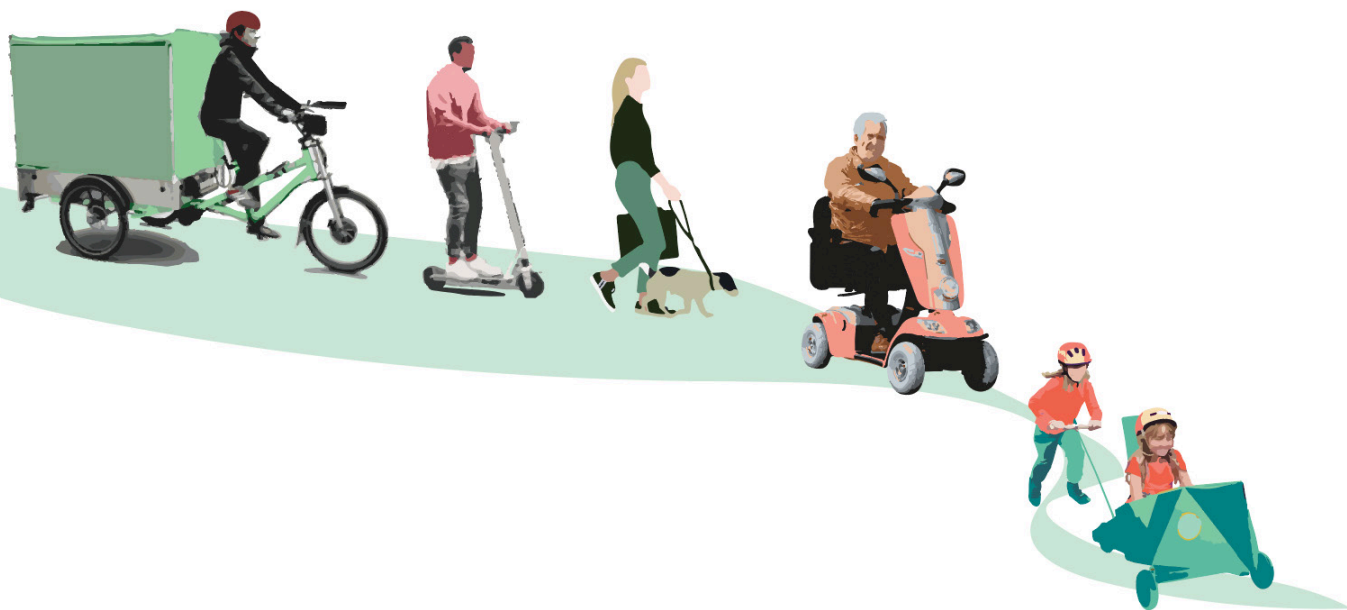


P-tal 0

Test av ett bilfritt bostadskvarter



Haninge
kommun



Projektgrupp Haninge kommun:

Anders Nordenskiöld, planarkitekt

Elsa Stener, planarkitekt, projektledare

Ida Engström, miljöplanerare

Hajir Latif, planarkitekt

Konsultgrupp Theory Into Practice:

Maja Westman, uppdragsledare och rapportförfattare

Karin Kjellson, handläggare och rapportförfattare

Magnus Björkman, rapportförfattare och kvalitetsgranskare

Anna Sundman, rapportförfattare, grafik och layout

Rapporten är framtagen med stöd av Energimyndigheten

7 december 2020

TIP



**Haninge
kommun**

Innehåll

Inledning	4	Vad ska säkerställas?	32
Bakgrund	6	Varaktighet och mobilitetstjänster	32
Syfte	6	Vägval	33
Avgränsning	6	Genomförande och organisation	36
Sammanfattning	7	Politiskt beslut – en förutsättning för pilotprojekt	36
Rapportens genomförande	7	Pilotprojektet från start till mål	38
Berättelsen om expeditionen	8	1. Planskede & utredningar	41
Pilotprojekt	10	2. Genomförandeskede	43
Varför pilotprojekt?	10	3. Uppföljningsskede	44
Pilotprojekt "bilfritt bostadskvarter"	11	Juridiskt ramverk	46
Möta nationella krav	12	Uppfylla plan- och bygglagens syfte	46
Möta kommunala mål och strategier	12	Praktisk tillämpning av plan- och bygglagen	47
Utveckling av kommunala riktlinjer inom parkering	13	Praktisk tillämpning av plan- och byggförordningen	48
En ny värld	14	Kommunens skyldigheter enligt lag	49
Trender	14	Kommunens rättigheter enligt lag	50
Bostadshus med mobilitetstjänster	15	Slutsats juridiskt ramverk	50
Sammanställning av bostadsprojekt med låga parkeringstal från 2018 (Sverige)	16	Policyutveckling i Sverige	56
Projekt i fokus - Brf Viva	18	Övergång till målstyrning	56
Planeringsverktyg och exempel	20	Fastighetsägarens perspektiv	60
Fysiska förutsättningar	20	Pågående utveckling	60
Effektmål	24	Fördelar	61
Exempel på åtgärder och aktiviteter	26	Möjliga hinder	61
Kommunens redskap	30	Litteraturlista	64
Särskild mobilitets-/parkeringsutredning	30		
Detaljplan	30		
Genomförandeavtal	31		

Inledning



Nytt mobilitetslandskap ger en ny livsmiljö.
Illustration: TIP

Det finns en kraft i att verklighetstesta!

Utformningen av den byggda miljön har stor inverkan på hur vi lever våra liv. Eller som Churchill uttryckte det: "Vi formar våra byggnader, därefter formar de oss". Med denna insikt är det av stor betydelse att testa ny utformning, som bättre kan stötta ett liv inom planetens gränser.

Flera globala megatrender såsom digitalisering, automatisering och en växande delningsekonomi påverkar våra beteenden och i förlängningen hur vi använder våra byggnader. Här finns möjligheter att blicka framåt, och utforska vilka önskade beteenden som kan förstärkas genom den byggda miljöns utformning. Kommunen har med sitt planeringsansvar en avgörande roll i denna utveckling.

Haninge kommun strävar efter att vara ledande i klimat- och miljöarbetet och siktar på att ligga i framkant bland Sveriges kommuner för en hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö. I det Klimat- och miljöpolitiska programmet som anger inriktningen för kommunens hållbarhetsarbete pekas fossilfria resor och transporter samt hållbar stadsutveckling ut som två fokusområden.

Denna rapport är en del av Haninge kommuns utvecklingsarbete och är framtagen inom projektet "P-tal 0 – Test av ett bilfritt bostadskvarter: Implementering av hållbara mobilitetsverktyg i detaljplaneprocessen för att minska behovet av privatägd bil och parkeringsplatser" med stöd från Energimyndigheten. Projektgruppen har tagit utgångspunkt i flera av de kommunala målen inom stadsutveckling, hållbarhet och mobilitet, och arbetat med hur dessa mål konkretiseras i kommunal planering och bli verklighet i byggd form.

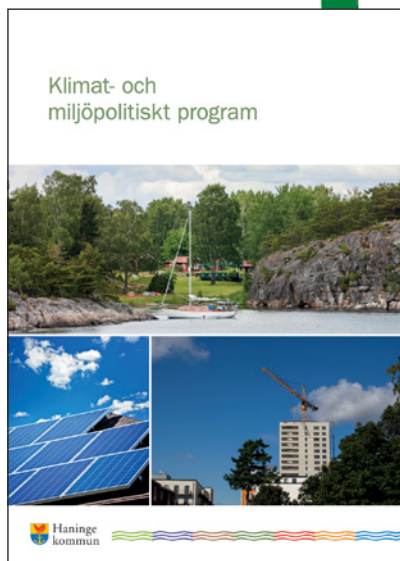
Rapporten ska bidra till ökad kunskap kring hur kommuner kan möjliggöra för energieffektiva och hållbara resor redan i planeringsskedet, både vad gäller de verktyg som finns för detta och hur de kan implementeras i detaljplaneprocessen. Delar av materialet ska också fungera som ett konkret planeringsunderlag för detaljplaneprojekt och förbereda organisationen inför genomförandet av ett pilotprojekt kallat "bilfritt bostadskvarter", där nya lösningar testats i praktiken.

Haninge kommun strävar efter att vara ledande i klimat- och miljöarbetet och siktar på att ligga i framkant bland Sveriges kommuner för en hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö.

Helhet, kreativitet och inspiration är ledord i arbetet, där målet är att lämna över en bärkraftig och attraktiv livsmiljö till alla framtida Haningebor och besökare.¹



GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling



Klimat- och miljöpolitiskt program för
Haninge kommun

Bakgrund

Den 15 november 2018 beviljades planavdelningen i Haninge kommun stöd från Energimyndigheten för projektet "P-tal 0 – Test av ett bilfritt bostadskvarter: Implementering av hållbara mobilitetsverktyg i detaljplaneprocessen för att minska behovet av privatägd bil och parkeringsplatser". Energimyndigheten bedömer att projektet adresserar ett viktigt område inom det övergripande arbete som krävs för att genom den fysiska planeringen effektivisera energianvändningen, minska klimatpåverkan och åstadkomma ett mer transporteffektivt samhälle.

Haninge kommun initierade projektet som en del i arbetet med att implementera flera av de mål och strategier som finns fastslagna i styrdokument såsom Klimat- och miljöpolitiska programmet, Översiktsplan 2030 och Stadsutvecklingsplanen antagen 2018.

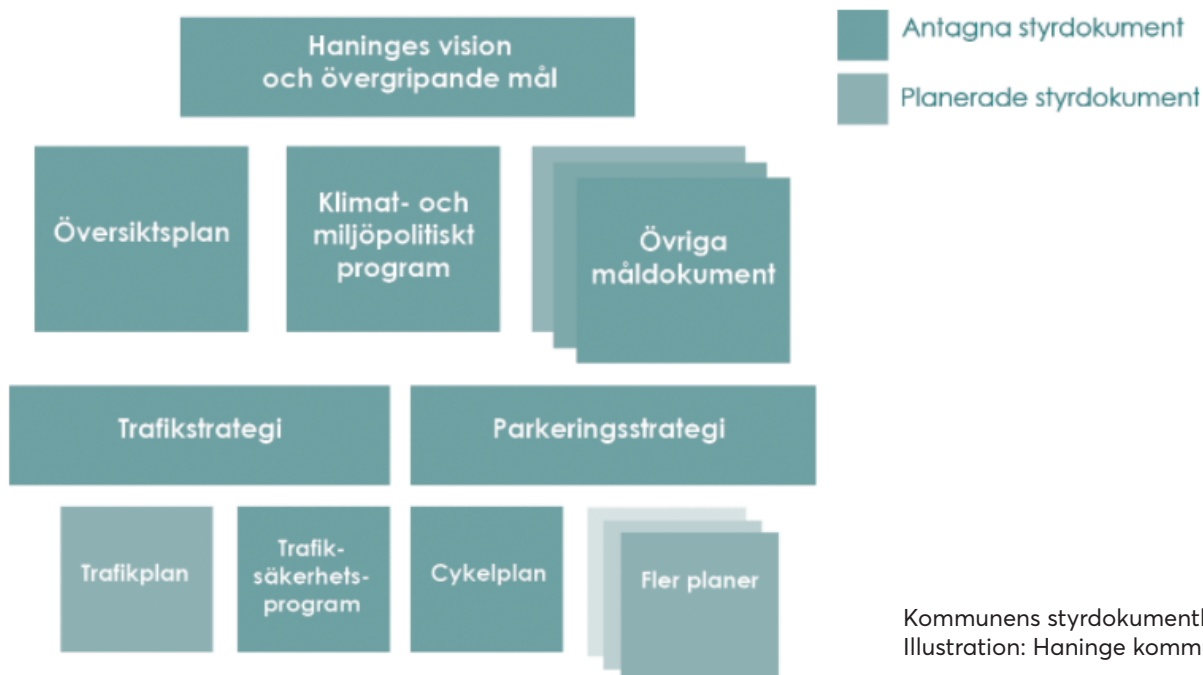
Syfte

Denna rapport syftar till att bidra till de tre uppställda målen i projektet "P-tal 0 – Test av ett bilfritt bostadskvarter":

1. Uppnå ökad kunskap kring hur kommuner kan möjliggöra för energieffektiva och hållbara resor redan i planeringsskedet, både vad gäller de verktyg som finns för detta och hur de kan implementeras i detaljplaneprocessen.
2. Ta fram ett planeringsunderlag för detaljplaneprojekt med mycket låga parkeringstal eller helt utan parkeringsplatser för privatägda bilar.
3. Genomföra ett pilotprojekt där principerna från planeringsunderlaget testats i praktiken.

Avgränsning

Arbetet i denna rapport är avgränsat till nyproduktion av flerbostadshus, till Haninge kommun och främst till kommunens roll och process. Innehållet bedöms likväl ha relevans för utveckling av befintligt bostadsbestånd, för andra kommuner och för andra aktörer. Rapporten kan även vara av intresse för kommuner eller marknadsaktörer som är nyfikna på pilotprojekt som metod för att uppnå nya resultat och ökad måluppfyllelse.



Sammanfattning

Rapporten startar med en introduktion till vad ett pilotprojekt är: Hur pilotprojekt möjliggör för kontrollerade tester under verkliga förhållanden, bidrar till ny kunskap och kan bana väg för bredare implementering. Vilka nationella och kommunala mål som ska mötas av den planerade piloten "bilfritt bostadskvarter" beskrivs.

Ett kapitel behandlar globala megatrender, hur ny teknik påverkar vårt beteende, både vad gäller behovet av att resa och hur vi transporterar oss. Rapporten innehåller vidare ett antal planeringsverktyg och exempel som definierar ramar och villkor för det konkreta genomförandet av piloten "bilfritt bostadskvarter", såsom geografiskt läge, effektmål och mobilitetsåtgärder.

Rapporten avhandlar kommunens redskap såsom planverktyg och avtal, samt hur dessa redskap kan användas inom pilotprojektet för att nå önskade resultat och förhindra oönskade effekter. Ett resonemang förs om vad som bör säkerställas och vilka vägval kommunen står inför. Även förslag på genomförandeprocess beskrivs.

En fördjupning i det juridiska ramverket omfattar relevanta delar av plan- och bygglag, miljöbalk, kommunallag, plan- och byggförordning och Bo-

verkets byggregler. Slutsatsen är att inga laghinder finns för att genomföra det aktuella pilotprojektet, så länge kommunen agerar på saklig och objektiv grund och uppfyller ett antal grundkrav.

Vidare sammanfattas pågående policyutveckling i Sverige, såsom en pågående utredning för att stärka kommunernas handlingsutrymme när det gäller kravställning av mobilitetstjänster.

Det sista kapitlet behandlar fastighetsägarens perspektiv, vilka fördelar och möjliga hinder som upplevs med mobilitetstjänster, samt illustrationer som beskriver vilken livsmiljö som är möjlig att skapa.

Rapportens genomförande

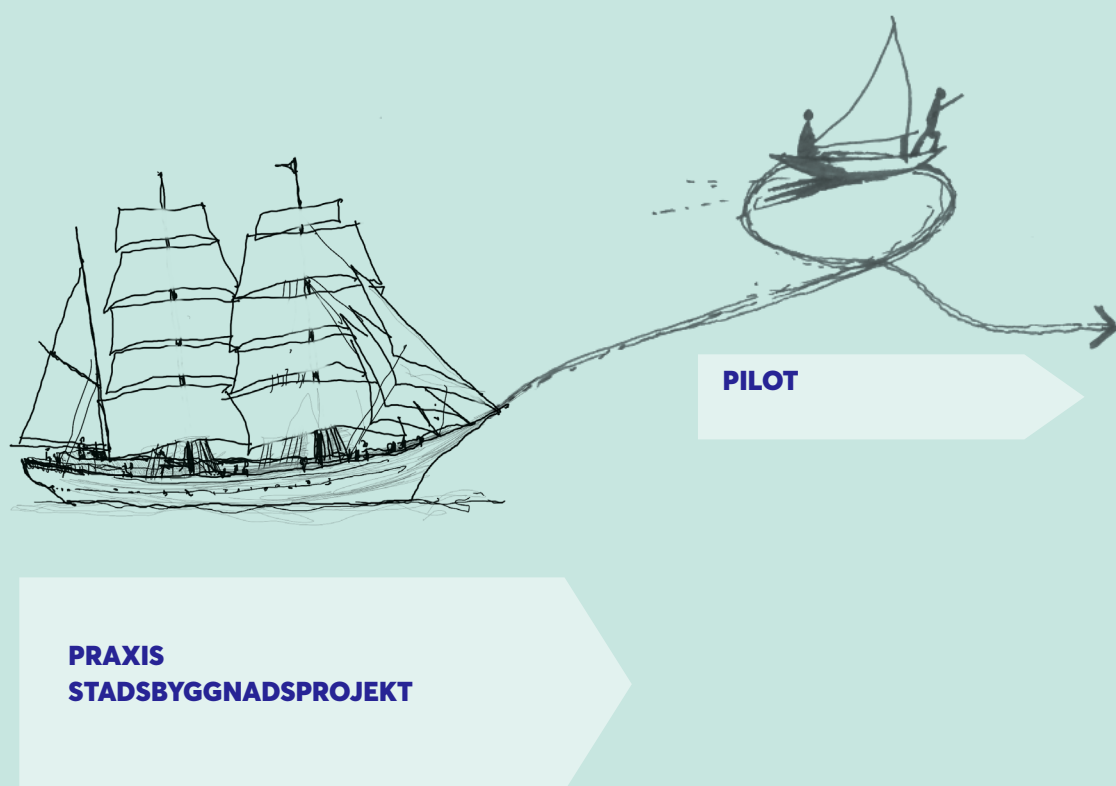
Rapporten har tagits fram av Theory Into Practice på uppdrag av Haninge Kommun, med ett projektspecifikt underlag från AFRY.

Haninge kommun har en projektgrupp som består av miljöplanerare och planarkitekter. En referensgrupp av tjänstepersoner inom trafikplanering, exploatering och bygglov från Haninge kommun har också medverkat.

Berättelsen om expeditionen

EN LÄRANDE UTVECKLING

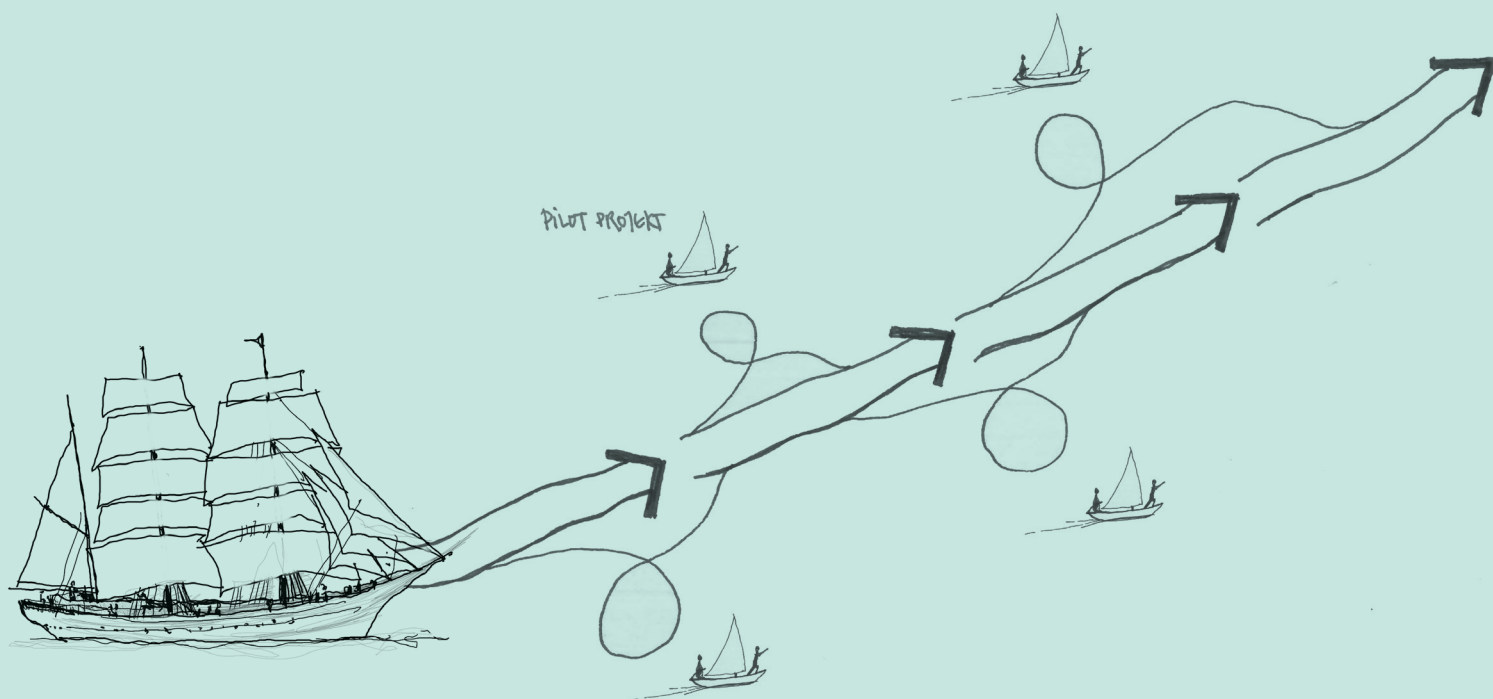
Enkelt uttryckt är en pilot ett test i verklig miljö, där nya lösningar prövas. I pilotprojekt kan utveckling och test göras under verkliga förhållanden, vilket leder till ny kunskap som annars inte hade kommit fram. Ur kommunens perspektiv syftar pilotprojekt till att förbättra kommunala strategier, riktlinjer och arbetssätt samt att möjliggöra innovation.



EXPEDITIONEN OCH SKEPPET

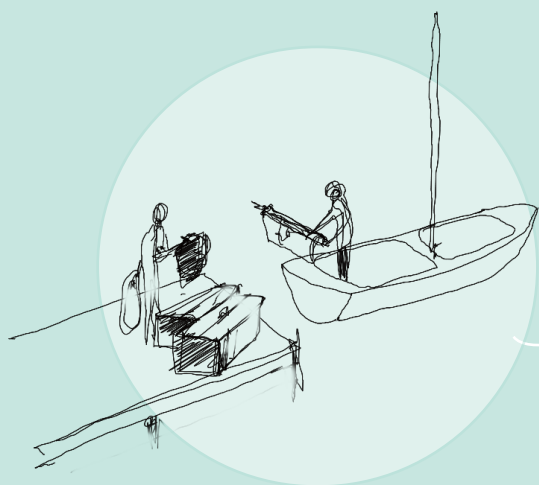
Den kommunala praktiken kan liknas vid ett skepp som tryggt och stabilt ska följa en utsatt kurs mot framtiden, ett okänt farvatten. Skeppet navigerar efter beprövade metoder och uppritade kartor. I relation till detta skepp kan pilotprojektet beskrivas som en expedition, som ger sig ut för att utforska de nya farvattnen. Expeditionen kommer tillbaka med erfarenheter till skeppet, som med ny kunskap kan justera sin färdplan, undvika grynnor och säkert nå sitt mål.

Expeditionen behöver vara rätt utrustad och ha ett tydligt uppdrag, men vilka upptäckter som görs och vilken kunskap som uppstår går inte att bestämma på förhand. Däremot är det viktigt att planera för mottagandet av expeditionen, så att den nya kunskapen kommer till nytta. Expeditionen kan anses som lyckad även om den inte hittat det önskade målet, så länge kunskapen om expeditionens resa kommer skeppet till godo.



1 RÄTT PACKNING

Innan en expedition kan sjösättas gäller det att man har förberett och packat rätt för att tänkas klara av utmaningar.



2 PLANERA RUTT

5 NAVIGERA

4 KARTLÄGGA

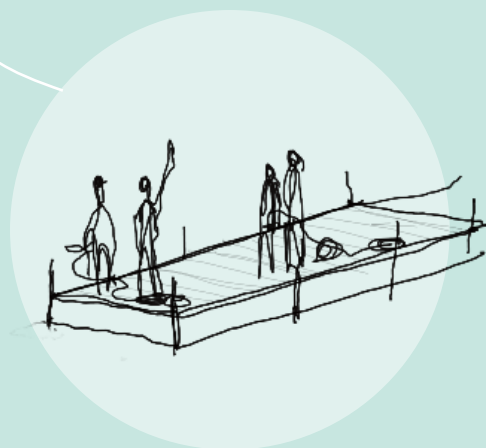
3 UTFORSKANDE

6 ÅTERKOPPLA

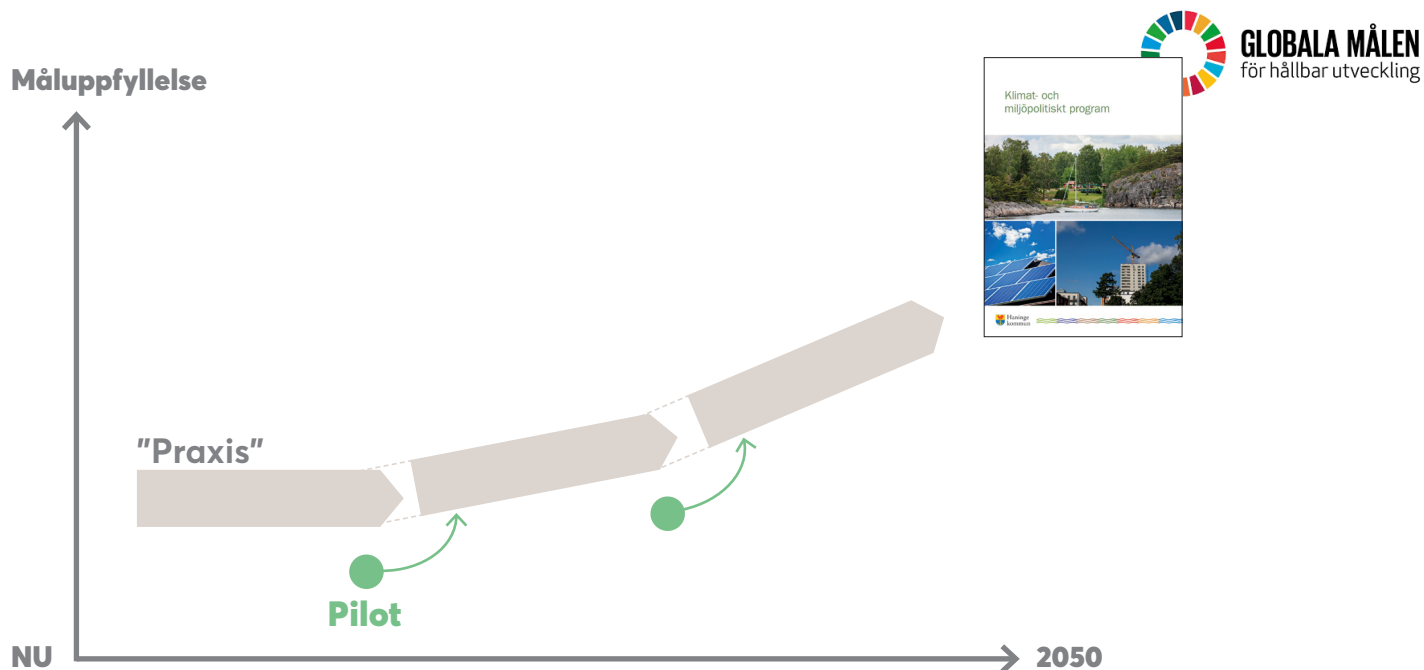
7 PLANERA MOTTAGANDET

Expeditionen kommer tillbaka med ny kunskap. Hur ska lärdomar fångas upp?

Skeppet kan med ny kunskap justera sin färdplan för att säkert nå sitt mål.



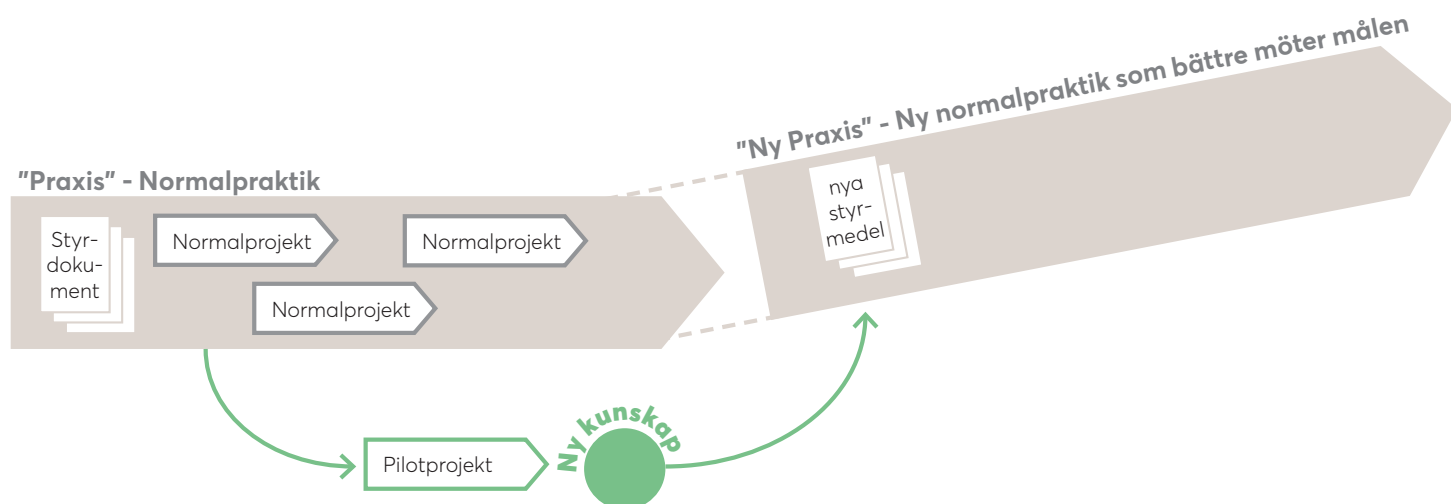
Pilotprojekt



Pilotprojektets möjlighet att påverka kommunens praxis och bidra till måluppfyllelse.
Illustration: TIP

Varför pilotprojekt?

- Pilotprojekt är ett verktyg för att utöva det kommunala planeringsansvaret och säkra att utveckling sker mot uppsatta mål. Att metodiskt arbeta med pilotprojekt möjliggör att nya riktlinjer kan testas och utvärderas i begränsad skala inför bredare implementering
- Ett pilotprojekt ska utgöra en spjutspets och på ett konkret sätt bidra till att mål omsätts till verklighet. Pilotprojektet behöver därför tydliggöra vilka mål som ska uppfyllas, vad som ska utvärderas och hur detta ska göras.
- Inom pilotprojektet ska nya lösningar utvecklas och testas. Lösningarna är med andra ord inte kända när piloten sjösätts. Däremot är det möjligt att på förhand definiera effekter och mål som projektet ska uppnå.
- För att kunna bidra till nya kommunala strategier, riktlinjer och arbetssätt behöver pilotprojektet ligga i framkant av och ibland utanför nuvarande praxis.
- Lärdomar från pilotprojekt ska utgöra stöd för utvecklingen av kommunens processer, strategier, riktlinjer och arbetssätt. Test, utvärdering liksom efterföljande implementering behöver ske i ett systematiskt arbete och i samverkan mellan kommun och övriga involverade aktörer.



Lärdomar från pilotprojekt ska utgöra stöd för utvecklingen av kommunens processer, riktlinjer och arbetssätt.
Illustration: TIP

Pilotprojekt "bilfritt bostadskvarter"

Pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" är initierat av Haninge kommun. Bakgrunden till pilotprojektet är behovet av att hitta nya byggnadslösningar som 1) premierar trafikslag med minst klimatpåverkan och 2) minskar bostadsbyggandets klimatpåverkan. Att premiera trafikslag med minst klimatpåverkan innebär konkret att främja resor med gång-, cykel och kollektivtrafik samt mobilitetstjänster och att ersätta behovet av egen bil.

Det finns idag för lite kunskap om vilka lösningar som ger önskade effekter. Forskare och experter efterfrågar fler tester under verkliga förhållanden. Målet med pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" är att utveckla och testa ny byggnadsutformning och nya mobilitetsåtgärder som ger en inkluderande och hållbar livsmiljö. Utformningen ska uppfylla nationella krav men är inte bunden till Haninge kommuns nuvarande parkeringsstrategi.

Pilotprojektet ska bidra till utveckling av kommunens processer, strategier, riktlinjer och arbetssätt, i synnerhet till att formulera den kravställning som sker gentemot byggaktören så att kommunen säkerställer individens rörelsefrihet och mobilitet snarare än ett visst antal uppställningsplatser för bilar.

Möta nationella krav

Pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" ska bidra till kommunens uppfyllelse av nationella krav, särskilt:

Lagrum	Lagkrav
Miljöbalken §1	• Främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö
Miljöbalken §1	• God hushållning av mark • Hushållning av material, råvaror och energi • Iaktta de begränsningar och vidta de åtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön
Miljöbalken §2	• Skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada
Plan- och bygglagen §1	• Planlägga användningen av mark för att uppnå en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Möta kommunala mål och strategier

Pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" ska möta kommunala mål och strategier, särskilt:

Dokument	Mål och strategier
Klimat och miljöpolitiska programmet	• I Haninge är alla resor och transporter fossilfria år 2030 • Haninge kommun strävar efter att vara ledande i klimat- och miljöarbetet och siktar på att ligga i framkant bland Sveriges kommuner för en hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö. • Alla som bor och verkar i Haninge kan göra klimat- och miljösmarta val som bidrar till en hållbar utveckling.
Mål och budget 2020-2021	• I Haninge ska miljö- och klimatarbetet vara i framkant.
Översiktsplan 2030	• Planeringen och byggandet är hållbart både vad avser områden, material, tekniska lösningar och produktion. • Trafikslag prioriteras i följande ordning: gång, cykel, kollektiv- och biltrafik
Trafikstrategin	• Med hållbara resor menas att miljö- och klimatpåverkan ska minska, samt att trafikinfrastrukturen i form av vägar och spår måste nyttjas effektivare. • När kommunen växer och invånarna blir fler kommer också efterfrågan på resor att öka, och då måste vi samsas om ytorna. • När individen gör smarta resval så påverkas trafiksystemet som helhet.
Parkeringsstrategin	• Samordning och samnyttjande av parkeringsplatser • Planera för attraktiva stadsmiljöer. • Planera för parkering så att hållbara färdmedel blir prioriterade. • Markparkering ska undvikas.
Cykelplanen	• Andelen cykelresor ska utgöra minst 15 procent år 2030.
Stadsutvecklingsplanen	• Haninge kommun vill prioritera gående först för att de främjar både miljö och folkhälsa. • Haninge kommun vill med mjuka metoder hjälpa människor att resa mer hållbart. • Hållbara parkeringslösningar – marken är en värdefull resurs.

Utveckling av kommunala riktlinjer inom parkering

Pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" ska bidra till utveckling av kommunala riktlinjer och processer, särskilt:

Riktlinje/process	Utveckling inom
Ansvarsfördelning mellan kommun och fastighetsägare	• Lokalisering av parkering • Samordning och samnyttjande av ytor • Utformningsprinciper • Parkeringstal • Mobilitetstjänster
Innovationsförmåga	• Kapacitet att möjliggöra och bidra till innovation • Ständigt utveckla riktlinjer, strategier och arbetssätt för att nå måluppfyllelse
Samverkan	• Internt mellan olika avdelningar och förvaltningar • Externt mellan kommun, byggaktörer, fastighetsägare, tjänsteleverantörer, boende m fl

En ny värld

Trender

En rad globala megatrender påverkar varför och hur människor reser. Trenderna som beskrivs i detta avsnitt bedöms ha stor inverkan både för mobilitet och för utformning av bostäder och livsmiljöer. En förväntan på pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" är att den rumsliga utformningen ska vara framtidsblickande och att dessa trender därför är relevanta.

Digitalisering och e-handel

Digitaliseringen är en möjliggörare för förändrade beteenden och ger ökade möjligheter att optimera användningen av delade ytor och fordon. Ett förändrat arbetsliv som i ökande grad kan ske på distans minskar behovet av arbetspendling. Ett förändrat köpbeteende med mer digital handel, minskar behovet av inköpsresor men ökar behovet av att planera för leveranser till och från hemmet.

Elektrifiering av fordonsflottan

Elfordon är fria från avgaser och motorbuller. Därför kan de integreras i både stads- och inomhusmiljö på nya sätt. Traditionellt är "garaget" avskilt med väggar och dörrar från övriga gemensamma ytor i flerbostadshus, men detta behöver inte vara nödvändigt i framtiden. Fordon kan följa med in!

Lätta elektrifierade fordon (sparkcyklar, cyklar, vespor, tuc-tucs, etc) är smidiga i stadstrafik och tar mindre plats än bilar. Att planera för uppställning av dessa mindre fordon blir en allt viktigare fråga vid utformning av flerbostadshus.

Tjänstifiering

Mobilitet som tjänst (Mobility as a Service eller MaaS) bygger på att resande köps som en tjänst. Exempel är kollektivtrafik, taxi och olika fordons-

pooler som kan driftas av företag, föreningar eller kommuner. Kombinerad Mobilitet (KM) eller Integrated Mobility Services (IMS) samlar flera mobilitetsleverantörer i en tjänst. Den som använder mobilitetstjänster kan välja det transportmedel som bäst passar för den resa man tänkt göra. För flerbostadshus skulle en utbredd användning av mobilitetstjänster innebära att stora ytor kan frigöras för annan användning än fordonsuppställning.

Automatisering

Automatisering och utvecklingen av självkörande fordon kommer sannolikt förändra trafiken och stadsmiljön på ett sätt som vi idag inte kan se konsekvenserna av. Forskning framhåller vikten av samåkning för att motverka trafikökningar¹. Fler helautomatiska fordon kommer troligen främja mobilitet som tjänst framför privatägda fordon. Självkörande fordon behöver plats att stanna för att hämta resenärer nära deras målpunkter, exempelvis bostadshus. De behöver också parkeras, men inte nödvändigtvis nära bostaden. Det ger helt nya möjligheter att utforma gaturum och bostadshus.

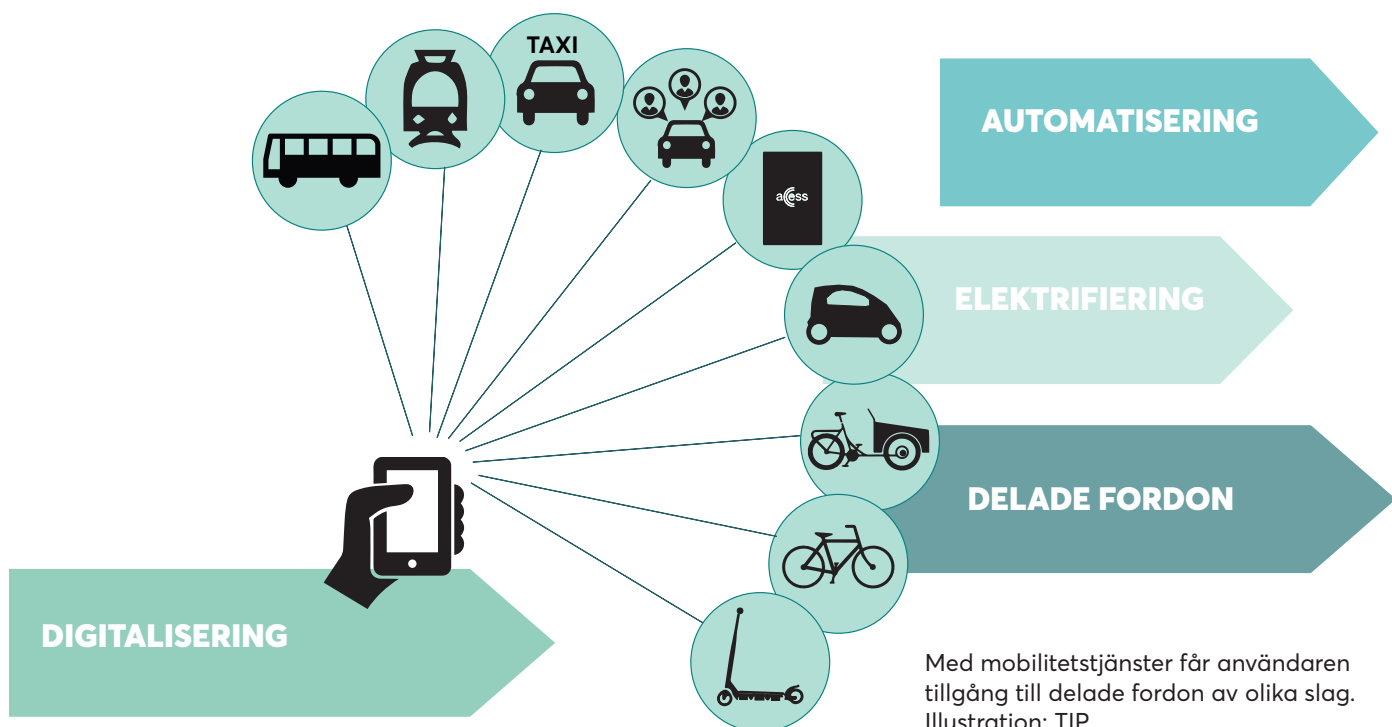
Delningsekonomi

Konsultföretaget McKinsey har visat att dagens samlade transportarbete genom delning och självkörande fordon kan utföras med en sjättedel av dagens vagnpark, utan att en enda människa skulle behöva ändra sitt resmönster². Det skulle betyda att uppskattningsvis 17 miljoner parkeringsplatser i Sverige blir överflödiga.

Delningsekonomi har stor potential i omställningen till hållbarhet, både genom ett bättre resursutnyttjande och genom socioekonomiska vinster. Fler kan få tillgång till ytor eller produkter som är dyra att äga enskilt.

1 Pernestål Brenden, Kristoffersson & Mattsson

2 Fastighetsägarna Stockholm



Nya hot kan ge snabb beteendeförändring

Under våren 2020 har en global pandemi på kort tid förändrat många av de förutsättningar vi tagit för givna. Resandet både lokalt och globalt har sjunkit drastiskt, arbetslivet har för många ställts om till hemarbete, e-handel har vuxit snabbare än tidigare. Det är inte otänkbart att klimatförändringar eller andra skeenden inom de närmaste decennierna kommer leda till liknande dramatiska förändringar, och till att kultur, beteende och värderingar förändras i grunden.

Konsekvenser för byggd miljö

Sammanfattningsvis finns en rad globala processer som kan påverka framtidens livsmiljöer på avgörande sätt. Den byggda miljön behöver utformas långsiktigt, hållbart och med framtiden i beaktning. Det som planeras och byggs måste kunna fylla en relevant funktion över en lång tid. Teknik och beteenden förändras snabbare än byggnader, vilket kan hanteras genom att investera i rumslig kvalitet som tål förändrad användning.

Bostadshus med mobilitetstjänster

Tack vare några få genomförda bostadsprojekt finns i dagsläget viss kunskap om nya mobilitetslösningar kopplat till nybyggnad av bostäder. På nästa sida sammanställs ett tiotal normbrytande bostadsprojekt genomförda i Sverige, en del av dessa har även utvärderats efter inflyttning. Sett till hela bostadsproduktionen i Sverige, och i relation till det totala bostadsbeståndet i Sverige, är antalet tester av ny byggnadsutformning som stöttar hållbar mobilitet försvinnande litet³.

Sammanställning av bostadsprojekt med låga parkeringstal från 2018 (Sverige)

Projekt	Kommun	Utvecklare	Status	Antal lgh	Fysiska åtgärder						
					p-tal privata	dedikerad bilpool	dedikerad cykelpool	lättillgängligt cykelrum	extrastor hiss		
Brf Kronhusparken Inom Vallgraven	Göteborg	?	klart 2010	20 BR	0			●			
Klippern 3 (Ohoj) Malmö	Malmö	Hauschild+ Siegel	klart 2014	10 BR	0		●				
Almedals terrasser	Göteborg	Sverigehuset	klart 2016	145 BR	0,3	●					
Klippern 4 (Oboy) Malmö	Malmö	Hauschild+ Siegel	klart 2017	55 HR+ 30 HL	0		●			●	
On Track Älvsjö	Stockholm	Bonava	klart 2018	157 BR	0,24	●		●			
Viva Göteborg	Göteborg	Riksbyggen	klart 2018	132 BR	0	●					
Brf Blicken Haningeterrassen	Haninge	Riksbyggen	klart 2018	85 BR	?		●	●			
Xplorion	Lund	LKF	byggstart 2018	54 HR	0,4 / 1000m ²		●	●			
Nouvelle	Upplands Väsby	LaTERRE	planeras	61 HR	0	●	●	●		●	
Frihamnen Göteborg	Göteborg	områdesnivå – Göteborgs stad	planeras	?	0,2						

Reservation för att förändringar skett efter hösten 2018.

● = Åtgärd finns i projektet

HL = Hotellägenheter

HR = Hyresrätt

BR = Bostadsrätt

MS = Medlemsskap

KM = Kombinerade mobilitetslösningar

Källa: Sundman, Kjellson, Westman, Björkman & Svensk

Immateriella åtgärder									Kommentar
cykelmek	leveransrum/ -boxar	Kombinerade mobilitets- lösningar	MS bilpool	MS cykelpool	kollektivtra- fikkort	MS annat	resecoach/ info etc	uppföljning	
	•							•	ombyggnad av kontorsfastighet
			•						Vinnova-finansierat projekt "BiodiverCity"
			rabatt						
•	•				rabatt 10 år	•		•	MS Bike&Ride Malmö C
			•	•	•			•	projektet är med i "innovativ parkering"
•			•	•			•	•	
			3 år		3 år			•	projektet är med i "innovativ parkering"
•		•					•	•	
•	•		•	•			•	•	projektet är med i "Mo-Bo"
									områdesnivå



Cykelförvaring som nås enkelt i ett öppet landskap med bra belysning, dagsljus och i nära anslutning till entré. Brf Viva, Göteborg. Foto: TIP

Projekt i fokus - Brf Viva

Riksbyggens Brf Viva är ett exempel där samverkan och innovation har lett till nya kvaliteter i bostadsmiljön. Projektet omfattar 132 lägenheter och är beläget i stadsdelen Guldheden i Göteborg. Projektet har genomförts som en satsning av Riksbyggen inom ramarna för Positive Footprint Housing, ett tvärvetenskapligt forskningsarbete med aktörer från näringsliv, offentlig sektor och akademi.

Gällande mobilitet finns en rad initiativ som för-tjänar uppmärksamhet, både kring erbjudandet till boende, men framförallt i den fysiska utformningen. Genom husens placering i en mycket brant bergssluttning stod man tidigt inför ett vägval kring hur boendes parkering kunde inrymmas inom fastigheten. Lösningen med tjänstebaserad och delad mobilitet och utan privata p-platser har möjliggjort en unik utemiljö där naturen tagits tillvara på ett sätt som varit omöjligt om ett garage hade behövt sprängas in. Detta grepp har också möjliggjort en rad gemensamma utrymmen (däribland ett sammanhängande cykelrum med direkt

infart från gatan) som tack vare läget i souterräng kan få generösa fönster mot gårdarna.

Sammantaget har projektet en rad långsiktiga kvaliteter som bäddar för flexibel användning och olika typer av behov över tid. Projektet har vunnit flera priser, däribland Kasper Sahlin-priset 2019.

Pågående uppföljning av de boendes attityder och resvanor ger värdefull kunskap. Konsultföretaget Trivectors mätningar visar att de boende reser mer hållbart än de gjorde tidigare, och mer hållbart än göteborgarna i genomsnitt:

"Jämför man resvanedatan för de boende i Brf Viva med uppgifter från den senaste resvaneundersökningen som genomfördes i Göteborg (2017) blir det tydligt att resmönstret för de boende i Viva skiljer ut sig tydligt från genomsnittet för Göteborg. De boende i Viva gör bara ungefär hälften så många bilresor per dag jämfört med den genomsnittlige göteborgaren, men fyra gånger fler resor till fots och drygt dubbelt så många med cykel. Antalet resor med kollektivtrafik ligger ungefär som genomsnittet."

“De boende i Viva gör bara ungefär hälften så många bilresor per dag jämfört med den genomsnittlige göteborgaren, men fyra gånger fler resor till fots och drygt dubbelt så många med cykel.”¹

Planeringsverktyg och exempel

Detta kapitel omfattar verktyg och exempel som behövs för att genomföra pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter", ett detaljplaneprojekt med mycket låga parkeringstal eller helt utan parkeringsplatser för privatägda bilar, där principerna från planeringsunderlaget testas i praktiken.

Ambitionen med avsnittet är att förbereda kommunens process, och hitta sätt att styra mot önskade mål utan att på förhand låsa fast pilotprojektets innehåll eller lösning.

Avsnittet innehåller fysiska förutsättningar, effektmål och exempel på åtgärder och aktiviteter

Fysiska förutsättningar

En genomtänkt geografisk placering är ett grundvillkor för pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter". Som del av arbetet med denna rapport har därför en inventering gjorts av fysiska förutsättningar i Haninge kommun, vilka har sammanställts i en karta på nästa uppslag, s. 22-23. Kartan visar viktiga kollektivtrafiknoder, servicekluster, avgiftsbelagd parkering och parkeringszoner A-C.

Då avgiftsbelagd parkering inte är vanligt förekommande i Haninge kommun, är det i nuläget inte möjligt att hitta ett läge för pilotprojekt där all gatumark inom ett visst gångavstånd är avgiftsbelagd. En översyn av parkeringsavgiftsbelagd mark kring pendeltågstationerna pågår i kommunen.

Pilotprojekt föreslås i parkeringszon A i första hand, i parkeringszon B i andra hand, och i synnerhet där parkeringszon sammanfaller med kollektivtrafiknod och service. Handen centrum utmärker sig med goda förutsättningar, samtidigt som områden under utveckling såsom Jordbro centrum och centrala Vega inte bör uteslutas.

Pilotprojektet begränsas vidare till flerbostadshus i nyproduktion för att uppnå tillräckligt många användare, dialog mellan kommun och marknad i planeringsskedet samt möjlighet att från start utforma arkitekturen för hållbart resande.

Sammanfattningsvis är följande fem kriterier viktiga att uppnå i pilotprojektet:

- Flerbostadshus
- Nyproduktion
- God tillgång till kollektivtrafik
- Arbetsplatser och service på acceptabelt gångavstånd
- Närhet till en bekväm, trygg och sammanhängande cykelinfrastruktur



Utsnitt ur cykelkarta Haninge kommun
Illustration: Haninge kommun 2015

Vad är ett acceptabelt gångavstånd?

"En gångsträcka på 500m anges ofta som ett acceptabelt gångavstånd för de allra flesta. Det acceptabla gångavståndet är också avhängigt av ruttens kvalitet. Om vägen är bra och och rutten intressant kan fotgängare acceptera betydligt längre gångsträckor. Däremot minskar lusten att gå markant om rutten är ointressant och upplevs som tröttande. Då känns 200 eller 300m som en lång sträcka, även om sträckan inte tar mer än fem minuter att gå"

1 Gehl

Vad är en bekväm cykelinfrastruktur?

"Cykelturer kan vara bekväma, upplevelserika och utan onödiga irritationsmoment, men också trista och jobbiga. Många av kriterierna för platser som är bra för gångtrafikanter kan också tillämpas på cykelvägarna. Det är också viktigt att det finns tillräckligt med plats att cykla utan att man behöver vara rädd för att bli knuffad eller trängd...Frekventa aubrott är irriterande och stör rytmen när man cyklar"

1 Gehl

Inventering av Haninge kommuns fysiska
förutsättningar för pilotprojektet
"bilfritt bostadskvarter".

Kartan visar:

-  Viktiga kollektivtrafiknoder med radie 500m
-  Servicekluster
-  Avgiftsbelagd parkering
-  Parkeringstal zon A-C

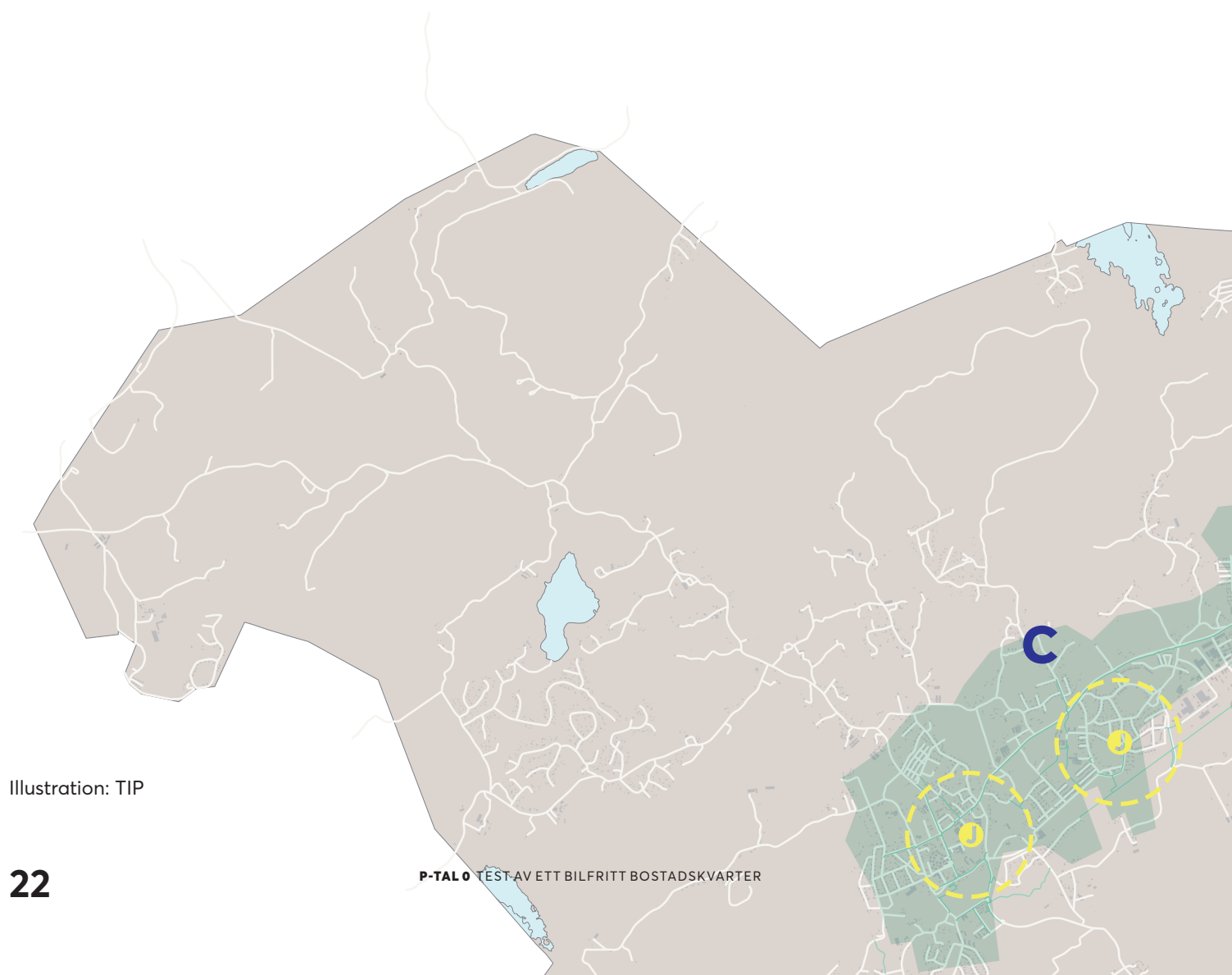
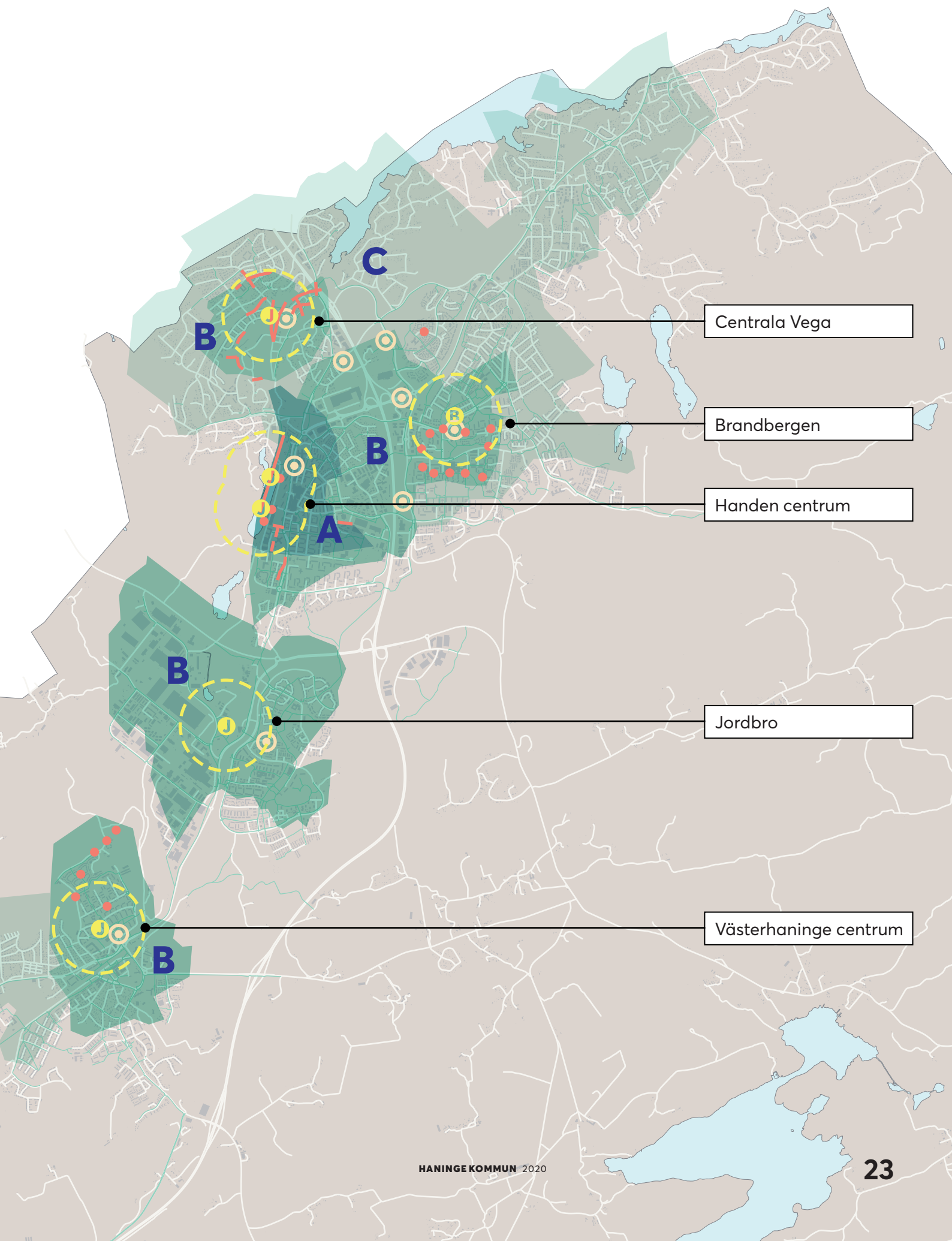


Illustration: TIP



Centrala Vega

Brandbergen

Handen centrum

Jordbro

Västerhaninge centrum

Effektmål

Syftet med effektmål är att ha en öppenhet inför åtgärder och aktiviteter inom pilotprojekt, och samtidigt säkerställa att önskade effekter uppnås. Effektmålen kan användas i initieringsskedet av ett projekt för att utvärdera inkomna förslag, exempelvis vid en markanvisning initierad av kommunen eller vid ett marknadsdrivet initiativ. Därefter kan effektmålen vara till stöd för planering, avtalsskrivning, genomförande och uppföljning av det konkreta pilotprojektet.

I detta avsnitt finns exempel på hur olika effektmål kan mätas och utvärderas specifikt för pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter", men det är också möjligt att utifrån effektmålen föreslå andra sätt att följa upp pilotprojektet.

I dialog mellan kommun och byggaktör/fastighetsägare bedöms det viktigt att tidigt definiera effektmålen, dvs. vad utfallet från pilotprojektet ska jämföras med och vilken ny kunskap som är relevant att undersöka.

Effektmål 1: Hållbart resande

Alla hushåll har tillgång till och nyttjar hållbara transporter.

Exempel på mätbara mål:

- 100% av hushållen har tillgång till cykel
- 100% av hushållen har tillgång till lätta, fossilfria fordon som lämpar sig för transport av varor och yngre familjemedlemmar
- 100% av hushållen har tillgång till fossilfria motorfordon
- Bilinnehavet är minst 50% lägre än i utvalt referensprojekt eller utvald referensgrupp
- Antal/andel resor som sker till fots eller med cykel är minst 100% högre än kommungenomsnittet
- Andel resor som sker med cykel är minst 15%
- En majoritet av de boende upplever att byggnaden har utformats så att det är enkelt och smidigt att använda cykel och delade fordon.

Möjliga uppföljningsaktiviteter:

- ▷ Undersökning av resvanor och attityder
- ▷ Nöjdhet med mobilitetstjänster och tjänsteutbud
- ▷ Nöjdhet med fordons placering, utformning av byggnaden
- ▷ Kartläggning av bilinnehav samt var privatägda bilar parkeras

Effektmål 2: God hushållning

Utformning av fysisk miljö och mobilitetstjänster ger god hushållning av mark, material, råvaror och energi i såväl bygg- och driftskede.

Exempel på mätbara mål:

- Minst 50% reduktion av area för fordonsuppställning, jämfört med om byggnaden utformats efter gällande parkeringsstrategi
- Minst 25% av ytan för fordonsuppställning är dedikerad för delade fordon
- Utöver kraven i BBR och fordonspool förekommer ingen markparkering

Möjliga uppföljningsaktiviteter:

- ▷ Jämföra pilotprojekt (utformat utanför gällande parkeringsstrategi) med ett normalprojekt (utformat inom gällande parkeringsstrategi), beräkna a) material- och energibesparing för byggnaden i bygg- och driftskede, b) besparing i byggkostnad, c) besparing i driftkostnad av byggnaden

Effektmål 3: Minskad klimatpåverkan

Utformning av fysisk miljö och mobilitetstjänster ger en minskad klimatpåverkan från boendes resor liksom från byggnadens bygg- och driftskede.

Exempel på mätbara mål:

- Antal personkilometer med bil är minst 50% lägre än i utvald referensdata
- Utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO₂e) i byggskedet är minst 10% lägre jämfört med om byggnaden utformats efter gällande parkeringsstrategi

Möjliga uppföljningsaktiviteter:

- Uppskattning av boendes klimatpåverkan genom vardagsresande samt jämförelse med uppsatta mål, nationella och kommunala
- Livscykelanalys (LCA): Jämförelse av pilotprojekt och motsvarande normalprojekt utformat efter gällande parkeringsstrategi, beräkning av klimatpåverkan i bygg- och driftskede

Effektmål 4: God hälsa och attraktiv livsmiljö

Utformningen av kvarteret ska bidra till en hälso-sam och attraktiv livsmiljö och stimulera till hälso-samt beteende, såväl inom kvarteret som i omgi-vande stadsmiljö.

Effektmål 4 innebär framför allt en kvalitativ analys, även om vissa aspekter är möjliga att kvantifiera.

Exempel på mål:

- En uppskattad livsmiljö
- Ökade möjligheter till lek och rörelse inom kvarteret
- Ökad kvalitet och användbarhet av gemensamma ytor inom fastigheten
- Mer yta och bättre förutsättningar för ekosystemtjänster, ökad grönytefaktor
- Minskat buller genom förändrat resande och tystare fordon
- Luftkvalitet förbättras genom förändrat resande och lättare och renare fordon
- Vardagsmotion ökar genom förändrat resbeteende, mer gång och cykel
- Kvarterets utformning bidrar till attraktiva stadsrum, exempelvis genom levande botten-våningar
- Mobilitetstjänster kan nyttjas av fler användare och blir en resurs för närområdet

Möjliga uppföljningsaktiviteter:

- Intervjuer med boende, upplevelse och användning av rum, ytor och funktioner
- Enkäter om de boendes nöjdhet med bostadsmiljön och byggnadsutformningen
- Bedömning av konsekvenser för stadsmiljö såsom buller, luftkvalitet, ekosystemtjänster mm.
- Bedömning av sociala mervärden som skapats genom utformningen

Exempel på åtgärder och aktiviteter

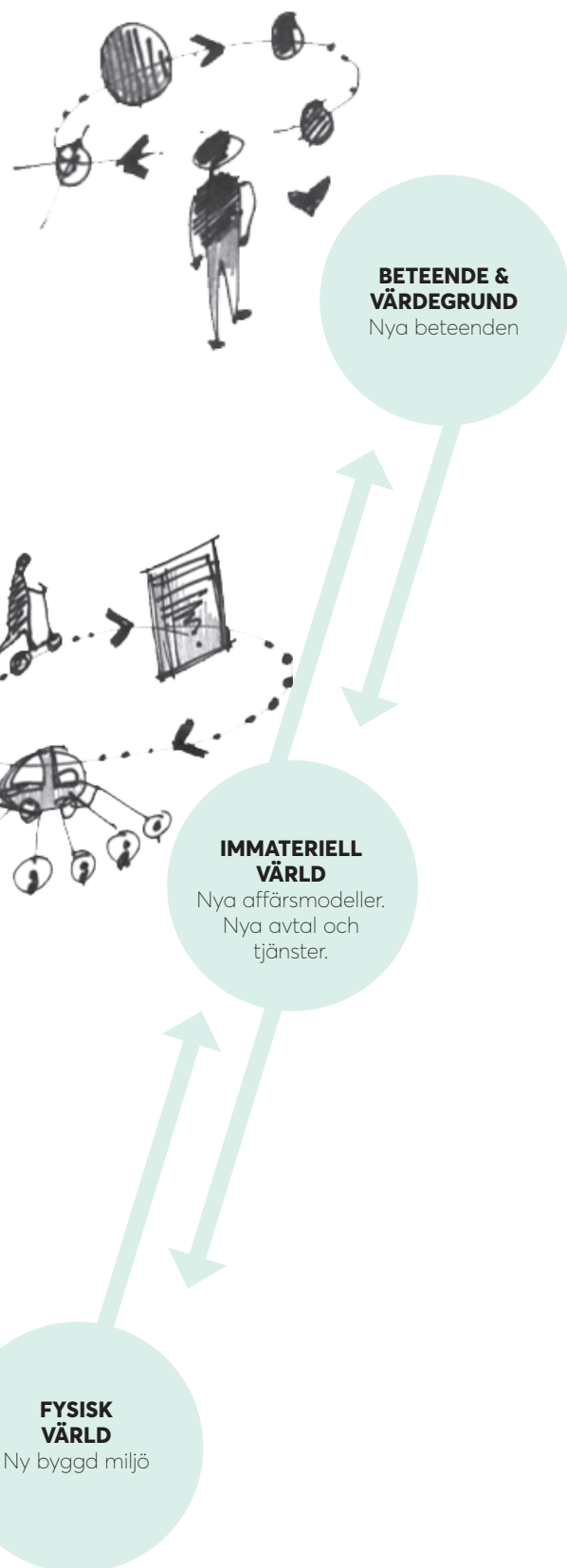
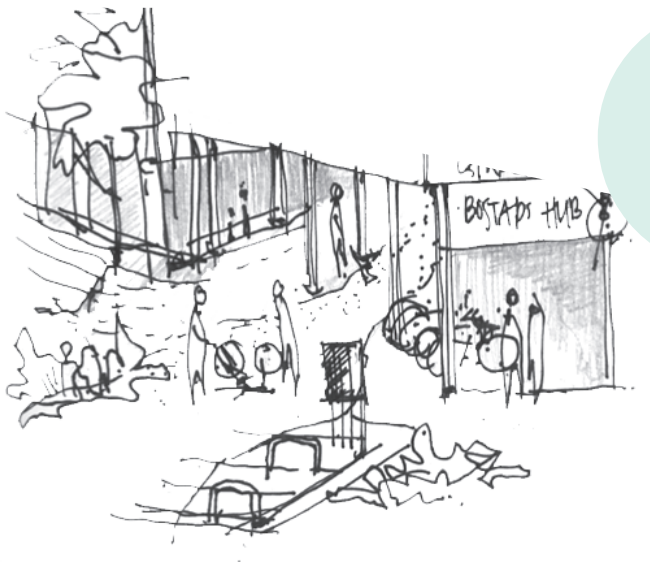
Mobilitetsåtgärder omfattar en rad insatser både rörande den fysiska utformningen av byggnader, nyttjande av ytor, utbud av tjänster och fordon samt informations- och kommunikationsinsatser.

För att få en god och långsiktig effekt av mobilitetsåtgärder behöver helheten för varje projekt beaktas, både det som ligger inom fastighetsägarens respektive kommunens ansvar.

För att säkerställa varaktighet över tid behövs ett perspektiv som innefattar driftsskedet.

I detta avsnitt presenteras ett antal åtgärder och aktiviteter. Det finns troligen många fler åtgärder som ännu inte är påtänkta eller har testats. Den snabba utvecklingen av såväl fordon, tjänster och beteende påverkar framtida lösningar. Denna sammanställning är därför mer att betrakta som en inspirationskälla än en checklista.

Åtgärder kontrolleras vid specifika tillfällen i plan- och byggprocessen. Kontroll bör ske vid tidpunkter där pilotprojektet kommit så långt att åtgärden kan följas upp och kontrolleras mot effektmål och genomförandeavtal, förslagsvis sammanfaller detta med tidpunkt för bygglov och slutbesked. Vissa åtgärder kan inte följas upp innan inflytt, utan behöver ske under en uppföljningsperiod. Kontroll görs av en särskild uppföljningsgrupp.



Förändring finns på tre nivåer. För att åstadkomma mer hållbara beteenden behövs nya lösningar i planeringen av byggd miljö, samt i nya tjänster och erbjudanden. Innovationerna kan kategoriseras för att bättre förstå dem enskilt samt hur de är sammankopplade.

Exempel på fysiska åtgärder

Åtgärd	Beskrivning	Kontrolltidpunkt ¹
Högkvalitativa cykelrum	Placering i byggnaden samt utformning som ger enkel angöring och smidiga flöden.	Bygglov Slutbesked
Varierade cykelparkeringar	Möjliggör för boende och besökare att enkelt och smidigt kunna parkera en cykel, samt nyttjande av olika typer av cyklar. Ute och inne, för stora och små cyklar, olika ställ, kort- och långtidsförvaring. Olika låsmöjligheter. Skyltning.	Bygglov Slutbesked
Yta för mek och tvätt	Lättillgängligt utrymme med möjlighet att kunna meka och tvätta cykel. Spolplatta/ dusch och mekställ. Luftpump, verktyg.	Bygglov Slutbesked
Yta för delade cyklar/ lådcyklar	Dedikerad och lättillgänglig yta för cykelpool.	Bygglov Slutbesked
"Rolla in - rolla ut"	- Breda korridorer och dörröppningar, tröskellösa dörrar eller utan dörrar, en extra stor hiss eller bekväm cykelramp om nivåskillnader finns. - Detaljutformning av dörrar, dörrautomatik, skyltning, mm.	Bygglov Slutbesked
Byggnadsutformning och byggnadsprogram	Möjliggör för boende att leva gott med minskat resbehov. Byggnadsutformning med människans hälsa i fokus t ex dagsljus, frisk luft. Rum med flexibilitet över tid som kan möta förändrade behov. Underlätta distansarbete genom utformning av bostäder och gemensamma lokaler.	Bygglov Slutbesked
Planera för hemleveranser	Möjlighet att få leveranser direkt till bostaden, bostadsentrén eller på nära gångavstånd. Exempelvis låsbara paketboxar, digitala låssystem, lösningar för livsmedel.	Bygglov Slutbesked
Generös och mångfunktionell bostadsentré	Ytor och funktioner för att invänta transporter, ställa upp mindre fordon och/eller hantera leveranser.	Bygglov Slutbesked
Utrymme för återvinning och återbruk	Ytor och funktioner för källsortering och återbruk för att minska privat transportbehov.	Bygglov Slutbesked
Uppställningsplats(er) för fordonspool	Ytor i fastigheten eller området för delade fossilfria fordon. Möjliggör för boende att inte äga eget fordon.	Bygglov Slutbesked

¹ Kontroll/Uppföljning av åtgärder vid tillfälle för bygglov, slutbesked och uppföljningsperiod görs av en särskild uppföljningsgrupp

Exempel på immateriella åtgärder – mobilitetstjänster

Åtgärd	Beskrivning	Kontrolltidpunkt ¹
Brett utbud av delade fordon (lokal lösning)	Elassisterade cyklar, låd/lastcyklar och små elfordon, elsparkcyklar resp elbilar. Täcker olika transportbehov och reducerar behov av privatägd bil. För att stötta omställning till nya vanor är det bra om fordon finns på plats redan vid inflytt. Ev. avtal med mobilitetsleverantörer eller inköp av egna fordon stäms av.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Kombinerade mobilitetstjänster (regional/nationell lösning)	Även inkludera kollektivtrafik, taxi och delade fordon på andra platser i erbjudandet. Rabatt på taxi- eller kollektivtrafikresor.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Mobilitetsfond	Långsiktigt säkrad finansiering av mobilitetslösningar antingen genom fastighetsägarens eller kommunens försorg. Avsättning till fond för att finansiera mobilitetsåtgärder och säkerställa varaktighet.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Mobilitetsköp	Mobilitetsköp kan ses som en utveckling av parkeringsköp, där kommunala investeringar istället görs i mobilitetstjänster.	Genomförandeavtal Bygglov
Anpassning av utbud	Mobilitetstjänster utformas för att kunna anpassas över tid, beroende på boendes behov och teknikutveckling	Slutbesked Uppföljningsperiod

Exempel på immateriella åtgärder – koncept- och affärsutveckling

Åtgärd	Beskrivning	Kontrolltidpunkt ¹
"Living as a Service"	Inkludera mobilitet i hyra/månadsavgift, exempelvis fast och rörlig del beroende på användning.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Affärsutveckling tjänster	Nya modeller där fastighetsägarens intäkt kommer från användning av tjänst snarare än uthyrning av yta (parkeringsplats).	Slutbesked Uppföljningsperiod
Personlig rådgivning, resecoach etc.	Inspirera, påverka livsstil och beteende. Öka kunskap om alternativ som finns.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Kommunikationsinsatser vid försäljning och vid inflytt	Inspirera, påverka livsstil och beteende. Öka kunskap om alternativ som finns.	Slutbesked Uppföljningsperiod
Evenemang såsom "Prova-på-dagar" "Mekdag"	Engagera de boende att testa nya lösningar och komma över hinder.	Uppföljningsperiod

Exempel på aktiviteter – forskning och kunskapsuppbyggnad

Åtgärd	Beskrivning	Kontrolltidpunkt ¹
Uppföljning och utvärdering, inrapportering till kommun	Samla in och överföra kunskap som kan bidra till utveckling av kommunens strategier, riktlinjer och arbetssätt.	Uppföljningsperiod
Ökad användarförståelse genom kvalitativa studier, intervjuer etc.	Bättre förståelse för användarnas val och attityder, vilka förbättringar som kan göras.	Uppföljningsperiod
Konsekvensanalys parkering	Kartlägga bilinnehav, hur eventuell privat parkering har lösts. Eventuella effekter för trafik och gatuparkering. Förslag till eventuella åtgärder.	Uppföljningsperiod
Användardata mobilitets-tjänster	Förstå hur delade fordon används, vilka förbättringar som kan göras för ökat användande.	Uppföljningsperiod
Resvaneundersökning	Förstå hur de boende reser i relation till kontrollgrupper. Måluppfyllelse, förslag på ytterligare insatser för att nå mål.	Uppföljningsperiod

Exempel: Mobilitetsköp

Mobilitetsköp är en modell för reduktion av parkeringstal där fastighetsägaren köper in sig i en kommunalt eller regionalt samordnad mobilitetstjänst vilken ger fastighetens boende tillgång till de delade mobilitetstjänster. Alternativet är att varje fastighetsägare själv ordnar mobilitetstjänster vilket inte ger samma utbud av tjänster till slutkunden.

¹ Kontroll/Uppföljning av åtgärder vid tillfälle för bygglov, slutbesked och uppföljningsperiod görs av en särskild uppföljningsgrupp

Kommunens redskap

Särskild mobilitets-/parkeringsutredning

Pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" är ett test där de boendes mobilitetsbehov ska lösas utan privatägda bilar inom fastigheten. Eftersom mobilitetsåtgärder inte är reglerade i PBL finns begränsningar i att ersätta ett krav på parkering med avtal om mobilitetsåtgärder. Däremot kan det projektspecifika kravet på bilparkeringsytor sänkas med hänsyn till de mobilitetsåtgärder som planeras.

I en särskild mobilitets-/parkeringsutredning definieras projektets specifika ytbehov för parkering, lastning och lossning utifrån grundprincipen om delade mobilitetstjänster.

Dimensioneringen av ytor ska göras med hänsyn till bland annat läge (närhet till kollektivtrafik, målpunkter), bostadstyper, målgrupper, prioriteringar av markens användning, grönytor, kostnader, fordonsinnehav, mobilitetstjänster och referensprojekt med liknande utgångspunkter.

Detaljplan

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som beskriver planens syfte, förutsättningar och konsekvenser. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen för plankartans innebörd.

Vanligtvis står parkeringstal eller motsvarande information angiven i planbeskrivningen. Informationen som anges i en planbeskrivning är inte juridiskt bindande utan det finns möjlighet till samtida tolkningar, exempelvis om planbeskrivningen är äldre och delar av den blivit inaktuell. Även om planbeskrivningen inte är bindande så utgör planbeskrivningen tolkningsvägledning så länge planen är gällande.

Möjligheter för pilotprojekt "bilfritt bostadskvarter"

- Påverka utformningen och användning av ytorna med hjälp av planbeskrivningen
- Använd maximalt för bilparkering för att hindra oönskad användning
- Ange ytor som inte får och inte får användas för parkering i plankartan
- Ställa krav om grönyta som förhindrar framtida omvandling till parkering

Genomförandeavtal

För att genomföra en detaljplan ingår berörda parter normalt sett olika typer av genomförandeavtal. Beroende på ägarförhållandena när planeringen påbörjas kallas avtalen exploateringsavtal, markanvisningsavtal och marköverlåtelseavtal.

Exploateringsavtal

Termen exploateringsavtal används när byggaktören äger merparten av den mark som ska bebyggas och kommunens förhandlingsposition utgår då från det kommunala planmonopolet. Enligt PBL får kommunen ingå exploateringsavtal med en byggaktören eller en fastighetsägare för att reglera åtaganden om att vidta eller finansiera åtgärder. De åtgärder som kommunen kan avtala om ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. Vilka åtgärder som kan ingå i ett exploateringsavtal är alltså knutna till bestämmelser i lag (1 kap. 4 § och 6 kap. 40 § PBL).

Markanvisningsavtal och marköverlåtelseavtal

Vid en markanvisning är kommunen markägare. Det ger en kommun större frihet än vid exploateringsavtal när det gäller vilka frågor avtalet kan innehålla.

Ett markanvisningsavtal är ett avtal mellan en kommun och en byggaktör som ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under

givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande (1 kap. 4 § PBL).

Ett marköverlåtelseavtal är ett avtal mellan kommun och byggaktör som är kopplat till överlåtelsen (markköpet).

Kvalitetskriterier och markanvisning genom tävling

För ett pilotprojekt kan det vara lämpligt att använda *fast pris och kvalitetskriterier* som förfarande vid markanvisning. På det viset kan marknadens aktörer komma med förslag på nytänkande lösningar, och olika alternativ jämföras.

Har det utlysts en markanvisningstävling där byggaktörer kommit med förslag på lösningar, kan avtal kopplas till tävlingsförslaget.

Civilrättsliga avtal kan komplettera

Både exploateringsavtal och markanvisningar tar i huvudsak sikte på planprocessen och att genomföra en detaljplan. Regeringens bedömning är att båda avtalsformerna idag har begränsningar när det gäller åtgärder som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter respektive för ökad transporteffektivitet (mobilitetstjänster). Det främsta skälet till detta är att sådana åtgärder kräver en långsiktighet som sträcker sig längre än genomförandet av en detaljplan¹. En lagöversyn som ska förbättra kommunens möjligheter är initierad.

För aspekter som ligger i byggnaders driftsskede kan även civilrättsliga avtal tillämpas, vilka kan upprättas med kommunen eller exploatören och tredje part så som mobilitetsleverantörer och/eller kollektivtrafikutövare.

¹ Kommittédirektiv 2020:15

Vad ska säkerställas?

Varaktighet och mobilitetstjänster

Resande baserat på tjänster (tillgång till fordon) fungerar annorlunda än resande baserat på ägande (privatägda fordon). Tidigare piloter med låga parkeringstal har visat att när användarna har tillgång till flera alternativ, så kan de ändra resbeteende och byta fordonsval från ena året till nästa¹. Beteendeförändringar i tjänstesystemet går snabbare, eftersom det inte finns en tröghet kopplad till initial investering.

Hur ska varaktighet säkerställas i det nya tjänstebaserade systemet? Givet en snabb teknikutveckling är det inte eftersträvansvärt att låsa fast specifik teknik över lång tid. Detta skulle snarare kunna motverka ett väl fungerande tjänstesystem, i vilket operatörer anpassar utbud efter efterfrågan. Samtidigt behöver individens rörelsefrihet säkras upp över lång tid.

Varaktighetskravet kan uppfyllas genom att lokaler planeras med hög kvalitet och med möjlighet till ändrad användning, samt genom att avsätta långsiktig finansiering för mobilitetstjänster. För bostadsrätter kan det hanteras genom att eventuell fast kostnad för fastighetsägaren är budgeterad i föreningens ekonomiska plan och ingår i årsavgiften.

Säkerställa fysiska förutsättningsvaraktighet

Varaktighet kan säkerställas genom att kravställa fysiska ytor och funktioner inom kvartersmark, med detaljplanen och planbeskrivningen som instrument.

Kommunen har även möjlighet, men ingen skyldighet, att besluta om lokala trafikföreskrifter för att reglera parkering på kvartersmark. Detta kräver dock samråd med och i vissa fall även medgivande av markägaren.

Säkerställa tjänsters varaktighet

Här finns behov av att utveckla både lagstiftning och kommunal praktik för att bemöta det nya tjänstesamhället. "Mobilitet" och "tjänster" saknas idag som begrepp i relevanta lagrum.

De instrument som idag används för fysisk samhällsplanering är främst kopplade till planerings- och byggskede, inte till driftsskede. Detaljplaner har efter genomförandet inget förvaltningsskede. Krav på verksamheter, deras förvaltning och drift bör därför inte knytas till plan- och bygglagen utan till avtal som reglerar berörda parter åtaganden över tid.

Den offentlighetsrättsliga förpliktelsen att anordna parkeringsutrymme kan dock, genom ett civilrättsligt avtal, övergå till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal eller privat anläggning. Baserat på fastighetens behov av mobilitet betalar fastighetsägaren en engångssumma, så kallat friköp, alternativt en årlig avgift, så kallat avlösen. Med dessa instrument kan investeringar styras om i önskad riktning.

Säkerställa skalbarhet

Syftet med pilotprojektet är att på sikt leda till en bred implementering av nya lösningar. Piloten behöver därför bemöta de farhågor som kan finnas hos medverkande aktörer. För att vara skalbart behöver lösningen fungera väl och vara attraktiv för såväl kommun, byggaktör och framtida boende. En ökad förståelse för de olika perspektiven kan skapas genom erfarenhetsutbyte och dialog under pilotprojektet.

1 Lund & Wendle



Uppställningsplatser för fossilfria fordon i anslutning till lobby från innovationsprojektet Mo-Bo. Illustration Walk the Room.

Säkerställa att betydande olägenheter inte uppkommer

Piloten behöver visa att betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer. Det är av intresse att jämföra olägenheter för omgivningen och trafiken i pilotprojektet med närliggande kvarter. Inverkan på bullernivå, luftkvalitet, trafik samt (fel)parkering bör därför studeras.

Säkerställa likställighetsprincipen

Pilotprojektet innebär särbehandling, men det sker på objektiv grund, baserat på rationella skäl och sakliga överväganden. Systematiken i kommunens verksamhet är att utföra en förstudie där skäl och överväganden klargörs, ta fram kriterier/effekt-mål och låta marknadsaktörer söka deltagande i pilotprojekt på lika villkor. Alternativt ska marknadsaktörer som själva tar initiativ till pilotprojekt bemötas av kommunen i en likvärdig process, där pilotprojektets potential och samhällsnytta värderas. Likställighetsprincipen innebär alltså inte att alla ska behandlas lika, men att alla ska behandlas med en systematik som kan betecknas som rättvis².

2 kommunallag 2 kap 3§

Vägval

En avgörande fråga är om kommunen ska vara en medaktör i att tillhandahålla mobilitetstjänster till sina invånare, eller om ansvaret helt ska ligga hos den privata sektorn. En annan avgörande fråga är om mobilitetslösningarna ska lokaliseras till och/eller nyttjas av en fastighet, ett område/stadsdel eller hela kommunen.

Kommunnivå

En möjlighet på kommunnivå är att gå från nuvarande modell för parkeringsköp, och att utveckla den till mobilitetsköp. Detta är en lösning på kommunnivå där kommunen och/eller ett kommunalt bolag säkerställer varaktigheten och kvaliteten. Mobilitetsköp är en modell för reduktion av parkeringstal där fastighetsägaren köper in sig i en kommunalt eller regionalt samordnad mobilitetstjänst vilken ger fastighetens boende tillgång till de delade mobilitetstjänster. Alternativet är att varje fastighetsägare själv ordnar mobilitetstjänster vilket inte ger samma utbud av tjänster till slutkunden. Lösningen innebär att anslutna användare får tillgång till fordon nära hemmet men också på andra platser i kommunen.

Avtal mellan kommun och byggaktör/fastighetsägare kan omfatta:

- investeringar i kommunal mobilitetslösning och mobilitetstjänst (friköp/avlösen)
- medlemskap för alla boende i mobilitetstjänst
- att ytor inom fastigheten ska ställas till förfogande för mobilitetstjänst

Exempel

I Linköpings kommun utvecklas nu en MaaS-lösning (Mobility as a Service) där kommunen, det kommunala parkeringsbolaget, regionala kollektivtrafiken och privata mobilitetsaktörer ingår. Konsortiet utvecklar en bred mobilitetstjänst som omfattar reseplanering, bokning, biljett, betalning och realtidsinformation för bland annat delade cyklar, bilar och kollektivtrafik.

Områdesnivå

Det är också möjligt att planera områdeslösningar. Områdesgarage tar klivet mot framtiden och blir lokala mobilitetshubbar som kan driftas kommunalt eller privat. Även detta kan finansieras genom friköp eller avlösen.

Avtal mellan kommun och byggaktör/fastighetsägare kan omfatta:

- investeringar i lokal mobilitetshubb och mobilitetstjänst (friköp/avlösen)
- medlemskap för alla boende i mobilitetstjänst
- att ytor inom fastigheten ska ställas till förfogande för mobilitetstjänst

Exempel

Aspern Seestadt, Wien har man på områdesnivå samordnade pakettleveranser med el-lastcykel, driftat av kommunen.

De innovativa mobilitetsidéerna finansieras av de avgifter som tas ut för garagekonstruktion och drift i Seestadt.



Leveransskåp nära entén för att underlätta att leva bilfritt i Brf Viva, Göteborg.
Foto: TIP

Fastighetsnivå

Ska lösningen vara på fastighetsnivå och helt hanteras av byggaktör/fastighetsägaren så beror avtalsmöjligheterna på om kommunen är markägare eller inte. Om kommunen inte äger marken kan civilrättsliga avtal upprättas där kommun och byggaktör kommer överens om vad som ska gälla. Avtal på tjugofem år är maximalt juridiskt möjligt (jordabalken 7 kap 5 §). Även efter det att avtals-tiden gått ut har fastighetsägaren skyldighet att anordna en tillfredsställande lösning.

En nackdel med fastighetspooler jämfört med öppna pooler kan vara att det blir för få användare och för få delade fordon, samt att möjligheten att kombinera olika användare (kontorstid/fritid) begränsas. I några projekt har detta lösts genom att de mindre (el)fordon är i en sluten fastighetspool, medan (el)bilpoolen är öppen och del av ett större system. Det innebär att poolen blir en resurs även för människor som bor och arbetar i närområdet, samt att de boende får tillgång till fler bilar på fler platser.

Exempel

I Brf Viva finns leveransskåp och delade fordon för alla som bor i fastigheten. Bilpoolen är öppen även för externa bilpoolsmedlemmar.

Genomförande och organisation

Detta kapitel fokuserar på genomförandet, främst ur kommunens perspektiv. Pilotprojektet är både ett ordinärt ärende som ska ta sig genom stadsbyggnadsprocessens olika skeden, och ett extraordinärt ärende som kräver extra insatser från kommunorganisationen både för att planeras, genomföras och följas upp.

Uppföljningsskedet ligger utanför den normala plan- och byggprocessen som vanligen slutar vid byggnadens slutbesked. Samtidigt är uppföljningsskedet det kanske mest betydelsefulla skedet, där kommunen kan skörda kunskaper som kan bidra till utvecklingen av strategier, riktlinjer och arbets sätt, vilket är ett av huvudsyftena med att genomföra pilotprojekt.

Givet att hela processen från första idé om pilotprojekt till fullföljd uppföljning kan spänna över en tioårsperiod, är det betydelsefullt att processen inte är personberoende och att kommunens olika avdelningar och förvaltningar hittar fungerande sätt att samverka.

Det är rimligt att en avdelning eller en tvärsektionell grupp tar huvudansvaret för pilotprojektet och står för kontinuiteten gentemot den aktuella byggaktören/fastighetsägaren, exempelvis i en uppföljningsgrupp.

Bedömning av projektets förväntade och verkliga måluppfyllelse kan då lämpligen göras av den särskilt tillsatta uppföljningsgruppen bestående av kommunala tjänstepersoner och externa experter på området.

Genomförandeprocessen för ett pilotprojekt kan se olika ut beroende på vilka vägval kommunen gör under processen och/eller vilka förutsättningar som finns inom ett givet projekt. Kommunen har möjlighet att ställa krav eller följa upp krav vid vissa givna tillfällen längs processen.

Politiskt beslut – en förutsättning för pilotprojekt

Säkerställa att pilotprojektet har politiskt stöd

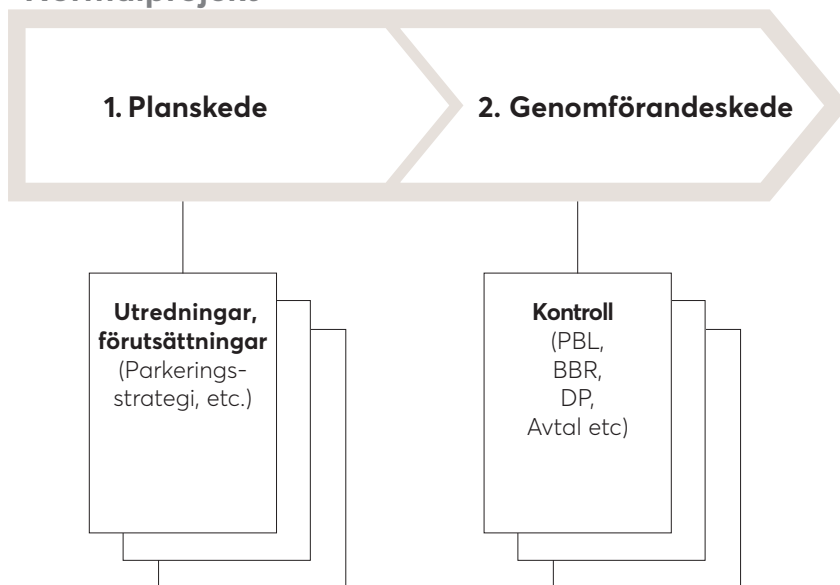
För att kommunens tjänstepersoner ska kunna resurssätta ett pilotprojekt annorlunda än ett normalprojekt krävs ett politiskt beslut, antingen i kommunfullmäktige eller i berörd nämnd beroende på sammanhang.

Som underlag för politiskt beslut kan kommunens tjänstepersoner beskriva pilotprojektets syfte och effektmål, liksom hur det är tänkt att svara mot kommunens mål och visioner och/eller mot nationella och globala mål.

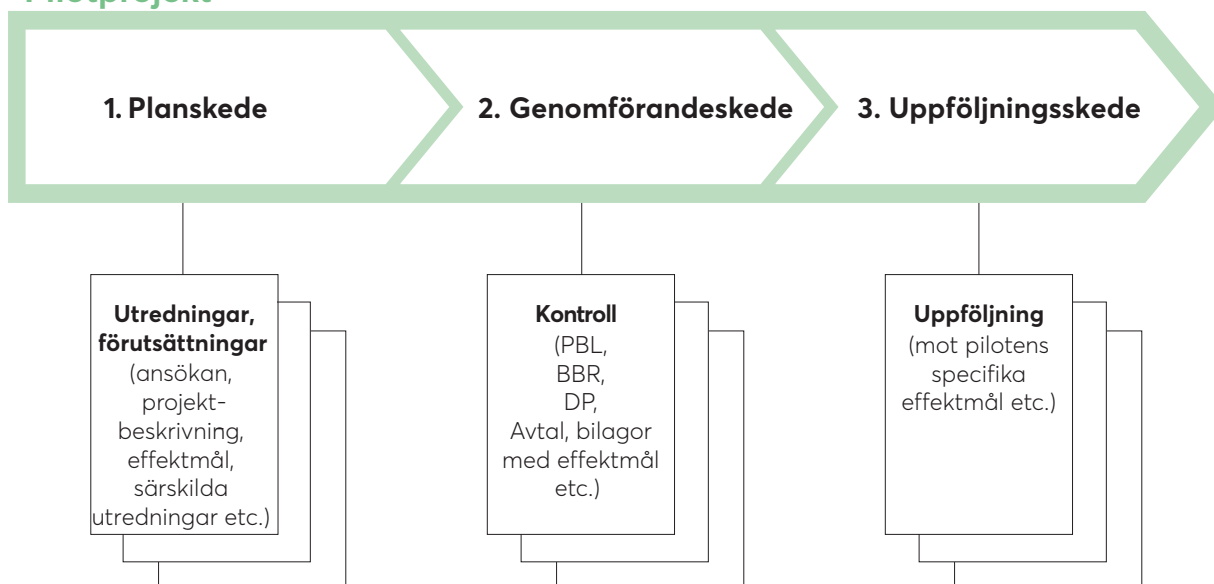
Ett politiskt beslut om ett pilotprojekt kan tas oavsett planstatus eller markägarship. Politisk förankring av ett pilotprojekt kan med fördel finnas på plats redan vid starten av ett nytt planuppdrag, men en antagen detaljplan behöver inte vara ett absolut hinder.

Skäl till att starta upp pilotprojekt i senare planskede skulle exempelvis kunna vara att en byggtör/fastighetsägare kommer med en stark projektidé, att aktörens kapacitet för innovation och genomförande bedöms som mycket god och att den aktuella fastigheten har ett mycket fördelaktigt läge.

Normalprojekt



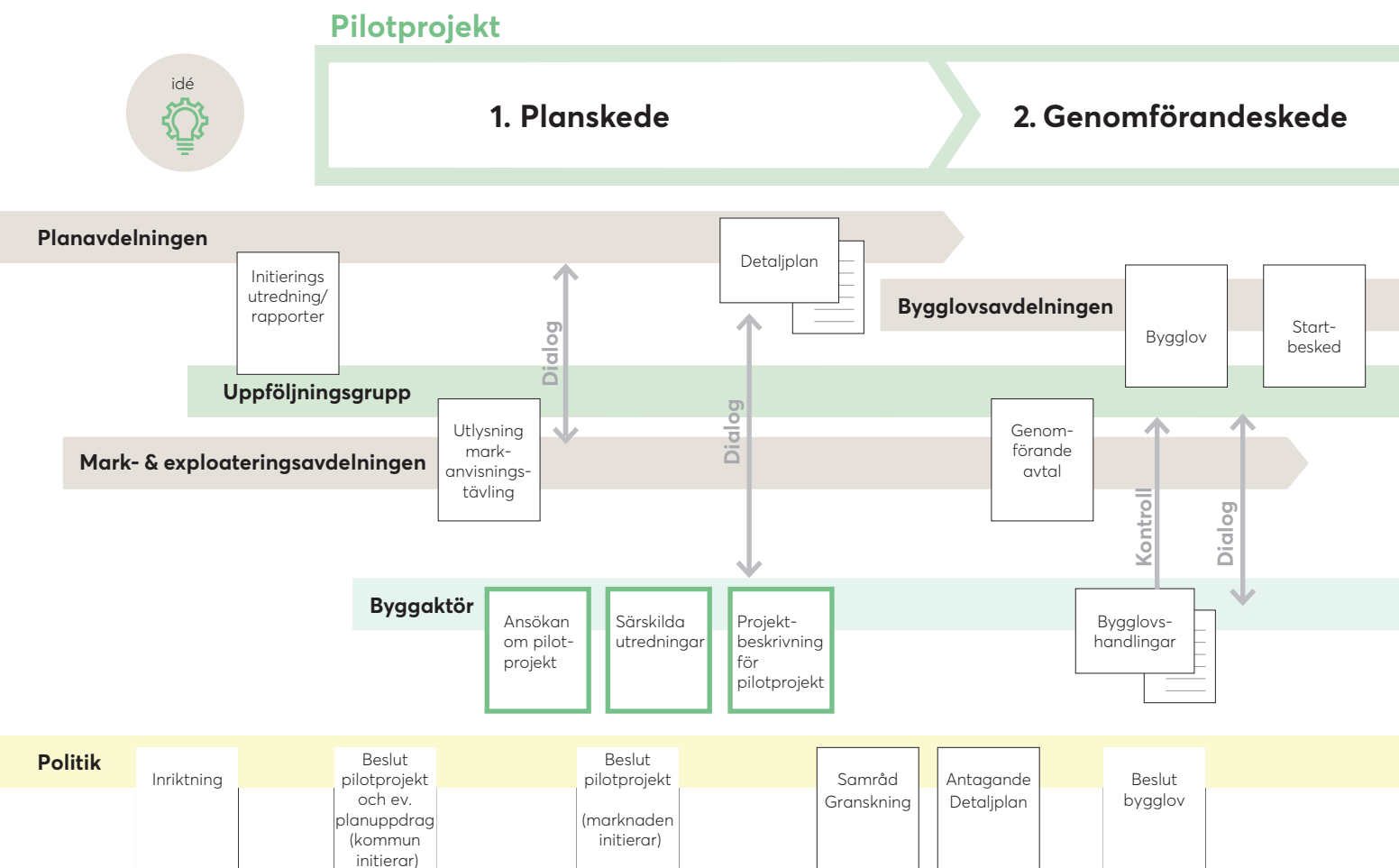
Pilotprojekt

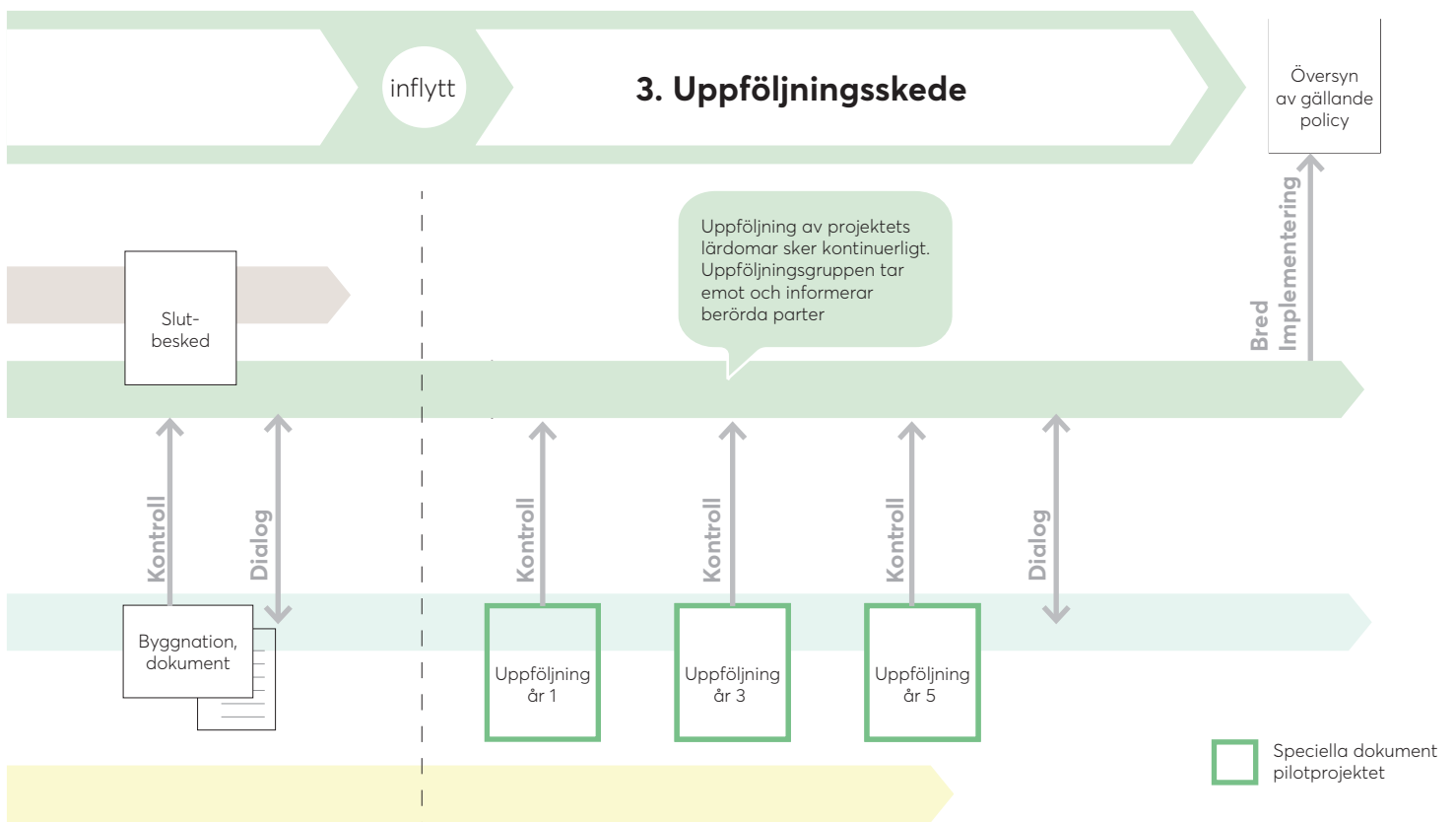


Skillnaden mellan processen för ett normalprojekt jämfört med ett pilotprojekt
Illustration: TIP

Pilotprojektet från start till mål

Diagrammet visar en möjlig väg för pilotprojektet från start till mål, olika pilotprojekt kan ta olika vägar, men milstolparna är ofta samma





Planprocessen och pilotprojektet
Illustration: TIP

Ansökan om pilotprojekt (mall)

Sökande:

Beskriv projektidén och dess målgrupp kortfattat:

Beskriv hur pilotprojektet avser möta kommunens effektmål:

Effektmål 1: Hållbart resande

Effektmål 2: God hushållning

Effektmål 3: Minskad klimatpåverkan

Effektmål 4: God hälsa och attraktiv livsmiljö.

Beskriv incitament för att genomförande och nyttan för er egen organisation:

Beskriv tänkt team för genomförande, särskilt med avseende på mobilitet:

Beskriv teamets erfarenhet av innovation, forskning och utveckling:

Exempel på frågor som bör besvaras i initieringsskedet av ett pilotprojekt.
Illustration: TIP

1. Planskede

Ansökan om pilotprojekt

Öppna för alla aktörer på lika villkor.

För att starta upp föreslås att byggaktören/fastighetsägaren lämnar in en kortfattad ansökan. Vid markanvisning kan detta göras som del av markanvisningsansökan eller tävlingsförslag.

Initiativet kan också komma från byggaktören/fastighetsägaren. Då kan ansökan användas för att uppfylla likställighetsprincipen, att alla förfrågningar besvaras på ett systematiskt sätt.

I ansökan beskrivs:

- Projektidén med tänkt utformning och målgrupp
- Hur projektidén avser möta kommunens formulerade effektmål
- Incitament för att genomföra ett pilotprojekt, nytta för er egen organisation
- Team och kompetenser, särskilt avseende mobilitet
- Teamets erfarenhet av innovation, forskning och utveckling

Kommunens tjänsteperson skriver ett utlåtande som omfattar bedömning av projektet samt behov av kompletterande utredning och vidareutveckling vidare i processen. Med stöd i politiken fattas beslut om att gå vidare eller inte.

Uppföljningsgrupp

Om pilotprojektet går vidare etableras en uppföljningsgrupp på kommunen bestående av representanter från berörda förvaltningar och avdelningar. En representant i gruppen är ansvarig för att sammankalla och förmedla kunskap vidare.

Projektbeskrivning för pilotprojekt

Ett detaljerat underlag för genomförande och avtalsskrivning.

Med klartecken från kommunorganisation och kommunpolitik att genomföra ett pilotprojekt är det dags för byggaktören/fastighetsägaren att ta fram en projektbeskrivning. Projektbeskrivningen

ska omfatta en plan för genomförande inklusive uppföljningsskede. Team och finansiering beskrivs för att säkerställa genomförandet.

Kommunen kan be om förtydliganden, exempelvis för hur det ska säkerställas att boendes mobilitet förblir ekonomiskt och ekologiskt hållbar i ett längre perspektiv och att inte betydande olägenheter uppkommer för omgivningen.

Särskilda utredningar

I särskilda utredningar kopplade till pilotprojektet definieras projektets specifika behov. I pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" är en mobilitets-/parkeringsutredning relevant.

Planarbete

Säkerställa att detaljplan och planbestämmelser möjliggör önskade fysiska åtgärder och omöjliggör oönskade fysiska åtgärder.

Plankarta och planbestämmelser utformas för hållbart resande, och så att önskade effektmål möjliggörs. Lika viktigt som att möjliggöra önskade lösningar är att begränsa oönskade lösningar. Det kan innebära inte bara en låg miniminorm för bilparkering, utan också en maximinorm.

Maximinorm innebär att kommunen anger en övre gräns för hur många parkeringsplatser som får anläggas inom ett område. Fastighetsägaren får då inte anordna fler parkeringsplatser än normen anger. Maximinormen är ett lämpligt instrument när parkeringsytor inte eftersträvas, och kan användas för att säkerställa att ett bilfritt kvarter under planering förblir bilfritt även i ett framtida driftsskede.

Kommunen har i detta skede rätt att:

- Påverka utformning
- Bestämma placering och utformning av parkeringsplatser inom kvartersmark
- Bestämma att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering

Plankarta och planbestämmelser används primärt för att styra fysiska åtgärder under byggskedet.

Ansvaret för framtagande av plankarta och planbestämmelser ligger hos planavdelningen.

Projektbeskrivning för pilotprojekt (mall)

Sökande:

Sammanfattning av pilotprojektet:

Beskriv vilka åtgärder pilotprojektet kommer genomföra för att nå kommunens effektmål, samt hur åtgärder kommer genomföras:

Effektmål 1: Hållbart resande

Effektmål 2: God hushållning

Effektmål 3: Minskad klimatpåverkan

Effektmål 4: God hälsa och attraktiv livsmiljö.

Beskriv vilken kompetens pilotprojekts team har att genomföra pilotprojektet:

Beskriv hur åtgärdernas finansieringsplan:

Beskriv hur uppföljning av åtgärder och effektmål kommer ske:

Ange vilka bilagor som bifogas för att styrka beskrivna åtgärder (ex. bygghandlingar, avtal med operatörer, utredningar, ekonomisk plan etc.)

Exempel på frågor som bör besvaras när pilotprojektet kommit en bit på vägen
Illustration:TIP

2. Genomförandeskede

Genomförandeavtal

Säkerställa fysiska och immateriella åtgärder liksom fastighetsägarens långsiktiga åtagande.

Bäst utgångsläge för avtalsskrivning i genomförandeavtal har kommunen som markägare. Då är det markanvisningsavtal och senare markövertälselavtal som är aktuellt. Om byggaktören redan är markägare tecknas istället ett exploateringsavtal.

Redan i utlysningen av en markanvisning kan kommunen annonsera ett tänkt pilotprojekt, och ansökningar alternativt tävlingsförslag kan utvärderas efter anpassade effektmål.

Inför avtalsskrivning är det en god idé att inleda dialog mellan planavdelning, mark- och exploateringsavdelning och byggaktör, så att åtgärderna som avtalas är rimliga och genomförbara och att uppsatta effektmål kan uppfyllas. Pilotprojektets projektbeskrivning och andra dokument kan biläggas till avtalen.

Genomförandeavtal ska

- Säkerställa och beskriva fastighetsägarens långsiktiga åtagande i fysiska och immateriella åtgärder
- Beskriva vad som ska kontrolleras/rapporteras vid bygglov, slutbesked samt vid angivna tidpunkter för uppföljning

Genomförandeavtal kan omfatta

- Parkeringstal eller motsvarande information
- Grundläggande krav på utformning av bil- och cykelparkeringar
- Mobilitetsåtgärder, samlad beskrivning av projektets mobilitetslösning(ar), fysiska och immateriella åtgärder
- Hur åtgärder ska följas upp
- Plan för kunskapsåterföring till kommunen
- Eventuella påföljder för exploatören om överenskomna åtgärder inte genomförs

- Hur åtgärder som ska fortsätta gälla efter byggtiden ska föras över på ny fastighetsägare vid överlåtande
- Avsikter och överenskommelser gällande mobilitetsåtgärder i planering och genomförande av projekt
- Förbindelser att exploatören ska arbeta för att uppfylla kommunens angivna mål

Ansvaret för avtalsskrivning ligger hos mark- och exploateringsavdelningen.

Bygglov

Bygglövsavdelningen kontrollerar att fysiska åtgärder uppfylls.

Ansvaret för all bygglovsgivning ligger hos stadsbyggnadsnämnden. Till sin hjälp har stadsbyggnadsnämnden bl.a. bygglövsavdelningen.

Ingen myndighet, inte heller en kommuns beslutande organ, får bestämma hur en förvaltningsmyndighet i ett särskilt fall ska besluta i ett ärende som rör myndighetsutövning mot en enskild eller som rör tillämpningen av lag¹. Bygglövsavdelningen ska med andra ord agera självständigt och i bygglovsprövningen utgå från handlingarnas följsamhet mot detaljplanen liksom gällande juridiskt ramverk.

De fysiska krav som formulerats i pilotprojektets plankarta och planbeskrivning, inklusive projektspecifik dimensionering av utrymmen för parkering, lastning och lossning, kontrolleras i bygglovsprövningen. Övriga mobilitetsåtgärder (tjänster, immateriella åtgärder) ska inte kontrolleras i bygglovsprövningen.

Uppföljningsgruppen kontrollerar att immateriella åtgärder uppfylls.

Om genomförandeavtalet även omfattar immateriella åtgärder, kan bygglov vara ett lämpligt tillfälle för uppföljningsgruppen att göra en avstämning.

Uppföljningsgruppen kan med fördel informera bygglovshandläggaren om de särskilda förutsättningar och krav som gäller för pilotprojektet, men de har inte möjlighet att påverka beslutet.

1 12 kap. 2 § regeringsformen

Slutbesked

Bygglövsavdelningen kontrollerar att fysiska åtgärder uppfylls.

Vissa fysiska åtgärder såsom fungerande dörröppningsautomatik, låga trösklar, mönstermålning eller skyltning kan inte kontrolleras förrän vid slutbesked. Ansvar för handläggning av slutbesked ligger hos bygglövsavdelningen.

Uppföljningsgruppen kontrollerar att immateriella åtgärder uppfylls.

Inför slutbesked, som är det sista tillfället kommunen kan kontrollera kravuppfyllelse innan byggnaden tas i bruk, är det lämpligt att kontrollera även immateriella åtgärder angivna i avtal.

Många immateriella åtgärder kan vara svåra eller olämpliga att kontraktera långt innan inflyttning, därmed är slutbesked ett bra tillfälle att stämma av.

Immateriella åtgärder dokumenteras exempelvis med kopior på avtal, budget avsatt i ekonomisk plan (för bostadsrättsförening) eller reserverad finansiering för kommande åtgärder.

3. Uppföljningsskede

Kontrollpunkter

Kontrollera att uppföljning sker enligt avtal samt att effektmål uppfylls.

Hur pilotprojektet ska följas upp och utvärderas är en av de viktigaste aspekterna att planera på förhand. Ansvarsfördelning mellan kommun och fastighetsägare under uppföljningsskedet samt vad som ska mätas eller undersökas bör framgå av genomförandeavtal.

Om effektmålen inte nåtts ska byggaktören/fastighetsägaren redovisa troliga skäl till varför så inte skett, vilket är en värdefull kunskap inför framtiden. Vid behov och om så har avtalats kan kommunen begära kompenserande åtgärder.

Kontrollpunkter är de angivna tidpunkter efter slutbesked som definierats i genomförandeavtalet. Vid avtalade tillfällen lämnar fastighetsägaren eller dess kontrakterade ombud, som med fördel kan vara en oberoende konsult eller forskare, en rapport till kommunen.

Uppföljningsgruppen har ansvaret för att följa upp kontrollpunkter.

Bred implementering

Implementera ny kunskap från pilotprojekt i kommunens styrdokument och processer.

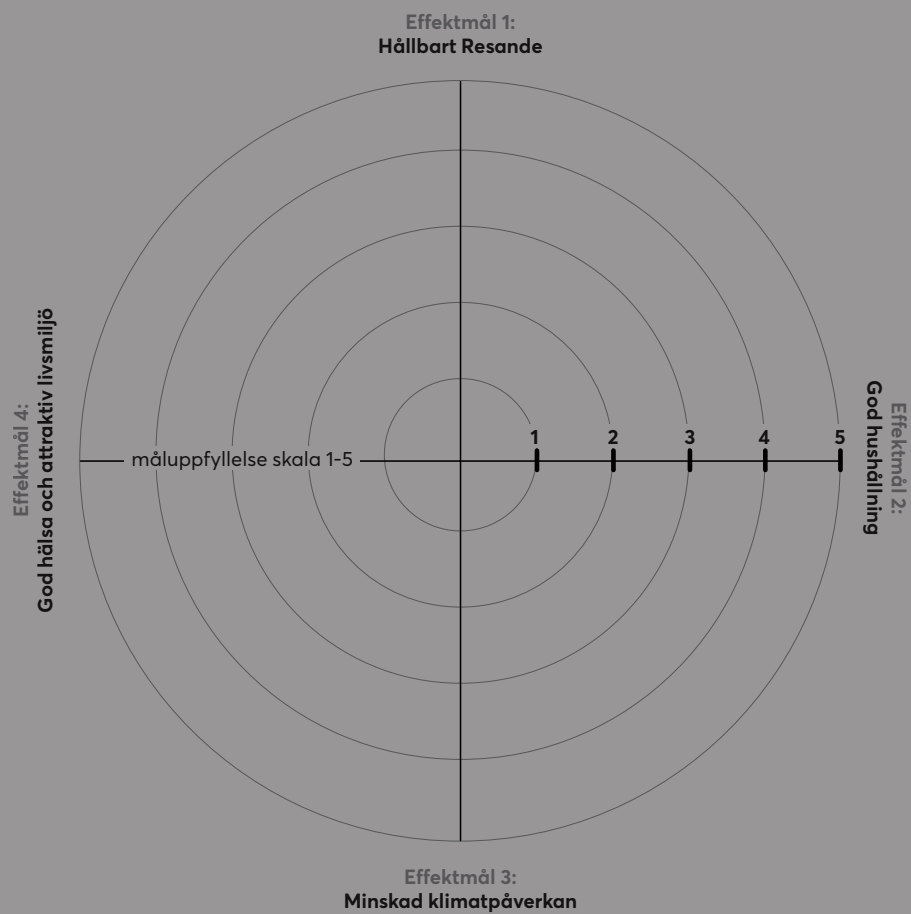
När ny kunskap från pilotprojekt tagits emot kan berörda parter på kommunen se över och uppdatera gällande styrdokument och riktlinjer, för att bana väg för en bred implementering av välfungerande lösningar. Då det kan ta lång tid innan pilotprojektet är färdigt, kan arbete med implementering påbörjas så fort ny kunskap skördas.

I pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter" kommer parkeringsstrategin vara ett av de mest betydelsefulla instrumenten för en bred implementering. Pilotprojektet kan väntas ge ny kunskap till hur ansvar ska fördelas mellan kommun och fastighetsägare och bidra till utveckling inom lokalisering av parkering, samordning och samnyttjande av ytor, utformningsprinciper, parkeringstal och mobilitetsåtgärder

Pilotprojektet kan även väntas bidra till förbättrad samverkan, dels internt mellan olika avdelningar och förvaltningar men också mellan kommun, byggtörer, fastighetsägare, tjänsteleverantörer och boende/användare.

Uppföljningsgruppen har ansvaret för att förmedla kunskap till berörda avdelningar och förvaltningar för bred implementering i gällande styrdokument och riktlinjer.

Uppföljning av måluppfyllelse



Exempel på hur uppföljning av pilotprojekt kan stöttas upp av en värderos.
Illustration: TIP

Juridiskt ramverk

Detta kapitel innehåller en genomgång av relevanta lagrum samt beskriver kommunens skyldigheter och rättigheter relaterat till det aktuella pilotprojektet "bilfritt bostadskvarter".

Uppfylla plan- och bygglagens syfte

I PBLs portalparagraf sammanfattas den nödvändiga avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen. Kommunen ska i sin planläggning av mark ta hänsyn till den enskilda människans frihet, exempelvis den enskildas behov av att transportera sig. Samtidigt ska kommunen främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer. För att uppfylla lagens syfte är det nödvändigt att samhällsplaneringen leder till hållbara resvanor.

Att främja jämlika levnadsförhållanden innebär bland annat att alla oavsett ålder, kön, rörelseförmåga eller inkomst ska ges goda förutsättningar för rörelsefrihet. Planeringen behöver därmed fånga upp och balansera de ibland motstridiga behoven från ett brett spektrum av människor i rörelse såsom människor till fots, med rullstolar och barnvagnar, på cykel, i bil och i kollektivtrafik. Kvinnors resande ska stöttas i samma utsträckning som mäns resande. Barns rörelsefrihet ska ges samma vikt som vuxnas. Detta ger förutsättningar för hur kvarters- och gatumark kan och ska utformas.

Att främja goda sociala levnadsförhållanden innebär bland annat att främja mänskliga rättigheter och delaktighet, folkhälsa, trygghet och integration. Även detta ger förutsättningar för hur kvarters- och gatumark kan och ska utformas; att människor som rör sig på olika sätt ändå möts och kan interagera med varandra, att det upplevs tryggt och att det sker på jämlika villkor.

Folkhälsa är brett och omfattar såväl luftkvalitet och buller som människors behov av fysisk aktivitet, lek och rörelse liksom mental hälsa som kan främjas genom bostadsnära grönska. Alla dessa aspekter har koppling till transporter, direkt eller indirekt.

Att främja en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer innebär att människors behov i nutid inte ska ställas framför kommande generationers rätt till goda livsvillkor. Kommunen måste därför kontinuerligt göra avvägningar mellan det enskilda intresset (den enskilda människans frihet) och det allmänna intresset (att kommande generationer ska kunna leva ett gott liv). I förlängningen ger det kommunen inte bara rätt men också en skyldighet till att planera till förmån för hållbara och inkluderande transportalternativ.

Utdrag ur PBL

PBL 1 kap. Syfte, innehåll och definitioner

1 § I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

2 § Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.



Enligt PBL har friyta en högre
prioritet än utrymme för fordon
Kollage: TIP

Praktisk tillämpning av plan- och bygglagen

Tillämpningen av plan- och bygglagen är i hög grad en kommunal angelägenhet och det ska finnas ett brett spelrum för lokala bedömningar, men besluten ska utgå från gemensamma och nationellt omfattade värderingar. Kommunen kan därför inte välja att göra avvägningar som åsidosätter utpekade allmänna intressen¹.

Ett exempel på avvägning mellan motstridiga allmänna intressen har tydliggjorts i lagtexten "Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."² Friyta har högre prioritet än utrymme för fordon. Att ett sådant tydliggörande har varit nödvändigt kommer av att parkering ofta överordnats sociala eller miljömässiga hänsyn, vilket inte överensstämmer med PBLs syfte.

En central lagtext i sammanhanget är: "Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon."

Lagtexten ska inte tolkas som att en viss mängd av

bilparkering måste planeras enligt lag. Det är fullt möjligt att med stöd av PBL planera för lastning och lossning för alla fordonsslag, parkering för cyklar och andra lätta fordon och biluppställning enbart för rörelsehindrade. För att en sådan planering ska vara laglig behöver det först konstateras, exempelvis i en särskild parkeringsutredning, att något ytterligare behov av bilparkering inte finns³.

Med formuleringen "i skälig utsträckning" vill lagstiftaren ange en bestämd tolkningsinriktning utan att precisera det exakta innehållet. Med formuleringen "lämpligt utrymme" för parkering, lastning och lossning av fordon avses att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort⁴. Lämplighetskriteriet syftar både på ytan och på var ytan är belägen.

Kommunens arbete med parkeringsfrågorna ska på alla nivåer utgå från en skälighetsbedömning. Eftersom PBL inte kan reglera alla situationer, måste kommunen dessutom göra en bedömning utifrån omständigheterna för platsen som också kan innefatta anslutande allmänna intressen. Bedömningen av vad som är skäligt kan variera över tid. Skäligheten får inte vara godtycklig, utan måste vara väl motiverad.

- 1 Boverket, PBL Kunskapsbanken: Roller och ansvar
- 2 PBL 8 kap. 9 §
- 3 MÖD P 1584 och prop. 1985/86:1 s.518.
- 4 Prop. 1985/86:1 s.518

Vid tillämpning av PBL så begränsar formuleringen "i skälig utsträckning" kommunens krav både i underkant och i överkant. Kommunen har rätt att bestämma krav, men kraven får inte vara alltför låga och heller inte alltför höga. Alltför låga utrymmeskrav kan vara att bostadskravet om angöringsplats eller parkeringsplatser för rörelsehindrade inte kan uppfyllas. Alltför höga utrymmeskrav kan vara att plan- och bygglagens syfte om en långsiktigt hållbar livsmiljö inte uppfylls. PBL ska vidare förstås utifrån kontexten år 1985 då möjligheten att kräva utrymme för parkering även begränsades till "om sådant utrymme kan beredas till en rimlig kostnad och utan synnerlig olägenhet i övrigt"¹.

Även om det är kommunen som i plan- och bygglovsprocessen gör bedömningen av vad som är parkering i skälig utsträckning, kan bedömningen ändras av domstol i en rättslig prövning. Det finns mycket få relevanta rättsfall.

Vad är ett fordon?

Den juridiska definitionen av begreppet fordon definieras enligt lagrummet som en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Fordon och parkering i PBL

Begreppet "fordon" förekommer i PBL tre (3) gånger. Mer specifika begrepp som "bil" eller "cykel" förekommer inte. Begreppet "parkering" förekommer i PBL åtta (8) gånger. Inga specifika fordonstyper anges, utan formuleringen "parkering av fordon" är övergripande.

Mobilitet och tjänster i PBL

Begreppen "mobilitet" och "tjänster" förekommer inte i PBL.

Praktisk tillämpning av plan- och byggförordningen

Inte heller plan- och byggförordningen ger riktlinjer till hur eventuell parkering ska dimensioneras.

Det finns ingen förordning som tydliggör lagtexten "Tomten ska ordnas så att naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara, betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer" osv (PBL 8 kap. 9 §).

Plan- och byggförordningen ska tillämpas genom att

1. det vid nyproduktion av bostäder ska ställas krav om laddning för minst en femtedel av parkeringsplatserna ifall det finns fler än tio parkeringsplatser
2. det ska krävas bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra parkeringsplatser utomhus, i fråga om andra anläggningar än byggnader.
3. det är möjligt för kommunen att ta ut byggsanktionsavgifter för såväl byggnader som parkeringsplatser i andra anläggningar än byggnader, ifall byggnation påbörjas innan startbesked, eller tas i bruk innan slutbesked.

Fordon och parkering i PBF

Begreppet "fordon" förekommer i PBF tio (10) gånger. Mer specifika begrepp som "bil" eller "cykel" förekommer inte. Begreppet "parkering" förekommer i PBF sjutton (17) gånger.

¹ Prop. 1985/86:1 s.518.

Kommunens skyldigheter enligt lag

Att det enligt plan- och bygglagen är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark innebär att planeringsansvaret ligger hos kommunen och inte hos någon annan. Därmed är det kommunens skyldighet att planera för ett hållbart samhälle, så som anges i plan- och bygglagen: "Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer"².

I planeringsansvaret ingår att göra avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen, men också mellan olika allmänna intressen. Människors rörelsefrihet är ett allmänt intresse som behöver säkerställas, men det får inte ske på bekostnad av hälsa, klimat eller miljö.

Skulle en kommun agera på ett skadligt sätt som åsidosätter en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer, finns en framtida risk att hållas ansvarig för skada. Även om svensk klimatlagstiftning ännu inte innehåller skadeståndsansvar, har antalet klimaträttsfall dubblats sedan 2005. Kommunen kan med nuvarande lagstiftning bli skadeståndsansvarig om det visar sig att kommunen fattat beslut om detaljplaner och bygglov på oriktiga grunder³.

Som en del av sitt planeringsansvar är kommunen skyldig att kontinuerligt uppdatera sina styrdokument och sina riktlinjer för samhällsplanering så att utvecklingen är förenlig med samhällsmålen.

Att ett eller flera enskilda plan- och bygglovsärenden inte följer kommunens gällande riktlinjer är möjligt. Eftersom kommunen är skyldig att agera enligt likställighetsprincipen i kommunallagen måste dock särbehandling ske på en objektiv grund, baserat på rationella skäl eller sakliga överväganden. För att uppfylla detta ska kommunen i sin verksamhet agera systematiskt och på ett sådant sätt att systematiken kan betecknas som rättvis.

Likställighetsprincipen

Enligt likställighetsprincipen i kommunallag 2 kap 3§ ska kommuner och landsting behandla sina medlemmar lika, om de inte finns sakliga skäl för något annat. När principen är tillämplig kan kommunen ändå behandla medlemmar olika, så länge en olik behandling grundar sig på sakliga skäl. Särbehandling ska ske på en objektiv grund, det vill säga baseras på rationella skäl eller sakliga överväganden. För att uppfylla detta ska kommunen i sin verksamhet agera systematiskt och på ett sådant sätt att systematiken kan betecknas som rättvis. Dessa principer gör att det under vissa förhållanden är så att kommunen för att uppfylla lagregeln måste behandla olika fall olika.

2 PBL 1 kap. 1§

3 Skadeståndslag 3 kap 2 §

Kommunens rättigheter enligt lag

Kommunen har enligt PBL rätt att bestämma krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning. Därmed kan kommunen styra att en fastighet ska vara bilfri. Kravet om tillgänglig angöringsplats för bilar ska dock uppfyllas, liksom att parkeringsplatser för rörelsehindrade vid behov ska kunna ordnas (BBR 3:122). För att en sådan planering ska vara laglig behöver det först konstateras att något ytterligare behov av parkering inte finns¹. Det är enbart i samband med planläggning som kommunen har möjlighet att påverka parkering på privat kvartersmark. Kommunen har rätt att påverka utformning, att bestämma placering och utformning av parkeringsplatser inom kvartersmark, liksom att bestämma att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Kommunen kan välja att formulera ett parkeringskrav som en maximinorm eller en miniminorm. Maximinorm, eller max-norm, innebär att kommunen anger en övre gräns för hur många (bil)parkeringsplatser som får anläggas inom ett område. Fastighetsägaren får då inte anordna fler parkeringsplatser än normen anger. Maximinormen är ett lämpligt instrument när bilparkering inte eftersträvas, och kan användas för att säkerställa att ett bilfritt kvarter under planering förblir bilfritt även i ett framtida driftsskede. Utrymme för eventuell biluppställning utöver angöringsplats och parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver inte ligga i direkt anslutning till bostaden. Tvärtom kan det vara gynnsamt att öka avståndet. Genom att styra tillgång och närheten till bilparkering, kan andra trafikslag framstå som mer attraktiva val för transporter².

Vill kommunen att en fastighetsägare ska bidra ekonomiskt till en kommunal eller privat anläggning istället för att anlägga egna uppställningsytor så är det möjligt. Det kan vara ett sätt att säkerställa kvalitet och varaktighet i planerade mobilitetstjänster, liksom att tjänsterna kan bli bättre och nå fler användare på områdesnivå. Att ålägga fastighetsägaren att betala en årlig avgift till kommunen, så kallad avlösen, kan också vara ett sätt att delfinansiera områdeslösningar för hållbar mobilitet.

Slutsats juridiskt ramverk

Att planera ett bilfritt bostadskvarter är förenligt med plan- och bygglagen, miljöbalken, kommunallagen och Boverkets byggregler. Tillgänglig angöringsplats för bilar ska dock finnas, liksom att parkeringsplatser för rörelsehindrade vid behov ska kunna ordnas (BBR 3:122).

Även om ett bilfritt bostadskvarter skulle avvika från kommunens nu gällande parkeringsstrategi, är det ändå möjligt att planera ett eller flera sådana kvarter, så länge som kommunens metodik uppfyller likställighetsprincipen. Så länge kommunens norm för bilparkering är högre än 0 innebär de särskilda kraven för ett bilfritt kvarter en särbehandling. Särbehandlingen behöver ske på objektiv grund, baserat på rationella skäl eller sakliga överväganden. Kommunen ska i sin verksamhet ha agerat systematiskt och systematiken ska kunna betecknas som rättvis.

Även om lagrummet idag ger stor frihet till kommuner att dimensionera parkering, tyder nuvarande utveckling på nationell och kommunal nivå, vetenskap och det allmänna genomslaget för hållbarhetsaspekter att förändrade riktlinjer för parkering kommer få genomslag inom en nära framtid.

Troligtvis kommer kommuners framtida krav på fastighetsnära parkering inte dimensioneras av (prognos för) bilinnehav eller trafiknivåer, utan de kommer vara målstyrda.

Juridiskt ramverk

På kommande sidor har utdrag ur plan- och bygglag, miljöbalk, kommunallag, plan- och byggförordning samt Boverkets byggregler samlats. Urval har i synnerhet gjorts utifrån orden *"parkering"* och *"fordon"*. Även andra aspekter av relevans för pilotprojektet såsom markanvändning eller kommunens agerande har inkluderats.

1 MÖD P 1584 och prop. 1985/86:1 s. 518

2 Boverket, PBL Kunskapsbanken: Minska transportsystemets klimatpåverkan, parkering som styrmedel

Utdrag ur plan- och bygglag (2010:900)

4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

Parkering

13 § I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till
- 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Detaljplanens omfattning och utformning

34 § Om en betydande miljöpåverkan kan antas enligt det beslut som avses i 5 kap. 11 a § andra stycket eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 4 § miljöbalken, ska redovisningen enligt 33 § första stycket 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 11, 12 och 16 §§ miljöbalken. Redovisningen ska också uppfylla kraven i 6 kap. 35, 37 och 43 §§ miljöbalken och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser, om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för

1. industriändamål,
2. ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat projekt för sammanhållen bebyggelse,
3. en skidbacke, skidlift eller linbana med tillhörande anläggningar,
4. en hamn för fritidsbåtar,
5. ett hotellkomplex eller en fritidsby med tillhörande anläggningar, utanför sammanhållen bebyggelse,
6. en permanent campingplats,
7. en nöjespark,
8. en djurpark,

9. en spårväg, eller
10. en tunnelbana.

8 kap. Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser

Byggnadsverks tekniska egenskaper

4 § Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,
2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. laddning av elfordon.

Tomter

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämp-

ligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,

5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlik verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

Utdrag ur plan- och bygglag (2010:900)

9 kap. Bygglou, rivningslov och marklov m.m.

Förutsättningar för bygglou

30 § Bygglou ska ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan, om

1. den fastighet och det byggnadsverk som åtgärden avser

a) överensstämmer med detaljplanen, eller

b) avviker från detaljplanen men avvikelsen har godtagits vid en tidigare bygglovsprövning enligt denna lag eller äldre bestämmelser eller vid en fastighetsbildning enligt 3 kap. 2 § första stycket andra meningen fastighetsbildningslagen (1970:988),

2. åtgärden inte strider mot detaljplanen,

3. åtgärden inte måste avvaka att genomförandetiden för detaljplanen börjar löpa, och

4. åtgärden uppfyller de krav som följer av 2 kap. 6 § första stycket 1 och 5, 6 § tredje stycket, 8 och 9 §§ samt 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9-11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§. Om åtgärden är en sådan ändring av en byggnad som avses i 2 § första stycket 3 b eller c, ska bygglou ges även om fastigheten eller byggnaden inte uppfyller kraven i första stycket 1. Sådana åtgärder som genomförts utan bygglou med stöd av 4-4 c §§ eller motsvarande äldre bestämmelser ska inte beaktas vid bedömningen av om ett byggnadsverk eller en åtgärd överensstämmer med detaljplanen. Lag (2018:636).

30 a § Om den fastighet eller det byggnadsverk som åtgärden avser på grund av antagande av en detaljplan enligt denna lag eller äldre bestämmelser avviker från planen, får byggnadsnämnden i ett beslut om bygglou förklara att avvikelsen ska anses vara en sådan avvikelse som avses i 30 §

första stycket 1 b. En sådan förklaring får avse endast en liten avvikelse som är förenlig med detaljplanens syfte. Lag (2014:900).

31 § Bygglou ska ges för en åtgärd utanför ett område med detaljplan, om åtgärden

1. inte strider mot områdesbestämmelser,

2. inte förutsätter planläggning enligt 4 kap. 2 eller 3 §, och

3. uppfyller de krav som följer av 2 kap. och 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9-11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§ i de delar som inte har prövats i områdesbestämmelser. Lag (2014:900).

31 a § Bygglou ska ges för en åtgärd utanför ett område med detaljplan, om åtgärden

1. innebär endast att en byggnad ändras på ett sådant sätt som avses i 2 § första stycket 3 c eller att ett en- eller tvåbostadshus kompletteras med en komplementbyggnad eller en liten tillbyggnad,

2. inte strider mot sådana områdesbestämmelser som avses i 4 kap. 42 § första stycket 3 eller 5 c, och

3. uppfyller de krav som följer av 2 kap. 6 § första stycket 1 och 5, 6 § tredje stycket, 8 och 9 §§ samt 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9-11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§ i de delar som inte har prövats i områdesbestämmelser. Lag (2014:900).

31 b § Trots 30 § första stycket 2, 31 § 1 och 31 a § 2 får bygglou ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan eller områdesbestämmelser, om avvikelsen är förenlig med detaljplanens eller områdesbestämmelsernas syfte och

1. avvikelsen är liten, eller

2. åtgärden är av begränsad omfattning och nödvändig för att området

ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Lag (2014:900).

31 c § Efter det att genomförandetiden för en detaljplan har gått ut får bygglou utöver vad som följer av 31 b § ges för en åtgärd som avviker från detaljplanen, om åtgärden

1. är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse, eller

2. innebär en sådan annan användning av mark eller vatten som utgör ett lämpligt komplement till den användning som har bestämts i detaljplanen. Lag (2014:900).

31 d § Om avvikelser tidigare har godtagits enligt 30 § första stycket 1 b, 31 b eller 31 c §, ska en samlad bedömning göras av den avvikande åtgärd som söks och de som tidigare har godtagits. Lag (2014:900).

31 e § Bygglou enligt 31 b eller 31 c § får inte ges om åtgärden kan antas medföra

1. betydande miljöpåverkan, eller

2. begränsning av rättighet eller pågående verksamhet i omgivningen. Lag (2014:900).

1 kap. miljöbalkens mål och tillämpningsområde

1 § *Bestämmelserna i denna balk syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.*

Miljöbalken skall tillämpas så att

1. *människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,*
2. *värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,*
3. *den biologiska mångfalden bevaras,*

4. *mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och*

5. *återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.*

2 kap. Allmänna hänsynsregler m.m.

Hänsynsregler

2 § *Alla som bedriver eller auser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.*

3 § *Alla som bedriver eller auser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.*

3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden

God hushållning

1 § *Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.*

9 kap. Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Definitioner

1 § *Med miljöfarlig verksamhet avses*

1. *utsläpp av avloppsvatten, fasta ämnen eller gas från mark, byggnader eller anläggningar i mark, vattenområden eller grundvatten,*

2. *användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom annat utsläpp än som avses i 1 eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvatten*

3 § *Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.*

Särskilda bestämmelser om hälsoskydd

9 § *Bostäder och lokaler för allmänna ändamål skall brukas på ett sådant sätt att olägenheter för människors hälsa inte uppkommer*

Utdrag ur kommunallag

2 kap. Kommunala angelägenheter

Likställighetsprincipen

3 § *Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Lag (2019:835).*

Utdrag ur Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd

3 kap. Tillgänglighet, bostadsutformning, rumshöjd och driftutrymmen

3:122 Tillgängliga och användbara gångvägar, angörings- och parkeringsplatser m.m.

Minst en tillgänglig och användbar gångväg ska finnas mellan tillgängliga entréer till byggnader och

- *bostadskomplement,*
- *parkeringsplatser,*
- *angöringsplatser för bilar,*
- *friytor, och*
- *allmänna gångvägar i anslutning till tomten.*

En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. (BFS 2014:3).

Utdrag ur plan- och byggförordning (2011:338)

1 kap. Innehåll och definitioner

5 § Med motordrivna anordningar avses i denna förordning motordrivna

2. portar, dörrar, galler, grindar och liknande anordningar som är avsedda för passage av personer eller av mark- eller spårbundna fordon.

Egenskapskrav avseende laddning av elfordon

20 b § För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, bostadshus vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon.

Parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.

Särskilda krav avseende laddning av elfordon i redan uppförda byggnader

20 c § /Träder i kraft 1:2025-01-01/ För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.

Uppfyllandet av egenskapskraven

De krav som gäller laddning av elfordon i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel behöver inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då parkeringen är belägen i byggnaden, och

2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på parkeringen i fall då parkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

6 kap. Lov och anmälan m.m.

Bygglov för andra

anläggningar än byggnader
1 § I fråga om andra anläggningar än byggnader krävs det bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra

8. parkeringsplatser utomhus,

2 § Trots 1 § krävs det inte bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra

3. en parkeringsplats som avses i 1 § 8, om det på fastigheten finns endast ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov eller om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen (1971:948) eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg,

9 kap. Byggsanktionsavgifter

Startbesked – Andra

anläggningar än byggnader

12 § Byggsanktionsavgiften för att trots förbudet i 10 kap. 3 § plan- och bygglagen (2010:900) påbörja en sådan åtgärd i fråga om en annan anläggning än en byggnad som kräver lov enligt 9 kap. 8 § första stycket 3 eller 5 plan- och bygglagen eller 6 kap. 1 § eller anmälan enligt 5 § första stycket 8 innan byggnadsnämnden har gett ett startbesked är

4. 0,025 prisbasbelopp med ett tillägg av 0,005 prisbasbelopp per kvadratmeter av berörd area när det gäller ett upplag, en materialgård, en tunnel, ett bergum, en parkeringsplats eller en

begravningsplats,

Slutbesked – Andra

anläggningar än byggnader

23 § Byggsanktionsavgiften för att trots förbudet i 10 kap. 4 § plan- och bygglagen (2010:900) ta en annan anläggning än en byggnad i bruk efter anläggande, flyttning eller ändring innan byggnadsnämnden har gett ett slutbesked är

4. 0,005 prisbasbelopp med ett tillägg av 0,001 prisbasbelopp per kvadratmeter av berörd area när det gäller ett upplag, en materialgård, en tunnel, ett bergum, en parkeringsplats eller en begravningsplats,

10 kap. Bemyndiganden

Byggnadsverks tekniska egenskaper

3 § Boverket får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om

13. egenskapskrav avseende laddning av elfordon i 3 kap. 20 b och 20 c §§

Policyutveckling i Sverige

Övergång till målstyrning

Även om planeringsidealen förändrats jämfört med 1950-talet, finns många spår av "bilsamhället" kvar. Ett exempel på det är parkeringstalen. En studie av 16 större kommuner i landet visar att de flesta fortfarande följer gamla riktlinjer från 50-talet, utan att spegla dagens behov¹.

Forskare och experter talar för att överge prognosstyrning (att planera för ett uppskattat behov) och istället planera utifrån målstyrning (planering för en önskad utveckling). Med målstyrning blir parkeringstal ett verktyg och en möjlighet för kommunen att styra i en långsiktigt hållbar och önskad riktning².

Behov av nya styrmedel och åtgärder för att nå mål

Inrikes transporter står i dag för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser³. För att nå det nationella målet om ett klimatneutralt Sverige år 2050 behövs enligt Trafikverket, Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet ytterligare styrmedel och åtgärder. Beslut som fattats hittills är inte tillräckliga för att leda till måluppfyllelse.

För att säkerställa att Sverige fullgör sina internationella åtaganden är det angeläget att tillräckliga åtgärder vidtas även på lokal och regional nivå för att nå de mål som riksdagen och regeringen har satt upp. Klimatpolitiska rådets rapport från 2019 pekar på behovet av att stärka kommuners mandat och redskap för att främja fossilfria transporter, liksom att sluta subventionera bilägande, bilkörning och parkering⁴.

För att säkerställa att Sverige fullgör sina interna-

tionella åtaganden är det angeläget att tillräckliga åtgärder vidtas även på lokal och regional nivå för att nå de mål som riksdagen och regeringen har satt upp.

Behov av utvecklade avtalsformer och lagändringar

Kommuner har fört fram att de saknar tillräckliga verktyg för att säkerställa genomförandet av olika åtgärder för att tillgodose behovet av tillgänglighet genom hållbara transporter⁵. Sveriges Kommuner och Regioner har framhållit svårigheterna för en kommun att inom ramen för nuvarande lagstiftning ingå långsiktigt hållbara avtal med byggaktörer, fastighetsägare och verksamhetsutövare för att säkerställa olika typer av mobilitetslösningar. Det kan handla om både fysiska och icke-fysiska lösningar, t.ex. bilpoolstjänster, samordnad distribution, system för lånecyklar eller kollektivtrafikkörfält.

1 Envall (2020)

2 Sveriges Kommuner och Landsting

3 SCB

4 Bonde, Kuylenstierna m.fl.

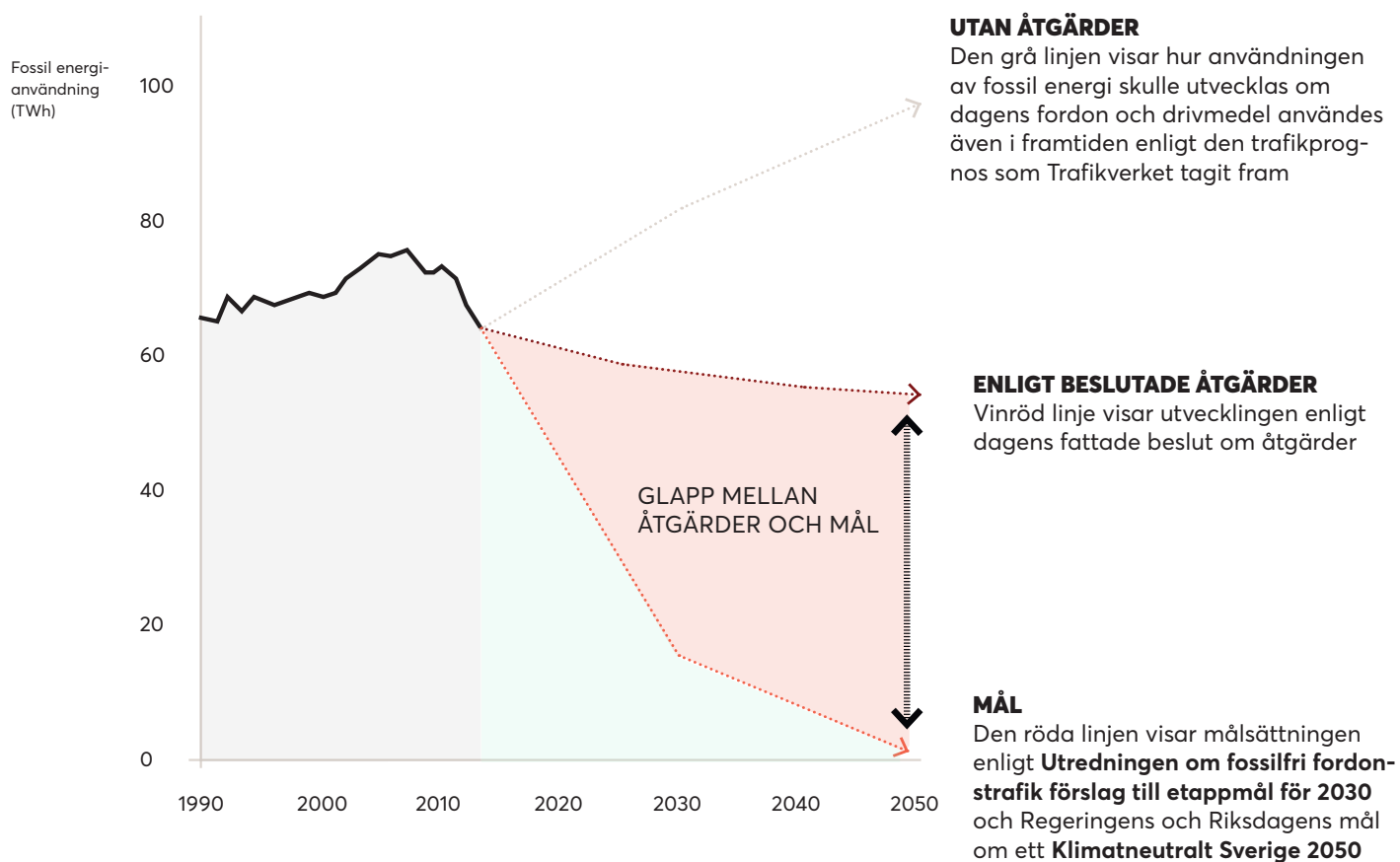
5 Edstav, SOU 2019:17

VÄGTRAFIKENS ANVÄNDNING AV FOSSILA BRÄNSLEN.

Den svarta linjen visar den historiska utvecklingen fram till idag

Illustration: TIP

Källa: Trafikverket 2016



Statlig utredning för att ge kommuner ökat handlingsutrymme

Regeringen bedömer att det finns skäl att vidare undersöka hur byggaktörer, fastighetsägare och verksamhetsutövare genom exempelvis utvecklade avtalsformer kan samverka med det allmänna i samband med planering enligt PBL så att åtgärder för ökad transporteffektivitet kan säkerställas. Samt skäl att undersöka om åtgärder för ökad transporteffektivitet bör regleras i lag¹.

Den statliga utredningen "Samordning för bostadsbyggande" (Fi N 2017:08) fick i februari 2020 ett utökat uppdrag av regeringen. Utredaren ska:

- utreda om det är lämpligt att införa en möjlighet för kommunen att i detaljplanen bestämma att lov eller startbesked endast får ges under förutsättning att en viss åtgärd för stärkt transporteffektivitet som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter har kommit till stånd
- utreda om kommunen i högre utsträckning än i dag bör kunna avstå från att kräva att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon
- synliggöra eventuella målkonflikter och målsynergier, t.ex. tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, kopplade till viss användning av mark och behovet av parkering
- undersöka hur byggaktörer fastighetsägare och verksamhetsutövare genom exempelvis utvecklade avtalsformer kan samverka med det allmänna i samband med planering enligt PBL så att åtgärder för ökad transporteffektivitet som bl.a. leder till att minskad miljö- och klimatpåverkan kan uppnås.

1 Kommittédirektiv 2020:15

“För att nå 1,5-gradersmålet behöver antalet körda kilometer med personbil minska. Bäst tillgänglighet för flest personer fås genom en satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ger också upphov till minst klimatpåverkan och bör därför vara normgivande i planeringen.”

“Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstret. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling. Parkeringsfrågor bör behandlas integrerat med den övergripande planeringen i kommunen.”¹

Fastighetsägarens perspektiv



Livslängd. Tekniska lösningar har kortare livslängd än byggnader.
Illustration: TIP

Husen som byggs idag ska fungera i minst 100 år, och omvärldstrender som påverkar resande kommer troligen få sitt genomslag tidigt under denna livscykel. Osäkerheten kring framtida behov av parkering är en riskfaktor i ett investeringsbeslut om att bygga nya bostäder. Det är svårt att hitta en alternativ användning för garage under mark som ger en rimlig avkastning, givet vanliga egenskaper såsom brist på dagsljus, låg takhöjd, få utrymningsvägar och underjordiskt läge.

Organisationen Fastighetsägarna har gjort en jämförelse av tre olika koncept för ett projekt om 200 lägenheter med jämförbar mobilitet. Analysen visar att det är dyrast med parkering i garage under mark, så som det i hög grad planeras och byggs idag. Lösningar med mobilitetstjänster på fastighetsnivå och/eller områdesnivå ger en lägre kostnad¹. Fastighetsägare som satsar på mobilitetstjänster framför garage kan minska förvaltningskostnaderna, och beroende på lösning även få nya intäkter från erbjudna tjänster.

Pågående utveckling

Ju fler bostadshus med mobilitetstjänster som byggs och blir väl mottagna på marknaden, desto snabbare etableras en ny normalmodell för människors rörelsefrihet. Fördelarna för såväl byggaktör, fastighetsägare, kommun och boende/användare ser ut att leda till ett genomslag för bostadsnära mobilitetstjänster och en förändrad bostadsarkitektur. Allt fler byggaktörer vill satsa på mobilitetstjänster, ifall kommuner gör det möjligt.

1 Fastighetsägarna Stockholm

Kostnader för mobilitetsåtgärder²

Mobilitetsåtgärd	Bedömd kostnad
Bilpoolmedlemskap	3,2–6,3 tkr/lgh
Cykelpool	10–15 tkr/25 lgh
Lastcykelpool	17–22 tkr/25 lgh
Cykelfaciliteter*	20–30 tkr/lgh
Cykelanpassning av fastighet	30–50 tkr/lgh
Cykelservice tre år	0,5–1 tkr/lgh
Rådgivning för hållbart resande	70–85 tkr
Kollektivtrafikkort	2–5 tkr/lgh
Subventionerat kollektivtrafik-kort**	30 tkr/lgh
Leveransskåp	100 tkr/100 lgh

* Kostnad för utebliven intäkt (Not: Utebliven intäkt kan vara då cykelfaciliteter tar ytor i anspråk som skulle annars kunna generera en intäkt, exempelvis en större hiss eller bredare dörrar)

** 30 procent rabatt på årskort i fem år

2 Fastighetsägarna Stockholm

Fördelar

Ur fastighetsägarens perspektiv finns det flera motiv till att satsa på mobilitetstjänster, exempelvis:

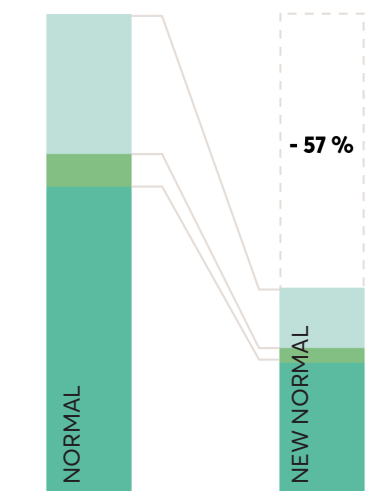
- Skapa en attraktiv bostads- och livsmiljö
- Nya kunderbjudanden
- Nya affärsmodeller, "boende som tjänst"
- Nya förutsättningar för rumsprogram och byggnadsutformning
- Bostadskoncept som särskiljer sig på marknaden
- Uppnå sociala mervärden
- Förbättra ekosystemtjänster och gröna värden
- Minska klimatpåverkan från byggnaden i bygg- och driftskede
- Bidra till att uppfylla hållbarhetsmål
- Byggnader som har flexibilitet över tid

Möjliga hinder

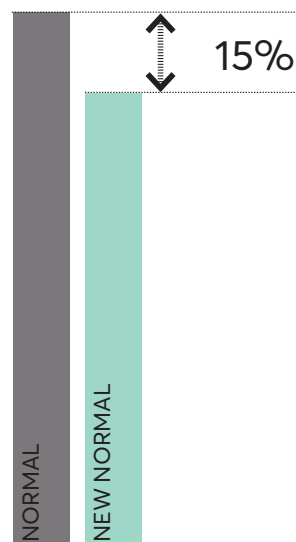
Anledningar till en hittills långsam utveckling inom bostadsbyggandet i relation till beteende- och teknikutvecklingen kan vara att:

- Det är enklare att repetera gamla lösningar än att utveckla nya
- Digitalisering och tjänstefiering har ännu inte fått genomslag i bygg- och bostadsbranschen
- Nytt att planera och avtala lösningar kopplade till driftskedet (bostadsrätt)
- Byggaktörer har mött motstånd hos kommuner, som vill upprätthålla parkeringsnormer

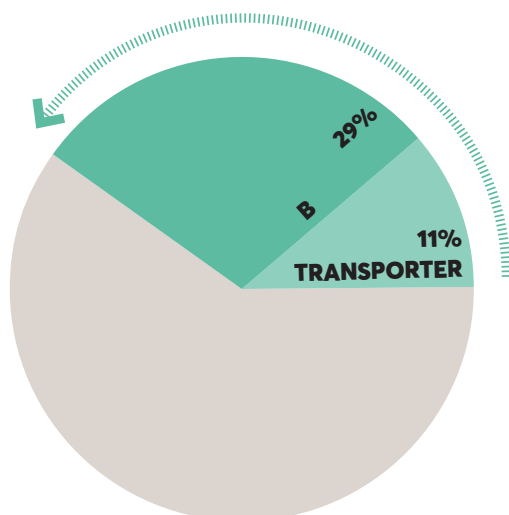
Med mobilitetstjänster kan biarean minskas kraftigt, ex. då garage under mark inte byggs, vilket leder till minskad klimatpåverkan under byggskedet



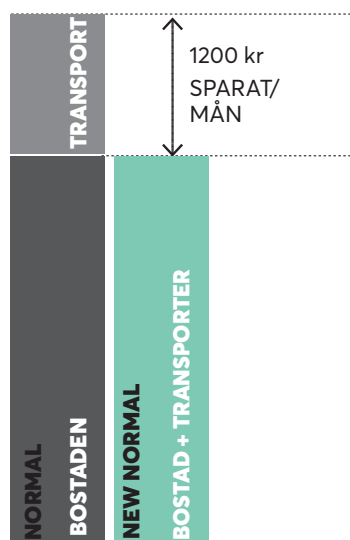
Besparingar på 15 % av byggkostnaderna för hela byggnaden möjliggörs



40% av hushållens utgifter läggs på boende och transporter



Bättre privat-ekonomi när transporter ingår i boendet



Ur fastighetsägarens perspektiv finns det flera motiv till att satsa på mobilitetstjänster, byggkostnader kan minskas, klimatpåverkan i byggskedet kan minskas och lösningen kan nå nya målgrupper. Exempel från projektet Mo-Bo¹.

Illustration: TIP

1 Sundman, Kjellson, Westman, Björkman & Svensk



Delade fordon som nås enkelt i ett öppet
landskap med bra belysning, dagsljus
och i nära anslutning till entré.
Brf Viva, Göteborg.
Foto: TIP

Litteraturlista

Berg (2011). Litteraturstudie av hur mobility management åtgärder använts i bilfria områden i Europa. WSP

Bjelfvenstam (2018). SOU 2018:16 Vägen till självkörande bilar – introduktion. Näringsdepartementet

Björkman, Westman, Sundman, Kjellson & Svensk (2019). Stadsinnovationer Mo-Bo II. Theory Into Practice AB

Bonde, Kuylensstierna m.fl. (2019). Klimatpolitiska rådets rapport, årsrapport 2019

Boverket (2018). Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen. Rapportnummer: 2018:15

Boverket. PBL Kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen

Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd

Edstav (2019). SOU 2019:17 Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling. Näringsdepartementet

Energimyndigheten (2018). Bilpool i Haninge kommun gav oväntade synergier

Envall (2013). Parkering i täta attraktiva städer. Trafikverket

Envall (2020). Kommuners krav på parkering och mobilitet i nybyggda lägenheter. Trafikutredningsbyrån AB

Ewing & Cervero (2010). Travel and the Built Environment, A Meta-Analysis, Journal of the American Planning Association

Fastighetsägarna Stockholm (2018). Från parkering till mobilitet – Framtidssäkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap

Fulton, Manson & Meroux (2017). Three revolutions in urban transportation. University of California

Gehl (2019). Städer för Människor. Svensk Byggtjänst

Hamilton & Thörn (2013). Slutrapport: Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik. Centrum för transportstudier

Haninge kommun (2017). Klimat- och miljöpolitiskt program

Haninge kommun (2018). Cykelplan 2018

Haninge kommun (2018). Fördjupad översiktsplan

Haninge kommun (2018). Parkeringsstrategi för Haninge kommun

Haninge kommun (2018). Stadsutvecklingsplan

Haninge kommun (2018). Trafikstrategi för Haninge kommun

Hauschild & Siegel (2014). Klippert 3 - Brf Ohoj!

Hult, Larsson, Wennberg & Nyström (2017). Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur. IVL Svenska Miljöinstitutet

Johansson (2019). Towards a sustainable mobility paradigm? An assessment of three policy measures, KTH

Johansson, Henriksson & Envall (2019). Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. KTH

Kerttu, Smidfelt Rosqvist & Wendle (2016). Konsekvenser av Mobility as a Service – Jämförelse av alternativa scenarier för implementering. Trivector Traffic AB & Trafikanalys

Kommittédirektiv 2020:15, Tilläggsdirektiv till utredningen Samordning för bostadsbyggande (Fi N 2017:08)

Kommunallag (2017:725)

Kummel, Sirland & Hernbäck (2015). Mobilitetsindex – Modell för värdering av hållbart resande. Spacescape AB & Stockholms stad

Lund & Wendle (2020). Mobilitetstjänsten EC2B i det bilfria boendet Brf Viva: Erfarenheter från det första året. Trivector Traffic AB

Lundin (2018). Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige

Miljöbalk (1998:808)

Naess (2012). Urban Form and Travel Behavior: Experience from a Nordic Context, The Journal of Transport and Land Use

Naturvårdsverket (2017). Med de nya svenska klimatmålen i sikte

Naturvårdsverket (2019). Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan

Nordström, Swartz & Sirland (2019). Lägesindikatorer för hållbara resvanor. Spacescape AB & Göteborgsregionen

Pernestål Brenden, Kristoffersson & Mattsson (2017). Future scenarios for self-driving vehicles in Sweden. KTH & VTI

Plan- och byggförordning (2011:338)

Plan- och bygglag (2010:900)

Regeringskansliet (2017). Kombinerad mobilitet – tjänsterna som ska få oss att resa tillsammans

Riksbyggen (2016). Välkommen till Sveriges mest innovativa bostadsprojekt Positive Footprint Housing

Roth, Hult, Hult, Vikengren & Koucky (2018). Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet

Shoup (1997). The High Cost of Free Parking, Journal of Planning Education and Research

Smidfelt & Hagson (2009). Att hantera inducerad efterfrågan i trafik. Trivector Traffic AB

Stjärnkvist (2013). Parkering i Fullriggaren. Stadsbyggnadskontoret Malmö Stad

Sundman, Kjellson, Westman, Björkman & Svensk (2019). Mo-Bo – Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur, Viable Cities Report 2019:2. Theory Into Practice AB

Svensson och Hedström (2010). Parkering - Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). Parkering för hållbar stadsutveckling

Trivector (2015). Uthållig kommun: Möjligheter med mobility management. Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket

Åkerman & Nyblom (2014). Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande. KTH

P-tal 0

Test av ett bilfritt bostadskvarter

10 september 2020



Hälsinge
kommun