

Thesis 249

Den kommunala planprocessen

MaxLupo och mobility management i planeringen

Viktor Nilsson

Trafik och Väg

Institutionen för Teknik och Samhälle

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet

Copyright © Viktor Nilsson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5215)/1-72/2013
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2013

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5215)/1-72/2013

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 249

ISSN 1653-1922

Author: Viktor Nilsson
Title: Den kommunala planprocessen – MaxLupo och mobility management i planeringen
English title: The municipal planning process – MaxLupo and mobility management in planning
Language: Svenska
Year: 2013
Keywords: MaxLupo; mobility management; planprocess; Forsete; Regementsstaden; Fullriggaren
Citation: Viktor Nilsson, Den kommunala planprocessen – MaxLupo och mobility management i planeringen. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2013. Thesis. 249

Abstract:

As part of the EU's Sixth Framework Programme was conducted in 2006-2009 a project called MAX resulted in MaxLupo. MaxLupo is a tool that aims to reduce private consumption of motorized transport by integrating mobility management in the municipal plan-making process. The thesis aims to identify, essentially, land and development agencies knowledge and skills about MaxLupo, but even other parts of the municipalities and developers. The work is divided into a theoretical part with clarification of laws and a case study in which three projects in the Swedish municipalities studied through telephone interviews. The three projects have different requirements in terms of ownership of land and while one project is complete, one other is being built and the third is still in the planning process. Despite the different conditions the departments in each municipality and developers agree on a number of essential things. Firstly it's, in essence, just street offices who knows what mobility management and MaxLupo is. Among the key points for success with MaxLupo in the plan-making process is mobility management advice to builders. Although the problems in the different projects have similar characteristics, how to get mobility management in legally binding documents. Implementation Agreements may involve various programs applicable to exploitation, but the interviewed gives a divided picture of what can be controlled directly in the Implementation Agreement.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

Förord.....	7
Sammanfattning.....	9
Summary	11
Författningar	13
Förkortningar.....	13
Definitioner	13
1 Inledning.....	15
1.1 Bakgrund	15
1.2 Syfte och frågeställningar.....	15
1.3 Metod	16
1.4 Avgränsningar.....	17
1.5 Felkällor	17
1.6 Disposition.....	18
2 Transportsystem och problematik	21
2.1 Varför MaxLupo.....	21
2.2 Transportpolitiska målen.....	21
2.3 Fyrstegsprincipen och mobility management.....	22
2.4 Färdmedelsval och styrmedel	24
3 Den kommunala planprocessen.....	29
3.1 Allmänt	29
3.2 Översiktsplan	29
3.3 Detaljplan	29
4 Bygglov	33
4.1 Allmänt	33
4.2 Förutsättningar för bygglov.....	34
5 Aktörer och avtal	35
5.1 Allmänt	35
5.2 Genomförandavtal – MEX-kontorens roll	36
5.3 Miljöprogram.....	37
5.4 Byggkravsutredningen.....	37

6	Parkeringar	39
6.1	Allmänt	39
6.2	Parkeringsfrågan i detaljplan.....	39
6.3	Bygglov för parkering	40
6.4	Parkeringspolicy och parkeringsnorm	40
6.5	Parkeringsköp	42
7	MaxLupo SE	43
7.1	Allmänt om MaxLupo	43
7.2	MaxLupo-principerna	43
7.3	MaxLupo-principerna i planprocessen	47
8	Fallstudien	49
8.1	Val av projekt och bakgrund.....	49
8.2	Intervjuer	51
9	Analys och resultat	57
9.1	De olika projekten	58
9.2	Gemensam nämnd	60
10	Diskussion	61
10.1	Syften och frågeställningar.....	61
10.2	Metodkritik.....	62
10.3	Övriga reflektioner	62
10.4	Fortsatta studier	63
11	Slutsats	65
12	Källor.....	67
12.1	Digitala källor	67
12.2	Litteratur.....	68
Bilaga 1	71

Förord

Idén till examensarbetet kom på en studentkväll hos Trivector Traffic i Lund, våren 2012. Trivectors kontorschef och jag kom att prata om kommunal planering och jag fick berättat för mig vad MaxLupo är för någonting. Vi kom fram till att det hade varit intressant att studera den kommunala planeringen i tidiga skeden och framförallt de kommunala Mark- och exploateringskontorens kunskap och syn på MaxLupo och mobility management.

Ungefär ett år senare genomförde jag telefonintervjuer på Trivector Traffic i Lund, som nu mynnat ut i detta examensarbete.

Jag vill passa på att tacka Björn Wendle, handledare och kontorschef på Trivector Traffic i Lund och min handledare på LTH, Anders Wretstrand.

Tack även till de kommunala tjänstemän och byggherrar som låtit sig intervjuas.

Lund november 2013

Viktor Nilsson

Sammanfattning

Som en del av EU:s sjätte ramprogram bedrevs under åren 2006-2009 ett projekt vid namn MAX som bland annat resulterade i MaxLupo. MaxLupo är ett verktyg som syftar till att minska den privata konsumtionen av motoriserade transporter genom att integrera mobility management i den kommunala planprocessen. År 2011 levererade Trivector Traffic en svensk version av MaxLupo, MaxLupo SE, till Trafikverket som var beställaren. Den svenska versionen är anpassad till svenska lagar och den svenska planprocessen.

MaxLupo är ett verktyg som har paketerat kända åtgärder och presenterat dessa åtgärder som principer för att underlätta integrering i den kommunala planprocessen. För att MaxLupo ska göra störst nytta behöver principerna tillämpas i så tidiga skeden som möjligt, vid översiktsplaner och detaljplaner. Men MaxLupo går även att använda som förhandlingsfråga vid exempelvis markanvisningar. De kommunala mark- och exploateringskontoren har därför en viktig roll i integreringen av MaxLupo. Examensarbetet avser att kartlägga, i huvudsak, mark- och exploateringskontorens kunskap och kompetens om MaxLupo, men även andra delar av kommunerna samt byggherrar. Arbetet är indelat i en teoretisk del med klagörande av lagar och en fallstudie där tre projekt i svenska kommuner studeras genom telefonintervjuer.

De tre projekten är Forsete i Umeå, Regementsstaden i Borås och Fullriggaren i Malmö. Projekten har olika förutsättningar vad gäller ägande av mark, läge i staden, storlek på staden och medan Fullriggaren i Malmö är färdigställt håller Forsete på att byggas och för Regementsstaden arbetas det fortfarande på detaljplanen. Trots de olika förutsättningarna är de olika avdelningarna på respektive kommun och byggherrarna överens om en rad väsentliga saker. För det första är det, i stort sett, bara gatukontoren som känner till mobility management och MaxLupo, vilket är anmärkningsvärt då MaxLupo ska tillämpas i hög grad även av andra delar på kommunen.

Bland de viktigaste punkterna för framgång med MaxLupo i planprocessen finns mobility management-rådgivning till byggherrar, som har fungerat som forum för dialog och kunskapsförmedling i de granskade projekten, och tidig dialog inom kommunen för att få med alla parter mot ett gemensamt mål. Även problemen i de olika projekten har liknande karaktär, nämligen hur man ska få in mobility management i juridiskt bindande dokument. Från de olika kommunerna är man inne på lösningar som att knyta mobility management till detaljplan genom kvalitetsprogram/miljöbyggprogram eller, om det gäller parkering, parkeringsköp. Genomförandavtalen kan innebära att olika program ska tillämpas vid exploatering, men parterna som intervjuats ger en oenig bild om vad som kan regleras direkt i genomförandavtalet.

Summary

As part of the EU's Sixth Framework Programme was conducted in 2006-2009 a project called MAX resulted in MaxLupo. MaxLupo is a tool that aims to reduce private consumption of motorized transport by integrating mobility management in the municipal plan-making process. In 2011 Trivector Traffic delivered a Swedish version of MaxLupo, MaxLupo SE, to the transport department which was the purchaser. The Swedish version is adapted to Swedish law and the Swedish plan-making process.

MaxLupo is a tool that packages well known measures and presented these measures as policies to facilitate integration into the municipal plan-making process. To optimize the benefits of MaxLupo requires that principles applies in as early stage as possible, when land use plans are made. But MaxLupo can also be used as a bargaining issue at land allocation agreement. The communal land and development agencies have an important role in the integration of MaxLupo. The thesis aims to identify, essentially, land and development agencies' knowledge and skills about MaxLupo, but even other parts of the municipalities and developers. The work is divided into a theoretical part with clarification of laws and a case study in which three projects in the Swedish municipalities studied through telephone interviews.

The three projects are Forsete in Umeå, Regementsstaden in Borås and Fullriggaren in Malmö. The projects have different requirements in terms of ownership of land, location in the city, the size of the city and while Fullriggaren in Malmö is complete, Forsete is being built and the Regementsstaden work is still in the planning process. Despite the different conditions are different departments in each municipality and developers agree on a number of essential things. Firstly it's, in essence, just street offices who knows what mobility management and MaxLupo is, which is remarkable due to MaxLupo should be applied by other parts of the municipality.

Among the key points for success with MaxLupo in the plan-making process is mobility management advice to builders, who has served as a forum for dialogue and knowledge sharing in the projects, and early dialogue within the municipality to engage all participants towards a common goal. Although the problems in the different projects have similar characteristics, namely how to get mobility management in legally binding documents. From the different municipalities one of the solutions is to link mobility management to land use plan through quality program or something called environmental construction program. Implementation Agreements may involve various programs applicable to exploitation, but the interviewed gives a divided picture of what can be controlled directly in the Implementation Agreement.

Författningar

JB	Jordabalken (1970:994)
MB	Miljöbalken (1998:808)
PBF	Plan- och byggförordningen (2011:338)
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)

Förkortningar

MEX-kontor	Mark- och exploateringskontor
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning
MM	Mobility management

Definitioner

Allmänna platser	Vägar, gator, torg eller annat utrymme som enligt detaljplan är avsett för ett gemensamt behov ¹
Byggnad	En varaktig konstruktion som består av tak eller tak och väggar och är placerad på mark ²
Exploateringsavtal	Genomförandeavtal som sluts mellan kommun och exploatör när exploatören äger marken
Fastighet	Fast egendom är jord. Denna är indelad i fastigheter ³
Markanvisning	Genomförandeavtal som sluts mellan kommun och exploatör när kommunen äger marken
MKB	Beskrivning som används för att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som en verksamhet ger upphov till
MM-plan	Styrdokument och handlingsplan för kommande arbete med MM-åtgärder för en fastighet eller ett område ⁴

¹ PBL (2010:900) 1:4

² PBL (2010:900) 1:4

³ JB (1970:994) 1:1

⁴ Trafikverket, MaxLupo SE, s.6

Mobility management	Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden ⁵
Parkeringsnorm	Verktyg för att styra parkeringar i kommunen

⁵ Trivector Traffic, Definitionen av mobility management

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Under åren 2006 – 2009 pågick EU-projektet MAX som var det största forskningsprojektet om mobility management, MM, inom EU:s sjätte ramprogram. Ett verktyg som togs fram var MaxLupo som syftar till att reducera den privata konsumtionen av motoriserade transporter genom att integrera MM i den kommunala planeringen. MaxLupo är tillgänglig på EPOMM:s webbsida under "Tools + Service"⁶.

En svensk version av MaxLupo beställdes av Trafikverket och år 2011 kom MaxLupo SE, framtagen av Trivector Traffic. MaxLupo SE är anpassad till svenska lagar och redogör för konkreta åtgärder för att integrera MM, i den kommunala planeringen.⁷ Men på vilka sätt använder sig kommunerna av MaxLupo SE, kan mark- och exploateringskontoren, MEX-kontoren, i kommunerna använda sig av MaxLupo som förhandlingsfråga vid exempelvis markanvisning och exploateringsavtal.

Detta blev början på examensarbetet som skrivs för institutionen för Teknik och Samhälle på Lunds Tekniska Högskola i samarbete med Trivector Traffic.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med examensarbetet är att dels kartlägga på vilket sätt kommunerna tillämpar MaxLupo SE och framförallt identifiera framgångsfaktorer för hur arbetet med MaxLupo kan integreras i den kommunala planeringen i så tidiga skeden som möjligt. För att komma åt dessa tidiga skeden har de kommunala MEX-kontor, en viktig och ansvarsfull roll i den kommunala planprocessen. Tyngdpunkten för examensarbetet ligger därför på kommunernas MEX-kontor men även andra delar inom kommunen är viktiga såsom Stadsbyggnadskontor, Gatukontor m.fl samt byggherrar och parkeringsbolag.

För att precisera syftet har frågeställningarna nedan fungerat som en röd tråd genom hela examensarbetet och intervjuerna har haft sin utgångspunkt i dessa frågeställningar även om annat frågeformulär har använts.

- På vilket sätt används MaxLupo SE?
- Vilka framgångsfaktorer finns för att integrera MaxLupo SE i den kommunala planprocessen?
- Finns det hinder för att använda MaxLupo SE i den kommunala planprocessen?
- Hur används MaxLupo i markanvisningar och exploateringsavtal?

⁶ EPOMM, MM and land use planning - introduction

⁷ Trafikverket, MaxLupo SE, s.1

1.3 Metod

Examensarbetet har utförts i tre delar med en teoretisk del som grund följt av en fallstudie och slutligen en analys med slutsatser.

Den teoretiska delen innehåller en litteraturstudie som innefattar lagtext, böcker, rapporter, internettexter samt föreläsningssanteckningar. Litteraturstudien innehåller relevanta delar av planprocessen, markanvisning, parkeringstal, parkeringsköp, MaxLupo och MM.

Fallstudien innehåller tre olika projekt i Sverige: Umeå – Forsete, Borås – Regementsstaden och Malmö – Fullriggaren. Syftet med de tre projekten är att kartlägga hur kommunerna arbetar med MaxLupo och att identifiera framgångsfaktorer för densamma i den kommunala planprocessen. Fallstudien genomfördes i form av telefonintervjuer med flera aktörer till varje projekt. Inför intervjuerna fick de intervjuade tillgång till det frågeformulär⁸ som intervjuerna grundade sig i samt examensarbetets frågeställningar och ett informationsblad om MaxLupo. Representanter från MEX-kontor, Stadsbyggnadskontor, Gatukontor eller motsvarande samt byggherrar har intervjuats i samtliga projekt. Utöver de har MM-samordnare, olika projektledare och företrädare för parkeringsbolag också intervjuats då sådana fanns tillgängliga. I figuren nedan redogörs för vilka avdelningar och kontor som har intervjuats i respektive projekt. Namnen på avdelningar och kontor har förenklats, t.ex. heter Mark- och exploateringskontoret i Borås: Markavdelningen. I Malmö har två fastighetsägare intervjuats eftersom det var flera fastighetsägare inblandade.

Umeå	Borås	Malmö
Gatukontor	Gatukontor	Gatukontor
Stadsbyggnadskontor	Stadsbyggnadskontor	Stadsbyggnadskontor
Mark- och exploatering	Mark- och exploatering	Mark- och exploatering
Fastighetsägare/Byggherre	Fastighetsägare/Byggherre	Fastighetsägare/Byggherre
Strategisk planering		Fastighetsägare/Byggherre
Parkeringsbolag		Parkeringsbolag

Figur 1. De intervjuades tillhörighet i respektive projekt.

Det frågeformulär som intervjuerna har utgått ifrån finns som bilaga till examensarbete, se bilaga 1. I god tid före intervjutillfällena skickades frågeformulär och information om MaxLupo SE till de intervjuade via mail.

I kapitel 9, Analys och resultat, sammanställs informationen från telefonintervjuerna. Informationen diskuteras och genom analysen framgår svaren på examensarbetets frågeställningar.

⁸ Se bilaga 1 frågeformulär

1.4 Avgränsningar

Litteraturstudien begränsades till Plan- och bygglagen, PBL, då det finns så pass få paragrafer som berör MaxLupo att förarbetena blev nästintill irrelevanta. Även bland övrig litteratur har avgränsningar gjorts till relevanta delar av planprocessen.

Fallstudien avgränsades till tre projekt för att på så sätt kunna granska de tre projekten på djupet och kontakta flera aktörer inom ett och samma projekt. Att det blev just Umeå, Borås och Malmö har sin förklaring i att Trivector deltar i energimyndighetens projekt *Möjligheten med mobility management i samhällsplaneringen*, MMMiS. MMMiS är ett delprojekt inom Energimyndighetens nätverk *Uthållig kommun, etapp 3*, där sammanlagt 12 kommuner deltar varav Umeå och Borås är två kommuner. Att det sen blev Fullriggaren i Malmö som kompletterar Umeå och Borås beror på att Fullriggaren var färdigställt medan de andra två är i byggskede respektive planeringsskede samt att Fullriggaren var det hittills bästa svenska exemplet, mer om detta i avsnitt 8.1 val av projekt.

En annan avgränsning med examensarbetet är att det i huvudsak har granskat kommunernas MEX-kontor eftersom det saknades vetskap om deras kompetens i MaxLupo och MM från såväl Trivectors som författarens sida. Med kompetens menas här dels kunskap om MaxLupo och MM men också möjlighet att använda sig av och sluta avtal kring detsamma.

Någon tidsavgränsning blev irrelevant eftersom MaxLupo är relativt nytt och att det tar tid för kommunerna att anamma nya verktyg. Däremot är det på sitt sätt ett begränsat antal kommuner som faktiskt arbetar med MaxLupo både vad gäller medvetet och omedvetet arbete.

Byggkravsutredningen berörs till viss del i examensarbetet. Men då det i skrivande stund ej står klart vad den resulterar i tas det inte hänsyn till vilka effekterna blir, mer om det i avsnitt 5.4.

1.5 Felkällor

1.5.1 Litteratur

Den 2 maj 2011 trädde den nya PBL i kraft och med anledning av det finns det begränsat med böcker i ämnet. De böcker som har använts har dock varit sådana att de endast hänvisar till nya PBL. Även MaxLupo SE hänvisar till nya PBL vilket även gäller för de internetsidor som använts, där Boverkets *PBL Kunskapsbank*⁹ har varit dominant. All litteratur som tagits från Boverket har tagits från internet, men de är ändå säkra källor eftersom de även finns tryckta på papper.

⁹ Boverket, PBL kunskapsbank

1.5.2 Intervjuer

Eftersom examensarbetet i stor del hänger på de telefonintervjuer som har genomförts är det förstås av stor betydelse att det som sagt under intervjuerna tolkas på rätt sätt. Med anledning av detta har den intervjuade i god tid före intervjun fått tillgång till det frågeformulär som intervjun grundade sig i samt information om MaxLupo för att på så sätt kunna förbereda sig. Varje intervju har spelats in, vilket gjorde efterarbete lättare och framförallt säkrare på så sätt att citat stämmer och eventuella missuppfattningar har kunnat rättas till.

För informationen från intervjuerna finns förstås risken att det är subjektivt vinklat och inte representativt för andra personer i samma befattning i en annan kommun.

1.5.3 Projekten

För varje projekt har som nämnts flera olika aktörer intervjuats för att få både kommunens och byggherrns åsikter och tankar. Det är dock så att de kommunala tjänstemännen är i klar majoritet vad gäller antal intervjuer, vilket har en ganska naturlig förklaring med hänvisning till det kommunala planmonopolet, se mer i kapitel 3.

Det bör även nämnas att även om informationen från de tre projekten är helt korrekt både från kommunen och byggherrarna så är urvalet av kommuner och projekt för litet för att kunna dra några signifikanta slutsatser om läget i Sverige. Detta var även en anledning till att identifiera framgångsfaktorer hos kommunerna i projekten.

1.6 Disposition

Kapitel 2 – Den Transportsystem och problematik. Kapitlet beskriver hållbarhetsproblematik, vägtrafiken och transportpolitiska mål samt styrmedel.

Kapitel 3 – Den kommunala planprocessen. Kapitlet beskriver översiktsplan, detaljplan och trafikfrågor i detaljplan.

Kapitel 4 – Bygglov. Kapitlet redogör för vad bygglov är och förutsättningarna för bygglov samt bygglov för parkeringsplatser.

Kapitel 5 – Aktörer och avtal. Kapitlet beskriver samspelet mellan kommun och byggherre samt avtalen dem emellan genom MEX-kontorens roll.

Kapitel 6 – Parkeringsplatser. Kapitlet tar upp frågan om parkeringsplatser i olika skeden i planprocessen och vilka verktyg som kan reglera parkeringar.

Kapitel 7 – MaxLupo. Kapitlet förklarar vad MaxLupo är, går igenom de olika principerna och redogör för när i planprocessen de kan användas.

Kapitel 8 – Fallstudien. Kapitlet beskriver fallstudien, bakgrunden till projekten och intervjuerna.

Kapitel 9 – Analys och resultat. Kapitlet analyserar svaren och presenterar resultaten av intervjuerna.

Kapitel 10 – Diskussion. Kapitlet analyserar och diskuterar, bl.a. examensarbetets frågeställningar

Kapitel 11 – Slutsats. Kapitlet presenterar författarens slutsatser

2 Transportsystem och problematik

2.1 Varför MaxLupo

Att MaxLupo syftar till att minska den privata konsumtionen av motoriserade transporter och att det är en produkt av EU-projektet MAX nämndes i avsnitt 1.1. Orsakerna till att det är önskvärt är många, med den globala uppvärmningen och 2-gradersmålet i fokus. EU:s medlemstater har enats om att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till högst 2 grader jämfört med förindustriell temperaturnivå, för att inte riskera farlig påverkan på klimatsystemet. För att uppnå målet med temperaturbegränsning bör den sammanlagda halten av växthusgaser i atmosfären på lång sikt inte överskrida 400 miljondelar. Det som bidrar till en ökad halt är förbränning av fossila bränslen, såsom gas, kol och oljeprodukter. Den förbränning som svarar för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och övriga världen är förbränning för el- och värmeförsel samt transporter.¹⁰

2.2 Transportpolitiska målen

I Sverige finns det transportpolitiska mål, antagna av riksdagen, med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.¹¹ För examensarbetets räkning är hänsynsmålet med hänvisning till miljökvalitetsmålen det mest relevanta, mer om det i avsnitt 2.2.3.

2.2.1 Funktionsmålet – Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.¹²

2.2.2 Hänsynsmålen – säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa.¹³

¹⁰ Naturvårdsverket, Begränsad miljöpåverkan

¹¹Trafikanalys, Transportpolitiska mål

¹² Näringsdepartementet, De transportpolitiska målen

¹³ Ibid.

2.2.3 Miljökvalitetsmålen och vägtrafiken

Det är som nämnt hänsynsmålet och de underliggande miljökvalitetsmålen som är väsentliga för detta examensarbete då de korresponderar mot trafik och transporter. Transporter är en av de sektorer som bidrar mest till utsläppen av koldioxid, närmare 40% i Sverige, och ca 25% globalt. Trafiksektorn är också den enda sektor som ökar sin andel av koldioxidutsläppen, och transportmängderna totalt har hittills ökat mer än vad den tekniska utvecklingen minskar utsläppen.¹⁴

Som en konsekvens av vägtrafikens utsläpp påverkas klimatet negativt, problem med övergödning, försurning och skapande av marknära ozon uppstår. Det är inte bara klimat och natur som påverkas av vägtrafikens utsläpp. Utan bilarnas avgaser, buller och frigörande av partiklar har stora hälsoeffekter även på oss människor. Luftföroreningar påverkar människors hälsa på många sätt och medför i medeltal flera månaders förkortad livslängd. De luftföroreningar som är skadligast är inandningsbara partiklar, ozon och vissa organiska kolväten.¹⁵ De lokala utsläppen kommer framför allt från vägtrafiken. En dominerande källa till höga halter av grova partiklar i gatumiljö i svenska tätorter är slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand. Slitaget uppstår främst vid användningen av dubbdäck¹⁶. För att nå miljömål som Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan behöver bilåkandet minska. Utvecklingen inom transportområdet kommer därför att ha en avgörande betydelse i arbetet för att nå miljökvalitetsmålen¹⁷. En av framgångsfaktorerna för att begränsa biltrafiken är att åstadkomma en ökad användning av kollektivtrafik vilket förutsätter en god tillgång till kollektivtrafik¹⁸.

2.3 Fyrstegsprincipen och mobility management

Enligt Trafikverket kan ett hållbart resande uppnås genom en kombination av bra fysiska förutsättningar, tvingande åtgärder/restriktioner och genom MM.¹⁹ Riksdagen har uttalat stöd för att fyrstegsprincipen ska användas vid transportplanering. Enligt principen ska åtgärder som innebär hushållning med resurser och begränsning av transportsystemets negativa effekter prioriteras.²⁰

2.3.1 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipens två första punkter är sådant som passar in på begreppet MM, därför är de i fokus i detta avsnitt, nedan följer en förklaring av fyrstegsprincipen.

¹⁴ TransportMistra, Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem, s.1

¹⁵ Naturvårdsverket, Miljömålen - Frisk luft

¹⁶ Naturvårdsverket, Miljömålen - Frisk luft - Partiklar i luft

¹⁷ Naturvårdsverket, Miljömålen - Frisk luft - Körsträcka med bil

¹⁸ Naturvårdsverket, Miljömålen - Frisk luft - Resor med kollektivtrafik

¹⁹ Trafikverket, Hållbart resande

²⁰ SWEPOMM, Om mobility management

1. *Tänk om* - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. *Optimera* - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. *Bygg om* - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. *Bygg nytt* - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

De två första punkterna är precis vad MM går ut på, att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval.²¹ Exempel på åtgärder som passar in på den första punkten är:

- tydligare information som underlättar kollektivtrafikanvändning
- testkampanjer för att främja kollektiv- och cykelresor
- ekonomiska styrmedel, som trängsel-, fordons- och parkeringsavgifter
- regleringar och lagstiftning som till exempel rör parkering
- resepolicy som stödjer energieffektiva färdmedel med liten miljöpåverkan
- välja telefon- och videokonferenser framför fysiska möten²²

Exempel som passar in på den andra punkten är:

- kollektivtrafikkörfält
- reversibla körfält
- samåkning
- ökad turtäthet i kollektivtrafik
- längre tåg
- alternativa skol- och arbetstider²³

2.3.2 Mobility management

För att förtydliga vad MM verkligen är kommer nedan en definition på MM av EU-projektet MOMENTUM:

”Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att:

- *Uppmuntra användningen av miljöanpassade färd sätt*
- *Förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer*
- *Öka effektiviteten i transporter och markanvändning*

²¹ Trafikverket, Fyrstegsprincipen

²² Trafikverket, Transportsystemet i samhällsplaneringen, s.27-28.

²³ Trafikverket, Transportsystemet i samhällsplaneringen, s.28

- *Minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande*²⁴

I tidigare avsnitt nämndes att MM kompletterar investeringar i teknologi och byggande, med investeringar i beteendepåverkan, kunskap och samverkan mellan aktörer i transportsektorn, genom bland annat fyrstegsprincipen. Som de olika exemplen indikerade i avsnitt 2.3.1 är verktygen för MM information, kommunikation, samordning och organisation.²⁴

Transporter har, som det har konstaterats, stor negativ miljöpåverkan. Program och strategier för att minska fossildrivna transporter och stärka miljöanpassade transportsätt ger underlag för att i den fysiska planeringen minimera transporternas negativa miljöpåverkan. Det är därför viktigt att riktlinjer för transporter tas upp i översiktsplan, eftersom den är vägledande för senare beslut enligt PBL och Miljöbalken, mer om det i kapitel 3.²⁵

2.4 Färdmedelsval och styrmedel

De två första punkterna i fyrstegsprincipen uppmuntrar till att tänka om vad gäller exempelvis färdmedel eller ett mer effektivt utnyttjande av färdmedel. Det har stor potential vad gäller resor till och från arbetsplatser eftersom det är då flest människor åker ensamma i bil. Av dessa bilresor är ungefär 30% kortare än 5km, här finns alltså stor möjlighet att använda MM. Det är därför väldigt lämpligt att det är på de korta sträckorna som det är enklast att byta färdmedel. Värdet av att komma åt dessa korta resor är stort då det är de korta resorna med bil som orsakar störst negativ miljöpåverkan.²⁶

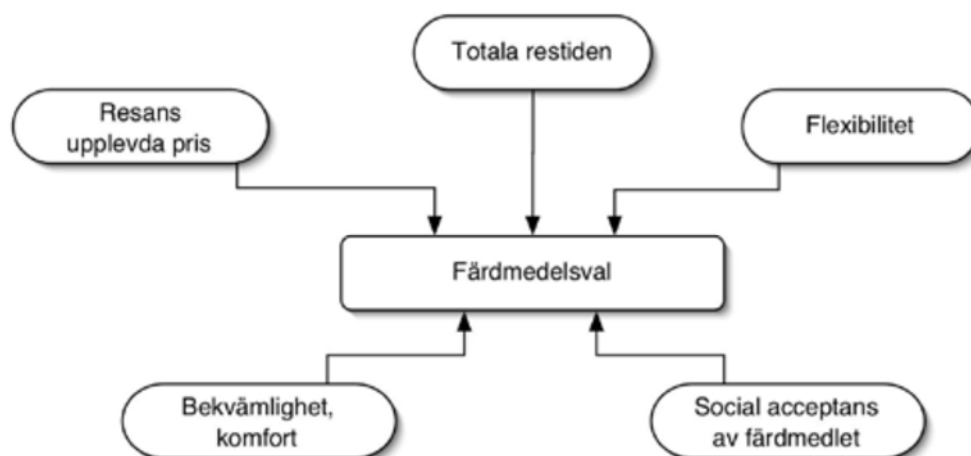
2.4.1 Färdmedelsval

För att komma åt dessa korta resor med bil är det viktigt att förstå vad som är avgörande i valet av färdmedel. Vad som avgör om en person väljer att köra bil framför att exempelvis åka buss till arbetet är förstås individuellt. Dock finns en rad faktorer som påverkar de olika färdmedlen och vars betydelse viktas olika av olika individer. En grovt förenklad modell av vilka faktorer som kan påverka valet mellan dessa färdmedel illustreras i figur 2 nedan.

²⁴ SWEPOMM, Om mobility management

²⁵ Naturvårdsverket, Miljömålen - God bebyggd miljö - Planering transporter

²⁶ Trafikverket, Hållbart resande



Figur 2. Faktorgrupper som påverkar färdmedelsvalet²⁷

Priset på en resa har givetvis betydelse på val av färdmedel. Det behöver dock inte vara det faktiska priset som avgör, utan det upplevda priset. Med faktiskt pris menas exempelvis bussbiljett och bensin- och parkeringskostnad plus kostnader för biläggande. I det upplevda priset tas sannolikt mindre hänsyn till underliggande kostnader som till exempel olika kostnader för att äga en bil. Det går även att se resans upplevda pris som resans marginalkostnad, alltså den merkostnaden varje enskild resa innebär. En annan viktig faktor i färdmedelsvalet är den totala restiden. Restiden innebär hela resans tidsåtgång, från dörr till dörr. När restid värderas kan det individuellt förekomma olika värden per tidsenhet, exempelvis kan väntetid vara jobbigare än färdtid.

Förutom pris och tid påverkar även en del faktorer som är lite diffusa och högst individuella. Det kan till exempel vara fysisk ansträngning, utsatthet för väder, antal byten, upplevd risk för försening, komfort, buller, möjlighet till avskildhet, möjlighet till musikval och så vidare. Faktorer som flexibilitet innebär hur fri resenären är att välja tid och rutt för sin resa och vilka möjligheter för spontana ändringar som tillåts. Det kan även vara så att social acceptans påverkar färdmedelsvalet, den innebär både resenärens attityd gentemot färdmedlet men även hur ett visst beteende tas emot av resenärens omgivning.²⁸

Hur mycket de olika faktorerna påverkar färdmedelsvalet varierar såklart individuellt, till exempel spelar respriset sannolikt mindre roll för höginkomsttagare än för låginkomsttagare. Dessutom kräver ett rationellt färdmedelsval, utifrån dessa faktorer, att resenären har fullständig information om de olika färdmedlen, vilket antagligen inte alltid är fallet. Det är då inte de faktiska värdena för de olika färdmedlen som avgör valet, utan vad resenären tror. Det är exempelvis inte givet att en vanebilist är medveten om priser och tidsåtgång för en resa med kollektivtrafik och att personen gör ett

²⁷ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.8

²⁸ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.8

medvetet val baserat på den informationen. Det är ofta först vid en förändring av någon faktor i det invanda resmönstret som resenären skaffar sig information och överväger olika resealternativ.²⁹

2.4.2 Styrmedel

Det har nu konstaterats vad som spelar in i valet av färdmedel. Av de faktorer som påverkar färdmedelsvalet kan en del, med olika medel, påverkas. Genom att till exempel reglera parkeringsplatser kan resans upplevda pris, tidsåtgången och i viss mån bekvämligheten påverkas. Åtgärder som påverkar parkeringsplatser på ett eller annat sätt ökar inte andra färdmedels attraktivitet, däremot reduceras bilåkningens attraktivitet. Därmed kan andra färdmedels relativa attraktivitet, i förhållande till bilen, öka. Höjning av parkeringsavgift kan kraftigt påverka bilresans upplevda pris och därigenom påverka bilens attraktivitet som färdmedel, i synnerhet om det finns andra attraktiva alternativ. Det handlar om priselasticitet, som är ett mått på hur efterfrågan av en produkt eller tjänst påverkas vid prisförändring. Höjda parkeringsavgifter kan vara ett effektivt sätt att minska attraktiviteten i att äga och parkera en bil, givet att parkeringsplatser är en elastisk vara, alltså att konsumtionen förändras vid prisförändring. Det finns även ett mått som heter korspriselasticitet och med det menas till exempel hur höjda parkeringsavgifter påverkar kollektivtrafikresandet.³⁰

Med anledning av att parkeringsplatser har visat sig ha effekt på bilanvändningen finns flera olika parkeringsstrategier. Det kan röra sig om att ha konstanta timpriser utan tidsrabatter eller till och med högre timpriser om parkeringstiden är lång, vilket gör parkeringsplatsen mer attraktiv för korta besök och mindre attraktiv för arbetspendlare. Det ska också nämnas att prishöjningar för bilister har större effekt än prissänkningar på kollektivtrafik.³¹

Just arbetspendlare är en kategori som kan påverkas av införande av parkeringsavgifter och som det nämnades i början på avsnitt 2.4 är arbetspendling ofta det som innebär bilkörning ensam och korta sträckor. Om det finns egen parkering vid arbetsplatsen är komfortfaktorn hög, söktrafiken obefintlig och gångtiden från bilen till arbetet kort. Tillgången till en egen parkering vid arbetsplatsen har stor betydelse för bilanvändningen vid arbetspendling. Personer med gratis arbetsplatsparkering har med andra ord få incitament att byta till andra färdmedel.³² Men genom att öka bilresans tidsåtgång genom minskat utbud av parkering ökar sök- och gångtiden, vilket minskar bilresans attraktivitet.³³ Ett annat sätt att minska attraktiviteten för arbetspendling med bil är, som nämnts tidigare, att höja parkeringsavgifterna. I Malmö visade sig en tredjedel av de bilar som stod gratis parkerade år 2011 vara arbetspendlare, Lars

²⁹ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.9

³⁰ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.9-10

³¹ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.11

³² Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.13

³³ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.16

Ahlman på Gatukontoret i Malmö säger följande angående detta till tidningen Sydsvenskan: *"Vi satsar på att göra miljön bättre. Då kan det inte vara så enkelt att pendla in i Malmö med bil"*.³⁴

En annan typ av styrmedel eller rättare sagt planeringsstrategi är att tänka annorlunda vid byggnation av parkeringsplatser. Vid nybyggnation används parkeringstal/parkeringsnormer som i regel innebär ett visst minimiantal parkeringsplatser. Parkeringstalen bygger vanligtvis på en prognos av framtida bilanvändning, som i sin tur utgår från dagens nivåer eller högre. På det viset blir prognosen lätt till en självuppfyllande profetia. Då utgår talen från att framtidens bilanvändning är lika med dagens eller ökande, detta planeringssätt har kallats *"predict and provide"* med en självförstärkande trend till ökad bilanvändning.³⁵ Mer om parkering och parkeringsnorm i kapitel 6.

³⁴ Sydsvenskan, Skärpta p-regler i innerstaden

³⁵ Trafikverket, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, s.17

3 Den kommunala planprocessen

3.1 Allmänt

I PBL finns bestämmelser om planläggning av mark, vatten och byggande. Dessa bestämmelser syftar till att *”främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”*³⁶. Det är kommunernas uppgift att planlägga användningen av mark³⁷, detta gör kommunerna genom att använda sig av översiktsplaner och detaljplaner. Dessa planer har till uppgift att visa vad som är tillåtet att göra på det markområde som omfattas av planen. Vad som är tillåtet inom exempelvis en detaljplan regleras genom en avvägning för att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för³⁸. Vid planläggning ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.³⁹

3.2 Översiktsplan

Varje kommun är skyldig att ha en aktuell översiktsplan, med aktuell avses att den minst en gång per mandatperiod prövas av kommunfullmäktige.⁴⁰ Planen ska då prövas så att den redogör grunddragen om den avsedda användningen av mark- och vattenområden. Den ska presentera på vilket sätt kommunen tänker använda, utveckla och bevara den byggda miljön samt hur kommunen avser att samordna den fysiska planeringen med nationella och regionala mål, planer och program⁴¹. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande⁴² men är vägledande, detta blir speciellt påtagligt då ett område omfattas av översiktsplan men inte av detaljplan, i nämnda fall är översiktsplanen ledande i frågor om t.ex. bygglov.

3.3 Detaljplan

3.3.1 Allmänt

Till skillnad från översiktsplanen är detaljplaner juridiskt bindande då en detaljplan bestämmer rättigheter/skyldigheter för kommunen och fastighetsägaren⁴³. En

³⁶ PBL (2010:900) 1:1

³⁷ PBL (2010:900) 1:2

³⁸ PBL (2010:900) 2:2

³⁹ PBL (2010:900) 2:1

⁴⁰ PBL (2010:900) 3:27

⁴¹ PBL (2010:900) 3:5

⁴² PBL (2010:900) 3:3

⁴³ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s. 28

detaljplan är även betydligt mindre än en översiktsplan vad gäller geografisk yta och de styr, som namnet antyder, byggandet på en djupare nivå än översiktsplanen.

Det så kallade planmonopolet som finns i Sverige, betyder att kommunerna bestämmer var, när och hur en detaljplan ska upprättas. Det betyder att en privat fastighetsägare inte kan kräva att sin egen mark ska planläggas. Den privata fastighetsägaren har som möjlighet att ansöka om planbesked för att på så sätt få klarhet i huruvida kommunen avser att inleda planarbete eller inte⁴⁴. Det finns dock tillfällen då kommunen måste upprätta detaljplan:

1. *Ny sammanhållen bebyggelse* – om nödvändigt med avseende på bygglovspliktiga byggnadsverk
2. *Bebyggelse ska förändras eller bevaras* – om regleringen måste ske i ett sammanhang
3. *Ny enskilda byggnad* – vars användning får betydande inverkan på omgivningen
4. *Ny enskilda byggnad* – om det råder stor efterfrågan på området för bebyggelse⁴⁵

Från dessa scenarion finns det vissa undantag som finns reglerade i PBL, men de är ej relevanta för examensarbetet och berörs därför inte i rapporten.

3.3.2 Detaljplanens innehåll

Detaljplanen är som nämnt juridiskt bindande från den dag den vinner laga kraft vilket betyder att den sätter gränser för vad som får och inte får göras inom planen.

Innebörden av detta är att t.ex. bygglov inte får beviljas i strid mot planen. Men även om det kanske inte finns reglerat i detaljplan kan det finnas fall då bygglov nekas av andra lagar, t.ex. Miljöbalken eller Väglagen⁴⁶. Det som minst ska regleras i detaljplan är:

- Gränser för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden
- Användning och utformning för allmänna platser som kommunen är huvudman för
- Användningen av kvartersmark och vattenområden⁴⁷

I detaljplanen ska kommunen även bestämma genomförandetiden, denna tid får vara mellan 5 och 15 år, men ska anges till den tid som anses rimligt för att genomföra planen⁴⁸.

⁴⁴ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s. 28-29

⁴⁵ PBL (2010:900) 4:2

⁴⁶ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s. 45

⁴⁷ PBL (2010:900) 4:5

⁴⁸ PBL (2010:900) 4:21

I PBL finns uppräknat de företeelser som kommunen får reglera i en detaljplan, vilka presenteras nedan.

- **Markreservat och allmänna platser.** Kommunen får bestämma att anläggningar såsom trafik- och väganläggningar, energianläggningar etc ska vara markreservat om det behövs för allmänna ändamål.⁴⁹ Kommunen får även bestämma hur allmänna platser⁵⁰ ska utformas och användas, som regel är kommunen huvudman för allmänna platser men kan, om särskilda skäl föreligger, bestämma att kommunen inte ska vara huvudman.⁵¹
- **Markytan.** Markytans vegetation, utformning och höjdläge.⁵²
- **Bebyggandets omfattning och byggnaders omfattning och användning.** Bebyggandets omfattning såväl över som under marknivå. Byggnaders användning och andelen lägenheter med viss upplåtelseform samt lägenheters storlek.⁵³
- **Skydd mot störningar.** Åtgärder för att undvika markförorening, olyckor, översvämning, erosion samt störningar från omgivningen. Om särskilda skäl föreligger får kommunen även bestämma maximalt tillåtna värden för buller, skakning, luftförorening eller andra olägenheter enligt Miljöbalkens nionde kapitel.⁵⁴
- **Parkering.** Ställa krav på att det ska finnas skäligt utrymme för parkering, lastning och lossning. För obebyggda tomter gäller samma sak med tillägget att det ej behöver vara inom tomten utan i dess närhet är tillräckligt. Kommunen kan även bestämma placering och utformning för parkeringsplatser samt bestämma att viss mark eller byggnad ej får användas för parkering.⁵⁵
- **Bygglov, rivningslov och marklov.** Lov till åtgärd som väsentligt förändrar markens användning får endast ges om t.ex. en viss trafikanläggning som kommunen ej ska vara huvudman för har kommit till stånd. Kommunen får även bestämma omfattningen av kraven på bygglov, rivningslov och marklov enligt vad som vad som anges i PBL 9:7-8§§ och 9:10-12§§.⁵⁶
- **Placering, utformning och utformande av byggnadsverk och tomter.** Bestämma placering, utformning och utförande av byggnadsverk och tomter. Preciserat kravet på skydd för ett bebyggelseområdes särskilda värden mm.⁵⁷

⁴⁹ PBL (2010:900) 4:6

⁵⁰ Se definitioner

⁵¹ PBL (2010:900) 4:7, 4:8

⁵² PBL (2010:900) 4:10

⁵³ PBL (2010:900) 4:11

⁵⁴ PBL (2010:900) 4:12

⁵⁵ PBL (2010:900) 4:13, 8:9

⁵⁶ PBL (2010:900) 4:14

⁵⁷ PBL (2010:900) 4:16

- **Strandskydd.** Upphåva strandskydd, om det finns särskilda skäl, för planen, som väger tyngre än strandskyddsintresset, såvida det ej gäller område som omfattas av länsstyrelsens beslutanderätt.⁵⁸
- **Fastighetsindelning m.m.** Största eller minsta storlek på fastigheter, markreservat för gemensamhetsanläggningar. Om det på något sätt underlättar detaljplanens genomförande får kommunen även bestämma om indelning i fastigheter, servitut, ledningsrätter mm.⁵⁹
- **Detaljplanens genomförandetid.** En detaljplans genomförandetid får bestämmas till minst 5 och som mest 15 år, efter vad som är skäligt. Tiden börjar då planen vunnit laga kraft och får sedan förlängas med som mest 5 år åt gången. Vid ändring av planen gäller den ursprungliga genomförandetiden, ändringar får gälla del av planen.⁶⁰
- **Tillfällig användning.** Mark eller byggnader får bestämmas ha tillfällig användning i 10 år och därefter förlängas med högst 5 år åt gången och uppnå en sammanlagd tid på 20 år.⁶¹
- **Detaljplanens omfattning och utformning.** En detaljplan ska bestå av en karta, plankarta, av vilken det ska framgå vilka bestämmelser som gäller inom olika områden i planen. En planbeskrivning ska finnas som beskriver hur detaljplanen ska förstås och genomföras samt redogöra planens syfte.⁶² Om genomförandet av detaljplanen kan antas få betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning⁶³ upprättas i enlighet med Miljöbalkens regler för miljökonsekvensbeskrivning.⁶⁴
- **Detaljplanens giltighet.** Detaljplan gäller tills den ändras eller upphävs. Den kan ändras eller upphävas trots fastighetsägares motsägelse om vissa förutsättningar föreligger.⁶⁵

3.3.3 Trafikfrågor i planprocessen

Utifrån denna genomgång av den kommunala planprocessen blir det tydligt att trafik inte är omnämnt speciellt mycket. Vissa bestämmelser om markreservat och parkering går dock att hantera i detaljplan. Konsekvenserna av bristande uppmärksamhet för trafikfrågor i PBL går att diskutera, men det står klart att det som inte nämns i lagtext kommer heller inte på tal i tidiga skeden (mer om detta längre fram i examensarbetet). Vilket lägger stort ansvar på MEX-kontor och stadsbyggnadskontor att täcka upp för gatukontorets räkning.

⁵⁸ PBL (2010:900) 4:17

⁵⁹ PBL (2010:900) 4:18

⁶⁰ PBL (2010:900) 4:21, 4:22, 4:24

⁶¹ PBL (2010:900) 4:26, 4:27, 4:29

⁶² PBL (2010:900) 4:30, 4:31, 4:32, 4:33

⁶³ Se definitioner

⁶⁴ PBL (2010:900) 4:34

⁶⁵ PBL (2010:900) 4:38, 4:39

4 Bygglov

4.1 Allmänt

Bygglov är ett tillstånd att bygga i någon form. Reglerna för bygglov hanteras i nionde kapitlet i PBL och gör skillnad på bygglov inom detaljplan och utom detaljplan. I examensarbetet berörs inte bygglov utom detaljplan, det som nämns framöver gäller således områden där det finns en detaljplan.

Det krävs bygglov vid tre olika situationer; nybyggnad, tillbyggnad eller ändring av en befintlig byggnad om ändringen innebär väsentligt ändrat ändamål eller väsentligt ändrat utseende.⁶⁶ Genom detaljplanen kan kommunen bestämma på vilken nivå kraven för bygglov ska vara. Det gäller både skärpning och lättnader av bygglovskraven.⁶⁷

4.1.1 Ny byggnad

Det krävs bygglov för att uppföra en ny byggnad. Med byggnad menas, enligt PBL, en varaktig konstruktion som består av tak eller tak och väggar och som är placerad på eller under mark för att människor ska kunna uppehålla sig i den.⁶⁸

4.1.2 Tillbyggnad

Det krävs även bygglov för att göra en tillbyggnad till en befintlig byggnad. Med tillbyggnad avses den volymökning som ändringen orsakar.⁶⁹

4.1.3 Övrigt

Utöver nybyggnad och tillbyggnad krävs det bygglov för ändring av befintlig byggnad, om ändringen medför väsentligt ändrad användning eller utseende.⁷⁰

4.1.4 Parkering

Utöver de tre ovan nämnda fallen för när bygglov krävs, finns det speciella bestämmelser i Plan- och byggförordningen, PBF. Det är en förlängning av bestämmelserna i PBL och har bland annat regler för bygglov för andra anläggningar än byggnader. Enligt PBF krävs det bygglov för att anordna, uppföra, flytta eller väsentligt ändra parkeringsplatser utomhus. Det gäller dock inte om parkeringsplatsen endast

⁶⁶ PBL (2010:900) 9:2

⁶⁷ PBL (2010:900) 9:7, 9:8, Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.44

⁶⁸ PBL (2010:900) 1:4

⁶⁹ PBL (2010:900) 1:4

⁷⁰ PBL (2010:900) 9:2

servar en fastighet varpå det står maximalt två enbostadshus alternativt ett tvåbostadshus. Det gäller inte heller då parkeringsplatsen är anlagd med stöd av Väglagen.⁷¹

4.2 Förutsättningar för bygglov

Kommunens byggnadsnämnd hanterar bygglovärenden.⁷² Bygglov ska beviljas om fyra förutsättningar är uppfyllda:⁷³

- Fastigheten och byggnadsverket överensstämmer med detaljplanen.
- Åtgärden strider inte mot detaljplanen. Undantag finns, åtgärd får vara av liten avvikelse från detaljplanen såvida detaljplanens syfte inte motverkas.⁷⁴
- Detaljplanens genomförandetid har börjat löpa, dvs detaljplanen har vunnit laga kraft.
- Åtgärden uppfyller grundläggande krav i PBL kapitel 2 och 8 som avser byggnads placering, yttre utformning, lämplighet och tillgänglighet.⁷⁵

⁷¹ PBF (2011:338) 6:1, 6:2

⁷² PBL (2010:900) 9:20

⁷³ PBL (2010:900) 9:30

⁷⁴ PBL (2010:900) 9:30, 9:31b

⁷⁵ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s. 45-46

5 Aktörer och avtal

5.1 Allmänt

Det har tidigare nämnts vilken framträdande roll kommunen har i planprocessen. Kommunen reglerar både detaljplan- och bygglovsförfarandet och har dessutom stakat ut kommunens riktlinjer genom översiktsplanen. Men det finns även en annan aktör i sammanhanget, kan vara flera, byggherren. Hur dessa samspelar kan beskrivas på olika sätt och styras genom avtal. Det finns olika typer av genomförandeavtal som påverkar exploateringsprocessen på olika sätt. Man talar om två faktorer som påverkar⁷⁶:

- *Vem som äger marken, kommun- eller privatägd*
- *Om byggherren deltar aktivt i detaljplanarbetet eller ej*

Det ger alltså fyra typfall som kan illustreras på följande sätt:

	Byggherren medverkar inte aktivt i detaljplanarbetet	Byggherren och kommunen tar gemensamt fram detaljplanen
Byggherren äger marken	<i>Fall 1</i>	<i>Fall 2</i>
Kommunen äger marken	<i>Fall 3</i>	<i>Fall 4</i>

Figur 3. Fyra typfall för genomförandet av en markexploatering.⁷⁷

Det kan vara av intresse att veta hur vanligt respektive typfall är, Kalbro har följande siffror i sin bok Markexploatering från år 2010:

	Byggherren medverkar inte aktivt i detaljplanarbetet	Byggherren och kommunen tar gemensamt fram detaljplanen
Byggherren äger marken	3 %	30 %
Kommunen äger marken	2 %	65 %

Figur 4. Förekomsten av de fyra typfallen⁷⁸.

Det som skiljer de olika fallen åt är huvudsakligen hur planprocessen, markförvärv, genomförandeavtal och byggprocessen är integrerade med varandra.⁷⁹

⁷⁶ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.181

⁷⁷ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.182

⁷⁸ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.187

⁷⁹ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.181

5.2 Genomförandeavtal – MEX-kontorens roll

Avtal mellan kommunen och byggherren kallas för genomförandeavtal och är uppdelade i två olika avtal, exploateringsavtal och markanvisningsavtal. Exploateringsavtal tecknas när byggherren är markägare och markanvisningsavtal då kommunen är markägare. Genomförandeavtal tecknas i regel av kommunernas MEX-kontor som ansvarar för kommunens markreserv och exploateringar. MEX-kontoren ska förhandla, upprätta och genomföra avtal avseende köp och försäljning av fastigheter samt exploateringar. Det är med anledning av detta som MEX-kontorens roll är i fokus för examensarbetet. MEX-kontoren arbetar som nämnt med en del olika saker, men för examensarbetets räkning är arbetet med de olika genomförandeavtalen av störst intresse då MaxLupo syftar till att lyftas i så tidiga skeden som möjligt i planprocessen.

5.2.1 Exploateringsavtal

Tidigare klargjordes att det finns två typfall då byggherren äger marken, skillnaden är om byggherren deltar aktivt i detaljplanarbetet eller ej. Oavsett tecknas exploateringsavtal mellan kommunen och byggherren och det görs precis innan detaljplanen antas. Kommunens förhandlingssituation baseras i dessa fall på planmonopolet, dvs. kommunen avgör var, hur och när en detaljplan ska upprättas. Men eftersom byggherren äger marken vill denne få en uppfattning om vad som kan byggas och därför tecknas oftast ett föravtal redan innan planprocessen börjar.⁸⁰

Innehållet i ett exploateringsavtal är beroende av en rad aspekter, t.ex. exploateringssituation och kommunala policys. Syftet är att klargöra vem som ska ha ansvar för utförande av olika åtgärder och vem som ska finansiera. Innehållet kan t.ex. röra utformning av allmänna platser, marköverlåtelse för allmänna platser till kommunen, upplåtelse av rättigheter på byggherrens mark för gång- och cykelvägar.⁸¹

Det är således inte möjligt för kommunen att ställa krav genom att utnyttja planmonopolet i ett exploateringsavtal. Däremot är det möjligt att avtala om motprestationer och parkeringsköp i exploateringsavtal.⁸²

5.2.2 Markanvisningsavtal

Till skillnad från exploateringsavtalen äger kommunen marken när det är fråga om markanvisningsavtal. Konsekvenserna blir att kommunens förhandlingssituation baseras på markägandet och inte på planmonopolet som vid exploateringsavtal. Som markägare kan kommunen förhandla fritt med byggherren om priset för marken och även förhandla om olika prestationer för att sälja marken. Markanvisningsavtal tecknas före planprocessen och byggherren accepterar då de krav som kommunen ställer på

⁸⁰ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.134

⁸¹ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.135

⁸² Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.136, s.140

försäljningen. Samtidigt accepterar kommunen att byggherren får ensamrätt på att förhandla med kommunen om uppförande av ny bebyggelse och kan därmed lägga ner tid och kostnader på projektering. I samband med detaljplanens antagande görs en definitiv överlåtelse av den kommunala marken till byggherren och ett slutgiltigt avtal upprättas som har samma syfte och innehåll som exploateringsavtal.⁸³

5.3 Miljöprogram

I samband med markanvisningsavtal kan kommunen ställa krav på att olika typer av miljöprogram ska användas och efterföljas. I Malmö och Lund finns ett program som heter miljöbyggprogram SYD som är uppdelat i tre nivåer, miljöklass a, b och c där a är bäst/hårdast krav, men redan på c-nivån överstigs lagkraven. Miljöbyggprogram SYD är tillämpligt på energi, fuktsäkerhet, inomhusmiljö, urban biologisk mångfald, byggnadsakustik och trafikbuller.⁸⁴ Således är ingen av MaxLupo-principerna tillämpliga här, men det är en fråga om vad som ska ingå i Miljöbyggprogram SYD snarare än en fråga om det går att inkludera MaxLupo i programmet. Det faktum att t.ex. Miljöbyggprogram SYD ställer krav som går längre än vad lagen kräver har blivit föremål för diskussion om särkravens vara eller icke vara. Det finns även andra miljöprogram.

5.4 Byggkravsutredningen

I ett förslag från socialdepartementet, byggkravsutredningen⁸⁵, skulle kommunens kompetens vad gäller markanvisningsavtal med särkrav omöjliggöras. Byggkravsutredningen syftar till att Boverkets byggregler ska följas och på så sätt möjliggöra en standardisering för byggherrar att använda sig av. Det ska enligt författaren till byggkravsutredningen underlätta bland annat bostadsbyggandet genom att det blir snabbare och lättare med en standardisering. Om en kommun väljer att bygga ett område efter Boverkets byggregler och ett annat enligt exempelvis miljöbyggprogram SYD får det konsekvenser för byggherren. För området där miljöbyggprogram SYD ska tillämpas kan byggherren inte bygga på samma sätt som på det andra området vilket innebär mer arbete och eventuellt mer tidsåtgång. För kommunens del ses byggreglerna som en lägsta gräns för vad byggnaderna ska uppfylla och kan sen välja att genom olika program höja ambitionen för hållbart byggande.

⁸³ Kalbro & Lindgren, Markexploatering, s.143-144

⁸⁴ Lunds kommun, Lunds Universitet, Malmö stad, Miljöbyggprogram SYD

⁸⁵ SOU 2012:86 Ökat bostadsbyggande och samordnade miljökrav

6 Parkeringar

6.1 Allmänt

I kapitel 7 beskrivs MaxLupo närmare, men redan här bör det nämnas att av de 10 olika principerna som finns med i MaxLupo är tre direkt anknutna till parkeringar och därför beskrivs just parkeringar närmare i detta kapitel.

En bil tar stor plats och står för det mesta parkerad, därför är parkeringsfrågan en stor sak i sammanhanget. Det finns bestämmelser om hur parkeringar ska regleras, men det är upp till varje kommun att ha riktlinjer/policies/normer/program för parkeringen i kommunen, mer om det i avsnitt 6.4.⁸⁶

6.2 Parkeringsfrågan i detaljplan

Parkeringar har nämnts tidigare i examensarbetet och då med hänvisningar till den lagtext som finns i PBL. Nedan citeras lagtext, PBL 4 kap. 13§⁸⁷:

”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.”*

Från denna paragraf görs en hänvisning till samma lag 8 kap. 9§⁸⁸:

”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

/../

- 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.*

/../

Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

⁸⁶ Prop. 1985/86:1 s.519

⁸⁷ PBL (2010:900) 4:13

⁸⁸ PBL (2010:900) 8:9

Efterföljande paragraf klargör att det som gäller för obebyggda tomter avseende utrymme för parkering, lastning och lossning ska i rimlig utsträckning också gälla bebyggda tomter⁸⁹.

Det verktyg som kommunerna använder sig av för att på något sätt reglera parkeringar är vanligen parkeringspolicy och parkeringsnorm, mer om det i avsnitt 6.4.

Parkeringsnormen fungerar som vägledning vid detaljplanering, det ska dock sägas att det inte, alltid, är en kommunal skyldighet att anordna parkeringar utan det åligger fastighetsägaren, som visserligen kan vara kommunen. Men det är ändå en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark enligt PBL 1 kap. 2§. Kommunens stadsbyggnadsnämnd har därför till uppgift att se över det parkeringsbehov som fastighetsägaren ska uppfylla.⁹⁰

6.3 Bygglov för parkering

Tidigare i examensarbetet har bygglov berörts. Det har konstaterats att det krävs bygglov för byggnader som har tak, men även för parkeringar utomhus, med vissa undantag.

Parkeringsnormen ska vara vägledande vid detaljpaneläggning, men blir till ett krav att efterfölja vid bygglovsförfarandet⁹¹. I avsnitt 4.2 klargjordes förutsättningarna för bygglov, där den första punkten var att fastigheten eller byggnadsverket ska överensstämma med detaljplanen. Det är således av stor betydelse att parkeringsnormen tas upp i detaljplanen för att på så sätt bli ett krav i bygglovet.

6.4 Parkeringspolicy och parkeringsnorm

6.4.1 Parkeringspolicy

Eftersom varje bilresa börjar och slutar med parkering är parkeringsåtgärder bland de effektivaste åtgärderna för att påverka bilanvändningen. Syftet med en parkeringspolicy inom kommunen är att lyfta parkeringsfrågan och arbeta mot uppsatta mål i exempelvis översiktsplan. Parkeringspolicyn bör innehålla övergripande mål, som korresponderar med översiktsplanen, och åtgärder inom olika områden som är tydligt kopplade till de övergripande målen.⁹²

I Malmö stads parkeringspolicy finns fyra punkter som bedöms som parkeringspolicyns främsta uppgift att uppfylla⁹³:

⁸⁹ PBL (2010:900) 8:10

⁹⁰ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s.6

⁹¹ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s.6

⁹² SKL, Parkering för hållbar stadsutveckling, s.11, s.17

⁹³ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s. 10

- God sammanvägd tillgänglighet
- Effektiv markanvändning
- Minskning av biltrafiken och dess negativa effekter
- Attraktiv stadsmiljö

Policyn tydliggör alltså ställningstagande för önskvärda utvecklingsriktningar medan den efterföljande parkeringsnormen har till uppgift att konkretisera målen.

6.4.2 Parkeringsnorm

Parkeringsnorm är ett verktyg för att styra parkeringar i kommunen. Parkeringsnormen ska grunda sig på det förväntade behovet av parkeringsplatser, det skiljer sig förstås åt i olika delar av en kommun och därför delas en kommun/stad ofta in i olika zoner med olika normer. Parkeringsnormen uttrycks som ett minimikrav för antal parkeringsplatser för olika ändamål. Det finns alltså inget som hindrar fastighetsägaren från att bygga fler parkeringsplatser än vad normen säger, förutom ekonomin.⁹⁴

Parkeringsnormen grundar sig alltså på ett förväntat behov, uppskattat av kommunens stadsbyggnadsnämnd. Samtidigt är parkeringsnormen ett bra styrmedel för att styra bilanvändningen. Vägs detta samman står det klart att kommunen både ska se till att det finns tillräckligt mycket parkeringsplatser samtidigt som den ska begränsa bilanvändningen. Det gör att parkeringstalen kan se olika ut för olika delar i en stad. Behovstalen skiljer sig åt beroende på en rad faktorer t.ex: läge, närhet till service, närhet till kollektivtrafik, kollektivtrafikförsörjning, boendetäthet osv.⁹⁵

Med vetskap om att behovstalen ser olika ut för olika områden har Malmö stad i sin senaste parkeringsnorm från 2010 angivit parkeringsnormen som ett spann mellan två värden. Ett behovstal kan till exempel vara 0,6 – 1,1 bilplats/lägenhet för flerbostadshus, där det slutgiltiga värdet beror på faktorer som närhet till kollektivtrafik och service.⁹⁶

Ett alternativ till minimikrav för antal parkeringar vore att ha ett maximikrav istället, en nackdel för kommunens sida med det systemet är att kommunen skulle bli ansvarig att anordna parkeringar om det visade sig att antalet parkeringar blev för litet för att täcka fastighetens behov. Till skillnad från minimikravet som innebär att fastighetsägaren är skyldig att ordna parkeringsplats.⁹⁷

⁹⁴ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s. 17

⁹⁵ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s. 18

⁹⁶ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s. 18

⁹⁷ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s. 17

6.5 Parkeringsköp

6.5.1 Allmänt

Om det är så att en fastighetsägare inte kan tillgodose sitt behov av parkeringsplatser på den egna fastigheten kan det i vissa fall lösas genom parkeringsköp. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper parkeringsplatser av kommunen som åtar sig att ordna parkeringsplats i en parkeringsanläggning mot avgift. Intäkterna från parkeringsköp används t.ex. i Malmö till att anlägga nya parkeringsanläggningar. Det bör nämnas att det inte är någon rättighet att få genomföra parkeringsköp, utan det är upp till kommunen att göra en bedömning om möjlighet och lämplighet att genomföra parkeringsköp för fastigheten i fråga.⁹⁸

6.5.2 Grönt parkeringsköp

En ny version av parkeringsköp är en del av ett pilotprojekt i Umeå, mer om det i avsnitt 8.1.1. Det kallas grönt parkeringsköp och går ut på att minska bilpendlandet till arbetsplatserna i centrum i Umeå. I det gröna parkeringsköpet, som än så länge inte är en vedertagen modell, åtar sig kommunen att reducera fastighetens parkeringsnorm och bygga bilparkeringar för anställda i samlad anläggning i anslutning till stadskärnan. Motprestationen för fastighetsägaren är att betala det gröna parkeringsköpet, betala till en kollektivtrafikfond, ordna omklädningsrum för cyklister, ordna medlemskap i bilpool och ta fram en resplan för fastigheten. Om fastighetsägaren uppfyller alla motprestationer får denna en parkeringsrabatt som innebär att parkeringstalet minskas med 40%.⁹⁹

⁹⁸ Malmö stad, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm, s.28

⁹⁹ SKL, Parkering för hållbar stadsutveckling, s. 40-43

7 MaxLupo SE

7.1 Allmänt om MaxLupo

Under åren 2006 – 2009 pågick EU-projektet MAX som var det största forskningsprojektet om MM inom EU:s sjätte ramprogram. Ett verktyg som togs fram var MaxLupo som syftar till att reducera den privata konsumtionen av motoriserade transporter genom att integrera MM i den kommunala planeringen. MaxLupo är tillgänglig på EPOMM:s webbsida under "Tools + Service"¹⁰⁰.

En svensk version av MaxLupo beställdes av Trafikverket och år 2011 kom MaxLupo SE, framtagen av Trivector Traffic. MaxLupo SE är anpassad till svenska lagar och redogör för konkreta åtgärder för att integrera MM i den kommunala planeringen. De 10 MaxLupo-principerna redogörs nedan med en kort beskrivning av vad de innebär och vilket syfte de har. I avsnitt 7.3 åskådliggörs när i den kommunala planprocessen de kan användas. Gemensamt för principerna är att de syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås¹⁰¹.

7.2 MaxLupo-principerna

MaxLupo är ett verktyg som har paketerat kända åtgärder och presenterat dessa åtgärder som principer för att underlätta integrering i den kommunala planprocessen. Det är inte så att man behöver använda sig av alla principerna utan enstaka principer kan användas och att det är just en MaxLupo-princip ger det inte extra värde på något sätt. Det kan vara så att en del kommuner följer en eller flera MaxLupo-principer helt ovetandes av att det är en av principerna, det är inte namnet i sig som ger nytta utan effekterna av användandet. MaxLupo-principerna innehåller en del förkortningar och termer, nedan kommer en beskrivning av vad som menas med dessa förkortningar och termer.

- **MKB** – Miljökonsekvensbeskrivning, *"Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning för en verksamhet eller åtgärd är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön."*¹⁰²

¹⁰⁰EPOMM, MM and land use planning - introduction

¹⁰¹ Trafikverket, MaxLupo SE, s.4

¹⁰² MB (1998:808), 6:3

- **Mobility management (MM)** – *”Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.”*¹⁰³
- **MM-plan** – *”En MM-plan (kallas också Grön resplan eller på engelska Travel Plan) kan ses både som styrdokument och handlingsplan för kommande arbete med MM-åtgärder för den aktuella fastigheten eller området. Den inkluderar åtgärder både på kort och lång sikt, med exempelvis en målsättning på längre sikt om färdmedelsfördelningen och med en handlingsplan som mera är inriktad på faktiska insatser på kort sikt och beskriver vad som behöver göras idag för att nå målet på längre sikt.”*¹⁰⁴

7.2.1 Hållbar lokalisering och planering

Lokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel och andra verksamheter i förhållande till andra viktiga funktioner och transportsystem är av stor betydelse för trafikarbetet och behovet av motoriserande transporter. Ju tidigare principer för hållbar lokalisering används i planeringen desto större är möjligheten att uppnå ett mer hållbart transportsystem.¹⁰⁵

7.2.2. Tydliga kriterier för när MKB ska göras

Som det nämnts tidigare i rapporten ska en MKB göras då en detaljplan bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningar görs sannolikt olika i olika kommuner och därför förespråkar MaxLupo att MKB alltid ska göras vid exploateringar som ska innehålla mer än 300 parkeringsplatser.¹⁰⁶

7.2.3 Funktionell och organisatorisk integrering

Denna princip handlar om att använda olika kompetenser och öka samarbetet dem emellan i tidiga skeden. Ju tidigare en trafikplanerare kommer in i planeringen desto större möjligheter har denna att påverka planeringen.¹⁰⁷

7.2.4 Mobility management-rådgivning till byggherrar

Principen syftar till att öka kunskapen och medvetenheten hos byggherrar om olika MM-åtgärder som kan användas vid olika tillfällen i planeringen för att åstadkomma en

¹⁰³ Trivector Traffic, Definitionen av mobility management

¹⁰⁴ Trafikverket, MaxLupo SE, s.6

¹⁰⁵ Trafikverket, MaxLupo SE, s.11

¹⁰⁶ Trafikverket, MaxLupo SE, s.15

¹⁰⁷ Trafikverket, MaxLupo SE, s.17

hållbar planering. Rådgivningen kan ges såväl skriftligt som muntligt, ju tidigare i planeringen den ges desto större möjlighet att påverka resultatet.¹⁰⁸

7.2.5 MM-planer som krav eller förhandling

Tidigare i rapporten har det nämnts att kommunen vid markanvisningsavtal kan ställa vissa krav på byggherren i egenskap av markägare. Dessa krav kan t.ex. vara MM-planer eller MM-åtgärder. Om det istället är privatägd mark blir det en förhandlingssituation där det väsentliga är att det finns något att förhandla om. Kommunen kan t.ex. godkänna högre täthet, fler byggrätter eller färre antal parkeringsplatser om byggherren vidtar vissa MM-åtgärder.¹⁰⁹

7.2.6 Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav

Principen handlar inte om att ställa krav på bilfria bostadsområden utan om att uppmuntra de byggherrar som vill hålla nere antalet bilar i ett bostadsområde. Det bästa sättet att uppmuntra till bilfria områden eller områden med lågt bilinnehav är att inte hindra dem, se vidare i avsnitt 7.2.7 och 7.2.9. Uppmuntring till lågt bilinnehav kan ske genom ställningstagande i översiktsplan men regleras i detaljplan genom att minska parkeringsytor och vid bygglov där parkeringskrav ställs.¹¹⁰

7.2.7 Flexibla parkeringsnormer med MM-plan

De flesta parkeringsnormer är såkallade miniminormer och innebär att ett visst antal parkeringsplatser ska byggas till en viss byggnadsyta. Principen handlar om att ha en flexibel parkeringsnorm där parkeringstalet kan sänkas om byggherren t.ex. går med i en bilpool och/eller tar fram en MM-plan för fastigheten.¹¹¹

7.2.8 Parkeringsköp

I avsnitt 6.5.1 konstaterades att parkeringsköp inte är någon rättighet att utkräva som fastighetsägare, men att det är ett effektivt sätt att använda en befintlig anläggning och den exploaterade marken. Principen syftar till att kommunen ska erbjuda parkeringsköp som alternativ till parkering på den egna fastigheten. Vidare syftar principen till att öronmärka intäkter från parkeringsköp för att förbättra den totala

¹⁰⁸ Trafikverket, MaxLupo SE, s.19

¹⁰⁹ Trafikverket, MaxLupo SE, s.21

¹¹⁰ Trafikverket, MaxLupo SE, s.24

¹¹¹ Trafikverket, MaxLupo SE, s.27

tillgängligheten till fastigheten genom att exempelvis medfinansiera framtida kollektivtrafiklinjer och cykelbanor.¹¹²

7.2.9 Max antal parkeringsplatser

Istället för att en parkeringsnorm ska vara en miniminorm kan den ändras till att vara en maximinorm, dvs. att den anger ett parkeringstal som är högsta gräns för hur många parkeringsplatser som får byggas till en viss byggnadsyta. Detta medför att fastighetsägaren i tidigt skede tvingas tänka på MM-åtgärder. Genom att sätta ett max antal parkeringsplatser riskerar man inte, på samma sätt som med minst antal parkeringsplatser, att uppmuntra till bilkörande eller att alla parkeringsplatser inte utnyttjas vilket vore ineffektivt markutnyttjande.¹¹³

7.2.10 Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

För vissa typer av områden kan trafiktillväxten vara osäker men kan potentiellt bli väldigt stor, exempel på sådana områden är externa handelsetableringar. För dessa områden föreslår MaxLupo villkorande bygglov som innefattar ett maxtak för tillkommande biltrafik. Om detta tak överstigs ska ett visst antal åtgärder genomföras för att motverka ökning av tillkommande biltrafik.¹¹⁴

¹¹² Trafikverket, MaxLupo SE, s.29

¹¹³ Trafikverket, MaxLupo SE, s.31-32

¹¹⁴ Trafikverket, MaxLupo SE, s.34-35

7.3 MaxLupo-principerna i planprocessen

MaxLupo är som nämnt ett verktyg, paketerat med kända åtgärder för att kunna tillämpas i den kommunala planprocessen. I figur 5 nedan åskådliggörs i vilket skede i planprocessen som åtgärden kan tillämpas.

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

Figur 5. När i planprocessen de olika principerna kan tillämpas och på vilket sätt. I figuren betyder beteckningarna: P = Policyfråga, K = möjlighet att ställa krav/bindande bestämmelse, F = Förhandlingsfråga, I = Information för att uppmuntra.¹¹⁵

¹¹⁵ Trafikverket, MaxLupo SE, s.9

8 Fallstudien

8.1 Val av projekt och bakgrund

Fallstudien avgränsades till tre projekt för att på så sätt kunna granska de tre projekten på djupet och kontakta flera aktörer inom ett och samma projekt. Att det blev just Umeå, Borås och Malmö har sin förklaring i att Trivector deltar i energimyndighetens projekt *Möjligheten med mobility management i samhällsplaneringen*, MMMiS. MMMiS är ett delprojekt inom Energimyndighetens nätverk *Uthållig kommun, etapp 3*, där sammanlagt 12 kommuner deltar varav Umeå och Borås är två kommuner. Att det sen blev Fullriggaren i Malmö som kompletterar Umeå och Borås beror på att Fullriggaren var färdigställt medan de andra två är i byggskede respektive planeringsskede samt att Fullriggaren var det hittills bästa svenska exemplet.

8.1.1 Umeå - Forsete

Umeå har under senare tid vuxit mycket snabbt till befolkningsantal, förtätning av staden har inneburit mer motoriserad trafik under pendlingsstider, morgon och kväll. Resultatet av detta har blivit dålig luftkvalitet under dessa delar av dygnet. Som en första åtgärd mot denna problematik togs ett politiskt beslut om att inte bygga fler arbetsplatsparkeringar i vad man kallar centrumfyrkanten som omfattar stadens centrum. Dessa parkeringar ska istället förläggas till stadens utkanter och i takt med än mer förtätning måste allt fler transporter ske med andra medel än bil.¹¹⁶

Men som det har nämnts tidigare, avsnitt 6.2, ska en fastighetsägare enligt PBL ordna parkeringsplatser på sin fastighet. Om fastighetsägaren inte kan ordna parkering på sin fastighet kan det lösas med parkeringsköp, se avsnitt 6.5. I Umeå har det gått ett steg längre och erbjuder ett grönt parkeringsköp som pilotprojekt i kvarteret Forsete. Kommunen åtar sig att reducera fastighetens parkeringsnorm och bygga bilparkeringar för anställda i samlad anläggning i anslutning till stadskärnan. Motprestationen för fastighetsägaren är att betala det gröna parkeringsköpet, betala till en kollektivtrafikfond, ordna omklädningsrum för cyklister, ordna medlemskap i bilpool och ta fram en resplan för fastigheten. Om fastighetsägaren uppfyller alla motprestationer får denna en parkeringsrabatt som innebär att parkeringstalet minskas med 40%.¹¹⁷

Förutsättningarna i Umeå var att en privat fastighetsägare, Balticgruppen, ägde de fastigheter som ligger i kvarteret Forsete. Hela kvarteret var bebyggt och fastighetsägaren och kommunen ville både förtäta och bygga för att skapa mer yta för

¹¹⁶ Umeå kommun, Om grönt parkeringsköp

¹¹⁷ SKL, Parkering för hållbar stadsutveckling, s. 40-43

bostäder, handel och kontor. Samtidigt som det inte är tillåtet att bygga fler arbetsplatsparkeringar. Byggstarten var 2012 och det ska stå helt färdigt 2014.¹¹⁸

8.1.2 Borås - Regementsstaden

I Borås har det gamla Älvsborgs regemente I15 fått en annan innebörd än regemente. Området har successivt fått nya verksamheter och en ny stadsdel är på väg att växa fram. PEAB är huvudsaklig ägare till den planerade nya stadsdelen och har för avsikt att bygga ca.1500 lägenheter i det man kallar Regementsstaden. Avståndet från regementsstaden till Borås resecentrum är 1km, men eftersom det inte finns några bostäder i området är kollektivtrafiken till området ytterst begränsad. Med en ny planerad stadsdel vill kommunen och PEAB skapa en stadsdel med fokus på hållbarhet bilsnålt samhällsplanerande.¹¹⁹ Detaljplanen beräknas vinna laga kraft i början på 2014 och planerad byggstart är senare under 2014.

8.1.3 Malmö - Fullriggaren

År 2001 hölls bomässan Bo01 i västra hamnen i Malmö och kom att bli startskottet på stadsutvecklingen från industrimark till tät stadsbebyggelse. Efter Bo01 följde Malmö upp med projektet Flagghuset och det tredje projektet kom att heta Fullriggaren. Kommunen har varit stor markägare i hela västra hamnen och har därför kunnat driva hållbarhetsfrågor starkt.¹²⁰

Samtidigt som projektet Fullriggaren var igång arbetades det med en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm i Malmö. Även om varken parkeringspolicyn eller parkeringsnormen blev klar i tid för Fullriggaren har den ändå tillämpats på så sätt att parkeringsnormen sänktes mot vissa motprestationer däribland medlemskap i bilpool och parkeringsköp.¹²¹ Den rådande parkeringsnormen för Malmö var vid Fullriggarens planeringsfas 1,1 bilplats per lägenhet men kom att sänkas till 0,8. De byggherrar som fick köpa mark av kommunen och bygga i kvarteret Fullriggaren fick då gå med på att ansluta sig till bilpool och betala medlemsavgift i 5år, marknadsföra den bilfria livsstilen och anlägga bra cykelparkeringar.¹²²

¹¹⁸ Umeå kommun, Om grönt parkeringsköp

¹¹⁹ Borås kommun, Samrådshandling till detaljplan, Detaljplan för del av regementet; Del av OSDAL 3:4 m fl KRISTIANSFÄLT, s.7

¹²⁰ Malmö stad, Fullriggaren

¹²¹ Malmö stad, Fullriggaren Malmös nya gröna, s.5

¹²² SKL, Parkering för hållbar stadsutveckling, s.49

8.2 Intervjuer

8.2.1 Allmänt

Intervjudelen av examensarbetet pågick under senare delen av våren 2013. Målet var att intervjua åtminstone fyra personer tillhörande respektive projekt och följande ska vara representerade:

- Kommunens Gatukontor
- Kommunens Stadsbyggnadskontor
- Kommunens Mark- och exploateringskontor (MEX-kontor)
- Fastighetsägare/Byggherre

I figuren nedan redogörs för vilka avdelningar och kontor som har intervjuats i respektive projekt. Namnen på avdelningar och kontor har förenklats, t.ex. heter Mark- och exploateringskontoret i Borås: Markavdelningen. I Malmö har två fastighetsägare intervjuats eftersom det var flera fastighetsägare inblandade.

Umeå	Borås	Malmö
Gatukontor	Gatukontor	Gatukontor
Stadsbyggnadskontor	Stadsbyggnadskontor	Stadsbyggnadskontor
Mark- och exploatering	Mark- och exploatering	Mark- och exploatering
Fastighetsägare/Byggherre	Fastighetsägare/Byggherre	Fastighetsägare/Byggherre
Strategisk planering		Fastighetsägare/Byggherre
Parkeringsbolag		Parkeringsbolag

Figur 6. De intervjuades tillhörighet i respektive projekt.

Det frågeformulär som intervjuerna har utgått ifrån finns som bilaga till examensarbete, se bilaga 1. I god tid före intervjutillfällena skickades frågeformulär och information om MaxLupo SE till de intervjuade via mail.

8.2.2 Umeå - Forsete

För projektet i Umeå har sex personer intervjuats, utöver de fyra representanter som var ett uppställt krav i examensarbetet intervjuades även en person på avdelningen för strategisk planering inom kommunen och en person på det lokala parkeringsbolaget UPAB. Den sistnämnda har en viktig roll i Umeås gröna parkeringsköp då det är en förlängning av det sedan tidigare befintliga parkeringsköpet som enligt samtliga intervjuade har varit viktigt för att kunna genomföra det gröna parkeringsköpet.

Syftet med det gröna parkeringsköpet och pilotprojektet i kvarteret Forsete är enligt Emma Ödling på Strategisk planering på Umeå kommun: "Att främja hållbart resande genom att göra så att man inte behöver köpa så många parkeringsplatser". Det gröna parkeringsköpet är frivilligt och det är upp till fastighetsägaren att ordna parkering åt den egna fastigheten, däremot erbjuder kommunen möjligheten att få sänkt parkeringsnorm med upp till 40%. I motprestation ska fastighetsägaren ansluta

fastigheten till en bilpool och finansiera medlemskapet, betala till en kollektivtrafikfond (som gör att hyresgäster får rabatt på busskort), ta fram resplan för fastigheten och ordna omklädningsrum samt uppvärmda parkeringsytor för cyklar. Elin Pietroni på Umeå kommun sammanfattar det så här: *"att se ett transportbehov till fastigheten, snarare än att man ska uppfylla en parkeringsnorm. Det handlar om att människor ska kunna ta sig till och från jobbet, men det behöver ju inte vara med bil"*.

Elin berättar vidare att idén med grönt parkeringsköp kom upp redan under arbetet med översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för de centrala delarna av Umeå. Samtidigt togs en parkeringsstrategi fram som tydligt prioriterar besöks- och boendeparkering framför arbetsplatsparkering. Fastighetsägaren Balticgruppen var i ett tidigt skede inblandade i det gröna parkeringsköpet eftersom de är med i en typ av förening där byggherrar för dialog med kommunen om planering och olika strategier. Genom den goda dialogen mellan kommunens olika avdelningar, politiker och byggherrar har man på ett tidigt stadium konstaterat problemen i Umeå och kunnat diskutera fram alternativ till arbetsplatsparkering.

Björn Johansson, VD på Balticgruppen, menar att det centrala läget gör att alternativen till att köra bil till jobbet är goda. *"Det är alltid trevligt att kunna erbjuda parkeringsplatser alldeles intill en verksamhet, men vi har inte gjort det till ett problem i Forsete utan det är viktigare att folkströmmarna fungerar"* säger Björn och påpekar flera gånger att det är stor skillnad på arbetsplatsparkeringar och besöksparkeringar.

När samtalen kommit in på om det finns utrymme för någon typ av MM-prövning i samband med detaljplan eller bygglov har representanterna i Umeå svarat enat. Svaret har varit att eftersom de redan hade ett fungerande parkeringsköp så fanns det ingen anledning att försöka ändra på det även om Elin Pietroni svarar följande på frågan: *"vi utredde aldrig, eftersom lättare väg fanns. Men det mesta går ju, bara man vill"*.

I tillägg till detta ska man komma ihåg att den gällande detaljplanen inte tillåter fler arbetsplatsparkeringar. Staffan Sjöström på Umeås MEX-kontor är inne på att en hel del av MM och MaxLupo diskuteras vid markanvisningen, även om det inte benämns MM och MaxLupo: *"Jag hävdar att vi som kommun och markägare kan ställa i stort sett vilka krav vi vill, då vi säljer marken. Men det finns andra som hävdar att vi inte har samma kompetens som om t.ex. en privat säljer till en annan privat"*.

När det kommer till framgångsfaktorer och viktiga aspekter för att kunna integrera MM i den kommunala planprocessen nämner representanterna från Umeå följande punkter:

- Ett problem som alla var överens om och ville göra något åt
- God dialog med fastighetsägaren
- Att man hade ett fungerande parkeringsköp sen tidigare och kunde knyta MM till det istället för att försöka hitta nya vägar i bygglov eller exploateringsavtal.
- Det ekonomiska incitamentet för byggherren vad gäller grönt p-köp.

- Att börja med arbetsplatsparkeringar i ett pilotprojekt har troligen ökat toleransen/intresset.
- Fastighetsägare som vill ligga i framkant och såg möjlighet att profilera sig och ta ansvar för problemet.

Dock har det funnits problem med projektet och även på den frågan är representanterna överens om vad det är. Det är att kollektivtrafikfonden som hyresgästerna ska få ta del av har blivit föremål för förmånsbeskattning, något som inte har lösts ännu.

8.2.3 Borås - Regementsstaden

I projektet Regementsstaden har fyra personer intervjuats och det rör sig om personer som uppfyller de grundläggande kraven för examensarbetet, alltså: fastighetsägare, gatukontor, stadsbyggnadskontor och MEX-kontor. Projektet skiljer sig en hel del från de två övriga projekten eftersom det ännu inte har börjat byggas, en annan viktig skillnad är att byggherren, PEAB, äger marken.

Regementsstaden är ett pilotprojekt för kommunen att testa det man kallar bilsnålt planerande. Syftet med piloten är således att testa hur man ska jobba med MM i framtiden, hitta metoder för hur organisationen ska fungera och arbeta med MM i sina planer. Samtidigt som man vill locka boende till en ny stadsdel som upplevs som utkanten av staden.

Från planavdelningens sida lyfter man fram möjligheten att testa ett nytt kvalitetsprogram i piloten, ett kvalitetsprogram som gör det möjligt att knyta MM-frågor till programmet och på så sätt ge mer utrymme åt MM, indirekt i detaljplanen och exploateringsavtal. Från PEABs sida resonerar man också om möjligheter att testa nya saker genom kvalitetsprogrammet men nämner även exploateringsavtalet som ett möjligt sätt att komma åt MM-frågor. Elisabeth Eickhoff på PEAB svarar på frågan om det är möjligt att ställa någon typ av krav på MM i exploateringsavtal: *"Det är klart att det är, där kan du skriva vad som helst egentligen, om vi kommer överens om det"*. Trots detta har det inte skrivits in något om MM i exploateringsavtalet, men både PEAB och kommunen hänvisar dessa frågor till kvalitetsprogrammet och lyfter fram att man haft en god dialog vilket har gjort att man strävat mot samma mål tidigt i processen.

MEX-kontoret nämner att ett sätt att minska biltrafik i detaljplan är att upplåta begränsad yta till parkeringsplatser, men påpekar samtidigt att det bara är en delösning och att det finns stor potential i det kvalitetsprogram som ska testas där MM-frågor kommer att finnas med och därmed blir bindande i detaljplanen. PEAB ser en möjlighet med flexibel parkeringsnorm i samband med bygglov där parkeringsfrågan ändå kommer upp men tror att MM är svårt att få in i detaljplan på annat sätt än genom någon typ av kvalitetsprogram.

Vad gäller parkeringsnorm i Borås finns det en norm som anger 12bilplatser per 1000kvm bostadsyta. För regementet vill man från kommunens sida sänka normen till 10bilplatser per 1000kvm bostadsyta. Det man inte kommit överens om är "kompensationen" för de två parkeringsplatserna som man vill dra ner på. Elisabeth på PEAB beskriver något som liknar Umeås gröna parkeringsköp väldigt mycket och hävdar att öronmärkta pengar till MM-åtgärder skulle innebära att behovet av parkeringsplatser minskar. Hon spekulerar vidare att det finns ett ekonomiskt incitament att vilja dra ner på parkeringsplatserna och istället kunna bygga fler bostäder. Men det är viktigt att hitta säljargument som kompensation för att det finns färre parkeringsplatser och det diskuterar PEAB med kommunen.

Eftersom mycket av projektet fortfarande planeras har det inte kommit fram några säkra framgångsfaktorer från representanterna i Borås, men en sak som samtliga nämner är att dialogen mellan kommun och fastighetsägare har varit bra och att det dessutom varit en förutsättning för att uppmärksamma MM-tänk. Även det faktum att MM och MaxLupo inte nämns i PBL gör att det inte uppmärksammas lika lätt, men efter att arbetet kommit igång lite grann har planer på kvalitetsprogram som knyts till exploateringsavtal och detaljplan tagits fram och det är man väldigt nöjda med än så länge.

De punkter och faktorer som representanterna i Borås lyfter fram för att integrera MM i den kommunala planeringsprocessen och projektet med Regementsstaden är följande:

- Intresserad byggherre som ser möjligheter med nytt tankesätt
- God dialog mellan kommun och byggherre för upplysning och diskussion
- Gemensam vilja att planera bilsnålt
- Bra start genom MM-rådgivning till byggherre
- Bra med pilot som tillåter att nya saker testas, ökar intresset

8.2.4 Malmö - Fullriggaren

För projektet i Malmö har fem personer intervjuats, utöver de fyra kraven har en extra byggherre intervjuats med anledning av att de var flera olika byggherrar som byggde Fullriggaren.

Syftet med Fullriggaren var att spinna vidare på den hållbarhets linje som västra hamnen börjat med, industriområde förvandlades till attraktiva bostäder och parkeringsnormen sänktes. Området ägdes av kommunen som ville profilera området som hållbart. Kommunen gick ut med markanvisningsprogram där olika byggherrar fick anmäla intresse om att bygga i Fullriggaren och berätta vad man tänkte sig, i dessa program hade kommunen styrt upp ett ramverk för vad som skulle gälla. Totalt fick kommunen in 50st intresseanmälningar varav 10 valdes ut och redan i det skedet fanns stort engagemang bland byggherrarna. Markanvisningarna innehöll bland annat krav på att Miljöbyggprogram SYD skulle följas och att byggherrarna ska delta i vad man kallar

byggherredialogen, ett slags forum för information och diskussion mellan byggherrarna och kommunen. Byggherrarna ingick även avtal med kommunen om att genomföra 170 parkeringsköp.

Den rådande parkeringsnormen för Malmö var vid Fullriggarens planeringsfas 1,1 bilplats per lägenhet men kom att sänkas till 0,8. De byggherrar som fick köpa mark av kommunen och bygga i kvarteret Fullriggaren fick då gå med på att ansluta sig till bilpool och betala medlemsavgift i 5 år, marknadsföra den bilfria livsstilen och anlägga bra cykelparkeringar. En av de 10 byggherrar som byggt i Fullriggaren är Hagagruppen, i intervju med deras representant Tommy Ohlsson berättar han att byggherrarna tyckte att normen på 1,1 var för hög: *"1,1 är rätt mycket, med tanke på att så mycket bilar finns det inte, och jag vet att de står många där med tomma garageplatser"*. Han berättar vidare att på Hagagruppens fastighet finns 51 lägenheter och 26 parkeringsplatser varav 6-7 är lediga. Det innebär att Hagagruppen byggt nästan 0,5 parkeringsplatser per lägenhet och ändå har man 6-7 platser lediga. Dock är inte parkeringsköpen inräknade i de siffrorna, Hagagruppen gjorde 11 parkeringsköp vilket gör att Hagagruppen löst parkeringsplatser åt 37 av 51 lägenheter (=0,7), givet en bil/lägenhet.

Pernilla Andersson på MEX-kontoret menar att med den nya parkeringsnormen hanteras parkeringsfrågor i samband med bygglov vilket gör det mer flexibelt att lösa parkeringsplatser på den egna fastigheten eller genom parkeringsköp. Tommy på Hagagruppen efterfrågar ändå mer flexibilitet vad gäller parkeringsnormen och ger förslag på att införa en norm som även tar hänsyn till lägenheters storlek. Han menar att ett hus med mycket ettor får en onödigt hög norm då innehavare av ettor har bil i lägre utsträckning än t.ex. innehavare av treor.

På stadsbyggnadskontoret är Lone Åkesson inne på att utrymmet att regler MM-frågor i detaljplan är begränsat men att det ändå finns möjligheter att ändra parkeringsnormen. På frågan vad det finns för hinder att använda sig av MaxLupo i planprocessen svarar hon: *"Lagstiftningen. Vi kan inte i planprocessen ställa krav på lägre bilinnehav exempelvis. Vi skulle kunna ha en parkeringsnorm med en max-norm istället för en min-norm"*.

Även om de olika aktörerna har lite olika syn på var i processen och hur MM ska användas så är de enade om vilka faktorer som har varit viktiga för att integrera MM i planprocessen:

- Det ekonomiska incitamentet att sänka byggnadskostnaderna
- Byggherredialogen med MM-rådgivning
- Frivilligheten att göra intresseanmälan, byggherrar visste vad som gällde
- Valet av område, västra hamnen med sitt hållbarhetstänk underlättade
- Genuint intresse från byggherrarna, hög ambition

9 Analys och resultat

Utifrån intervjuerna som har gjorts med de olika representanterna för de tre projekten har vissa punkter kunnat identifieras som betydelsefulla för respektive projekt. Förutsättningarna har varit olika för projekten och därför har man jobbat på lite olika sätt men det finns ändå en del gemensamt, inte minst vad gäller framgångsfaktorerna för lyckad integrering av MaxLupo och MM i planprocessen. I figuren nedan presenteras en rad punkter för vad som har genomförts och varit viktigast i respektive projekt samt några punkter med övriga gemensamma uppfattningar.

	Umeå	Borås	Malmö
Genomfört	MM-rådgivning till byggherrar Parkeringsköp Flexibel parkeringsnorm - mot motprestation	MM-rådgivning till byggherrar	MM-rådgivning till byggherrar Parkeringsköp Flexibel parkeringsnorm - mot motprestation
Viktigast	Ekonomiskt incitament MM-rådgivning till byggherrar	MM-rådgivning till byggherrar Fastighetsägare som intresserar sig för hållbarhetsfrågor	Ekonomiskt incitament MM-rådgivning till byggherrar Fastighetsägare som intresserar sig för hållbarhetsfrågor
Övrigt	Gemensamt mål för alla inblandade Underlättande att det var ett pilotprojekt	Underlättande att det var ett pilotprojekt	Markanvisningsprogram

Figur 7. Resultat av fallstudien.

Alla tre projekten har två saker gemensamt, de har bedrivit MM-rådgivning till byggherren/fastighetsägaren och det har även varit den viktigaste punkten för att genomföra projektet. De olika representanterna lyfter fram dialogen och kunskapsförmedlingen om MM som det viktiga i rådgivningen. För många byggherrar och fastighetsägare är begrepp som MaxLupo och MM främmande och eftersom de inte heller nämns något om detta i PBL så är det kanske inte så konstigt att de inte känner till begreppen. I Borås och Malmö lyfter man fram att fastighetsägaren PEAB, Borås, och de olika byggherrarna, Malmö, visade stort och genuint intresse för hållbarhetsfrågor vilket var viktigt för att lyckas med projekten.

Det faktum att Umeå och Borås var uttalade pilotprojekt tror de olika kommunerna var en viktig orsak till att uppslutningen kring projekten. Det har inte uppfattats som definitivt utan mer som ett försök och en möjlighet att testa något nytt och skulle det inte fungera på önskvärdt sätt är man inte fast i det utan kan då välja andra vägar. Just det sistnämnda lyftes upp av samtliga representanter i Umeå som menade att grönt parkeringsköp är en bra lösning för att minska arbetspendlingen men att det krävs

någon som går först och visar vägen och för att uppnå det behövs ett ekonomiskt incitament för fastighetsägaren. Malmö är inne på samma spår att parkeringsköpen resulterar i reducerade byggkostnader för byggherren som inte behöver bygga lika många parkeringsplatser. Malmö pekar också på sitt markanvisningsprogram som en viktig framgångsfaktor i projektet. Genom att på förhand berätta vad som gäller för att få bygga på den kommunala marken ger man byggherren valmöjligheten att ge sig in i projektet eller avstå, de som lämnar intresseanmälningar har i regel ett större intresse för hållbarhetsfrågor.

9.1 De olika projekten

9.1.1 Umeå – Forsete

Vad gäller framgångsfaktorer och viktiga punkter för projektet i Umeå ska framförallt det gemensamma målet lyftas fram. Samtliga intervjuade lyfter fram arbetet som gjordes redan under översiktsplan och fördjupad översiktsplan där man tydligt prioriterar besöksparkeringar och boendeparkeringar framför arbetsplatsparkering. Alla tycktes överens om att Umeå hade problem vid de tidpunkter på dygnet då människor pendlar till och från arbetet och därför blev det naturligt att försöka lösa arbetspendlingen på ett alternativt sätt till bilen. Eftersom arbetet med översiktsplanen pågick parallellt med att en trafik- och parkeringsstrategi togs fram blev genomslaget stort och informationen gick fram till de berörda inom kommunen och fastighetsägare.

Förutom det gemensamma målet och målinriktade arbetet hade man från Umeås sida klart för sig vilket verktyg som skulle användas, grönt parkeringsköp. Från kommunens och parkeringsbolagets sida stod det klart att en förutsättning för det gröna parkeringsköpet var det befintliga parkeringsköpet som reglerades genom parkeringsbolaget. Det faktum att pilotprojektet rörde de centrala delarna av Umeå gjorde dessutom att tillgången till kollektivtrafik var stor och att alternativet till bil därför var god. Som ett tillägg till kollektivtrafiken möjliggjorde byggnation av omklädningsrum och cykelgarage ännu ett hållbart färdmedelsalternativ.

9.1.2 Borås - Regementsstaden

Projektet i Borås skiljer sig från de andra två då de andra är i eller förbi byggskede. Planering av olika slag återstår fortfarande i Borås och det som än så länge varit viktigt i projektet är att PEAB som markägare har varit villiga att genomföra en pilot och testa det man kallar bilsnålt planerande. Från kommunens sida hävdar man att det är ett resultat av den dialog och rådgivning man haft med PEAB.

Ett problem som man jobbat med i Borås är hur man ska knyta an tankarna och idéerna om den bilsnåla planeringen i planprocessen. Från gatukontoret är man bekväm med MM och även MaxLupo, samtidigt som man är medveten om att Regementsstaden inte

har det mest strategiska läget för hållbara resor då exempelvis kollektivtrafiken till området i dagsläget är ytterst begränsad. Ett sätt att anknyta visionerna är att ta fram ett kvalitetsprogram som ska innehålla bland annat MM-åtgärder. Den detaljplan som gäller för ett område vill man ska hänvisa till att kvalitetsprogrammet ska följas och det ska även föras in i exploateringsavtal eller markanvisningsavtal.

9.1.3 Malmö - Fullriggaren

Fullriggaren i Malmö är det av de tre projekten som inte var en uttalad pilot utan snarare uppföljaren på ett tidigare lyckat projekt. Malmö gjorde det som man kan förvänta sig, nämligen ta med de bästa delarna från det första projektet och ändrade om sådant man inte var helt nöjd med. Den enskilt viktigaste punkten verkar vara det man kallar byggherredialogen som har fungerat som ett forum för de olika byggherrarna att diskutera olika frågor med varandra men också med kommunen. På så sätt har man kunnat hjälpa varandra och sett till att man jobbar mot ett mål och får den stöttning och styrning som behövs från kommunens sida. En möjlig förutsättning för en lyckad byggherredialog är att de som deltar är aktiva, intresserade och engagerade i frågorna som diskuteras och delar den uppsatta visionen. Genom intresseanmälningar efter markanvisningsprogram kunde man från kommunens sida välja ut de bästa och mest lämpliga byggherrarna för att passa in i den vision som kommunen hade satt upp. På så sätt fick man byggherrar som "triggade" varandra att bygga energisnålt och komma med kreativa idéer och lösningar. Som en hjälp till projektet fanns ett annat verktyg i Malmö, nämligen miljöbyggprogram SYD som ställer högre krav än Boverkets byggregler, det handlar visserligen inte om trafik men visar ändå på ett sätt att reglera sådant som inte nämns i PBL i markanvisningsavtal.

En intressant sak som kom upp vid intervjuerna med byggherrarna i Malmö var att de upplevde att parkeringsnormen var för hög. Till exempel säger Tommy Olsson på Hagagruppen att de har byggt 0,5 parkeringsplatser per lägenhet (26 platser på 51 lägenheter), men då ska man komma ihåg att de även genomförde 11 parkeringsköp. Totalt innebär det 0,7 parkeringsplatser per lägenhet och då är inte alla Hagagruppens parkeringsplatser uthyrda. Tommy drar en teori om att kommunen medvetet sätter en hög parkeringsnorm för att uppmuntra till parkeringsköp och på så sätt få in pengar till kommunen. Han medger att parkeringsköpen är bra och ger ett ekonomiskt incitament att köpa istället för att bygga, men eftersom parkeringsplatserna ändå inte blir uthyrda tycker han att det vore bättre att sänka normen och därmed göra behovet av parkeringsköp mindre.

9.2 Gemensam nämnare

Med tanke på att intervjuerna har gjorts med olika kontor inom samma kommun och dessutom med flera kommuner är det intressant att se om t.ex. Stadsbyggnadskontoret i Malmö har samma syn på MM som Stadsbyggnadskontoret i Borås osv. Det är inte så många punkter utöver de som redan nämnts som är gemensamma för de olika kontoren. Den klart tydligaste punkten som nästan alla, förutom gatukontoren, ger en enig bild av är att de inte visste vad MaxLupo och MM är. Många har tidigt i intervjun avslöjat att de aldrig hört talas om det tidigare men när de sen fått information om vad det är så visar det sig att en del ändå har jobbat enligt vissa principer i MaxLupo och med MM.

Bland de olika gatukontoren råder stor enighet om att MM-rådgivning till byggherrar är väldigt viktigt eftersom det är ett bra sätt att nå ut med nya idéer och informera byggherrar om vad MM är. Gatukontoren är också eniga om att det är problematiskt att knyta an MM till planprocessen genom avtal och dokument. Umeå löser det genom grönt parkeringsköp och avtal därigenom, Malmö löste det genom markanvisningsavtal och miljöbyggprogram och i Borås jobbar man på ett kvalitetsprogram som ska knytas till detaljplan och exploateringsavtal/markanvisningsavtal.

Stadsbyggnadskontoren i kommunerna som har hand om detaljplaner ger också en enig bild av vad som regleras i detaljplan, sådant som nämns i PBL. Eftersom det inte nämns något om MaxLupo eller MM hanteras det inte i detaljplaner. Men vissa saker hanteras indirekt ändå, ytor för parkeringsplatser till exempel, Umeå har dessutom förbjudit fler arbetsplatsparkeringar i en detaljplan.

Vad gäller MEX-kontoren är man också, från de tre kommunerna, eniga om att man inte hanterat något som inte regleras i PBL. Men när det handlar om att hantera MM och genomförandeavtal har de lite olika syn på hur det ser ut. Umeå hävdar att man i markanvisningsavtal kan ställa i stort sätt vilka krav som helst men att det är annorlunda i exploateringsavtal. I Borås lyfter man fram det som bra att PEAB var intresserad av att testa bilsnålt planerande snarare än att man kunde förhandla om det. Från PEABs sida säger man att det i princip går att komma överens om vad som helst även i ett exploateringsavtal. Malmö MEX-kontor hävdar att det i markanvisningar går bra att ställa olika typer av krav, men att det snarare handlar om att berätta för byggherren vad det är som gäller, vilka ramar som finns att rätta sig efter. I Fullriggaren var en del av markanvisningsavtalet att följa miljöbyggprogram SYD och genomföra parkeringsköp.

Det står klart att MEX-kontoren har stort ansvar för avtalen som sluts i tidiga skeden, genomförandeavtalen, men att de i regel inte vet vad MaxLupo och MM är. Det torde leda till att dessa frågor inte kommer upp i genomförandeavtalen och av den anledningen är de olika typerna av program viktiga för att få in kunskap om MM och MaxLupo i de tidiga skedena.

10 Diskussion

10.1 Syften och frågeställningar

Vid början av examensarbetet formulerades syften och frågeställningar.

Frågeställningarna skulle besvaras genom intervjuer med olika personer inom kommunen och privata byggherrar/fastighetsägare. Nedan finns frågeställningarna:

- På vilket sätt används MaxLupo SE?
- Vilka framgångsfaktorer finns för att integrera MaxLupo SE i den kommunala planprocessen?
- Finns det hinder för att använda MaxLupo SE i den kommunala planprocessen?
- Hur används MaxLupo i markanvisningar och exploateringsavtal?

Den första frågeställningen förutsätter att den intervjuade känner till MaxLupo, så var inte faller särskilt ofta. Men information skickades ut om MaxLupo i god tid före varje intervju och kompletterande information gavs vid intervjutillfället och utifrån det kan det konstateras att delar av MaxLupo-principer används av de tre kommunerna, medvetet eller omedvetet.

Punkt två har fått många olika svar men även en del gemensamt, inte minst MM-rådgivning till byggherrar. Kunskapsbristen hos byggherrarna har alltså gjort det nödvändigt att informera om MM för att få med byggherren, utöver det har det framkommit fler orsaker som gjort att byggherrarna har ställt sig positiva till MM, men rådgivningen har varit nummer ett.

Då det kommer till hinder för att använda MaxLupo i planprocessen har det enkla svaret varit att PBL inte reglerar MaxLupo och MM. Samtidigt hävdar en del av de intervjuade att MM-frågor kan hanteras i såväl markanvisningsavtal som i exploateringsavtal. Att det sen inte hanteras i någon större utsträckning i dessa avtal utan istället ingås övriga överenskommelser gör inte PBL till ett hinder. Svårigheten har entydigt varit att knyta MM till detaljplan och därför har någon typ av program introducerats, med framgång.

Eftersom en klar majoritet av de intervjuade inte kände till MaxLupo och inte ens MM var frågeställningarna felformulerade, dock har de besvarats från samtliga om än efter utökad information. Men det i sig säger kanske en del om behovet av MaxLupo? Om aktörerna inte vet om att det finns ett verktyg för att integrera MM i planprocessen hur ska de då kunna använda det. Samtidigt lyfts MM-rådgivning till byggherrar fram som en viktig del för de tre projekten. Denna rådgivning hade mycket väl kunnat göras inom kommunerna också så att t.ex. MEX-kontoren och Stadsbyggnadskontoren också får den kompetens som Gatukontoren och viss mån byggherrarna har. Å andrasidan går det att argumentera för att stärka de olika programmets roll i planprocessen. Genom att föra in olika program i genomförandeavtalet förbinder man sig till att följa avtalen som kan innefatta MM och MaxLupo. Om MEX-kontoren inte besitter den kompetens som krävs

för att fatta dessa beslut blir det naturligt att utöka beslutsfattarkretsen och på så sätt har kompetens om MM och MaxLupo kommit in i tidiga skeden i planprocessen som är målet med MaxLupo.

10.2 Metodkritik

I avsnitt 1.5.2 nämndes osäkerheten med att använda sig av telefonintervjuer. De intervjuade fick tillgång till både frågeformulär och kompletterande information om MaxLupo i god tid före intervjutillfället. Men det visade sig att en klar majoritet av de intervjuade inte hade läst den kompletterande informationen speciellt noga. Jag fick då komplettera med muntlig information om MaxLupo vid intervjutillfället. Den information som en handläggare har fått kan därför skilja sig åt från vad en annan handläggare har fått. Innebörden kan vara den att om en handläggare har fått mycket information om en MaxLupo-princip och exempel på hur det kan användas så har personen i fråga lättare att relatera till just den principen och de övriga kommer därför inte med i intervjun. Ett sätt att komma åt detta hade kanske varit att prata med åtminstone två personer på varje avdelning, men det hade resulterat i dubbelt så många intervjuer.

10.3 Övriga reflektioner

I avsnitt 5.1 konstaterades, i figurerna, att i 95 % av fallen deltar byggherren aktivt i detaljplanearbetet. Det betyder alltså att byggherren har inflytande över detaljplanen och därmed är behovet av avtal mindre från byggherrens sida. Behovet av avtal borde rimligen vara mindre för kommunen också eftersom en ständig dialog säkerställer att man strävar mot samma mål vilket också intervjuerna vittnar om då alla lyfter fram betydelsen av god dialog. Dock fyller avtalen såklart en viktig funktion vad gäller betalningsskyldigheter, tvister och arbetsfördelning, men MM frågor kommer säkerligen med i dialogen i större utsträckning än i avtalen. Vilka konsekvenser får det? Givet att ett avtal innehåller punkter om att MM-åtgärder ska vidtas vid en exploatering torde avtalet följas. Men om MM inte kommer med i avtal, utan bara nämns i dialog finns risken att det inte ges samma utrymme som om det hade varit en punkt i avtal?

Under flera intervjuer har samtalen kommit in på parkering, parkeringsnorm och kommunens ansvar att ordna parkeringsplatser om man använder sig av en maximinorm istället för, som idag, en miniminorm. Jag har då ställt frågan vad den intervjuade tror skulle hända om man helt undviker att jobba efter parkeringsnormer och fått intressanta svar från bland annat Elisabeth på PEAB i Borås och Tommy på Hagagruppen i Malmö, de säger följande:

Elisabeth: *"Då tror jag att man hade byggt så mycket parkeringar som man tror efterfrågas utan att riskera att tappa köpare, man hade alltså förmodligen byggt lite fler än nödvändigt".*

Tommy: *"vet ej vad som hade hänt, hade säkert byggt mindre platser än idag, eller i alla fall sluppit p-köp".*

Vad innebär då det här? Elisabeth tror att byggherren hade tagit på sig kommunens roll och försökt läsa av marknadens efterfråga på parkeringsplatser och sen tagit lite marginal för att inte riskera att tappa köpare på grund av att det finns för få parkeringsplatser, miniminorm om än en flexibel miniminorm. Tommy däremot påstår att byggherrarna hade läst av marknaden på ett annat sätt än kommunen och därmed inte tagit lika stor marginal vid byggande av parkeringsplatser och därmed byggt färre parkeringsplatser. Det ska påpekas att deras svar kom efter väldigt kort betänketid och efter att vi pratat om respektive persons projekt.

Om målet är färre bilar borde i så fall Tommys strategi vinna över Elisabeths som sammanfaller med miniminorm, givet att Tommy har rätt. Han vet i alla fall att för hans fastighet i projektet Fullriggaren hade det byggts färre parkeringar och inte gjorts några parkeringsköp om inte parkeringsnormen hade funnits.

Då det ej står klart vad byggkravsutredningen resulterar i är det förstås svårt att blanda in MaxLupo och MM i det. Dock går MaxLupo och MM lite i samma spår som olika miljöbyggprogram, nämligen att värna hållbart stadsbyggande. Det hade därför varit en motgång för kommuner som jobbar aktivt med MaxLupo och MM i sina genomförandeavtal om byggkravsutredningen gick igenom och därmed stoppar dessa så kallade särkrav. Om problemet för byggherrarna är att det blir dyrt och tidskrävande att bygga enligt särkrav på ett ställe och utan särkrav på ett annat ställe finns det såklart olika metoder att komma åt problemet. Men som ett långsiktigt mål torde en generell höjning av Boverkets byggregler kunna genomföras, kanske skulle det rentav gå att göra tillägg till de nuvarande reglerna och inkludera MM?

10.4 Fortsatta studier

Det finns en del spännande områden i ämnet som hade varit intressant att studera närmare. Vid intervjuerna har det framkommit en positivism om flexibilitet vad gäller parkeringsnorm. Kommunala handläggare ser det som en bra möjlighet att träffa mer rätt i antal byggda parkeringsplatser om det finns förhandlingsutrymme för att sänka parkeringsnormen mot en motprestation. Motprestationen kan variera med allt från parkeringsköp, anslutning till bilpool, bättre möjligheter för cykelpendling osv. Från byggherrarnas sida är det intressant att kunna förhandla om parkeringsnormen därför att det sannolikt innebär billigare byggkostnader till följd av att färre parkeringsplatser behöver byggas. Man vill förstås inte bygga färre parkeringsplatser än vad som efterfrågas, men heller inte onödigt många som ändå kommer stå tomma. En känsla som smugit sig in, med intervjuerna som grund, är att byggherrarna hade kunnat sätta

parkeringsnormen "närmare" det faktiska behovet än vad som uppnås med rådande miniminorm. Teorin får stöd i byggherrens brist på incitament bygga ett överflöd av parkeringsplatser samtidigt som kommunen ej vågar bygga för få parkeringsplatser. Givet att det är sant, att parkeringsnormerna kan sänkas, har byggherren pengar att spara in genom att bygga färre parkeringsplatser. Från kommunens sida kommer man dessutom åt en del problem genom att göra på detta sätt: undviker att uppmuntra till fler byggda parkeringsplatser vilket i förlängningen innebär signaler om att det planeras för hållbarhet. Frågan som kvarstår är varför parkeringsnormen inte blir en maximinorm. Finns det fler faktorer som spelar in? Givet att parkeringsytor för varje ny bostad blir mindre, alltså färre parkeringsplatser/lägenhet, sparas yta som kan användas till något annat. Kommunen skulle kunna förhandla om en högre tillåten täthet i detaljplan och på så sätt uppmuntra till mer bostadsbyggande, lägre investeringskostnader per lägenhet givet oförändrat fastighetspris trots högre tillåten täthet. Vad är värdet av det? Värdet av en bebyggd fastighet borde vara högre än värdet av en fastighet med "glesare" bebyggelse.

11 Slutsats

En slutsats som redan nämnts är att de aktörer som jobbar i den kommunala planprocessen inte känner till MaxLupo, de vet inte vad det är och har i bästa fall hört talas om MM. Men om vi bortser från namn på verktyg och metoder så har de tre projekten inneburit arbete efter åtminstone några av MaxLupo-principerna. MM-rådgivning till byggherrar har genomförts i samtliga projekt och någon form av flexibel parkeringsnorm är projekten också inne på. Malmö och Umeå jobbar med parkeringsköp och sen skulle man kunna säga att de även främjar lågt bilinnehav och att i alla fall Umeå har någon form av max antal (arbetsplats)parkeringar.

I Umeå var samtliga intervjuade överens om vad problemet i Umeå var och på vilket sätt man skulle komma åt problemet. De pekade alla på det arbetet i de tidiga skedena i planprocessen, översiktsplan och detaljplan, rådgivning till fastighetsägaren, politiska beslut som satte stopp för arbetsplatsparkeringar samt trafik- och parkeringsstrategin. Alla aktörer jobbade mot samma mål och oavsett om det var fastighetsägaren, någon kommunanställd eller parkeringsbolaget som intervjuades fanns det en positivitet och ett genuint intresse för hela pilotprojektet. I Malmö jobbade man också med att få alla att dra åt samma håll genom en byggherredialog som informerade och tog upp problem till diskussion. Dessutom kunde man i Malmö genom sitt fastighetsinnehav ställa en hel del krav i sina markanvisningsprogram. Gemensamt för dessa två projekt är även att de har fungerande parkeringsköp som ger ett ekonomiskt incitament att genomföra parkeringsköp istället för att bygga parkeringsplatser.

I Borås har inte arbetet kommit lika långt men de pratar om ungefär samma saker, man vill få med alla aktörer och jobba mot ett gemensamt mål och man testar därför ett kvalitetsprogram som ska knytas till detaljplanen.

Det största hindret för att använda MaxLupo i planprocessen är utan tvekan okunskapen om att det finns. Men det är även så att vissa av principerna ändå följs medan andra principer hade löst just det som upplevs som problem.

Ett återkommande problem har varit hur man förankrar MaxLupo och MM i planprocessen. Markanvisningsavtal och exploateringsavtal är en möjlighet att förankra och detaljplan är en annan. Viljan att hantera sådant i detaljplan verkar inte vara särskilt stor med motiveringen att det inte står i PBL. Markanvisningsavtal och exploateringsavtal verkar inte heller vara den vägen man går, förutom i Malmö där man jobbade med just markanvisningsprogram. Istället hänger man upp frågor på parkeringsköp, Umeå, och kvalitetsprogram, Borås.

12 Källor

12.1 Digitala källor

Borås kommun, *Detaljplan för del av regementet; Del av OSDAL 3:4 m fl KRISTIANSFÄLT*, Tillgänglig:

<http://www.boras.se/download/18.e16926112bcd91ede6800031261/planbes_regementet_1101_www.pdf> (2013-09-03)

Boverket, *PBL – Kunskapsbank*, Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/vagledning/pbl-kunskapsbanken/>> (2013-04-19)

EPOMM, *MM and land use planning - introduction*, Tillgänglig:

<<http://www.epomm.eu/index.php?id=2748>> (2013-04-10)

Lunds kommun, Lunds universitet, Malmö stad, *Miljöbyggprogram SYD*, Tillgänglig:

<<http://www.miljobyggprogramsyd.se>> (2013-05-14)

Malmö stad, *Fullriggaren Malmös nya gröna*, Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c64275/Fullriggaren_Low.pdf> (2013-09-06)

Malmö stad, *Fullriggaren*, Tillgänglig: <<http://malmo.se/fullriggaren>> (2013-09-06)

Naturvårdsverket, *Begränsad miljöpåverkan*, Tillgänglig:

<<http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/>> (2013-10-21)

Naturvårdsverket, *Miljömål – Frisk luft*, Tillgänglig: <<http://xn--miljml-mua8k.se/sv/Miljomalen/2-Frisk-luft/>> (2013-12 -03)

Naturvårdsverket, *Miljömål – Frisk luft – Partiklar i luft*, Tillgänglig:

<<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=105&pl=1>> (2013-12 -03)

Naturvårdsverket, *Miljömål – Frisk luft – Körsträcka med bil*, Tillgänglig:

<<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=87&pl=1>> (2013-12 -03)

Naturvårdsverket, *Miljömål – Frisk luft – Resor med kollektivtrafik*, Tillgänglig:

<<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=251&l=5&t=Lan&pl=2>> (2013-12 -03)

Naturvårdsverket, *Miljömål – God bebyggd miljö – Planering transporter*, Tillgänglig:

<<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=83&pl=1>> (2013-12-03)

Näringsdepartementet, *De transportpolitiska målen*, Tillgänglig:

<<http://www.government.se/sb/d/18128/a/229619>> (2013-11-29)

SWEPOMM, *Om mobility management*, Tillgänglig: <<http://swepomm.se/swepomm-presentationer/om-mobility-management/>> (2013-12-03)

Sydsvenskan, *Skärpta p-regler i innerstaden*, Tillgänglig:

<<http://www.sydsvenskan.se/malmo/skarpta-p-regler-i-innerstaden/>> (2013-12-03)

Trafikverket, *Fyrstegsprincipen*, Tillgänglig:

<<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/>> (2013-12-03)

Trafikverket, *Hållbart resande*, Tillgänglig:

<<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/>> (2013-10-21)

Trafikverket, *MaxLupo SE*, Tillgänglig:

<http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6458/2011_146_MaxLupoSE_rad_om_hur_mobility_management_kan_anvandas_i_den_kommunala_planeringen_2.pdf> (2013-04-10)

Trafikanalys, *Transportpolitiska mål*, Tillgänglig:

<<http://www.trafa.se/sv/malportal/Transportpolitiska-mal/>> (2013-10-21)

Trivector Traffic, *Definitionen av mobility management*, Tillgänglig:

<<http://www.mobilitymanagement.se/teori/definition/>> (2013-07-01)

Umeå kommun, *Om grönt parkeringsköp*, Tillgänglig:

<<http://www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/parkering/parkeringsprogram/grontparkeringskop.4.6cb02deb13d3f84af7a1974.html>> (2013-05-06)

12.2 Litteratur

12.2.1 Böcker

Kalbro, T. och Lindgren, E. (2010). *Markexploatering*, upplaga 4:1, Norstedts Juridik AB, Stockholm.

Sjödin, E., Ekbäck, P., Kalbro, T. och Norell, L. (2011). *Markåtkomst och ersättning*, upplaga 3:1, Norstedts Juridik AB, Stockholm.

Julstad, B. (2005). *Fastighetsindelning och markanvändning*, upplaga 3:5, Norstedts Juridik AB, Stockholm.

12.2.2 Författningar

Jordabalken (1970:994)

Miljöbalken (1998:808)

Plan- och byggförordningen (2011:338)

Plan- och bygglagen (2010:900)

12.2.3 Propositioner

Prop. 1985/86:1 med förslag till ny plan- och bygglag. Regeringen, Stockholm.

Tillgänglig: <<http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/propositioner-och-skrivelser/prop-1985861-med-forslag-til-G9031/?text=true>> (2013-04-19)

12.2.4 Rapporter

Malmö stad (2010). *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm*, Malmö

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*, Kombinera AB, Stockholm.

SOU (2012). *Ökat bostadsbyggande och samordnade miljökrav – genom enhetliga och förutsägbara byggregler*. Stockholm: Statens offentliga utredningar 2012:86.

Trafikverket (2010). *Hållbart resande*, Henningsons Tryckeri, Härnösand

Trafikverket (2012). *Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil*, Trafikverket, Borlänge

Trafikverket (2013). *Transportsystemet i samhällsplaneringen*, Borlänge

TransportMistra/Trivector (2009). *Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem*, Lund.

Bilaga 1

Frågeformulär

Aktör: Kommun/ Byggherre/Exploator

Namn:

Arbetsområde: MEX/Gatukontor/Stadsbyggnadskontor/Byggherre

Projekt: Fullriggaren/Regementstaden/Forsete

Bakgrund

- Projektet: Syfte? Vem äger marken? Vems initiativ?
- Projektet idag: DP? Bygglov? Byggstart?
- Markanvisning/Exploateringsavtal?

Projektet

- Ställs/ställdes det någon typ av krav i avtalet?
- MaxLupo/MM?
- I vilket skede kom trafikfrågor upp?
- Hur har man resonerat kring parkeringsplatser?
- Finns: Parkeringspolicy? MM-plan? Miljöplan? Miljöbyggprogram?
- Efterföljs planen? Vilka aktörer är inblandade i planen?
- Finns det utrymme för någon typ av MM-prövning i DP eller bygglov?

Möjligheter

- Vilka MaxLupo-åtgärder skulle kunna genomföras idag?
- Vad krävs för att de ska kunna genomföras?
- Vad krävs för att de som ej är genomförbara idag ska kunna genomföras?
- Vilka positiva erfarenheter har man av pågående projekt?

Hinder

- Vilka hinder finns mot att använda MaxLupo-principerna i planprocessen?
- Vad krävs för att komma runt dessa hinder?

Framtida projekt

- Vad har varit den viktigaste framgångsfaktorn för projektet?
- Vad har varit svårast med projektet?
- Finns det något som absolut inte kommer skötas på samma sätt i framtiden?

