

A photograph of a narrow cobblestone street at dusk. The street is paved with irregular, grey cobblestones. On the right side, a stone wall is visible, and several bicycles are parked against it. The street is illuminated by warm, golden light from street lamps, creating a soft glow. The sky is a pale, hazy blue. The overall atmosphere is quiet and urban.

Handbok i bilsnål samhällsplanering

Kortversion

Framtagen av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret

Handbok i bilsnål samhällsplanering kortversion är framställd med stöd av den europeiska regionala strukturfonden Interreg III B Östersjön.

Utgivare: Lunds kommun

Redaktör och layout: Linda Kummel

Referensgrupp: Håkan Lockby, Åke Hellström och Christian Rydén

Omslagsfoto: Ulla Knutsson

Utgivningsdatum: Maj 2007

Förord

Denna kortversion av *Handbok i bilsnål samhällsplanering* är framställd inom ramen för *LundaMaTs - ett helhetsgrepp för ett miljöanpassat transportsystem i Lund*. Kortversionen har möjliggjorts med hjälp av den europeiska regionala strukturfonden Interreg III b Östrersjön.

Handbok i bilsnål samhällsplanering liksom denna kortversion fokuserar framför allt på personbilstransporter och vad vi i den kommunala planeringen kan göra för att dämpa biltrafikens ökningstakt. I Lund är denna fråga särskilt viktig, inte bara av miljöskäl, utan även för att kunna stärka och bibehålla staden Lunds konkurrenskraft. Utan en bilsnål samhällsplanering blir detta svårt att uppnå. Mycket av dagens samhälle har dock utformats med bilen som måttstock och som planerare är det därför dags att vi frågar oss: Är det vad vi vill ha? Ska vi utgå från dagens - och gårdagens - resbeteende när vi planerar framtidens stadsstrukturer, eller bör vi ta höjd för att kommande generationer kan komma att ha andra behov och beteenden? Hur agerar vi som planerare när vi formar samhället och olika intressen ska vägas mot varandra? På vilken väg ska vi gå för att uppnå vackra städer med bra boende-, arbets- och fritidsmiljöer?

Förhoppningen är att *Handbok i bilsnål samhällsplanering* kommer att vara en hjälp på traven för att skapa en attraktiv kommun med en sund utveckling - miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet - men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Handboken ger inte svar på alla frågor, men den kan hjälpa till att ställa rätt frågor, och det är en god början vid all planering.

Innehåll

Förord	3
Innehåll	4
Inledning	5
Bakgrund	5
Varför bilsnål planering?	5
Vilka medel finns?	5
Bilsnåla åtgärder i den kommunala samhällsplaneringen	7
God lokalisering	7
Arbeta med tätheten	9
Funktionsintegrering	10
Arbeta med de hållbara transportslagen i planeringen	11
Använd illustrationerna	14
Arbeta med parkeringsytorna	14
Arbeta med mobility management	16
Genomför projekt med synergieffekter	17
Arbeta med stadsdelsprogram/tätortsprogram	17
Normer och policys	18
Arbeta systematiskt med fördjupning och uppföljning	18
Använd planindikatorer som utvärderingsverktyg	20
Arbeta med bygglovsprövningen	20
Arbeta med avtal med byggherrar	21
Hur har åtgärderna tagits fram?	23
Var är vi idag?	23

Inledning

Bakgrund

Under perioden 2003-2005 genomfördes projektet Markanvändning och transporter på Lunds kommun. Projektet var ett så kallat LIP-projekt som bedrevs inom ramen för *LundaMaTs – ett helhetsgrepp för ett miljöanpassat transportsystem i Lund*. LundaMaTs syfte har varit att direkt verka för en minskning av koldioxidutsläppen i kommunen och samhällsplanering är en av de fem reformer som presenteras för att uppnå detta.

Projektet Markanvändning och transporter syftade till att öka kunskapsunderlaget om hur samhällsplaneringen kan användas för att minska transportbehovet. Målgruppen var de tjänstemän och politiker som arbetar med samhällsplanering i någon form på Lunds kommun.

I december 2005 var *Handbok i bilsnål samhällsplanering* efter interna seminarier, åtgärdsdiskussioner och workshops färdig för tryck och kunde distribueras till målgruppen efter årsskiftet. Hösten 2006 började lagret av handböcker minska och önskemål om en kortversion eller sammanfattning samt en engelsk version har inkommit både från externt som internt håll. Med denna kortversion vill vi gå dessa önskemål till mötes. Denna kortversion har skapats genom att först och främst reducera innehållet till att presentera åtgärderna och därefter att gruppera dessa ämnesvis. Kortversionen riktar sig till de som vill veta mer om bilsnål planering men som inte har tid eller möjlighet att läsa *Handbok i bilsnål samhällsplanering*. Med denna kortversion kan en snabb överblick av vilka medel som står till buds förmedlas.

Varför Bilsnål planering?

Bilsnål samhällsplanering syftar till att minska bilberoendet och transportbehovet. I den kommunala planeringen handlar det framför allt om att skapa förutsättningar för att använda mer miljövänliga transporter och samtidigt minska befolkningens behov av att använda bil. Möjligheterna att ändra beteendet beror i hög grad på hur attraktiva alternativen är. Kollektivtrafikens konkurrensmedel är främst turtäthet, pris och komfort men det handlar också om att skapa miljöer och vardagssituationer där det känns enkelt och självklart att cykla, åka buss eller tåg. Många detaljer i vardagssituationen har stor

betydelse för att inte bilen ska vara förstahandsalternativet. Det kan vara utformningen av cykelparkering intill bostaden, vägen till och från hållplatsen, möjligheterna till enkla och snabba byten mellan buss/tåg/cykel i knutpunkter, cykelvägarnas utformning och sträckning. Självklart är även bostadens och arbetsplatsens lokalisering liksom verksamheternas lokalisering av stor betydelse vid valet av transportmedel.

En minskning av de motoriserade transporterna har naturligtvis även andra fördelar: förbättrad hälsa, minskat buller, förbättrad tillgänglighet, minskade utgifter för infrastruktur, ökad trivsel i stadsrummen och mycket annat. En övergång till hållbara transportmedel ger dessutom en minskning både av de emissioner som kan leda till luftvägssjukdomar, allergier och cancer samtidigt som vi får en befolkning som rör sig mer och därmed minskar förekomsten av både hjärtkärlsjukdomar som fetma.

Handboken syftar till att förmedla de kunskaper som finns inom området bilsnål samhällsplanering till de medarbetare inom Lunds kommun som arbetar med samhällsplanering i någon form. Självklart kan kunskaperna användas även i andra kommuner. Handboken skall kunna användas i det dagliga arbetet men även fungera som inspiration för de som vill ha kunskap i hur en bilsnål samhällsplanering kan uppnås. Handboken behandlar nästan uteslutande personbilstransporter, men utifrån målet att minska koldioxidutsläppen är det naturligtvis lika viktigt att arbeta för att minska lastbilstransporterna liksom flygtransporterna.

Vilka medel finns?

Det finns ett antal olika medel för att minska, eller dämpa, biltrafikens tillväxt. De medel som generellt sett lyfts fram när det gäller en minskning av biltrafiken är följande:

- Styrning av markanvändningen (bebyggelsens struktur, täthet och lokalisering av verksamheter och bostäder)
- Förbättra och förenkla för hållbara transportmedel
- Införande av restriktioner för biltrafiken (ekonomiska och fysiska styrmedel inklusive parkeringsrestriktioner)
- Vägverkets fyrstegsprincip (analys av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister)

I realiteten används dessa medel i liten grad, och de medel som används är i huvudsak förbättring och förenkling av hållbara transportmedel. Restriktioner för biltrafiken med ekonomiska och fysiska styrmedel är svårt att uppnå med kommunala styrmedel. På nationell nivå finns möjligheten att genomföra

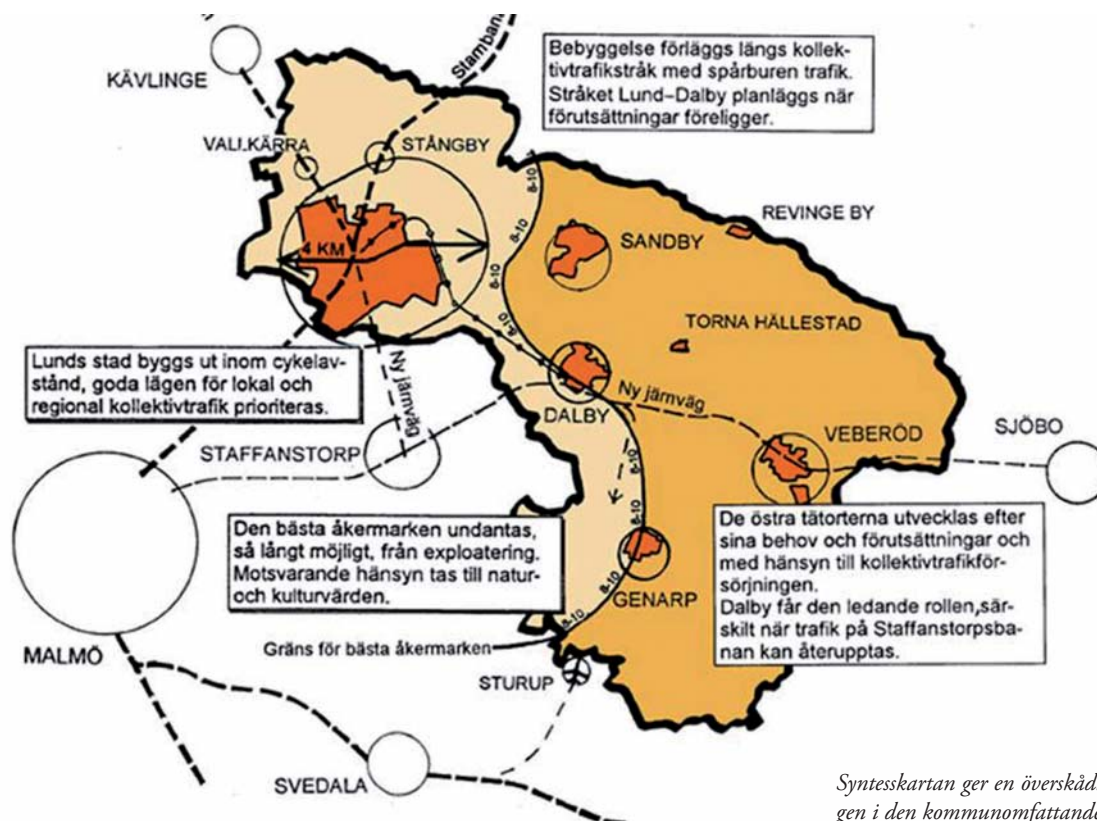
ett antal åtgärder som förväntas ge stor effekt på biltrafikens storlek. En höjning av bensinpriset, avgift eller förmånsbeskattnings av arbetsplatsparkeringar liksom skatteregleringar som premierar ett hållbart arbetspendlande är åtgärder som ej kan genomföras från kommunalt håll men som snabbt kan ge en övergång till mer hållbara transportsätt. En regionplan är önskvärd utifrån flera olika planeringsaspekter för att öka samordningen mellan olika kommuner och kunna diskutera aspekter som regionförstoring, utökade arbetsmarknader och lokalisering av externa köpcentra. Utifrån transportfrågor är det nästan en förutsättning med en regionplan för att kunna arbeta gemensamt på regional nivå om frågor som exempelvis godstransporter, arbetspendling, verksamhetsetableringar och handelsetableringar. I Lund har översiktsplanen utformats på ett sådant sätt att stadens framtida utveckling till stor del kan ske på ett bilsnålt sätt. Ett strategiskt drag är de så kallade "ÖP-cirklarna" som visar var bebyggelse kan tillkomma inom rimligt cykelavstånd.

Bilsnål samhällsplanering på kommunal nivå är möjligt att genomföra på flera planeringsnivåer liksom inom flera instanser: översiktlig planering, detaljplanering, olika typer av avtal, trafikutformning, utvärderingar och uppföljningar och mjuka åtgärder. De åtgärder som föreslås i handboken är av typerna lokalisering av bostäder och verksamheter, förtätning, utformning av stadens rum, prioritering av hållbara transportslag med flera och en kortfattad genomgång av de åtgärder som föreslås i handboken kommer att redovisas i det följande.

Varför bilsnål planering?

En bilsnål planering har många fördelar:

- minskade emissioner
- förbättrad närmiljö
- ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa
- förbättrade möjligheter för barn att själva ta sig till skolan
- förbättrad tillgänglighet
- motverkan av urban sprawl
- ökat underlag för kollektivtrafiken
- ökad social integration
- högre trafiksäkerhet
- minskade kostnader för utbyggnad av infrastruktur



Syntesskartan ger en överskådlig bild av de strategiska inslagen i den kommunomfattande översiktsplanen.

Lokaliseringsåtgärder

Lokalisera bostäder med cykelavstånd till stora arbetsplatser, knutpunkter eller centrum

När? ÖP: Redovisa ställningstagande, utarbeta strategi FÖP: Gör detaljerad redovisning.

Att tänka på! Ekonomiskt fördelaktigt, avvägningar behöver göras vad gäller ytkrävande användningsområden såsom exempelvis LOD.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: VINEX-policyn

Lokalisera bostäder till kollektivtrafikknutpunkter eller -stråk

När? ÖP: Redovisa ställningstagande, FÖP: Redovisa lokalisering, SDP/TP: Diskutera/redovisa lokalisering, Trafikplan: Belys tillgänglighetsfrågor för alla transportslag.

Att tänka på! Det är lättare att få kollektivtrafiken på plats före bostäderna om kollektivtrafiken finns med redan tidigt i planeringsstadiet.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: Messestadt Riem, Tyskland

Lokalisera besöksintensiva och/eller personaltäta verksamheter till knutpunkter eller kollektivtrafikstråk

När? ÖP: Redovisa lokalisering och ställningstagande FÖP: Gör detaljerad redovisning, SDP/TP: Diskutera/Redovisa

Att tänka på! Underlaget för kollektivtrafikens ökar och ytterligare satsningar kan göras. Initialt krävs privata initiativ för företagsetablering, ett företag kan senare flytta eller gå i konkurs och därmed minska kollektivtrafikens kundunderlag.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: ÖP-2004 Mölndals kommun

Lokalisera företag utifrån kollektivtrafikens läge i staden (ABC-principen)

När? ÖP: Dra upp riktlinjer och gör ställningstagande, FÖP: Gör detaljerad redovisning, SDP/TD/Trafikplan: Diskutera/redovisa,

Att tänka på! Åtgärden innebär att företagen inte behöver lika mycket markyta för parkeringar. Placeringen av verksamheter på en bra tillgänglig plats är inte alltid till hjälp – om kunden/personalen bor otillgängligt används bilen i alla fall.

Miljöeffekt: HÖG, men svårt att styra.

Planera för områden med lågt bilinnehav

När? ÖP/FÖP: Peka ut lämpliga områden, SDP/TP: Diskutera/redovisa, DP: Utforma utpekade områden.

Bilsnåla åtgärder i den kommunala samhällsplaneringen

God lokalisering

Lokalisering av bostäder och arbetsplatser

Lokaliseringen av bostäder och arbetsplatser inom en kommun har en stor betydelse för trafikarbetet. Utbyggnaden av tätorten Lund har byggt på ett rimligt cykelavstånd; fem kilometer, till centrum och därefter längs med kollektivtrafiklinjer framförallt baserad på spårtrafik. Förr eller senare kommer femkilometersgränsen att nås och då blir lokalisering av bostäder och verksamheter av stor betydelse för transportbehovet. Både bostäder och arbetsplatser bör lokaliseras så att det är cykelavstånd antingen till målpunkten eller till en god kollektivtrafikknutpunkt. Bostäder behöver ha tillgänglighet till kollektivtrafik och det skall finnas goda möjligheter att ta sig fram i gång- och cykeltrafiknätet.

Detaljplaneringen ger också möjligheter vad gäller lokalisering av bostäder och arbetsplatser och då gäller det framför allt hur olika funktioner lokaliseras inom en plan, bostädernas läge inom planen och liknande frågor. Goda exempel på bilsnål lokalisering kan ses i Nederländernas arbete med Vinex-policyn och i Messestadt Reim i Tyskland. ”Bilfritt” byggande kan ses i Camden London liksom i Tübingen i Tyskland.

Lokalisering av kollektivtrafiken – omvänd ABC-planering

ABC-modellen är en holländsk modell för lokalisering av verksamheter där läget matchas mot verksamhetens tillgänglighetsbehov med utgångspunkt i den befintliga infrastrukturen. Modellen är enkel och fungerar bra vid samordnad mark- och transportplanering, men Holland har trots detta frångått principen då efterlevnaden inte blev vad som väntats. Många företag valde att lokalisera sig i c-läge, det vill säga med närhet till motorväg och dålig kollektivtrafik, trots att det rörde sig om företag som var både personalintensiva och som hade många besökare. Ytterligare ett problem var att modellen på grund av sin natur endast kunde påverka nyetableringar, inte redan existerande företagsplaceringar. Metoden förutsatte också: 1) att det finns tillräckligt många ”rätta platser” samt 2) att företag var villiga att flytta

till dessa ”rätta” platser. Länsstyrelsen i Skåne föreslår i sin rapport *Markanvändning i tätort (Rapport 2002:17)* en omgjord version av ABC-principen som handlar om att boendeformen skall bestämmas efter områdets lokalisering till centrum och kollektivtrafiklösningar. På så sätt kan ett område som Linero-Norränga med bra kollektivtrafik, som exempelvis förbinder området med olika skolor och centrum, ges en utformning som lämpar sig för barn- och tonårsfamiljer men även andra grupper där bilen som färdmedel inte kommer i första hand. Ytterligare varianter av ABC-principen är att i stället för att lokalisera verksamheter till god kollektivtrafik göra det omvända, liksom att verka för en begränsning av byggandet där kollektivtrafikens möjligheter är små.

Lokalisering av handel

Trenden är idag att större livsmedels- och detaljhandel etableras i anslutning till tätorternas större infartsvägar i typiska billägen där kollektivtrafikens konkurrenskraft ofta är dålig. Kunderna förutsätts ta bilen för att handla vilket förstärker transportbehovet och bilberoendet och tvingar de flesta till ett resmönster med bil.

De stora etableringarna längs med städernas infartsvägar innebär en utglesning av staden och riskerar att minska utbudet av handel i stadskärnan och konkurrerar ofta ut närbutikerna i stadsdelarna och ibland även i stadens centrum. De långa avstånden och läget längs med trafikleder försvårar för många invånare (äldre, rörelsehindrade, barn samt den stora del av befolkningen som saknar körkort) att gå eller cykla till affären.

Stora verksamhetsområden riskerar att bidra till en utglesning av staden och bilda barriärer eftersom de ofta har mycket generösa ytor, skyddszoner och större gator eller vägar som förbinder området med övriga staden. Lunds verksamhetsområden, liksom många andra städers, har en tendens att svälla och konsekvenserna för staden som helhet är inte alltid analyserade. Det är inte längre tillverkningsindustrier som dominerar utan sammansättningen är ganska varierande. Verksamheter med många anställda eller med många besökare ska hellre lokaliseras i närheten av goda kollektivtrafikförbindelser. För att hejda verksamheternas utbredning skulle vissa typer av verksamheter med begränsade godstransporter kunna lokaliseras i eller anslutning till bostadsområden.

Stadsdelscentrum med ett utbud av affärer, annan typ av service, föreningslokaler och eventuellt äldreboende och förskolor bör bli en viktig knutpunkt som också ska fungera som en knutpunkt för kollektivtrafiken. De snabba stadsbussarna kanske bara stannar i denna knutpunkt och många väljer att cykla dit för att ta bussen till arbetet medan andra väljer servicelinjen som går runt i stadsdelen med kortare avstånd mellan bostad och hållplats.

Behovet av en regional samordning och väl genomförda konsekvensbeskrivningar och efterstudier (även på regional nivå) är stort. En ökad

Att tänka på! Få parkeringar leder till minskad stadsutglesning men kan också leda till ”kaos” på gatan. Ett bilsnålt område måste uppvisa god service och bra alternativ till bilen i form av bra gång- och cykelnät och nära till kollektivtrafik. Med få eller inga p-platser finns goda möjligheter för byggherren att minska byggkostnaden.

Miljöeffekt: MEDEL-HÖG.

Exempel: Bilfritt bostadsbyggande i Camden London, Storbritannien samt Tübingen, Tyskland

Identifiera och planera områden som är lämpliga för bilpooler

När? ÖP/FÖP: Peka ut lämpliga områden, MM: Underlätta etablering med avtal och stöd

Att tänka på! Bilpooler minskar behovet av mark för parkeringar. Områdestyper lämpliga för bilpooler är generellt sett områden med hög täthet, men andra kriterier som ekonomi, befolkningssammansättning och parkeringsmöjligheter spelar också in i varierande grad. Miljöeffekten per bilpoolsbilist är mycket god. I Sverige finns cirka 60 bilpooler med ungefär 2 000 brukare.

Miljöeffekt: MEDEL

Lokalisera kollektivtrafik till besöksintensiva och/eller personaltäta verksamheter

När? ÖP: Gör ställningstagande, Trafikplan: Diskutera/redovisa

Att tänka på! Personal/besökare ges förbättrad tillgänglighet till platsen och verksamheten får därmed ett utökat kundunderlag. Det kan vara svårt att få in kollektivtrafik i efterhand, och om möjligheterna att använda bil fortfarande är goda får inte kollektivtrafiken det genomslag den skulle ha haft om den funnits med från början.

Miljöeffekt: LÅG-MELLAN

Övrigt: För att ge bättre miljöeffekt kan övriga åtgärder kombineras med förbättrad kollektivtrafik, exempelvis informationskampanjer till anställda och besökare i området och avgift på parkeringsplatser.

Begränsa byggandet där kollektivtrafikens möjligheter är små

När? ÖP/Föp: Ställningstagande

Att tänka på! Den levande landsbygden kan bli hotad, men alternativ trafik (exempelvis samåkning) kan ordnas för platser som är svåra att försörja med kollektivtrafik.

Miljöeffekt: LÅG

Övrigt: Tydlighet mot exploatörer är viktigt, exempelvis kan infoblad för kommunens olika områden

finnas som preciserar tillgängligheten. Exempelvis kan ett otillgängligt område ges bedömningen ”här är möjligheterna till kollektivtrafik små”.

Lokalisera större livsmedelsetableringar bilsnålt
När? ÖP: Ställningstagande, SDP/TP: diskutera handelns utveckling för området, Handelspolicy/Strukturplan: diskutera externhandel.

Att tänka på! Lokalisera livsmedelsetableringar i stadsdelar som saknar större handelsenheter. Prova möjligheterna att anlägga dem i anslutning till stadsdelscentrum eller som förtätning inom stadsdelarna. Mer liv och rörelse skapas i stadsdelarna och det är positivt med nära handel för de boende. Stora parkeringar fungerar ibland som dragningskraft. Privata initiativ krävs för etablering av handel. Eventuell tillströmning av trafik från övriga stadsdelar kan störa de boende.

Miljöeffekt: MEDEL/HÖG

Begränsa externhandelns utbredning

När? Regionplan: Samsyn i regionen prio 1, ÖP: Gör ställningstagande, DP: Begränsa ytorna och parkeringarnas utbredning-förorda p-hus eller mer resurseffektiv planering.

Att tänka på! Vid en minskning av handelsbyggnadernas storlek uppnås en mer mänsklig skala. Parkeringar tar stora ytor i anspråk och det är därför svårt att bara begränsa ytan utan satsningar måste således ske för att kunderna skall kunna ta sig till butiken på alternativa sätt. Även hur parkeringsfrågorna löses inom fastigheten är av stor vikt: cykelparkeringarna bör förläggas nära entréerna och parkeringarna bör lösas på ett utrymmeseffektivt sätt, gärna i p-hus.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: Regional planering av detaljhandel, Danmark och Norge

Förtätningens åtgärder

Förtäta i befintliga bebyggelseområden

När? ÖP: Gör ställningstagande, FÖP/SDP/TP: Peka ut lämpliga områden, DP: Redovisa.

Att tänka på! Den befintliga infrastrukturen utnyttjas bättre, goda möjligheter att försköna impedimentytor. Förtätningar i bullerzoner upplevs positivt av dem som bor innanför, potential finns bland annat utmed överdimensionerade trafikleder. Förtätning nära vägar kan ge problem med farligt gods, buller etc. Lagstiftningen pekar ibland i andra riktningen (Jfr Väglagen).

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: 20K, bostadsbyggnadsprojekt, Stockholm

kunskap om de effekter en externetablering medför är nödvändigt för att uppnå en ökad dialog mellan enskilda och allmänna intressen.

Behovet av större livsmedelsetableringar kommer troligtvis att kvarstå och god tillgänglighet med buss och cykel borde vara en förutsättning för att få etablera sig. Större livsmedelshandel borde begränsas dels till handelsyta och dels till läge. En koncentration av stora handelsetableringar ger begränsade möjligheter för de boende i övriga stadsdelar att cykla eller gå för att handla.

I *Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram (2003:62)* redovisas viktiga åtgärder för att nå miljömålen och i detta fall God bebyggd miljö. I miljöhandlingsprogrammet anges att från och med år 2004 ska kommunerna i sin planering undvika verksamheter som köpcentran som främst kan nås med bil. Vid etablering av externa köpcentra skall effekter på trafikarbete, luftföroreningar, bullerstörningar, centrumhandeln och intrång i natur- och kulturlandskap tydligt redovisas. Länsstyrelsen lyfter även fram behovet av nationella åtgärder och bland annat starkare styrmedel för att undvika trafikallstrande verksamheter som exempelvis externa köpcentra.

Arbeta med tätheten

Genom tätt byggande och i förtätning av befintliga bebyggelseområden ges ett gott utnyttjande av infrastrukturen och befolkningens avstånd till målpunkter och kollektivtrafik minskar. Genom en tät utbyggnad skapas kortare avstånd till centrum och målpunkter vilket ökar attraktiviteten för gång- och cykeltrafiken. En hög exploateringsgrad/täthet i detaljplanen har inverkan på underlaget för kollektivtrafik och servicefunktioner i närområdet. Likaså kan blandade områden, det vill säga både boende och verksamheter inom samma detaljplan, vara ett sätt att påverka det lokala serviceutbudet och därmed bilberoendet.

Französische Viertel i Tübingen är ett bra exempel på förtätning. Foto: SBK



Funktionsintegrering

En blandning av bostäder och arbetsplatser inom ett område kan skapa en tätare stad med kortare avstånd mellan olika funktioner som exempelvis bostad, service, arbetsplats och handel. Det kan också innebära att det ökar chanserna för att livsmedelshandel och viss service kan överleva i stadsdelscentrum eller motsvarande. Ett vanligt problem är att närbutikerna slår igen på grund av att många handlar i de stora externa handelsetableringarna. Även stora centrala butiker, eller halvexterna köpcentrum kan ha denna effekt på bland annat stadsdelscentrum.

Flera typer av verksamheter som kontor, viss typ av handel och annan service som återfinns inom utpräglade verksamhetsområden idag skulle kunna lokaliseras inom bostadsområden. En blandning av boende och verksamheter innebär att fler människor vistas i området under dygnets alla timmar vilket gör området tryggare, men också att kollektivtrafiken får ett bättre underlag och att fler människor efterfrågar restauranger och livsmedelshandel. Med ett visst utbud av livsmedel och service nära bostaden ökar möjligheterna att cykla eller gå för att uträtta ärenden på vardagarna istället för att ta bilen till den externt lokaliserade handeln. Målet är kanske inte i första hand att de boende också ska arbeta inom sitt bostadsområde men det öppnar en möjlighet för några att kunna välja ett arbete nära sitt hem. En blandning av livsmedel, service och boende ger goda möjligheter att undvika externa etableringar. Även fritidssysslor, nöjen, bio, sport och dylikt är funktioner som bör blandas in mer i bostadsbebyggelsen. I detaljplaneskedet handlar det om att utforma denna blandning på ett tillfredställande sätt och avvägningar behöver eventuellt göras kring vilka verksamheter som är lämpliga att blanda med bebyggelse.

I Järla Sjö utanför Stockholm blandas bostäder med butiker, restauranger och andra verksamheter på ett lyckosamt sätt. Foto: SBK



Öka tätheten vid kollektivtrafik

När? ÖP: Gör ställningstagande, redovisa lämplig lokalisering, FÖP: Diskutera ytterligare, Trafikplan: Diskutera ytterligare. DP: Redovisa ett högt exploateringsstal för bostäder nära kollektivtrafik eller i centrala lägen, lokalisera bebyggelse till kollektivtrafikknutpunkter eller stråk.

Att tänka på! Det är smidigare att ha kollektivtrafiken på plats innan bebyggelsen. Kollektivtrafik bullrar och kräver därför lite dyrare byggnads tekniska lösningar för bebyggelsen. Värdefull mark kan behöva tas i anspråk för bebyggelse på grund av att det är ett lämpligt läge för kollektivtrafik.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: Rieselfeld, Tyskland

Funktionsintegrering

Funktionsintegrera bebyggelse

När? ÖP: Gör ställningstagande, analysera, peka ut lämpliga områden, FÖP/SDP/TP: Konkretisera/redovisa, DP: Redovisa

Att tänka på! Miljörestriktioner såsom skyddsavstånd och miljö kvalitetsnormer liksom PBL kan förhindra en blandning av verksamheter och bostäder och kommunens möjligheter att styra exploatör och verksamhetsutövare är begränsade. Trafiksäkerheten är ofta sämre än i separerade områden, buller kan uppstå exempelvis vid varuleveranser och attraktiviteten för företagen kan minska.

Miljöeffekt: LÅG/MELLAN

Exempel: Järla sjö, Stockholm, Kirchsteigfeld, Potsdam, Tyskland

Lokalisera verksamheter inom bostadsområden för att främja en ökad funktionsblandning

När? ÖP: Gör ställningstagande, FÖP/SDP/TP: Peka ut lämpliga områden, DP: Preciserar läge och verksamhetstyp i plan. I DP kan även upphöjda bottenvåningar förordas där möjlighet att ha förskola, affär, bostad skall kunna rymmas i olika faser.

Att tänka på! Verksamheten får ett utökat kundunderlag, det lokala serviceunderlaget förbättras, eventuella närbutiker får bättre kundunderlag, de boende får ett bra utbud inom räckhåll, aktiviteterna ökar dagtid, kollektivtrafik efterfrågas åt båda hållen (både in och utpendling till området). Inte bara företag utan även skolor och fritidslokaler är bra att blanda med bostadsbebyggelse.

Miljöeffekt: LÅG/MELLAN

Exempel: Södra stationsområdet, Stockholm

Åtgärder som främjar hållbara transportsätt

Planera för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

När? ÖP: Gör ställningstagande, Trafikplan: Konkretisera/Redovisa

Att tänka på! Kollektivtrafiken fungerar generellt sett bättre om den tas med som en förutsättning i planeringen. Utvecklingen av stationsområdet fanns med redan på ÖP-stadiet. Projekten ger oftast god ekonomi – det är väl investerade pengar. Motsatsförhållande finns mellan lokala stopp och hög hastighet, goda kollektivtrafikknutpunkter tar mycket mark i anspråk och exploateringsstrycket för dessa punkter kan bli högt.

Miljöeffekt: HÖG

Planera för en hög täthet och ett effektivt markutnyttjande vid kollektivtrafikknutpunkter och stråk

När? ÖP: Ta ställning för ökad täthet i goda kollektivtrafiklägen, FÖP/SDP/TP: Redovisa, DP: Redovisa markutnyttjandet och täthet.

Miljöeffekt: HÖG

Utveckla befintliga och framtida knutpunkter för att underlätta byte mellan bil, buss, tåg, cykel – ”Hela resan”-perspektivet

När? ÖP/FÖP/SDP/TP: Peka ut lämpliga platser, DP: Beräkna ytorna noggrant och utforma, Trafik: Detaljutforma.

Att tänka på! Bekvämlighet, smidighet och god detaljutformning skall vara ledord vid utformning av goda knutpunkter. Lätta byten gör kollektivtrafiken attraktivare och effektivare, platsens attraktivitet kan öka även för handel. Stora ytor kan behöva tas i anspråk, konflikter med andra intressen kan uppstå i centrala lägen, utveckling av knutpunkter är en långsam process.

Miljöeffekt: HÖG

Förbättra kollektivtrafikens framkomlighet

När? ÖP/FÖP: Peka ut lämpliga platser, SDP/TP: Diskutera, redovisa lägen, Kollektivtrafikplan: Peka ut lämpliga stråk/system, DP/Trafikutformning: Detaljutforma.

Att tänka på! Olika platser fungerar för olika åtgärder (bussfil, bussgator etc). Det kan vara svårt att anskaffa tillräckligt mycket markyta och det kan innebära många fastighetsägare att förhandla med. Genom signalprioritering kan busstrafikens framkomligheten förbättras i korsningar. Åtgärden är kostnadseffektiv men kan vara svår att lösa i de fall då bussar ska i olika riktningar genom korsningen. Konsekvenser för andra transportslag måste analyseras.

Arbeta med de hållbara transportslagen i planeringen

Planera för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

En långsiktig planering av kollektivtrafikens linjenät och turtäthet är nödvändig för att kunna utveckla en effektiv kollektivtrafik. Planeringen för nya bostads- och verksamhetsområden måste gå hand i hand med planeringen av linjenätet och lokalisering av bostäder och/eller verksamheter bör bedömas utifrån möjligheterna att utveckla goda kollektivtrafikförbindelser. Att kollektivtrafiken finns med från början är av största vikt.

Lunds nuvarande linjenät har en god täckning med korta avstånd mellan hållplatser vilket inverkar negativt på restiden. I exempel på restidsrelationer mellan bostad och arbetsplats visar att bussfärden tar alltför lång tid för att vara konkurrenskraftig framför bilen. Raka, enkla och ett begränsat antal linjer ger de största förutsättningarna för en effektiv kollektivtrafik. Lundalänken är ett exempel på hur man kan skapa en helt ny linjesträckning och ge kollektivtrafiken högsta prioritet. En kombination av den snabba stomlinjevarianten med få stopp och lågtrafiklinjer med längre sträckor som kommer närmre bostäderna och är tillgängliga för bland andra funktionshindrade är den ideala lösningen.

Arbeta med knutpunkterna

Goda knutpunkter ökar konkurrenskraften hos de hållbara transportslagen väsentligt. Samordning med regiontrafiken bör eftersträvas för att utveckla bra bytespunkter. Möjligheterna att byta från buss till tåg, från cykel till buss och liknande är mycket viktigt och bör gå så snabbt och smidigt som möjligt. Vid goda kollektivtrafiklägen är det viktigt att öka tätheten och att ha ett effektivt markutnyttjande. Ytkrävande markparkeringar bör undvikas och i stället kan parkeringar skapas i parkeringshus som vid Västra stationstorget eller med park'n'ride - anläggningar i stadens utkanter. Även i tätorterna är det viktigt med goda parkeringsmöjligheter för bil och cykel vid de större hållplatserna. I dagens samhälle pendlar många till jobbet varför det är viktigt att bostadsbebyggelsen i goda kollektivtrafiklägen är tät. I goda knutpunkter brukar även service av olika slag vara positivt.

Prioritera kollektivtrafiken i gatumiljön

Kollektivtrafikens framkomlighet är ett viktigt konkurrensmedel gentemot biltrafiken, normalt viktigare än priskonkurrens. I trängselsituationer kommer bussarna inte snabbare fram än bilarna och

turtätheten minskar i takt med det sjunkande trafikunderlaget. Busstransport kommer således alltid att framstå som mindre fördelaktigt än biltrafik så länge trafiken sker under samma förutsättningar. För att kunna utveckla Lunds kollektivtrafik måste bebyggelse och biltrafik anpassas till kollektivtrafikens behov. Ges bussarna bättre förutsättningar, exempelvis i form av bussgator, finns en möjlighet att fler väljer att åka kollektivt.

Kollektivtrafikresandet är beroende av trygghet och säkerhet på och längs med vägen till hållplatsen. Bristfällig belysning, stora buskage liksom att hållplatsen placerats långt ifrån bebyggelsen gör att människor upplever stor otrygghet och därför väljer bilen i stället. Knutpunkter och hållplatser behöver ha en god design som fungerar under dygnets alla timmar så att dessa platser upplevs som vackra, trygga och säkra. Knutpunkter bör ha en god intermodalitet, det vill säga uppvisa goda möjligheter till byten mellan olika färdmedel.

Ge gång- och cykelstråk en bra utformning

Lunds kommun har höga ambitioner vad gäller gång- och cykeltrafiken och det finns belägg för att gång- och cykeltrafikens attraktivitet ökar väsentligt om vägarna är gena och estetiskt tilltalande. Gång-/cykelresor med start och mål inom Lunds tätort står för en majoritet av det totala resandet, men fortfarande är hälften av bilresorna korta (<3 km). Cykeln mister sin position som ett attraktivt transportmedel när tätheten blir för låg, både på grund av att målpunkterna blir färre men också för att avstånden ökar. Stadsplanemönstret är i de flesta fall orsaken till denna utglesning av staden, så kallad urban sprawl. Det är därför viktigt att planeraren lägger stor möda på att skapa gena cykelvägar och strävar efter täthet i byggandet.

Cyklister på röd/grå överfart. Foto: Tekniska förvaltningen.



Ge knutpunkter och hållplatser en trygg och säker utformning

När? ÖP/FÖP/SDP/TP: Gör ställningstagande, DP: Redovisa yta och utformning, Trafik: Redovisa detaljutformningar.

Att tänka på! Hållplatsen kan ges en utformning med bra utblickar och god insyn nära bostäder alternativt verksamheter. Detaljutformning av hållplatsen görs enligt Skånetrafikens riktlinjer, största möjliga hänsyn tas till omgivningen vad gäller hållplatsens placering och utformning. I detaljplaneskedet utreds och illustreras placering av hållplats. Det är viktigt att tillräckligt med markyta avsätts till hållplatsområdet.

Miljöeffekt: MEDEL

Ge nya gång- och cykelstråk attraktiva och gena sträckningar

När? ÖP/FÖP: Utred sträckningarna för större cykelstråk, SDP/TP: Redovisa/diskutera lämpliga sträckningar, DP: gång- och cykelstråkens utformning redovisas i detaljplanens illustrationer eller kvalitetsprogram, Trafikåtgärder: Detaljutforma g/c-stråken enligt gång- och cykelpolicyn.

Att tänka på! Dras stråket genom en park ökar det liv och rörelse i parken, men stråk som dras genom parker kan också upplevas som otrygga. Stråk som dras längs med gator kan upplevas som otrygga ur trafiksäkerhetspunkt (speciellt för barn). I detaljplaneskedet är det viktigt att gång- och cykelstråken planeras samtidigt som bebyggelse så att genaste sträckning kan nås. Gena stråk kan innebära att gång- och cykelvägar dras längs med högrafikerade gator. Trafiksäkerheten i korsningar ska studeras och tillgodoses.

Miljöeffekt: HÖG

Skapa ett gång- och cykelvägnät med valfrihet

När? Hela vägen genom planeringsprocessen: från att lämpliga stråk för komplettering/insatsområden pekas ut i ÖP/FÖP/SD/TP, nya cykelstråk markeras i DP och slutligen sker en detaljutformning av cykelstråket som en trafikutformningsåtgärd.

Att tänka på! Liv, rörelse och trygghet även för de boende, cykelstråk med olika funktion uppstår. Om nya gång- och cykelvägar dras längs med vägar kan bilister entusiasmeras till att cykla.

Miljöeffekt: MEDEL

Exempel: FÖP för Västerjärva-Ulriksdalsfältet, Solna och Sundbybergs kommuner, 2004

Prioritera gång- och cykeltrafiken i korsningspunkter

När? Trafikutformning: Utforma korsningspunkten enligt riktlinjerna i gång- och cykelpolicyn.

Att tänka på! Hinder för bilar kan ge cykeln konkurrensfördelar. De flesta får en smidigare cykeltur och åtgärden ger staden en tydlig cykelimage.

Miljöeffekt: MEDEL

Skapa ljusa och trygga gång- och cykeltunnlar

När? Åtgärder för att förbättra ljusförhållandena och tryggheten hos de oskyddade trafikanterna bör finnas med i hela planeringsprocessen och studeras i detaljplaneprocessen och vid trafikutformning.

Att tänka på! I detaljplaneskedet ska tillräckligt med utrymme avsättas så att tunnlar kan byggas i enlighet med riktlinjerna i gång- och cykelpolicyn. Det är viktigt att lutningarna följer de krav som rullstolsburna och personer med nedsatt gångförmåga ställer. Tunnlarna skall göras så ljusa och öppna som möjligt. Planskildheten får inte innebära omvägar.

Miljöeffekt: LÅG

Skapa cykelparkeringar av god kvalitet

När? I detaljplaneskedet, vid bygglov samt vid detaljutformning. En god cykelparkeringsplats har god framkomlighet för cyklar, är väl upplyst, har bra läsmöjligheter, ligger nära entrén, har tillräcklig bredd mellan cyklarna i ställen och har slutligen tillräckligt många cykelställ tillräckligt nära målpunkterna. Om parkering sker under längre tid skall cykelställen göras väder- och stöldskyddade.

Att tänka på! Cyklisterna kommer närmre målet än bilister vilket upplevs som en fördel. Cykelparkering ska utformas enligt riktlinjerna i gång- och cykelpolicyn. I detaljplaneskedet ska ytor säkerställas för att p-normen för cyklar ska kunna följas.

Miljöeffekt: LÅG

Genomför cykelvägsinventeringar

När? Genom hela planprocessen och i förvaltningskedet. Identifiering av saknade länkar och studier över stråkens dragning bör genomföras och dokumenteras i en cykelledsplan. Denna kan vara del av en övergripande trafikplan alternativt vara en specialiserad trafikplan. Studier av stråkens kvalitet, genhet, komfort (beläggning med mera), trygghet (belysning), trafiksäkerhet etc i ett samlat dokument vilket kan utgöra underlag för investering och förbättringar. Samarbete mellan tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret är lämpligt för denna typ av åtgärd.

Miljöeffekt: HÖG

Gång- och cykeltrafikanterna är också i behov av trygga och säkra gång- och cykelvägar, och eftersom osäkerhet och otrygghet yttrar sig på olika sätt behöver de båda systemen komplettera varandra. Många väljer att gå och cykla på högtrafikerade bilvägar om de upplever att gång- och cykelvägen eller promenadstigen är otrygg exempelvis i mörkret. God belysning, klippning av buskage liksom att gång- och cykelvägarna dras nära bebyggelsen är viktiga framgångsfaktorer att arbeta med. Att kunna se och bli sedd är mycket viktigt för att uppnå trygghet!

Cykelvägarna kan i vissa punkter få utformningar som ökar dess attraktivitet. Exempel på detta kan bland annat ses i Odense där man arbetat med grön våg, vacker beläggning och dylikt.

Gång- och cykelvägnätet ska kunna användas av alla, alla tider på dygnet. Möjlighet ska finnas att välja trygga vägar, gröna vägar, snabba vägar etcetera. Nya gång- och cykelstråk ska anpassas till det befintliga nätet på ett gent och säkert sätt.

Cykelparkering av god kvalitet innebär god framkomlighet, bra läsmöjligheter, god belysning men framför allt nära till målpunkter. Detta kan exemplifieras av denna plats där gågatan Lilla Fiskaregatan samt Kyrkogatan mynnar i Stortorget. Foto: Tekniska förvaltningen.



Använd illustrationerna

Många detaljer i vardagssituationen har stor betydelse för att inte bilen ska vara förstahandsalternativet som exempelvis utformningen av cykelparkeringar intill bostaden, vägen till och från hållplatsen, möjligheterna till enkla och snabba byten mellan buss/tåg/cykel i knutpunkter samt cykelvägarnas utformning och sträckning.

Detaljplanens illustrationer är inte juridiskt bindande, men kan ändå vara ett verksamt sätt att förmedla kommunens idéer. Illustrationerna kan till exempel visa hur byggnadens entréer vänder sig mot cykelangöringen och hållplatsen, hur trygga och säkra cykelbanor kan se ut etcetera. Illustrationerna i detaljplanen kan tjäna som ett av många media för att föra fram de bilsnåla tankarna i dialogen med byggherren. Kan planhandläggaren visa en bilsnål illustration av hur något skulle kunna bli finns goda möjligheter att komma överens med byggherren om sådana åtgärder redan från början.

Arbeta med parkeringsytorna

De flesta svenska kommuner har p-normer som reglerar det antal p-platser som behövs för olika typer av bebyggelseområden. Då tillgång till parkering har en stark koppling till bilanvändandet kan p-normen fungera som ett bra styrmedel för att påverka bilberoendet.

Lunds kommuns p-norm anger behovstal för olika verksamheter och bebyggelseområden. Motsvarande behovstal finns också för anläggande av cykelparkeringsplatser.

Bilparkering vid Spoletorp i centrala Lund. Parkeringen ligger i direkt anslutning till järnvägsområdet. Foto: Tekniska förvaltningen.



Illustrationsåtgärder

Förmedla bilsnåla idéer i detaljplanens illustrationer

När? Tidigt i detaljplaneskedet samt i bygglov. Illustrationerna kan innebära entréer vända mot cykelparkering, väl upplysta gång- och cykelvägar, trygg och säker väg till hållplats, gott om cykelparkeringsplatser och dylikt.

Att tänka på! Illustrationerna är ej juridiskt bindande men motiverar planbestämmelser, beskriver syftet med planen och är stöd för de som granskar bygglov. Illustrationerna kan påverka byggherrarna genom att visa på förslag hur det kan bli men det är viktigt att vara överens med byggherren redan tidigt i processen och att inte vilseleda - illustrationen kan ibland ge felaktiga förväntningar. Dock är det viktigt att visa vad kommunen vill!

Miljöeffekt: MEDEL

Parkeringsåtgärder

Utforma bostadsområden med få bilparkeringsplatser

När? Lämpliga områden att sänka p-behovstalet i pekas ut i översiktsplanen. Utpekade områden bearbetas vidare i detaljplaneringsprocessen. P-normen för Lunds kommun behöver ändras för att genomföra denna typ av åtgärd, alternativt att avsteg från normen medges.

Att tänka på! Behovstal för cykelparkeringar skall också biläggas detaljplanen men glöms ofta bort. Balansgången mellan hur många parkeringar som ska byggas är svår, service och kollektivtrafik måste finnas i ett bebyggelseområde om inte ett körbehov skall uppstå. En etablering av en bilpoolbil i området kan öka möjligheten att minska bilparkeringsytorna ytterligare.

Miljöeffekt: MEDEL-HÖG

Övrigt: Kopplingen till marknadsföring är mycket viktig. Mäklare, byggherrar och andra måste framhäva fördelarna med att bo i ett bilsnålt område snarare än nackdelarna med att inte ha tillgång till en egen p-plats.

Exempel: Hammarby sjöstad, Stockholm

Skapa parkeringsreserver

När? I detaljplaneringen kan ett minskat antal p-platser kan åstadkommas genom att mark anvisas som parkeringsreserv. Lunds kommuns p-norm anger vissa planeringstal för olika typer av områden samt påpekar att dessa inte behöver finnas vid färdigställandet. Mark finns således för en eventuell framtida parkering men behöver inte anordnas. P-tytor i reservform kan komma många till nytta som exempelvis rekreationsområde, lekyta eller liknande.

Att tänka på! Åtgärden kan med fördel kompenseras med medlemskap i bilpool, god kollektivtrafik, trygga och smidiga cykelställ eller samåkning.

Miljöeffekt: MEDEL-HÖG

Övrigt: Hänger samman med Mobility management-åtgärder

Exempel: Parkeringsreserv, Vauban, Freiburg, Tyskland

Skapa cykelparkeringar med hög standard och bra läge i tillräcklig omfattning

När? Vid detaljplanering av bostads- och verksamhetsområden. Följs upp vid bygglovet. Lunds kommuns p-norm har en bilaga som rör cykelparkering som vid en revidering av p-normen bör inarbetas i materialet.

Att tänka på! Ett bra läge kännetecknas av närhet till entré eller målpunkt.

Miljöeffekt: MEDEL

Använd maxtal i p-normen

När? Vid detaljplanering av bostadshus samt bygglov. Lunds kommuns p-norm redovisar parkeringsbehovstal med minimigräns, vill fastighetsägaren ha fler p-platser skall han samråda med kommunen då bygg-/marklov krävs. Kommunen kan således ange ett maximalt antal p-platser. En revidering av p-normen är emellertid nödvändig för att medge en viss variation i p-behovstalen.

Att tänka på! Finns goda alternativ till parkering som exempelvis bilpool är åtgärden positiv. Åtgärden kräver väl fungerande alternativa transportsätt, främjande av gång- och cykeltrafik eller kompensation med mobility management-åtgärder.

Miljöeffekt: LÅG/MELLAN

Exempel: Miljöbyprogrammet, Norge

Använd möjligheten att markera ytor som "Ej P" för att prioritera gång- och cykeltrafik närmast entréer

När? I detaljplaneringen finns möjlighet att markera områden med "ej parkering" och förs in under rubriken markens anordnande i planbestämmelserna.

Att tänka på! En förutsättning för åtgärden är att cykelparkering finns närmast entrén. Genom att skapa avstånd så blir bilen inte alltid det närmsta alternativet, samma antal p-platser kan förordas men placeras längre bort inom planområdet och därmed öka attraktiviteten hos de hållbara transportmedlen. En försämring av privatbilismens attraktivitet kan kompenseras med medlemskap i bilpool, god kollektivtrafik (eventuellt med rabatter), trygga och smidiga cykelställ eller samåkning. Det kan vara farligt att snåla för mycket med p-platserna – parkeringskaos kan uppstå!

Miljöeffekt: LÅG

I detaljplaneskedet föreskrivs p-behov för bil och cykel utifrån dessa normer, tillgodoses inte p-normens behovstal så blir det inget bygglov. Bilparkeringsplatser på kvartersmark kräver bygglov om de inte avser parkering för bostadshus med högst två lägenheter. Behovstalen som anges är minimala och normen följs noggrant vid detaljplanering, inte minst för att byggherrarna skall uppleva att det är ett rättvist system. Vid en revision av den nuvarande p-normen där bostadsområden med få p-platser tillåts utformas finns goda möjligheter att skapa goda boendemiljöer där bilen inte är ett måste. Beslut i byggnadsnämnden krävs för att revidera den nuvarande p-normen.

I detaljplanen finns också möjlighet att markera vissa markytor som "ej parkering" eller som reservyta för parkering. Det innebär en möjlighet att begränsa hur mycket och vilken mark som får anläggas som parkeringsplatser och därmed hur många parkeringsplatser det kan bli. En enda parkeringsplats tar i genomsnitt ca 25 kvadratmeter i anspråk, vilket i reservform kan komma de boende till nytta om ytan används för rekreation, som grillplats etcetera. Det är också möjligt att inte anvisa mark för parkeringsplatser (undantaget handikapparkeringar) precis intill bostadshuset eller verksamhetslokalen, utan lite längre bort inom planområdet. På det viset är det möjligt att genom detaljplanen säkerställa att cykelbanan och hållplatsen ligger närmare entrén än vad parkeringsplatserna gör, och bilen som färdmedel förlorar i attraktivitet.

Exempel på utformning av knutpunkt vid Västra stationstorget i Lund. Genom den goda intermodala lösningen ökar de hållbara transportslagens attraktivitet. Foto: Tekniska förvaltningen.



Arbeta med Mobility Management

De mjuka åtgärderna som syftar till att påverka resan innan den har börjat är ett komplement till de åtgärder som påverkar den fysiska miljön. Åtgärderna kan förstärka en bra struktur, underlätta för en förändring och verka för en teknikeffektivisering. Medvetenhet och kunskap om de mjuka åtgärdernas potential för att påverka människors beteende måste finnas med under hela planeringsprocessen. Det är dock i det sista skedet i planeringsprocessen när ansvarsfördelningen fastställs och genomförandet ska beskrivas som denna typ av åtgärder framför allt bör finnas med i handlingarna.

Mobility management-frågorna handlar i huvudsak om genomförande och ansvar, men det är samtidigt viktigt att förstå att mobility management-åtgärder även ger en stor påverkan på den fysiska planen. Åtgärder som bilpool, samåkning och dylikt minskar bilbehovet och därmed också behovet av parkeringar, något som tydligt kan ses i plan. Då utbudet av parkeringsplatser ger en tydlig påverkan på bilanvändningen är mobility management-åtgärder lämpligt att genomföra för att kunna minska antalet p-platser för ett visst område. Åtgärderna handlar i många fall om att visa på vilka alternativ det finns till bilen och underlätta för resenärer att hitta informationen. För vissa typer av åtgärder kan ansvaret föras över från kommunen till andra som exempelvis fastighetskontor, verksamhetsutövare och byggherrar. Vid byggnation av nya områden är det viktigt att ta tillvara att de nyinflyttade ännu inte skapat sig några transportrutiner från platsen. De skulle kunna erbjudas ett informationspaket liknande ett Smart trafikant-blad för att visa på vilka alternativ det finns till bilen och vilka fördelar det skulle innebära för den personliga hälsan och ekonomin.

Mobility management-åtgärder är samtidigt en kunskapsinsamling kring invånarnas beteenden och behov vilket bör ge ett avtryck i den fysiska planeringen. Mobility management-åtgärder påverkar inte den fysiska strukturen utan förstärker en bra struktur. Det är därför väldigt viktigt att stadens struktur möjliggör hållbara transporter och en flexibilitet när det gäller resmönster.

Mobility management-åtgärder

Underlätta för bilpool att etableras inom fastigheten

När? ÖP/FÖP/TP: Identifiera områden som är lämpliga för bilpooler (täthet, goda kollektivtrafikförbindelser, flerbostads-, rad- eller kedjehus) och utarbeta strategi. I vissa exploateringsområden handlar det om att ställa krav på byggherrarna att främja bilpool i området både med plats för bilar och för att informera de boende om möjligheterna. Avtal skapas där bilpooler ”byggs in” i fastigheten och hyresgäster/köpare får bilpool med den nya bostaden. Krav kan även ställas i markanvisningstävling.

Att tänka på! Åtgärden är ett ekonomiskt alternativ för byggherren. Bilpoolsnorm saknas i nuvarande p-norm.

Miljöeffekt: HÖG

Erbjuda nyinflyttade eller nyanställda årskort på kollektivtrafiken samt informera om transporter

När? Avtal med företag och byggherrar om att genomföra åtgärder skapas vid markanvisning eller exploatering.

Att tänka på! Människor är som mest förändringsbenägna när de genomgått en förändring, exempelvis bytt jobb. Svårt att genomföra i planeringen, kräver uppföljning, tidsödande arbete, Skånetrafiken måste vara med och subventionera årskorten.

Miljöeffekt: ?

Främja distansarbete genom utveckling av gemensamma IT-arbetsplatser i stadsdels- eller kommun-delscentrum

När? Inledningsvis är det viktigt att på översiktsplanenivå peka ut var IT-arbetsplatserna bör finnas. Avtal med byggherrar krävs för att en god uppkoppling och välfungerande lokal ska kunna skapas.

Att tänka på! Kanske inte en fråga för framtiden? Distansarbete minskar de sociala kontakterna, möjligheten att bo på platser där bil är det enda transportmedlet ökar.

Miljöeffekt: ?

Krav på gröna resplaner hos nyetablerade företag

När? I den översiktliga planeringen är det viktigt att markera att nyetablerade företag, exempelvis i de i översiktsplanen utpekade framtida handelområdena, skall redovisa hur sin personal kan ta sig till och från jobbet. Avtal med byggherrarna sluts i samband med markanvisning eller exploateringsavtal.

Att tänka på! Personal som har okunskap om vilka transportsätt som är möjliga att använda informeras och kan göra ett val utifrån detta. Åtgärden kan ini-

tieras utifrån planeringen, men blir svårt att genomdriva med de planeringsinstrument vi har i dagsläget, svårt att genomföra för alla etableringar.

För in bilsnälhetsfrågorna i specifika projekt

När? På alla nivåer i planeringsprocessen

Att tänka på! Synergieffekter uppstår, framför allt inom miljöområdet. Åtgärderna lyfter inte in sig själva - någon måste driva frågan!

Miljöeffekt: Varierande

SDP/TP-åtgärder

Utforma bilsnåla stadsdelsprogram

När? Stadsdelsprogram/tätortsprogram kan användas som ett alternativt fördjupningsverktyg

för översiktsplaneringen och som ett mer gediget underlag för detaljplaneringen. Programmet kan hjälpa till att överbrygga språnget mellan dessa båda nivåer och på så sätt både förenkla arbetet med detaljplaner samtidigt som stadsdelarna ges goda möjligheter till en hållbar utveckling. Transportfrågorna kan i stadsdelsprogrammet lyftas fram särskilt för att uppnå en bilsnål utformning.

Att tänka på! Stadsdelarnas framtid blir enklare att överblicka och goda möjligheter ges att studera transportfrågor. Stadsdelsprogram ger ingen förbättring av trafikmiljösituationen om frågorna inte tas upp – ansvaret ligger på planeraren!

Miljöeffekt: MEDEL

Genomför projekt med synergieffekter

Specifika projekt kan vara ett sätt att lyfta fram åtgärder av bilsnål karaktär. Då en synergieffekt ofta uppstår av att en mängd olika åtgärder kombineras kan just ett projektinriktat angreppssätt vara lämpligt vad gäller att lyfta fram de bilsnåla åtgärderna.

Exempelvis kan ett projekt där barns säkerhet i trafikmiljön är huvudfrågan till stor del handla om bilsnåla åtgärder, liksom ett redan genomfört projekt som Lundalänken.

Arbeta med Stadsdelsprogram / Tätortsprogram

I början av 1980-talet började Lunds kommun att utforma stadsdelsplaner som en reaktion på den utflyttning från stadsdelarna som skedde då. Målet med stadsdelsplanerna var att göra stadens samtliga delar mer användbara som livsmiljöer och mer brukbara i fråga om boende, arbete, service och rekreation. Syftet var i huvudsak att överbrygga gapet mellan generalplanen och detaljplanerna. Senare lyftes även aspekter som medborgarinflytande in och målbeskrivningen utökades med att stadsdelsplanen som dokument skulle fungera som en samling av planer och planidéer för stadsdelen som boende, tjänstemän och politiker kunde se som ett gemensamt handlingsprogram. Under 1980-talet genomfördes tre sådana stadsdelsplaner.

Under 2000-talet har frågan om stadsdelarnas betydelse kommit upp på agendan igen, både i Lund och i andra städer. I Lund har idén att göra stadsdelsprogram lyfts fram i fördjupningen av översiktsplanen för Lunds stad, *Värna och vinna staden*. Här diskuteras framtagande av stadsdelsprogram för att analysera och beskriva stadsdelarnas karaktär och förutsättningar för fortsatt utveckling. I arbetet är en dialog med invånarna en viktig ingrediens och till skillnad från plansamråd har allmänheten inget förslag att ta ställning till utan kan i stället medverka i ett samtal om områdets styrkor och svagheter. En fördel med stadsdelsprogram är bland annat att det skulle öka möjligheterna att utifrån ett helhetsperspektiv analysera hur stadsdelarna kan utvecklas. Programmet kan beskriva de befintliga stadsdelarnas karaktär, funktion, historia, befolkning, service och deras potential för förändringar. Frågeställningar om transportbehov och bilberoende har en given plats i ett stadsdelsprogram, men vilken tyngd dessa får är upp till den enskilda planeraren. Ett bilsnålt stadsdelsprogram bör lyfta fram frågor som restidsrelationer, stadsdelscentra, parkeringstillgång vid bostäder, allmänna platser och arbetsplatser, kollektivtrafikens linjeföring, hållplatser och cykelparkeringar.

Normer och policys

En ändring av Lunds kommuns p-norm skulle skapa goda möjligheter att öka de hållbara transportsätten. De minimala som Lunds kommuns p-norm anger skulle kunna tillämpas även som max-tal, det vill säga att det finns ett maximalt antal p-platser som byggherren får bygga. En ändring i p-normen är nödvändig för att det skall vara möjligt att föreslå färre parkeringar i en detaljplan. P-normen skulle kunna ändras till att visa ett rimligt spann och att avsteg från denna medför kompensation från byggherren, exempelvis i form av att medlemskap i bilpool eller månadskort ingår i hyran. Det är viktigt med en lika behandling för alla så att systemet är rättvist.

Ett minskat antal p-platser åstadkoms bäst genom att p-platserna frikopplas från hyran eller bostadsrättsavgiften. Finns inte parkering per automatik används bilen mindre och färre har bil.

Tekniska förvaltningens *Policy för gång- och cykeltrafik* från 2003 saknar till viss del riktlinjer för estetik och gestaltungsfrågor. Policyn skall revideras vart tredje år och en reviderad version som framställs gemensamt av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret skulle då ges större tyngd.

Arbeta systematiskt med fördjupning och uppföljning

Framställ en trafikplan

En trafikplan, det vill säga en fördjupning på temat trafik, är ett viktigt instrument för att öka kunskapen om trafikens inverkan på samhällsplaneringen liksom att redovisa stadens utveckling med avseende på trafik på lång sikt. I Lund saknas en övergripande trafikplan, särskilt med avseende på kollektiv- och cykeltrafik. *Värna och vinna staden – fördjupning av översiktsplanen för staden Lund (2004)*, lyfter fram skapandet av en trafikplan som en lämplig åtgärd för att utveckla systemen för samtliga transportslag med avseende på tillgänglighet, kapacitet, säkerhet och miljö. Trafikplanen skall redovisa hur föreslagna åtgärder bidrar till uppfyllandet av miljömålen. Stöd för en sådan plan står att finna även i TRAST – TRafik för en Attraktiv STad. För en reduktion av transportbehovet och bilanvändningen bör trafikplanen/strategin redovisa sambanden mellan trafiksystemet och stadens övergripande mål liksom göra en avvägning och balansering mellan trafikslag. Planen bör även utreda möjliga exploateringsområden utifrån kollektivtrafikens möjligheter, lokalisering av knutpunkter, linjedragning, cykelstråk och andra frågor som kan kopplas till plan.

En traditionell trafikplan redovisar hur fysiska förändringar i stadens gatumiljöer kan göras, gärna illustrerat med kartmaterial, men

Normer och policys

Revidering av p-normen (Parkering i Lunds kommunriktlinjer och behovstal, Rapport 2000:24)

När? P-normen används som vägledning vid detaljplanläggning samt som krav vid bygglovgivning. Den nuvarande p-normen börjar bli inaktuell och en revision är nödvändig, bland annat för att föra in cykelfrågorna i p-normen. En revision av p-normen kan göras först efter beslut i Byggnadsnämnden.

Att tänka på! En p-norm som tillåter vissa variationer, uppmärksammar cyklingen och pekar på bilparkeringars läge i planen skulle kunna ge stor påverkan på bilanvändandet i Lund.

Miljöeffekt: HÖG

Exempel: Parkeringsnorm för bil och cykel i Malmö, Malmö stad 2002

Revidering av gång- och cykelpolicy

När? Det är eftersträvänt att ha en gemensam gång- och cykelpolicy för tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Gång- och cykelpolicyn skall kunna användas såväl vid planering av cykelvägar, ombyggnation, projektering och gestaltning. En revision av gång- och cykelpolicyn skall göras vart tredje år (2006) och beslut behöver således ej fattas i tekniska nämnden. Skall en gemensam gång och cykelpolicy för tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret skapas krävs beslut i byggnadsnämnden.

Att tänka på! En gemensam gång- och cykelpolicy skulle kunna ge viss påverkan på bilanvändandet i Lund i och med att förbättringar sker för gång- och cykeltrafiken.

Miljöeffekt: LÅG

Fördjupning och uppföljning

Trafikplan som underlag till översiktsplanen

När? Framställs som underlag till öp och fördjupningar. En kollektivtrafikplan eller en bredare trafikplan som underlag för översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplanen kan innebära större möjligheter att vid planering av exploateringsområden öka kollektivtrafikens ställning gentemot bilen när det gäller optimal linjedragning, utveckling av bytespunkter, lokalisering av hållplatser och dylikt.

Att tänka på! Möjligheterna för barn att själva ta sig till skolan kan utredas i en trafikplan liksom hälsoaspekter, ekonomiska faktorer och klimatproblematiken. Regional koppling kan dock bli svår att genomföra. Att göra en trafikplan är en långsam process och helhetsperspektivet i planeringen kan

försvinna. Vid planering av exploateringsområden kan en trafikplan öka kollektivtrafikens ställning gentemot bilen när det gäller optimal linjedragning, lokalisering av hållplatser och dylikt. En säker och estetiskt tilltalande utformning av g/c-vägar och hållplatser kan genomföras samtidigt. Kollektivtrafik tar plats, svårt i befintlig stadsstruktur, helhetsperspektivet i planeringen försvinner, de regionala kopplingarna är mycket viktiga men kan försvinna i en plan på kommunal nivå.

Miljöeffekt: ?

Exempel: *Trafikplan för Uppsala stad (remisshandling)*, Uppsala kommun 2004

Framställ strukturplaner med avseende på handel

När? Upprättas som underlag till ÖP och fördjupningar alternativt tillsammans med grannkommunerna för att få en regional koppling. En strukturplan avseende handel som underlag för översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplanen kan innebära större möjligheter att påverka transportbehovet.

Att tänka på! Regional koppling kan bli svår att genomföra.

Miljöeffekt: ?

Exempel: Strukturplan med avseende på Handel för Högsbo/Sisjöområdet, Göteborgs kommun

Efterstudier av handelsetableringar

När? Vid förstudier, utredningar etcetera i hela det kommunala planarbetet. Efterstudierna kan fungera som ett bra kunskapsunderlag vid studier angående eventuella nyetableringar.

Att tänka på! Handelsetableringarnas effekter blir tydligare och konsekvenserna vad gäller trafikarbetet kan lyftas fram. Efterstudierna ger ingen påverkan på vad som redan är byggt, men kan ge lärdom om hur handelsetableringar bör planeras i framtiden.

Miljöeffekt: MELLAN

det finns också möjlighet att utreda hur Lunds stad kan utvecklas på lång sikt med avseende på hållbara transportsätt. LundaMaTs ger ett bra stöd för en sådan plan. Om staden skall utvecklas till att rymma mer gång-, cykel- och kollektivtrafik och mindre biltrafik behöver trafikplanen innehålla en redovisning av hur denna fördelning av transportslagen påverkar stadens utformning. Trafikplanen kan också redovisa möjligheten att lokalisera kollektivtrafik till bostadsområden, planering för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, översyn av huvudcykelstråken i kommunen, utpekanden av lämpliga platser för park 'n' ride liksom lämpliga platser för förbättringar av kollektivtrafikens framkomlighet exempelvis bussgator.

Arbeta med handelsfrågan

Trenden idag är att större livsmedels- och detaljhandel etableras i anslutning till tätorternas större infartsvägar i typiska billägen. Kunderna förutsätts ta bilen för att handla vilket förstärker transportbehovet och bilberoendet och tvingar de flesta till ett resmönster med bil. De stora etableringarna längs med städernas infartsvägar innebär en utglesning av staden och riskerar att minska utbudet av handel i stadskärnan.

Behovet av större livsmedelsetableringar kommer troligtvis att kvarstå varför en strukturplan med avseende på handel/handelsetableringsplan kommer att vara en nödvändig fördjupning. En sådan plan kan visa hur staden bör utvecklas med avseende på handel, framför allt vad gäller handelsyta och läge, men även dra upp riktlinjer kring handelsetableringars tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel. En koncentration av stora handelsetableringar ger inga möjligheter för boende från övriga stadsdelar att cykla eller gå för att handla och en strukturplan med avseende på handel skulle kunna visa hur en stor del av handeln kan förläggas till stadsdelscentrum. Dessa platser kan med ett utbud av affärer, annan typ av service, föreningslokaler och eventuellt äldreboende och förskolor bli en viktig knutpunktsom också ska fungera som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Strukturplanen för handel är ett viktigt instrument för att öka kunskapen om handelns inverkan på trafikarbetet, liksom att visa på strategier för att påverka denna utveckling. Den regionala kopplingen i denna typ av plan är mycket viktig och planen kan gärna arbetas fram tillsammans med grannkommunerna.

Etableringarna konkurrerar också ofta ut närbutikerna i stadsdelarna vilket försvårar för många invånare att gå eller cykla till affären.

Konsekvensbeskrivningar genomförs i de flesta fall, men efterstudier är inte lika vanligt. Behovet av efterstudier av handelsetableringar är därför mycket stort.

Använd planindikatorer som utvärderingsverktyg

En metod för uppföljning av olika planers mål är att använda planindikatorer. Planindikatorer har ett flertal användningsområden: de kan användas både till att beskriva nuläget, att kvalitetsbedöma material, för uppföljning av mål samt för att kunna jämföra mellan olika städer (kräver dock att det är samma planindikatorer som jämförs). Den enskilda planeraren kan använda en mängd olika planindikatorer för att utvärdera olika aspekter av planen.

Arbetet med planindikatorer har inte kommit särskilt långt i Sverige, utan är främst känt via SAMS, Samhällsplanering med miljömål som var ett idé- och strategiprojekt i samarbete mellan Naturvårdverket och Boverket. Projektets slutrapport *Samhällsplanering med miljömål i Sverige* framställdes efter projektets avslutande i september 2000.

I planarbetet kan planeraren ha en rad planindikatorer att ”bygga upp” sin plan på för att underhand kunna kontrollera att arbetet leder i rätt riktning. Dock är det område som är av störst relevans ur aspekten bilsnål samhällsplanering uppföljningen, det vill säga att kunna bedöma konsekvenser av fysiska planer.

Planindikatorer för översiktsplaner är ett lämpligt planeringsinstrument vars främsta funktion är att kunna gestalta uppföljning av planens mål samt främja en diskussion kring dessa. Målen i en översiktsplan kan lätt betraktas som alltför allmängiltiga. För översiktsplaneringen kan arbetet med indikatorer vara ett sätt att synliggöra de övergripande målen liksom att förenkla och skapa ett intresse för uppföljning av dessa. Planindikatorer är även lämpliga för att beskriva aspekter av tillgänglighet på den övergripande systemnivå som är relevant i översiktliga planer. Exempelvis kan en planindikator skapas utifrån målet att alla bostadsområden skall ha en restidskvot för kollektivtrafik/bil som understiger två vad gäller tillgänglighet till centrum och större arbetsplatser.

Arbeta med bygglovsprövningen

I bygglovet prövas en byggnads eller anläggnings lokalisering och utformning, liksom om byggnaden är lämplig med hänsyn till landskapsbild och stadsbild eller om den medför fara eller betydande olägenhet för grannar. Bebyggelsens påverkan på omgivningen är också viktigt att ta ställning till liksom att se till att de eventuella bilsnåla intentioner som funnits med i detaljplanen och översiktsplanen efterlevs. I bygglovet behandlas även parkeringsfrågor enligt PBL och *Lunds kommuns p-norm (Parkering i Lunds kommun – riktlinjer och behovstal)*. Bygglov för bilparkering behövs ej för bostadshus med max två lägenheter eller om parkeringsplatsen anläggs med stöd av Väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg.

Utvärderingsåtgärder

Arbeta med planindikatorer för bilsnål samhällsplanering i planarbetet

När? Som utvärderingsverktyg av bilsnålhet i flera skeden i samhällsplaneringen, främst på översiktsplaneområdet där ofta tydliga mål för planarbetet finns uppsatta men även i detaljplanering. Verktöget kan också användas under hand för att planeraren skal kunna se eller leda arbetet i rätt riktning.

Att tänka på! Underlättar avsevärt bedömningsarbetet av specifika mål i ÖP och fungerar på flera nivåer. Planeraren kan under processen känna om planprocessen är på väg åt rätt håll med avseende på de uppsatta målen. Det är dock viktigt att påpeka att arbetsmetoden förutsätter tid och engagemang. Planindikatorer tar ej upp värdegrundade aspekter som trivsel, attraktivitet, estetik och dylikt. Åtgärden underlättar bedömningsarbetet av specifika mål i planeringen - både som uppföljning och under planeringen. Metoden kräver tid och engagemang. Vissa planerare uppfattar metoden som abstrakt och det bör påpekas att den inte tar upp värdegrundade aspekter som trivsel, attraktivitet, estetik etc.

Miljöeffekt: HÖG

Bygglovsåtgärder

Följ upp detaljplanens bilsnåla intentioner i bygglovet

När? Dispositionen av fastighetens funktioner och illustrationer av bilsnåla åtgärder sker i detaljplanen och detta följs upp i bygglovet. Det är viktigt att visa att det är möjligt att genomföra i plan och att intentionerna inte faller halvvägs.

Miljöeffekt: MEDEL

Granska särskilt cykelparkeringarnas läge och deras omfång

När? I detaljplaneringen bör cykelparkeringar med hög standard och bra läge i tillräcklig omfattning förordas och det är viktigt att tillräckligt med markyta avsätts till detta. Åtgärden följs lämpligen upp i bygglovet.

Att tänka på! Kommunen måste vara tydlig med vad detaljplanen/bygglovet innebär.

Miljöeffekt: LÅG

Övrigt: Tydlighet mot exploatörer är viktigt, exempelvis kan infoblad/kortversion av handboken inriktad på byggherrar vara bra att dela ut i detta läge.

Avtalsåtgärder

Etablera pilotprojekt för minskad bilanvändning med intresserade byggherrar

När? Starta en dialog i samband med markanvisningar eller exploateringsavtal. Stöd till en sådan dialog kan ges av inspirationsbroschyren.

Att tänka på! Dialogbaserat arbetssätt kan fungera bra då deltagarna inte känner sig tvingade men ett frivilligt engagemang kan också leda till få deltagare.

Miljöeffekt: HÖG, främst då det indirekt ger ökad kunskap som kan bearbetas vidare.

Upprätta samverkansavtal för att stimulera byggnation i mindre attraktiva men bilsnåla lägen

När? Före markanvisning och detaljplanering. Samverkansavtalet kan användas för att stimulera byggnation i bilsnåla lägen.

Att tänka på! Det krävs att kommunen har verkligt attraktiva lägen att erbjuda för att avtalen skall bli intressanta. Kommunen måste vara tydlig med vad avtalet innebär.

Miljöeffekt: MEDEL

Exempel: Samverkansavtal Linero – Dalby, Lunds kommun

Arbeta med avtal med byggherrar

I det kommunala arbetet med mark- och exploateringsfrågor finns möjligheter att uppnå bilsnåla avtal med exploitörer och byggherrar. Ett flertal åtgärder genomförs redan, såsom de samverkansavtal som upprättats i projektet *Ökat bostadsbyggande*, men mycket återstår att göra. Kommunen kan påverka byggherrarna att bygga bilsnålt genom att upprätta bilsnåla exploateringsavtal, anordna markanvisningstävlingar där bilsnåla lösningar premieras liksom att starta dialogprojekt med intresserade byggherrar. Åtgärderna är som mest verksamma tillsammans och en bra grund är att samarbeta med intresserade byggherrar. Kommunens ansvar består då i att lyfta frågan.

Pilotprojekt

Ett sätt att få med sig byggherrarna är att satsa på att driva pilotprojekt där engagemanget är frivilligt och där strategin är att föra dialog med byggherren om möjliga åtgärder, snarare än att tvinga. En förutsättning för att byggherren ska vara intresserad av att engagera sig är sannolikt att kommunen också går in med åtgärder. Bilsnåla formuleringar av frivillig karaktär i markanvisningar och exploateringsavtal liksom detaljplanens illustrationer kan hjälpa byggherren att tänka bilsnålt. Pilotprojekten blir också en tillvänjning för byggherrarna, där de får möjlighet att börja fundera kring bilsnåla åtgärder och sedan diskutera detta utan tvång. Ett sådant dialogbaserat arbetssätt går utmärkt att driva oavsett kommunen eller byggherren äger marken. Utifrån dessa pilotprojekt kan vi sedan dokumentera effekten av olika åtgärder. De erfarenheter vi vinner på det viset kan vi i framtiden utnyttja i samband med markanvisningar och avtal som innehåller specifika krav.

Cykelparkeringar skall vara väderskyddade, trygga och säkra. Exemplet nedan är från Vauban utanför Freiburg, Tyskland och är en vacker lösning på hur cykelparkering nära entrén kan genomföras på ett bra sätt. Foto: SBK.



Samverkansavtal

Lunds kommun har i projektet Ökat bostadsbyggande tecknat samverkansavtal med byggherrar. Huvudsyftet är att utvalda byggherrar via markanvisningar engageras tidigt i plan- och genomförandeprocessen för vissa kommundrivna bostadsprojekt. Processen kan liknas vid den som naturligt äger rum, när byggherren också är markägare. Skillnaden är att kommunen kan ställa olika villkor och också dela upp marken mellan byggherrar med olika ”produktprofil”. Ett exempel på villkor som kan ställas är att byggnation i ett attraktivt A-läge villkoras mot att byggnation även sker i ett mindre attraktivt men för kommunen strategiskt läge, exempelvis i goda kollektivtrafiklägen.

Markanvisningar

Att påverka byggherrar att skapa de bästa förutsättningarna så att de boende/anställda kan cykla eller åka kollektivt från dörr till dörr är frågor som kan lyftas vid markanvisningar då dessa ofta föregår detaljplaner. Kommunen har möjlighet att i markanvisningen ställa krav på bilsnåla åtgärder. Om kommunen vill styra byggherren till att genomföra åtgärder efter det att köpeavtal ingåtts krävs dock ett separat avtal om dessa åtgärder. Sådana separata avtal är i dagsläget ovanliga i Lunds kommun och är svåra att följa upp. Några åtgärder är emellertid möjliga att genomföra för att minska bilanvändningen, främst gäller det att anordna cykelparkeringar närmre entréer än bilparkeringar. Undersökningar visar på att cykeln som färdmedel ökar väsentligt i attraktivitet om den finns direkt utanför dörren. I kombination med informationskampanjer och individuella resplaner som kommunen kan bistå finns det således goda möjligheter att påverka människors beteende. Det är också möjligt att genomföra en markanvisningstävling där bilsnåla lösningar premieras. En markanvisningstävling går

Bilparkering vid Ideon. Foto: Claes Hall.



Kräv prioritering av gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik framför bil vid markanvisning

När? Vid markanvisning

Att tänka på! Att säkerställa att cykelbanan, cykelparkeringarna och hållplatserna får en lokalisering närmre entréerna än bilparkeringarna ger en ökning av dessa färdmedels attraktivitet. Markanvisningen sker oftast före detaljplanens fastställande och då finns inte alltid kunskapen om var byggnaderna kommer att finnas. En lösning på detta kan vara att bestämma att cykelparkeringar skall finnas närmre entréerna än bilparkeringar. Svårigheter finns också i uppföljningen.

Miljöeffekt: MEDEL

Genomför markanvisningstävling med en avtals- och uppföljningsmodell för säkerställande av utlovade bilsnåla åtgärder såsom exempelvis bilpool

När? Inför markanvisningstävlingen utdelas inspirationsbroschyr till intressenterna, förslagen bedöms sedan utifrån kvalitet/kvantitet på bilsnåla åtgärder. Tävlingen innefattar en avtals- och uppföljningsmodell för säkerställande av de föreslagna åtgärderna.

Att tänka på! Brist på uppföljning – genomförs verkligen de föreslagna åtgärderna?, bilsnåla lösningar förutsätter goda möjligheter att använda sig av alternativa transportslag, de medverkande byggherrarna kan ha svårt att gå ifrån sitt vanliga arbetssätt. Kunskap om bilsnåla åtgärder är nödvändigt för att kunna ställa krav.

Miljöeffekt: MEDEL

Exempel: Markanvisningstävling vid Lundby kyrkby, Göteborg.

Skapa bilsnåla exploateringsavtal

När? Vid tecknande av exploateringsavtal.

Att tänka på! Kommunen måste troligtvis gå in med betydande åtgärder för att göra området mer attraktivt, vilket kan innebära dialogprojekt i ett tidigt skede. Kommunen måste också vara tydlig med vad avtalet innebär. Åtgärden kan vara svår att följa upp, men närvaron av de bilsnåla skrivningarna ökar byggherrarnas medvetenhet om problematiken och kommunens vilja.

Miljöeffekt: MEDEL

Exempel: Hammarby sjöstad, Stockholm

ut på att konkurrensutsätta mark för att skapa mervärden för kommunen och dess invånare. Anledningen bakom ett sådant beslut kan vara ekonomiskt eller estetiskt men metoden har med framgång använts för olika former av miljöanpassning av nybebyggelse.

Exploateringsavtal

I exploateringsavtalen har vi inte möjlighet att ställa juridiskt bindande krav på bilsnåla åtgärder (när byggherren äger marken). Vi har dock möjlighet att föra in paragrafer av frivillig karaktär, och se det som ett tillfälle att lyfta fram frågorna. Strategin blir då att få igång en dialog med byggherren, snarare än att försöka tvinga dem till åtgärder. Exploateringsavtalen för den nya bebyggelsen längs Södra vägen i Lund innehåller ett exempel på en sådan formulering.

Hur har åtgärderna tagits fram?

De åtgärder som föreslogs i arbete med framställandet av Handbok i bilsnål samhällsplanering diskuterades fram under våren 2005 i ett antal diskussionsgrupper med deltagare från Lunds kommuns stadsbyggnadskontor och tekniska förvaltning. Diskussionerna gick ut på att identifiera vilka åtgärder som var möjliga att använda inom deltagarnas specifika arbetsområde samt att diskutera åtgärdernas för- och nackdelar, hinder och miljöeffekt. Åtgärderna skall kunna implementeras vid författandet av planer på olika nivåer samt vid trafikutformning, markanvisningar och avtalskrivning.

Ansvarig för framtagandet av Handbok i bilsnål samhällsplanering har varit Linda Kummel (fd. Edvardsson) med stöd av tekniska förvaltningen, stadsbyggnadskontoret samt deltagare från projektets seminarier. Dessa deltagare har varit personal från kommunala förvaltningar, Länsstyrelsen i Skåne län, Region Skåne, Boverket, Vägverket, Lunds tekniska högskola samt olika konsultföretag.

Var är vi idag?

Sedan handboken lanserades har KLIMP-projektet Bilsnål samhällsplanering startat med syftet att implementera bilsnåla åtgärder i planeringen på Lunds kommun. Projektets genomförande har delats in i fyra olika insatsområden:

- ”Resursförstärkning av pågående processer”
- ”Särskilda studier”
- ”Kompetensutveckling/utbildning/dialog”
- ”Metodutveckling”

Projektet drivs som ett förvaltningsgemensamt projekt mellan Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret med en projektledare och projektsekreterare knutna till SBK och har beviljats medel för genomförande under perioden 2006-2008.

Information om projektet Bilsnål samhällsplanering kan hämtas på www.lund.se/bilsnalplanering eller genom att kontakta projektsekreterariatet på telefon 046-35 58 04/32

Handbok i bilsnål samhällsplanering framställdes inom ett projekt på Lunds kommun under 2003-2005 och har spridits inom Lunds kommun liksom till andra kommuner, länsstyrelser, statliga verk samt till föreningar och privatpersoner. Intresset har varit stort och hösten 2006 startade därför arbetet med en kortversion, där budskapet och åtgärderna kunde visas upp i koncentrerad form.

Bilsnål samhällsplanering syftar till att minska bilberoendet och transportbehovet. I den kommunala planeringen handlar det främst om att skapa förutsättningar för att använda mer miljövänliga transporter och samtidigt minska befolkningens behov av att använda bil. Åtgärderna rör sig inom ämnesområdena lokalisering, täthet, funktionsintegrering, parkering, fördjupning och uppföljning och mycket annat. Handboken skall kunna användas i det dagliga arbetet men också fungera som inspiration för de som vill ha kunskap i hur en bilsnål samhällsplanering kan uppnås.



MoCuBa

