevanta att beakta och analysera för ett lyckat genomförande av ett transporteffektivt kvarter eller stadsdel. Det handlar om en sedvanlig planprocess tillämpa sänkta parkeringstal och satsningar på mobilitetslösningar.



AMBITIÖS NIVÅ

fördjupade steg för en komplicerad planprocess, t.ex. betydande sänkning av parkeringstalen, utökat planförfarandet, svåra förhållanden eller stort planområde med många aktörer involverade. Konkret kan det handla om mycket omfattande mobilitetsåtgärder där hela boendet anpassas till hållbara färdssätt. Här finns även exempel på aktiviteter som ger stöd för utvecklande av ett systematiskt och strukturerat arbetssätt.

Vid genomgång av processkartan, fokusera på den ambitionsnivå som självskattningsverktyget pekar på, men snegla gärna på övriga nivåer för att få inspiration. Gå igenom de aktiviteter och processer som beskrivs i processkartan, markera i kartan

- vad ni redan har på plats
- vad som ni behöver aktualisera och fördjupa och
- vad som inte är relevant i er process

För varje skede i processkartan finns diskussionsfrågor som kan vara till stöd för att i varje skede bedöma rådande förutsättningar.

Översiktsplan och strategisk nivå

Översiktsplanen, trafikstrategi/program (SUMP), klimatmål och andra övergripande strategier och mål lägger grunden för arbetet med transporteffektiva kvarter och stadsdelar. Om det finns politiskt beslutade mål är det lättare att luta sig mot dessa vid framtagandet av detaljplanen och en röd tråd vid genomförandet, som olika aktörer och förvaltningar kan samlas kring.

En trafikstrategi eller fördjupad översiktsplan som inkluderar en analys av befintlig tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster (även kommersiella) är en bra grund för efterföljande planarbete. Det är viktigt att dessa analyser hålls levande och ligger till grund för att nå kommunens mål.

Ett parkeringsprogram eller motsvarande ger vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark för att skapa en transparent och förutsägbar planering och dimensionering av parkeringsplatser i samband med nybyggnation. Ofta används parkeringstal för att säkerställa att det i skälig utsträckning finns lämplig plats för parkering på fastigheten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
Förankring med politik och beslutsvilja att genomföra mobilitetsåtgärder och sänkta p-tal i planering.	Mål och vision ☐ Inkludering av generella miljö- och klimatmål som ligger till grund för genomförande tillsammans med en övergripande trafikstrategi med mål om färdmedelsfördelning. Trafikstrategin bör ha ett perspektiv som ser alla trafikslag som en samspelande helhet. Användare ☐ Grundläggande analys av vilka förutsättningar har invånarna att resa på det sätt som målen avser. Hur möts deras vardagsbehov av service och transporter? Kartläggning av vägnät, cykelvägnät, kollektivtrafik, parkeringsplatser och rumsliga resurser. Kollektivtrafik ☐ Analys av kollektivtrafiktillgänglighet, nuläge och förutsättningar för att nå mål. Närhet, tillgänglighet och service ☐ Samlat analys av hur närhet, tillgänglighet och närhet till offentlig och kommersiell service med fokus på minskat transportbehovet Mobilitetstjänster ☐ Analys av tillgänglighet till mobiltjänster och omvärldsbevakning kring nya lösningar. Aktivt resande ☐ Planering för gena och sammanhängande stråk för gång och cykel. Bilparkering ☐ Parkeringsprogram, parkeringsnorm eller mobilitetsnorm som definierar hur parkeringsbehovet hanteras och förutsättningar för sänkta parkeringstal. Grund-P-talet bör vara tillräckligt högt för att motivera till mobilitetsåtgärder och sänkning av antal p-platser. ☐ Etablerat system för parkeringsköp Organisation och processer ☐ Ställningstagande av beslutsgång och avtalshantering, ska sänkta parkeringstal hanteras i separata avtal eller genomsedvanliga processer, såsom bygglov, exploateringsavtal eller markanvisningsavtal.	Mål och vision ☐ Tydligt och genomgående systemtänk där transport- och resandebehovet ses som en naturlig förutsättning av lokalisering av verksamheter, bostäder och service. Användare ☐ Fördjupad analys av analys av vilka förutsättningar har invånarna att resa på det sätt som målen avser. ☐ Aktiv dialog om invånarnas vardagsbehov av service och transporter Kollektivtrafik ☐ Planering för möjliggörande av expansion av kollektivtrafikandelen och möjliggörande av innovativa och kapacitetsstärkande lösningar Närhet och tillgänglighet, service ☐ Samlad plan för hur närhet, tillgänglighet och närhet till offentlig och kommersiell service kan minska transportbehovet Mobilitetstjänster ☐ Ett generellt, stadsövergripande ställningstagande om roller och ansvar för publika samt fastighetsnära mobilitetstjänster på en strategisk nivå. ☐ Definition av kommunalt parkeringsbolags roll och uppdrag rörande mobilitetstjänster. Aktivt resande ☐ Planering för möjliggörande av ökande gång- och cykeltrafik och möjliggörande av innovativa och kapacitetsstärkande lösningar med ett stort fokus på tillgänglighet till nät av noder. Bilparkering ☐ Etablerat system för parkeringsköp. ☐ Ägarstyrning av kommunalt parkeringsbolag med målsättningar och roll kring hållbart resande och mobilitetstjänster ☐ Strategiskt ställningstagande om hur kommunen förhåller sig till kommersiella parkeringsbolag. ☐ Generell åtgärds katalog för mobilitetslösningar och aspekter som ligger till grund för beräkning av reduktion av p-tal/m-tal Organisation och processer ☐ Tydliggjort organisation och process för tillämning av mobilitetsnorm samt tydliggjorda avtalstider och former för uppföljning av mobilitetsavtal och eventuell sanktionsmöjlighet. ☐ Framtagande av publika stödverktyg riktat till exploatörer och tjänstepersoner, t.ex. GIS-baserade verktyg och andra stödverktyg som underlättar transparens och överskådlighet i processen från planansökan till slutbesked

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Översiktsplan och strategisk nivå

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
	☐ Målsättningar rörande bolagens klimatarbete	☐ Aktiv och drivande för att underlätta hållbart resande och minskad klimatpåverkan ☐ Aktivt innovationsarbete ☐ Mobilitetslösningar erbjuds i alla nya fastigheter

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

Översiktsplan och strategisk nivå

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
	☐ Etablerade mobilitetstjänster i staden, såsom bilpool, el-sparkcykelpool ☐ Etablerad dialog med kommunen om tjänsternas funktion i staden och bidrag till mål om hållbara färd sätt	☐ Gemensam samlingstjänst för mobilitet. Gärna kommunövergripande ☐ Inkludering av försäljning av kollektivtrafikens biljetter i digitala plattformar ☐ Dialog med byggaktörer och kommun om medverkan till hållbarhetsmål och klimatomställning

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Vilka strategiska dokument finns i kommunen?
- På vilket sätt beskriver de kommunens intentioner för transporteffektivitet?
- Vilket politiskt stöd finns? Vilken förankring kommer att krävas med den politiska nivån?
- Finns det etablerade samverkansformer mellan förvaltningar och kompetenser, eller behöver nya forum etableras?
- Kan befintliga forum och former för dialog med fastighetsägare- och byggaktörer samt mobilitetstjänsteleverantörer utvecklas?

Planprogram

I planprogrammet formuleras mål och vision för utvecklingen av ett större område. Mål och vision är liksom målgruppsperspektiv centrala för att gå i mål med en planering som syftar till att möjliggöra något annorlunda än det etablerade. Detta blir också en röd tråd att samlas kring genom processens efterföljande skeden. Kommunen har ett ansvar att samordna aktörerna, skapa en gemensam målbild, involvera rätt kompetens från början för att skapa rätt förutsättningar för att genomföra visionen

Planprogrammet lägger grunden för en genomtänkt planering där tillgänglighet och närhet till service analyseras och beskrivs i syfte om en god planering för tillgängliggörande av målpunkter och stråk som förbinder stadsdelen med omgivningen och främjande av hållbara resor i vardagen. I detta skede är fokus på hur infrastrukturen, mobilitetslösningar och transportmöjligheternas ska svara mot behov av resande och service, snarare än utformning. En övergripande mobilitetsstrategi kan tas fram och kopplas till planprogrammet som beskriver hur hållbar mobilitet kan genomföras för att nå vision och mål för området. Ansvarsfrågan är viktig att adressera tidigt i processen, snarare än själva tjänsterna som sådan, vilken roll ska kommunen, fastighetsägare respektive marknadens leverantörer ha.

Det är viktigt att anlägga ett användarperspektiv tidigt i processen så att de lösningar som man planerar för löser transport- och tillgänglighetsbehovet för de som kommer att vistas i området. Detta kan handla om att tidigt lyfta frågan om vilka mobilitetslösningar som är relevanta och se bortom parkeringsplatser och bilpool.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
Framtagande av trafikutredning som inkluderar: Kollektivtrafik ☐ Tillgång kollektivtrafik Närhet och tillgänglighet, service ☐ Analys av närhet till service, handel, förskolor, skolor och arbetsplatser Aktivt resande ☐ Analys av anslutande cykelvägar inom och utanför planområdet, är de gena och attraktiva. Bilparkering ☐ Utredning av parkeringsbehov, definiera inriktning för tillämpning av parkeringstal. Analys av parkeringsutbud i intilliggande område, kartlägga risk för överflyttning	Ta fram en samlad trafik-, parkerings- och mobilitetstutredning/strategi som fördjupas successivt under planprocessen. Den bör inkludera: Mål och vision ☐ Mål för området, t.ex. genomsnittligt bilägnande, resvanor jämfört med staden i övrigt, färdmedelsfördelning, tillgänglighet. Sätta en ambitionsnivå att planera för. Användare ☐ Ta fram en målgruppsanalys som beskriver vilka är det som kommer att bo och verka i området. Vad behöver de som flyttar in och är verksamma i området för att mål och vision rörande resande ska uppnås, hur ser vardagslivet ut? Kollektivtrafik ☐ Analys av kollektivtrafiktillgänglighet, nuläge och förutsättningar för att nå mål. ☐ Placering av kollektivtrafikens hållplatser för attraktivt resande. Behov av förstärkt trafikering eller förändring av trafikutbud. Närhet, tillgänglighet och service ☐ till skola, fritidsaktiviteter och service med fokus på förståelsen av transportbehov och minskat resande. Exempelvis tillgång till livsmedelsbutik och paketombud och behov av kompletterande leveranslösningar. Mobilitetstjänster ☐ Inledande analys av vilken typ av tjänster behövs för att minska bilbehovet i enlighet med uppsatt mål. ☐ Nulägesanalys av vilken typ och bredd av mobilitetstjänster som finns etablerade i staden, och vad det innebär för etableringen av mobilitetsåtgärder i detaljplanens genomförande. Aktivt resande ☐ Säkerställa en disposition av området prioriterar och främjar aktivt resande med gena och trygga gång- och cykelvägar. Bilparkering ☐ Analys av parkeringsbehov, Nulägesanalys genom t.ex. statistik över bilägnande. ☐ Analys av samlade anläggningar, garage/p-hus, placering och lokalisering i relation till övergripande mål. ☐ Analys av huvudmannaskap för parkering och möjlighet till parkeringsfriköp. ☐ Inledande analys av förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser, mellan exempelvis olika målgrupper, fastigheter och planområden.	Inriktning på fördjupade analyser och generella strategier liksom att gå från piloter och enskilda planer till ett systematiskt arbetssätt. Mål och vision ☐ Formulera mål och vision som är tydligt uppföljningsbart, till exempel genom fortlöpande resvaneundersökningar. Användare ☐ Mall/stöddokument för målgruppsanalys ur perspektivet transporteffektivitet. Kollektivtrafik ☐ Analys av kollektivtrafikens tillgänglighet till målpunkter utanför planområdet och hur de svarar mot vardagens och fritidens transportbehov Närhet och tillgänglighet, service ☐ Mobilitets- och parkeringsstrategi med målbild för området, som inkluderar hänsyn till ärendekedjor och villkor för vardagslivet och sällanresande. Mobilitetstjänster ☐ Analys om det är möjligt att samordna mobilitetstjänster med anknytande områden. ☐ Tillgängliggörande för andra än boende och verksamma i specifikt område ☐ Komplettera med mobilitetstjänster som svarar mot resandebehov bortom vardagen, såsom t.ex. skollov och semester. Aktivt resande ☐ Analys av tillgänglighet med gång och cykel till målpunkter utanför planområdet. Bilparkering ☐ Analys av parkering i kvarter eller samlade anläggningar på avstånd samt möjligheter till samnyttjande av parkeringsytor mellan detaljplaner och fastighetsägare. ☐ Utvecklad affärs- och organisationsmodell för samlade p-hus eller mobilitetshus som inkluderar diskussion om kommersiella parkeringsaktörers drivkrafter för att minska antal p-platser och effektivisera samnyttjandet av dessa.

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Planprogram

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
☐ Affärsutveckling – möjligheten att se planering för transporteffektivitet som en möjlighet för bättre byggekonomi då ytor för parkering kan ersättas mer ytor som ger mer intäkt.	☐ Dialog med kommunen om att se planering för transporteffektivitet som en möjlighet för attraktiva bostäder och lokaler för kommande boende och verksamma i syfte om att skapa en gemensam visionsbild. ☐ Samverka med kommunen i definition av målgrupp för området, som ligger till grund för förståelse för transportbehov och utformning av användarfokuserade mobilitetslösningar.	☐ Analys om det är möjligt att samordna mobilitetstjänster med anknytande områden

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

Planprogram

Ingen specifik roll i detta skede.	Ingen specifik roll i detta skede.	Ingen specifik roll i detta skede .
------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Vad menar vi med mobilitet?
- Vilka resor i området görs troligen med privatägd bil?
- Vilka brister finns i dagens transportsystem som behöver lösas?
- Hur kan mobilitetslösningar lösa transportbehovet i vardagen och på fritiden för de som kommer att bo, vistas och vara verksamma i området?
- Vilka lösningar kommer att underlätta de lokala behoven?

Detaljplan

Detaljplanen reglerar markanvändning och till viss del utformning av bebyggelsen. Genom plankarta och planbeskrivning regleras och beskrivs ytanspråk för specifika ändamål, såsom bil- och cykelparkering, utformning av gatusektioner, lokaliseringar av gång- och cykelvägar, placering av hållplatser samt ansvar för allmän platsmark. Vid större detalplaner genomförs ofta en trafikutredning för att belysa trafiksituationen och för att uppskatta mängden trafik som genereras från området.

Ett kvalitetsprogram beskriver principer för utformning och innehåll för ett planområde i syfte att nå dess vision och mål framförallt rörande hållbarhet och kvalitet. Kvalitetsprogrammet är vägledande för efterföljande detaljplaner, markanvisning och projektering. Det kan handla om funktion och gestaltning av gaturummet, målpunkter och allmänna platser, utformning av kollektivtrafiken och relation till grönstrukturen. Kvalitetsprogrammet kan vara vägledande för flera detaljplaner inom samma stadsdel.

Samverkansdrivna planer inkluderande fler aktörers drivkrafter och ibland motsättningar. Dialogen mellan mobilitetstjänsteleverantörer, kommun och fastighetsägare i ett tidigt skede är viktigt. Leverantörerna har goda kunskaper och lärdomar om hur mobilitetstjänster bör utformas för att vara attraktiva, vilket kan ha betydelse för placering och ytbehov.

Tillgängligheten till bilparkering har stor betydelse för framtida bilägande. På motsvarande sätt är närheten, smidigheten och säkerhet för cykelparkering avgörande för om cykling ska ses som ett attraktivt färdmedel i vardagen. Samnyttjande av parkeringsplatser är också centralt då det är en nyckel för hela parkeringsekonomin och ytanspråket.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ
NORMAL NIVÅ
AMBITIÖS NIVÅ
Kollektivtrafik

- ☐ Säkra god tillgänglighet för kollektivtrafik i strukturplan.

Närhet och tillgänglighet, service

- ☐ Planera för skola, förskola och handel.

Mobilitetstjänster

- ☐ Definiera palett av mobilitetsåtgärder och placering/yta för detta

Aktivt resande

- ☐ Definiering av gatusektion tillräcklig bredd för gång- och cykelbana.

Bilparkering

- ☐ Definiera förutsättningar för beräkning av parkeringstal och förutsättningar för sänkt parkeringstal, eller hänvisning till dokument som beskriver detta (beslut i bygglovet).
- ☐ Tydliggöra ansvar och beakta möjliga lösningar om parkeringsbehovet överskrider då utbyggt

Mål och vision

- ☐ Levandegöra och hålla kontinuitet i vision, säkra att alla aktörer vårdar den, såväl inom olika involverade kommunala verksamheter som privata aktörer.
- ☐ Framtagande av kvalitetsprogram som beskriver nedanstående aspekter, vilket kan ligga till grund för efterkommande avtalstecknande.

Användare

- ☐ Tydlig information i samråd om målsättningar rörande resande och transporter
- ☐ Samråd som beskriver målsättningarna kring hållbart resande, förberedande arbete för beteendepåverkan.

Kollektivtrafik

- ☐ Kollektivtrafikens framkomlighet ges en tydlig prioritering i gaturummet.

Närhet, tillgänglighet och service

- ☐ Beakta relaterade utrymmesanspråk som påverkar resebehov, såsom leveranslösningar, avfallshantering, friytor, m.m.
- ☐ Planering för lösningar för att underlätta minskat transportbehov i vardagen med närhet till förskola, skola, avfallshantering, handel, leveranslösningar med mer.

Mobilitetstjänster

- ☐ Fördjupad analys av vilken typ av tjänster behövs för att minska bilbehovet i enlighet med uppsatt mål. Definiering av lokalisering och utrymmesbehov för detta.
- ☐ Ange i plankartan anläggningar för t.ex. p-hus, uppställningsytor för t.ex. mikromobilitet eller bilpool på allmän platsmark. Bilpoolen användning är beroende av synlighet.
- ☐ Uppdaterad nulägesanalys av vilken typ och bredd av mobilitetstjänster som finns etablerade i staden, och behov av komplettering av dessa.
- ☐ Etablera dialog med tjänsteleverantörer.

Aktivt resande

- ☐ Säkerställa utformning av gatu- och stadsrum som prioriterar och främjar aktivt resande, hög prioritering av gång och cykelstråk i strukturplan, gärna nedprioritering av bilens framkomlighet.

Bilparkering

- ☐ Bedömning av ytbehov för parkering baserat på antal p-platser beaktat minskat bilinnehav, samnyttjande av p-platser och tillgång till kompletterande tjänster.
- ☐ Definiera modell för samnyttjande av parkeringsplatser, mellan exempelvis olika målgrupper, fastigheter och planområden.
- ☐ Fördjupad analys av förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser, mellan exempelvis olika målgrupper, fastigheter och planområden. Fokus på att etablera affärsmodeller för detta.

Mål och vision

- ☐ Aktivt arbete för att gemensamt med byggaktörer utveckla mål och vision för konkret genomförande och möjliggörande av samverkanslösningar.

Användare

- ☐ Aktivt samråd och involvering. Förstå behov resanderelationer och målpunkter.

Kollektivtrafik

- ☐ Tidig analys om behov av förstärkning av kollektivtrafiken, satsning på utvecklade lösningar, m.m.

Närhet och tillgänglighet, service

- ☐ Plan för framkomlighet under byggtiden.

Mobilitetstjänster

- ☐ Samlat mobilitetshus/-hubb med lokalisering och utformning med tydligt användarperspektiv.
- ☐ Placering för samnyttjande mellan kvarter och utformning för att tillgängliggöra mobilitetstjänster för öppet användande.
- ☐ Möjlighet att utnyttja upphandling-förfarande (RFI, Request for information) för att skapa dialog med mobilitetstjänsteleverantörer om förutsättningar.
- ☐ En övergripande kommunal mobilitetssamordnare som har generell kunskap om tjänsteutbudet i staden och dialog med leverantörer.
- ☐ Incitament i exempelvis parkerings-/mobilitetsnorm för utformning av fordonspooler (öppna/stängda, samordning mellan fastigheter, m.m.)

Aktivt resande

- ☐ Tydlig prioritering av närhet, framkomlighet och attraktivitet för cykling och gång jämfört biltrafik, såsom gatunät och parkering.

Bilparkering

- ☐ Placera bilparkering för att säkra den relativa närheten och attraktiviteten för hållbara färdssätt och delade fordon. Undantag för handikapparkering.
- ☐ Planering av parkeringsanspråk baserat på samnyttjande av parkeringsplatser.
- ☐ Planera för samlade parkeringsanläggningar som nyttjas av olika fastigheter gemensamt
- ☐ Bedöm om det är möjligt att anordna parkering i närliggande områden, t.ex. med låg nyttjande grad
- ☐ Överväg maxnorm för parkeringstalen, alltså begränsning av maximala antalet parkeringar
- ☐ Trygghetsanalys för parkeringsanläggningar
- ☐ Mer detaljerade utformningskrav, t.ex. takhöjder för att möjliggöra framtida omvandling.
- ☐ Utpekade av parkering för bilpools-fordon för att tillgängliggöra på offentlig plats (t.ex. kvartersmark på gata eller T-område).

Organisation och processer

- ☐ Framtagande av mallar och stöddokument för såväl handläggning som stöd för byggaktör.

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Detaljplan

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ	NORMAL NIVÅ	AMBITIÖS NIVÅ
Framtagande av parkeringsutredning eller mobilitetsutredning Mobilitetstjänster ☐ Framtagande av paket av mobilitetslösningar som uppmuntrar framtida boende och verksamma till hållbart resande till grund för sänkt parkeringstal. ☐ Bedömning av utrymmeskrav och placering av mobilitetstjänster. Aktivt resande ☐ Dialog mellan byggaktör och kommun om utformning av cykelparkering Bilparkering ☐ Bedömning av utrymmeskrav och placering av parkering. ☐ Dialog mellan byggaktör och kommun om utformning av bilparkering och fordonsladdning	Förbereda för avtal för genomförande av motprestationer för sänkt parkeringstal och säkra genomförande av krav för sänkt parkeringstal Närhet, tillgänglighet och service ☐ Dialog med aktörer som vill etablera sig i det kommande området för att erbjuda service och handel. Mobilitetstjänster ☐ Första beskrivning av paket av service- och mobilitetslösningar som uppmuntrar framtida boende och verksamma till hållbart resande (underlag för bedömning av ytanspråk och parkeringsbehov). ☐ Bedömning av utrymmeskrav och placering av mobilitetstjänster, säkerställa tillgänglighet, god attraktivitet, utformning och gestaltning. ☐ Dialog med potentiella mobilitetstjänstleverantörer om utformning, dimensionering, ytbehov och placering av mobilitetstjänster, samt möjligheter för justering av omfattning i framtiden. Aktivt resande ☐ Bedöm utrymmesbehov och placering av cykelparkeringar för att stödja val av cykling i vardagen, såsom nära entréer, genomtänkt utformning, m.m. Bilparkering ☐ Bedömning av utrymmeskrav och placering av parkering, beaktande den relativa attraktivitet mellan hållbara färdvägar och delade fordon jämfört bilparkering. ☐ Dialog med tjänstleverantörer.	Närhet och tillgänglighet, service ☐ Dialog mellan byggaktör och kommun om samordningen mellan olika servicefunktioner som påverkar transportbehovet, såsom leveransboxar, avfallshantering, med mer. ☐ Affärsmodell för samordning av mobilitetstjänster mellan olika fastighetsägare Mobilitetstjänster ☐ Placera och utforma mobilitetslösningar som tillgängliggörs för intilliggande kvarter och stadsdelar, öka förutsättningarna för en god nyttjandegrad. Aktivt resande Planera för högklassiga faciliteter för cykling, attraktiv och synlig placering, tillgång till servicestation, uppvärmt, m.m. Bilparkering ☐ Planering av parkeringsanspråk baserat på samnyttjande av parkeringsplatser. ☐ Affärsmodell för samordning av mobilitetstjänster och parkering mellan olika fastighetsägare. ☐ Dialog mellan byggaktör och kommun om transportrelaterade lösningar, såsom lokal energiproduktion, effektbalansering och Viehecle to grid-lösningar. ☐ Planering av parkeringsanläggning som möjliggör omvandling av denna ifall parkeringsbehovet minskar i framtiden.

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

Processkarta: Detaljplan

	☐ Dialog med byggaktör och kommun om utformning, dimensionering, ytkrav viktigt att beakta för bedömning av ytanspråk för mobilitetstjänster	☐ Erbjudande av lösningar som tillgängliggörs till närliggande områden och stadsdelar.
--	---	---

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Vilken typ av dokument är lämpligt att styra och/eller vägleda helheten av lösningar för transporteffektivitet, till exempel planbeskrivning, kvalitetsprogram, hållbarhetsprogram eller dylikt?
- Vad behöver lösas i detta skede för att lägga grund för efterkommande skeden?

- På vilket sätt behöver detaljplanen lägga grund för bygglovhanteringen, för att säkra genomförande av lösningar bortom sedvanlig planering?
- Har vi samlat rätt kompetenser eller bör fler involveras?

- Vilka aktörer behöver vi ha en god dialog med för att åstadkomma goda resultat och smidig process?
- Vilka etablerade sätt att teckna avtal med fastighetsägare och byggaktörer har ni redan idag som kan utvecklas för att reglera?

Markanvisning, exploateringsavtal och andra sätt att avtala

Kommuner har olika tradition och rutin kring tecknande av avtal med byggaktörer och hur överenskommelser regleras som inte regleras i planbestämmelser eller i bygglovet. Det skiljer exempelvis i vilken grad hållbarhetskrav ställs i samband med markanvisning, då detta kan anses vara särkrav. Detta gör att kommunen ibland väljer andra avtals- och samverkansöverenskommelser.

Det kan vara lämpligt att redovisa intentioner och specifika krav på de lösningar och tjänster som utgör grunden för förutsättningarna för att sänka parkeringstalen i ett dokument som avtalet relaterar till. Detta kan vara exempelvis ett hållbarhets- eller kvalitetsprogram.

Det skiljer exempelvis i vilken grad hållbarhetskrav ställs i samband med markanvisning, då detta kan anses vara särkrav. Kommunen får alltså inte ställa egna krav på ett byggnadsverks tekniska egenskaper utöver vad som föreskrivs i PBL. Krav på sänkta p-tal och mobilitetsåtgärder är inget särkrav i sig så länge det inte rör byggnadens tekniska egenskaper.

Kommunens ansvar är att kravställning i avtalet reglerar genomförandet av mobilitetslösningar så att detta motsvarar kraven för sänkta parkeringstal. Byggaktören ansvarar för att säkerställa genomförbarhetens i det som avtalas. Detta kan handla om att ha kunskap om mobilitetstjänstleverantörers förutsättningar till att leverera avsedda tjänster. Åtagandena behöver tydlig beskrivas i valt sätt att avtala och reglera. Detta kan innefatta:

Kollektivtrafik

- ☐ Avtal om anläggande och finansiering av kollektivtrafikanläggningar, såsom busshållplats.
- ☐ Förankring av kommunala insatser som ingår i avtal, såsom tillgång till kollektivtrafik.

Närhet, tillgänglighet och service och mobilitetstjänster

- ☐ Säkerställa tillgång och etablering av utpekade mobilitets- och servicelösningar.

Aktivt resande

- ☐ Avtal om anläggande och eventuell medfinansiering av infrastruktur, såsom gång- och cykelvägar, busshållplatser och andra anläggningar.
- ☐ Säkerställa utformning och placering av cykelparkeringar.

Mobilitetstjänster

- ☐ Avtalstecknande mellan byggaktör och leverantörer för heltäckande paket av service- och mobilitetslösningar som uppmuntrar framtida boende och verksamma till hållbart resande.
- ☐ Avtalstecknande mellan kommunalt parkeringsbolag och fastighetsägare om parkeringsköp och genomförande av mobilitetsåtgärder.

Bilparkering

- ☐ Avtala om parkeringsfriköp.
- ☐ Finansierings- och organisationsform gemensamma parkeringsanläggning mellan flera fastighetsägare.
- ☐ Avtala om parkeringslösning utanför egen fastighet.
- ☐ I en kommun som har beprövad erfarenhet av planering för transporteffektivitet är det lämpliga att ta fram generella mallar och stöddokument för såväl handläggning som stöd för byggaktörer.

Markanvisningsavtal

Då kommunen äger mark som ska bebyggas finns det möjlighet att ställa krav på hållbar mobilitet genom t.ex. markanvisningstävlingar, markanvisningsavtal och köpeavtal. En markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en byggaktör. Överenskommelsen ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om att den ska överlåta eller upplåta ett kommunägt markområde för bebyggande. Genom markanvisningsavtal kan kommunerna ställa villkor som styr inriktningen på bostadsbyggandet, exempelvis när det gäller bostädernas upplåtelseform och storlek. Det finns dock skillnader mellan kommuner om i vilket skede markanvisning sker. Detta innebär att det finns olika förutsättningar att använda markanvisningsavtalet som grund för att säkra de intentioner och lösningar som identifieras i detaljplaneprocessen.

Exploateringsavtal

Om kommunen inte är markägare upprättas istället ett exploateringsavtal. Exploateringsavtalet reglerar främst finansiering av infrastruktur och andra delade funktioner, men kan utgöra en möjlighet att förhandla om mobilitetslösningar och möjligheter till sänkt parkeringstal i samband med detaljplanen och beslut i samband med bygglov. Dessa olika typer av avtal kan innehålla både krav på åtgärder och möjligheter till frivilliga åtaganden.

Civilrättsliga avtal och parkeringsfriköp

Istället för att knyta mobilitetslösningar och sänkta parkeringstal till markanvisningen och dess avtalsinstrument, väljer vissa kommuner istället att teckna civilrättsliga avtal kopplat till parkeringsköp, t.ex. via ett kommunalt parkeringsbolag. Några tillämpar även detta förfarande enbart för mobilitetslösningar utan att koppla det till ett parkeringsköp. Det finns även exempel på kommuner som väljer att använda sig av mer frivilla överenskommelser och avsiktsförklaringar.

Oavsett avtalsform är det viktigt att skapa tydliga och uppföljningsbara överenskommelser om ett helhetligt paket av åtgärder som utvecklar transportlösningarna vid sidan om sedvanlig parkering. Här är rollfördelning, långsiktig förvaltning och finansiering viktiga aspekter. Avtalen bör utformas så att val av hållbara färdmedel premieras. En palett av lösningar som kompletterar varandra och möter olika transportbehov är därför värdefullt, med en kombination av fysiska lösningar, mobilitetstjänster samt information och kommunikation.

Fastighetsbildning

Även fastighetsbildningen skapar förutsättningar för samverkanslösningar, såsom samordnade bilparkeringar mellan olika fastighetsägare eller gemensamma hubbar för mobilitets- och servicelösningar. Här kan servitut och 3D-fastighetsbildning erbjuda lösningar som reglerar. Även bildande av gemensamhetsanläggning och samfällighet kan vara en lösning för detta men är beroende av vad som är att definiera som den anläggning som samverkan sker kring.

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Vilken tradition finns i er kommun rörande tecknande av olika typer av avtal?
- Vilka aktörer är lämpliga avtalsparter?
- Vilken typ av avtal kommer att underlätta uppföljning och genomförande?
- Hur hänger avtalstecknandet ihop med bygglovsprocessen?
- Har bygglovshandläggarna kunskap och uppdrag för att beakta detta i samband med handläggning och beslut?

Bygglov

Det är i bygglovskedet som utformning av byggnaderna och dess ytor regleras. Detta är därmed ett skede då förutsättningarna för parkering och mobilitetslösningar definieras och lokaliseras. Det är också i detta skede beslut om slutgiltigt parkeringstal bör ske, eftersom det kan gå lång tid mellan detaljplanearbetet och beslutat bygglov. Parkeringsstalet avgör hur många parkeringsplatser som ska byggas. Även placering och omfattning av cykelparkeringar definieras, liksom ytor för mobilitetslösningar, avfallshantering och andra lösningar som är avgörande för transportbehovet.

Nu är det viktigt att säkerställa att de inledande intentionerna och målen förverkligas. Planering för transporteffektivitet och sänkta parkeringstal beskrivs inte helt ordinarie processer och etablerade former för formell handläggning. Det är därför avgörande att klargöra hur dessa frågor ska beaktas och handläggas i bygglovskedet

I bygglovsskedet kan kommunen delvis ställa krav på anordnande av parkeringsplatser enligt PBL. Det är viktigt att bygglovhandläggaren följer upp vad som avtalats i överenskommelsen om exploatering och i detaljplanearbetet.

Byggaktören ansvarar för att påvisa att de följer ställda krav och avtal medan kommunen framförallt har en roll att följa upp och granska.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- ☐ Utformning och gestaltning av parkering, mobilitetshus, mobilitetshubb.

NORMAL NIVÅ

Mål och vision

- ☐ Levandegöra och hålla kontinuitet i vision, säkra att alla aktörer vårdar den både kommunala förvaltningar och privata aktörer.
- ☐ Säkerställa att bygglovsavdelningen har förståelse för syfte med mobilitetslösningar och hållbart resande samt kunskap om vad som är centralt att granska och följa upp.

Användare

- ☐ Säkra användarperspektiv gällande lokalisering och utformning av t.ex. cykelparkering, entréer, sophantering, service, m.m.

Kollektivtrafik

- ☐ Attraktiv och trygg utformning av kollektivtrafikens hållplatser i samband med planering av kommunens planering av gatuutformningen.

Närhet, tillgänglighet och service

- ☐ Säkerställa genom plats och tillgänglighet för anknytande lösningar som påverkar transportbehovet, såsom service, sophantering, paketleveranser.

Mobilitetstjänster

- ☐ Följ upp att ytor finns tillgängliga i enlighet med detaljplanen.

Aktivt resande

- ☐ Säkerställa tillgänglig och attraktiv placering av cykelparkering.
- ☐ Utformningskrav, t.ex. teknisk handbok, mått, för parkering, cykelparkering, tillgänglighet för funktionsnedsatta, trygghet med mer.
- ☐ Smidig och säker cykelparkering både i anslutning till entréer och på allmänna platser.
- ☐ Beslut om parkeringstal för cykel.
- ☐ Beakta vad som krävs för att stödja val av hållbara färdssätt redan från första inflytt.

Bilparkering

- ☐ Beräkning och beslut av slutligt parkeringstal baserat på reduktion.
- ☐ Beslut om genomförande av parkeringsköp baserat på eventuellt avtal som ligger till grund för bygglov.
- ☐ Ställningstagande om avtalstid, uppföljning och förutsättningar för förelägganden om avtalen inte uppfylls.

AMBITIÖS NIVÅ

- ☐ Utveckla rutiner och arbetssätt för granskning av mobilitetslösningar.
- ☐ Framtagande av mallar och stöddokument för såväl handläggning som stöd för byggaktör.
- ☐ Framtagande av GIS-stöd för bedömning av närhet till service och Digitala mallar för bedömningsgrunder för beräkning av p-tal .

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Bygglov

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- ☐ Konkretiserad dialog med mobilitetstjänsteleverantörer inför genomförande ca 12-18 månader före inflytt och etablering av tjänster.

NORMAL NIVÅ

Användare

- ☐ Detaljutformning och placering av mobilitetstjänster och cykelparkering med användaren i fokus.

Mobilitetstjänster

- ☐ Framtagande av heltäckande paket av service- och mobilitetslösningar som uppmuntrar framtida boende och verksamma till hållbart resande och som svarar mot de boendes behov för vardagstransporter.
- ☐ Placering, utformning och dimensionering av mobilitetstjänsters utrymme.
- ☐ Dialog med mobilitetstjänsteleverantör om mobilitetslösningarnas utformning och placering i byggnad.
- ☐ Dialog med tjänsteleverantör om affärsmodell gentemot kund.
- ☐ Säkra en användarcentrerad placering och utformning av mobilitetstjänster, såsom närhet till entré.
- ☐ Dimensionering och val av mobilitetslösningar för att svara mot boende och verksammas transportbehov.

Närhet, tillgänglighet och service

- ☐ Placering och utformning av utrymmen för avfallshantering, cirkulära lösningar och leveranslösningar för att minska transportbehov.

AMBITIÖS NIVÅ

Mobilitetstjänster

- ☐ Säkerställ att paket av service- och mobilitetslösningar svarar även mot behov för fritidens resande och öppnas upp för andra användare som är boende och verksamma i andra delar av staden.

Bilparkering

- ☐ Anpassa p-plats utbudet över tid, så det inte är överskott i början.

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

Processkarta: Bygglov

- ☐ Avtal med byggaktör om leverans av mobilitetstjänster

- ☐ Konkretiserad dialog med fastighetsägare inför genomförande ca 12-18 månader före inflytt och etablering av tjänster.
- ☐ Dialog med byggaktör om mobilitetslösningarnas utformning och placering i byggnad för optimerad användarbarhet.

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Har bygglovshandläggarna kunskap och uppdrag för att beakta detta i samband med handläggning och beslut?
- Har bygglovshandläggarna stöd från personer som har god kunskap om mobilitetslösningar?

Byggskede och slutbesked

I detta skede är det viktigt att säkerställa genomförandet av de utpekade mobilitetslösningarna. Ansvaret övergår allt mer till fastighetsägare och mobilitetstjänsteleverantörer. Detta är också ett skede då involverade kompetenser skiftas, från planering till genomförande. Det är därför viktigt att det finns tydliga instruktioner i överlämning till entreprenörer så att intentionerna för transporteffektiva stadsdelar hålls levande. Tydlig kravställning i upphandling kan vara ett verktyg.

AKTÖR: KOMMUNEN

Processkarta: Byggskede och slutbesked

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- ☐ Reglering av parkering på gatumark och prissättning.
- ☐ Tidsperiod för kravställning, t.ex. fem år från slutbesked.

NORMAL NIVÅ

- Användare**
 - ☐ Säkra framkomlighet och trygghet under byggskedet.
- Kollektivtrafik**
 - ☐ Säkra trafikering inför första inflytt.
- Närhet, tillgänglighet och service**
 - ☐ Säkra tillgänglighet och tillgång till inför första inflytt eftersom det är då vanorna sätter sig, såsom tillgång till skola och förskola.
- Mobilitetstjänster**
 - ☐ Överväga kommunal ram-upphandling av t.ex. bilpool.
- Bilparkering**
 - ☐ Reglering av allmän platsmark och gatuparkering, avgiftsbeläggning och begränsning.
 - ☐ Säkerställa att prissättningen för parkering på gatumark jämfört med parkeringsanläggning styr mot önskat beteende.
 - ☐ Parkeringsstyrning på gatumark utanför planområde.
 - ☐ Överlämning till driftfas.
 - ☐ Säkerställa att avtal rörande parkering och mobilitetstjänster reglerar kontinuitet om fastigheter byter ägare (GA/bolag/p-köp etc).

AMBITIÖS NIVÅ

- ☐ Framtagande av mallar och stöddokument för såväl handläggning som stöd för byggaktör.

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Byggskede och slutbesked

- ☐ Avtal med leverantörer av mobilitetstjänster
- ☐ Marknadsföring av området, hur är det att bo och verka här
- ☐ Överlämning av förvaltning av mobilitetstjänster och parkering till bostadsrättsförening

- Användare**
 - ☐ Marknadsföring gentemot bostadsköpare och kommersiella hyresgäster. Skapa korrekta förväntningar för inflyttare på mobilitetslösningar, tillgänglighet och boende.
- Kollektivtrafik**
 - ☐ Möjliggöra digitala tjänster såsom kollektivtrafikskyltar i entréer.
- Mobilitetstjänster**
 - ☐ Avtal med mobilitetstjänsteleverantör.
- Bilparkering**
 - ☐ Säkerställa att prissättningen för parkering på gatumark jämfört med parkeringsanläggning styr mot önskat beteende.
 - ☐ Avtal med mobilitetstjänsteleverantör.
 - ☐ Säkra att det finns mobilitetstjänster tillgängliga tidigt, redan vid första inflytt.

- Användare**
 - ☐ Fördjupad dialog med framtida boende och hyresgäster om möjligheterna med mobilitetstjänster och möjlighet att leva utan att äga egen bil.
- Mobilitetstjänster**
 - ☐ Marknadsföring av samåkningstjänster och P2P-bildelning
 - Teckna av avtal med fastighetsägare som främjar användningen av tjänsterna, t.ex. olika lösningar för kickback.
- Bilparkering**
 - ☐ Successiv utveckling av antal parkeringsplatser över tid, så att det inte uppstår ett överutbud i början.

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Byggskede och slutbesked

- ☐ **Användare**
Dialog med mäklare så att de förmedlar förutsättningar för parkering och mobilitetstjänster på ett korrekt sätt.
- ☐ **Närhet, tillgänglighet och service**
Avtal med hyresgäster som erbjuder service, t.ex. livsmedelsbutik, leveranslösningar, m.m.
- ☐ **Mobilitetstjänster**
Tydlig kommunikationsstrategi och dialog med framtida boende och hyresgäster om möjligheterna med mobilitetstjänster, skapa förståelse för hur det är bo i området.
- ☐ **Bilparkering**
Avtal med hyresgäster som erbjuder service, t.ex. livsmedelsbutik, leveranslösningar, m.m.
- ☐ Tydlig kommunikationsstrategi och dialog med framtida boende och hyresgäster om möjligheterna med mobilitetstjänster, skapa förståelse för hur det är bo i området.
- ☐ Dialog med mäklare så att de förmedlar förutsättningar för parkering och mobilitetstjänster på ett korrekt sätt.
- ☐ Skötselplan för förvaltningsskedet, driftskedet, för mobilitetstjänster och delade ytor reglerar kontinuitet om fastigheter byter ägare (GA/bolag/p-köp etc).

Mobilitetstjänster

Säkra tillgång till entréer och utfarter för att möjliggöra utomstående tillgång till tjänsteutbud.

Bilparkering

Säkra tillgång till entréer och utfarter för att möjliggöra samnyttjande av parkering mellan olika fastigheter.

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

Processkarta: Byggskede och slutbesked

- ☐ Avtal med byggaktör om mobilitetstjänster.
- ☐ Definition av affärsmodell gentemot kund.

- ☐ Avtal med fastighetsägare.
- ☐ Val av affärsmodell, såsom öppen kontra stängd fordonspool
Dimensionering av fordonsflotta.
- ☐ Samordning av tjänsteutbud mellan olika fastighetsägare.

- ☐ Teckna av avtal med fastighetsägare som främjar användningen av tjänsterna, t.ex. olika lösningar för kickback.
- ☐ Affärsmodell som möjliggör anpassning över tid av antal fordon som tillgängliggörs.

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Hur underlättas kunskapsöverföring och överföring av förståelse för syfte och mål mellan aktörer och kompetenser?
- Hur har olika aktörer ansvar för att säkra goda förutsättningar för de som flyttar in först?

Inflyttning, långsiktig förvaltning och uppföljning

För att uppnå syftet med en transporteffektiv stadsdel är förändringen av vanor och val central. Det är därför viktigt att förutsättningarna till beteendeförändring och val av hållbar livsstil är enkelt och finns på plats från start. Detta handlar även om kommunikationen som riktas till de som avser att etablera sig och bosätta sig i området. Vad kan man som boende och verksam i området förvänta sig, vilken service finns och hur ser vardagslivet ut på platsen? Detta gör att kommunikation och marknadsföring är viktiga kanaler, även via t.ex. mäklare.

I detta skede sker också en överlämning mellan roller och ansvar, till exempel från byggaktör till förvaltning och från fastighetsutvecklare till bostadsrättsförening. Även nu är det viktigt att mål och visioner följs upp liksom förståelsen för hur området är planerat. Detta kräver att kunskap byggs upp och former för långsiktig förvaltning utvecklas.

Mobilitetslösningar, kollektivtrafik och utvecklade servicetjänster som finns tillgängliga från första inflytt är centralt för att uppnå den beteendeförändring som eftersträvas vid planering av transporteffektiva stadsdelar.

Uppföljningen av effekten och användningen av parkeringar och mobilitetstjänster är viktigt för att kunna justera utbud.

Kommunen har ansvar för tillsyn kopplat till Plan- och bygglagen. Byggnadsnämnden har ansvar för att se till att lagstiftningen följs och att felaktigheter och brister åtgärdas. Dessvärre är det dock något som ofta blir lidande när resurser inte är tillräckliga. Denna lagstadgade tillsyn är dock svår att tillämpa på genomförandet av mobilitetslösningar som inte regleras av bygglovet utan istället regleras av överenskommelser och avtal. Sanktionsmöjligheterna är ofta begränsade. Detta innebär att man istället hänvisas till juridiska processer vid eventuella avtalsbrott, vilket är komplicerade och kostsamma processer. Det blir därför viktigt att bygga upp relationer och förtroenden och att alla parter känner ett ansvar för att uppfylla de överenskomna förpliktelserna.

För detta skede bedöms samtliga aktiviteter och frågeställningar är relevanta oavsett ambitionsnivå för den aktuella planeringsprocessen.

AKTÖR: KOMMUNEN

Processkarta: Inflyttning, långsiktig förvaltning och uppföljning

- ☐ Uppföljning av bygglov.
- ☐ Uppföljning av genomförande av mobilitetstjänster.

AKTÖR: BYGGAKTÖR OCH FASTIGHETSÄGARE

Processkarta: Inflyttning, långsiktig förvaltning och uppföljning

- ☐ Utbildning av inflyttare om nyttjande av mobilitetstjänster.
 - ☐ Löpande kommunikation om mobilitetsalternativ.
 - ☐ Arrangerande av informationstillfällen och möjligheter att prova på så att boende och verksamma kan bekanta sig med de mobilitetslösningar som finns tillgängliga.
 - ☐ Inledande resvaneundersökning bland boende och verksamma, såsom resvanor och biläggande.
 - ☐ Regelbundna resvaneundersökningar för att följa upp resvanor och biläggande över tid.
- Mobilitetstjänster**
- ☐ Utbildning av BRF-styrelse om mobilitetslösningarnas funktion och syfte.
 - ☐ Regelbunden uppföljning, utvärdering och anpassning av mobilitetstjänsternas utbud och omfattning baserat på efterfrågan.

Bilparkering

- ☐ Säkerställa prissättning för parkeringsavgift för gata jämfört med p-hus/fastighetsknuten parkering styr för eftersträvat beteende.
- ☐ Analys av parkeringsbehov och eventuella åtgärder för att hantera överskott eller underskott.

AKTÖR: MOBILITETSTJÄNTSTLEVERANTÖR

- ☐ Uppföljning av användande av mobilitetstjänster och återkoppling till fastighetsägare.
- ☐ Medverka i dialog med framtida boende och hyresgäster om möjligheterna med mobilitetstjänster, skapa förståelse för hur det är bo i området.
- ☐ Affärsmodell gentemot kund som stöttar beteendeförändring från dag 1 och som välkomnar användande även av andra än boende och verksamma i området.
- ☐ Medverkande i information och kampanjer riktade till inflyttare, såsom genomförande av informationstillfällen och möjligheter att prova på så att boende och verksamma kan bekanta sig med de mobilitetslösningar som finns tillgängliga.
- ☐ Löpande dialog med boende och verksamma.
- ☐ Anpassning av mobilitetstjänsternas utbud och omfattning baserat på efterfrågan.
- ☐ Dialog med fastighetsägare om erbjudande mot kund för att främja hållbart resande och minskat biläggande.
- ☐ Uppföljning av användning.

DISKUSSIONSFRÅGOR / WORKSHOPSTÖD

- Finns det en etablerad samverkan för att genomföra information gentemot de som flyttar in i området? Finns det budget för dessa aktiviteter?
- Vilka arbetssätt har vi etablerade för att följa upp och genomföra tillsyn? På vilket sätt är de möjliga att utveckla för att följa upp planering av transporteffektiva stadsdelar eller behöver vi utveckla nya arbetssätt?
- Vilken data behöver vi för att kunna följa upp de boende och verksammas resvanor över tid? Vilken aktör/avdelning ansvarar för det?
- Finns det organisation och beredskap för att hantera om avtal och överenskommelse inte följs? Om inte, hur kan vi utveckla det?

4 Slutord

Kommunens roll utvecklas

Planering för transporteffektiva stadsdelar, implementering av sänkta parkeringstal och erbjudande av mobilitetslösningar har ännu inte blivit etablerade arbetssätt inom svensk planering. Då det saknas stöd i lagstiftningen har rutiner och processer inte heller anpassats för detta. Planering av transporteffektiva stadsdelar kräver samordnade perspektiv, där planering för bebyggelse, infrastruktur, service och användarperspektiv tydligt integreras.

Att planera för kommersiella mobilitetslösningar och samordnad parkering skapar nya utmaningar där kommunens processer, arbetsorganisering och mandat inte är självklart. Gränslandet mellan offentligt uppdrag och marknadsdrivna tjänster skapar utmaningar där regler och rutiner inte hängit med. Till detta kommer också att kommunens roll både handlar om myndighetsutövning med utgångspunkt i lagstiftningen, men också om en samordnade roll där samverkan mellan olika delar av kommunkoncernen och kommersiella aktörer är nödvändig för att sträva mot de mål och strategier som kommunen beslutat. Detta gör att den kommunala organisationen ofta inte är riggad för att kunna hantera dessa perspektiv.

Det finns en betydande risk för att dessa utmaningar skapar glapp mellan avdelningar och förvaltningar där ansvar och mandat inte är tydligt. Det är därför mycket viktigt att respektive kommun tydliggör roller och ansvar inom den interna organisationen och i relation till eventuella kommunala bolag.

Då alla kommuner har sina specifika rutiner krävs det att varje kommun identifierar och definierar sina arbetssätt för att säkra en effektiv och transparent planering för transporteffektiva stadsdelar. Samarbete mellan discipliner och förvaltningar är centralt då det ger ett djupgående resonemang för att lösa frågor på djupet och med bred förankring.

Även den politiska förankringen är en central faktor för ett lyckosamt genomförande av transporteffektiva stadsdelar. Stadsplaneringsprocesser kan ofta ta många år, varvid ibland den politiska majoriteten kan skifta. Ett brett förankrat beslut att satsa på transporteffektiva lösningar över partigränser är viktigt för att säkra en kontinuitet. Det kan då vara viktigt att tydliggöra att transporteffektiva stadsdelar handlar om att utveckla valfrihet och olika möjligheter till mobilitet och tillgänglighet och att det får mervärden i termer av hälsa, trygghet och stadsmiljökvaliteter men även byggkostnader.

Projektpartners



Projektet finansieras av

