



Mobility managementplan för Huddinge kommun

KS – 2015/894.479
Antagen av Kommunfullmäktige den 9 maj 2016

Huddinge kommun
MOBILITY MANAGEMENTPLAN FÖR HUDDINGE KOMMUN
Diarienummer: KS-2015/894.479
Utgåva: Mars 2016

Arbetet med att ta fram mobility managementplanen har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av: Projektledare Jessica Elmgren, Isabelle Stöckel samt Tora Landgren (gatu- och trafiksektionen), Cecilia Rogvall (mark- och exploateringssektionen), Karin Segerdahl (plansektionen), Johanna Pettersson (staben) på samhällsbyggnadsavdelningen.

Konsultstöd har erhållits från Trivector Traffic.

Formgivning: b-e-r-g.se
Omslagsillustration: Rebecca Elfast
Bilder från Huddinge kommuns bildbank samt Mostphotos.

Innehåll

Sammanfattning	4
1. Bakgrund	6
1.1 Dokumenthierarki	6
1.2 Utgångspunkter – en växande region	7
1.3 Varför behövs en mobility managementplan?	7
1.4 Syfte	8
2. Målsättningar	9
2.1 Övergripande mål	9
2.2 Inriktningsmål för mobility managementplanen	11
3. Riktlinjer för arbetet med mobility management	12
3.1 Mobility management i samhällsplaneringen	12
3.2 Samarbeten med olika aktörer – internt och externt	18
3.3 Kommunikation och information	19
4. Uppföljning och utvärdering	24
4.1 Uppföljning av trafikutvecklingen och mobility managementplanen	24
4.2 Uppföljning av projekt	24
4.3 Uppföljning av kommunens interna arbete	25
Källor	26
Bilaga 1. Begreppslista	27
Bilaga 2. Förslag till indikatorer	28
Bilaga 3. Åtgärder att arbeta vidare med	31

Sammanfattning

Stockholmsregionen och Huddinge kommun växer snabbt. Därmed ökar också trafiken. För att regionens transportbehov ska kunna tillgodoses behöver en större andel av transporter ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik, som är mer yteffektiva och hållbara.

Huddinge kommuns trafikstrategi, ”Trafikstrategi för Huddinge kommun – med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus”, antogs av kommunfullmäktige i maj 2013. Trafikstrategin drar upp riktlinjer för hur transportsystemet i kommunen ska utvecklas för att kommunens övergripande mål och visioner ska kunna uppnås. Trafikstrategin preciseras i en trafikplan. I Huddinge kommun utgörs trafikplanen av nio åtgärdsplaner, varav mobility managementplanen är en.

Mobility management är enligt European Platform on Mobility Management (EPOMM) ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Mobility management handlar om att göra det enkelt och attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. Genom att underlätta för dessa färdssätt och arbeta med mobility management ges större möjligheter för olika grupper att använda transportsystemet och skapar dessutom förutsättningar för ett mer jämlikt och jämställt resande i framtiden. Det ger även vinster för samhället i form av lägre utsläpp, minskat buller, bättre trafiksäkerhet och mer tillgänglig yta för att skapa attraktiva stadsmiljöer.

I samhällsplaneringen kan mobility management användas för att påverka utformningen av bebyggelse och infrastruktur så att de stödjer ett hållbart resande. Syftet är att påverka resan innan den har börjat. Kommunens bebyggelsestruktur och den vardagssituation många Huddingebor befinner sig i gör att bilen nu och i framtiden kommer att vara en förutsättning för många för att få livspusslet att gå ihop. Bilen kommer att ha en fortsatt viktig roll i transportsystemet. En större andel resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik lämnar utrymme för de transporter som måste ske med bil. Kunskaper och förståelse för detta måste finnas med i kommunens arbete med att genomföra mobility managementplanen.

Syftet med mobility managementplanen är att påverka transportefterfrågan och att de resor som utförs i större utsträckning görs till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Planen ska tydliggöra hur kommunen ska använda mobility management för att uppnå översiktsplanens och trafikstrategins mål. Tre inriktningsmål för Huddinge kommuns arbete har definierats, se tabell på nästa sida.

INRIKTNINGSMÅL FÖR MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management i samhällsplaneringen	Med mobility management i planering och byggande ska utformningen och utvecklingen av samhällsbyggnadsprojekt skapa förutsättningar för hållbart resande.
Samarbeten med andra aktörer	Samarbeten med olika aktörer ska göra att fler arbetar för att underlätta och främja hållbara resor, både inom den kommunala organisationen och andra aktörer i kommunen.
Kommunikation och information	Kommunikation och information ska användas för att främja hållbara resor hos invånare, besökare och verksamheter i kommunen.

Huddinge kommun har sedan flera år goda erfarenheter av att arbeta med mobility management. I och med framtagandet av denna mobility managementplan vill Huddinge kommun nu ta ett helhetsgrepp och införa mobility managementarbetet i det ordinarie arbetet.

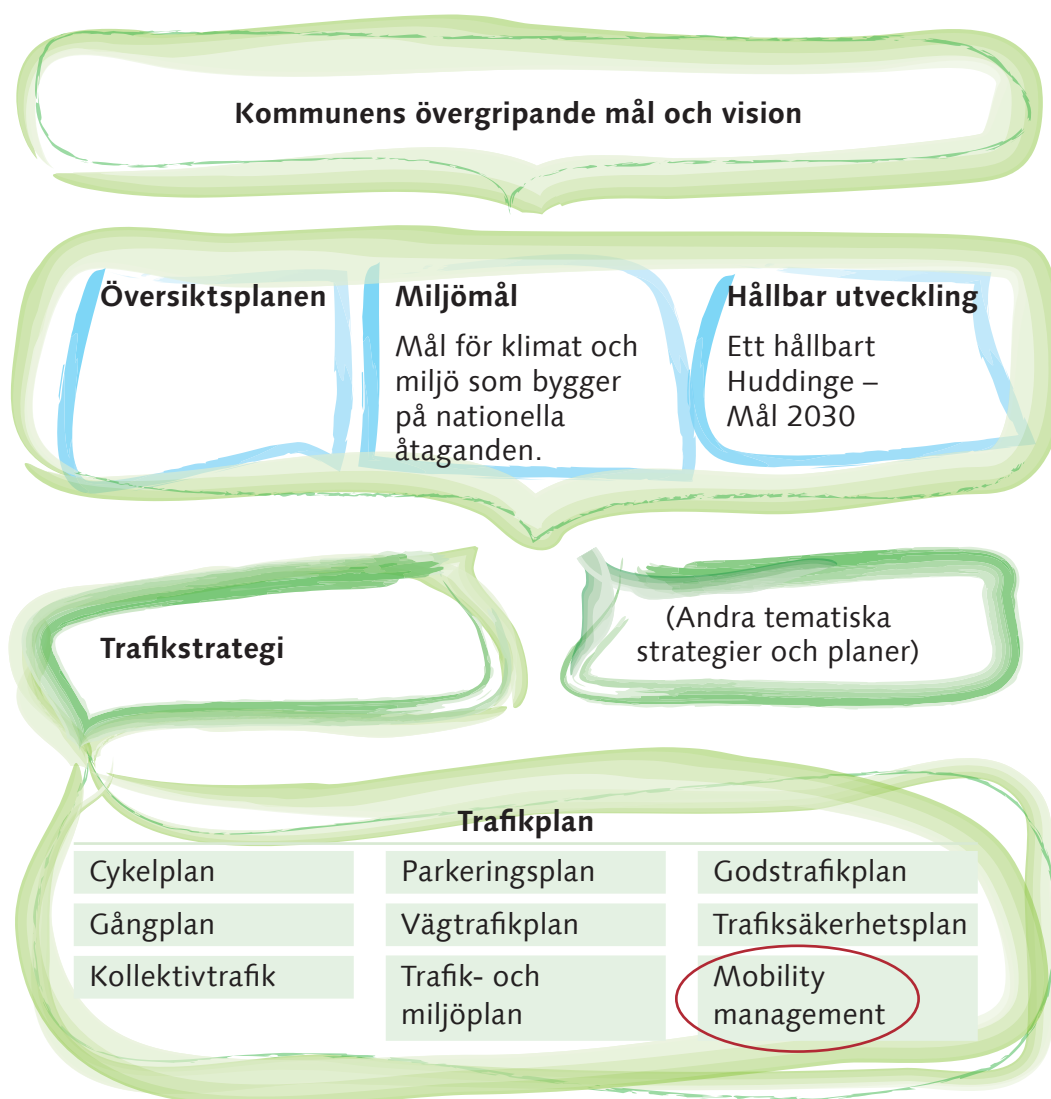
1. Bakgrund

1.1 DOKUMENTHIERARKI

De övergripande målen för hur Huddinge kommun ska utvecklas anges i kommunens strategiska dokument, främst översiktsplanen. Mål finns också formulerade i Miljöprogrammet som behandlar kommunens miljömål.

Huddinge kommuns trafikstrategi, "Trafikstrategi för Huddinge kommun – med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus" antogs av kommunfullmäktige i maj 2013. Trafikstrategin drar upp riktlinjer för hur transportsystemet ska utvecklas för att kommunens övergripande mål och visioner ska kunna uppnås.

Trafikstrategin preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio åtgärdsplaner varav mobility managementplanen är en. Figur 1 visar hur de olika dokumenten förhåller sig till varandra.



Figur 1: Schematisk bild över trafikstrategins dokumenthierarki

Trafikstrategins huvudinriktning är:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad

1.2 UTGÅNGSPUNKTER – EN VÄXANDE REGION

Huddinge ligger i en starkt växande region. Befolkningsprognosen pekar på att Stockholms läns befolkning kan öka från drygt 2 miljoner till närmare 3,2 miljoner år 2050¹. I Huddinge kommuns översiktsplan slås fast att kommunen ska växa i takt med länet. Det betyder att befolkningen kan öka från drygt 100 000 invånare till mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Fram till år 2020 är det framförallt åldersgrupperna 0–5 år och 70–80 år som väntas öka mest. För att regionens transportbehov ska kunna tillgodoses behöver en större andel av transporterna ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik som är mer yteffektiva och hållbara.

Det finns transporter som nu och i framtiden behöver ske med bil så bilen kommer att ha en fortsatt viktig roll i transportsystemet. En större andel resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik lämnar utrymme för de transporter som måste ske med bil. Kunskap och förståelse kring människors olika transportbehov och resvanor är en förutsättning för kommunens fortsatta arbete med mobility management.

I denna plan behandlas gång-, cykel- och kollektivtrafik som hållbara färdssätt då dessa är plats- och energisnåla.

1.3 VARFÖR BEHÖVS EN MOBILITY MANAGEMENTPLAN?

Mobility management handlar om att göra det enkelt och attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. I och med antagandet av trafikstrategin har kommunen beslutat att arbeta med mobility management för att påverka människors beteende. Detta för att trafiksystemet ska användas resurseffektivt och för att minska resor och transporters negativa konsekvenser².

Mobility management är ett viktigt verktyg för att se till att befintligt transportsystem används på ett effektivt sätt. Med mobility management redan i samhällsplaneringen kan man också förebygga att efterfrågan på resor och transporter ökar i samma takt som bostadsbyggandet. Genom att underlätta för dessa färdssätt och arbeta med mobility management ges större möjligheter för olika grupper att använda transportsystemet och skapar dessutom förutsättningar för ett mer jämlikt och jämställt resande i framtiden. Det ger även vinster för samhället i form av lägre utsläpp, minskat buller, bättre trafiksäkerhet och mer tillgänglig yta för att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Goda transportmöjligheter är viktiga för ett fungerande samhälle. Samtidigt medför ökad biltrafik en rad negativa konsekvenser. Huddinge kommuns befolkningstillväxt innebär att trängseln kommer att öka i både väg- och kollektivtrafik.

¹ Stockholms Handelskammare, SWOT Stockholm 2012

² Trafikstrategi för Huddinge kommun

1. Bakgrund

Transportsektorn innebär också negativ påverkan på miljö och hälsa. Inom Huddinge kommun står transportsektorn för totalt 59 procent³ av koldioxidutsläppen samt medför höga bullernivåer och partikelutsläpp. Biltrafiken har en viktig roll i samhället men i en storstad är biltrafiken bara effektiv om de flesta använder andra trafikslag.

Andelen hushåll som har bil minskar i kommunen, knappt hälften av hushållen i kommunen har bil. En stor del av Huddingeborna bor inom gång- och cykelavstånd från en spårstation. Cirka 70 procent bor inom 1 200 meter fågelvägen från en station och cirka 40 procent bor inom 600 meter fågelvägen. Arbetsplatserna i kommunen är inte tillgängliga med kollektivtrafik i lika hög utsträckning som bostäderna⁴.

Ett sätt att arbeta med mobility management är att använda Trafikverkets fyrstegsprincip. Principen innebär att åtgärder som påverkar efterfrågan på resor och transporter ska övervägas innan satsningar på ny infrastruktur diskuteras. Den bidrar till att utveckla ett mer hållbart transportsystem som hushåller med knappa resurser i alla de tre hållbarhetsaspekterna – för miljö, ekonomi och människa⁵.

Huddinge kommun har goda erfarenheter av att arbeta med mobility management i enskilda projekt såväl inom kommunen som med andra aktörer. I och med framtagandet av mobility managementplanen vill kommunen ta ett helhetsgrepp och införa arbetet med mobility management i det ordinarie arbetet.

1.4 SYFTE

Syftet med mobility managementplanen är att påverka transportefterfrågan och att de resor som utförs i större utsträckning görs till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Planen tydliggör hur Huddinge kommun ska använda mobility management för att uppnå översiktsplanens och trafikstrategins mål.

3 Huddinge kommun, Miljöbarometern

4 Spacescape, Stationsnära lägen – Utgångsläge 2012 och förslag på uppföljningsrutiner för Huddinge Kommun

5 Trafikverket, fyrstegsprincipen

2. Målsättningar

Åtgärder inom mobility management har bevisad effekt när det kommer till att öka andelen hållbara resor. Förutom ett bättre fungerande trafiksystem ger det flera andra fördelar, till exempel:

- Samhällets vinster är attraktivare stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, minskade barriäreffekter, mindre trängsel och bättre folkhälsa. Det är också bra för samhällsekonomin. Mobility managementåtgärder är kostnadseffektiva jämfört med att bygga ny infrastruktur.
- Företagens vinster är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, minskad klimatpåverkan, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.
- Exploatörer kan bygga fler bostäder på samma yta i och med att ytbehovet för parkering minskar eller flyttas. Det medför också lägre byggkostnader.
- Individens vinster är bättre ekonomi, bättre hälsa och ökad valfrihet i valet av färdmedel.

Kommunens bebyggelsestruktur och den vardagssituation många Huddingebor befinner sig i gör att bilen nu och i framtiden kommer att vara en förutsättning för många för att få livspusslet att gå ihop. Kunskaper och förståelse för detta måste finnas med i kommunens arbete med att genomföra mobility managementplanen.

2.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

Mål och riktlinjer i översiktsplan och trafikstrategi påverkar inriktningen på mobility managementplanen och vad planen ska bidra till att uppfylla. Sammanfattningsvis menar dessa mål och riktlinjer att Huddinge ska vara en attraktiv kommun att bo och leva i, med god och jämlik hälsa och kraftigt minskad klimat- och miljöpåverkan.

Åtgärder för att utveckla infrastrukturen ska bidra till jämlikhet och jämställdhet, vilket innebär att alla människor ska få ta del av utvecklingen. För att uppnå detta ska andelen hållbara transportslag öka. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras och kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering. Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad och investeringar i infrastruktur kombineras med åtgärder som syftar till nya resvanor.

I figur 2 anges de mål i överordnade dokument som har störst påverkan på mobility managementplanens inriktning och som planen har störst potential att bidra till.

2. Målsättningar

MÅL	DOKUMENT
Folkhälsan i Huddinge ska vara god och jämlikt fördelad. De negativa hälsoeffekterna minskar stadigt, bland annat genom att gång och cykel stimuleras genom trygga, trafiksäkra samt gena gång- och cykelvägar.	ÖP 2030 s. 11
Invånare i Huddinge ska känna gemenskap och delaktighet i samhällslivet, och människor värderas lika. Ett jämställdhetsperspektiv behöver integreras i samhällsplaneringen.	ÖP 2030 s. 11 och s. 17
Kommunen ska verka för beteendeförändringar och i vissa fall använda ekonomiska styrmedel för att utsläppen från transportsektorn ska minska.	ÖP 2030 s. 26
Kommunen ska aktivt planera för att öka andelen kollektiv-, cykel- och gångresor genom att bygga där kollektivtrafikens turtäthet främjas.	ÖP 2030 s. 35
Växthusgaserna ska minska till 1 ton/invånare till 2030 vilket motsvarar 74 procent jämfört med 1990.	Miljöprogrammet ⁶
Kommunen ska aktivt arbeta med mobility management.	Trafikstrategin s. 7
Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering. Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.	Trafikstrategin s. 7
Det övergripande målet är att andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Samtliga av kommunens åtgärder i transportsystemet ska bidra till att detta uppnås.	Trafikstrategin s. 17

Figur 2. Övergripande mål och riktlinjer ur Huddinge kommuns strategiska dokument.

⁶ Miljöprogrammet är ute på remiss och förväntas antas i oktober 2016

2.2 INRIKTNINGSMÅL FÖR MOBILITY MANAGEMENTPLANEN

Utifrån syftet med planen och de övergripande målsättningarna har tre inriktningsmål definierats, se figur 3.

INRIKTNINGSMÅL FÖR MOBILITY MANAGEMENT	
Mobility management i samhällsplaneringen	Med mobility management i planering och byggande ska utformningen och utvecklingen av samhällsbyggnadsprojekt skapa förutsättningar för hållbart resande.
Samarbeten med andra aktörer	Samarbeten med olika aktörer ska göra att fler arbetar för att underlätta och främja hållbara resor, både inom den kommunala organisationen och andra aktörer i kommunen.
Kommunikation och information	Kommunikation och information ska användas för att främja hållbara resor hos invånare, besökare och verksamheter i kommunen.

Figur 3. Inriktningsmål för mobility management.

I kapitel 3 ges en beskrivning av vad respektive inriktningsmål avser och hur arbetet för att nå målen ska bedrivas. I kapitel 4 anges förslag på hur målen ska följas upp.

3. Riktlinjer för arbetet med mobility management

I detta kapitel beskrivs riktlinjer för arbetet med mobility management i kommunen. Riktlinjerna visar hur mobility managementplanens inriktningsmål ska uppnås.

3.1 MOBILITY MANAGEMENT I SAMHÄLLSPLANERINGEN

Med mobility management i planering och byggande ska utformningen och utvecklingen av samhällsbyggnadsprojekt skapa förutsättningar för hållbart resande.

Mobility management i samhällsplaneringsprocessen syftar till att påverka utformningen av bebyggelse och infrastruktur så att de stödjer ett hållbart resande. Den fysiska planeringen har stor potential att påverka både färdmedelsval och själva efterfrågan på transporter.

Med genomtänkt lokalisering av ny bebyggelse ges förutsättningar för hållbart resande. På så sätt begränsas efterfrågan på transporter och förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik ges. En bra lokalisering är avgörande för hur framgångsrika mobility managementåtgärder i senare skeden kan bli. Inför beslut om att tillåta ny bebyggelse måste trafik- och transportkonsekvenserna stämmas av mot översiktsplan och trafikstrategi. Huddinge kommun har i översiktsplanen och trafikstrategin slagit fast att kommunen ska växa genom en förtätning och funktionsblandning i kollektivtrafiknära lägen. Översiktsplanen öppnar dock för att ny bebyggelse också kan tillkomma utanför stationsnära lägen, till exempel i utpekade verksamhetsområden och i övrig tätortsbebyggelse. I dessa fall är det extra viktigt att ta hänsyn till trafikkonsekvenser.

I hela planeringsprocessen – från översiktlig planering till detaljplanering och byggskede – behöver kommunen säkerställa att utformning av bebyggelse och infrastruktur går i linje med kommunens mål och riktlinjer.

Samhällsbyggnadsprocessen inkluderar förutom kommunen även exploatörer och fastighetsägare. Det är dessa som till stor del realiserar detaljplanens intentioner. Genom övriga utformnings- och kommunikationsåtgärder kan de förbättra förutsättningarna för hållbart resande och uppmuntra framtida invånare och verksamma till hållbart resande. I vissa fall kan det leda till sänkta parkeringstal vilket ger exploatörer möjlighet att bygga tätare till en lägre kostnad. De överenskommelser som nås måste dokumenteras i genomförandeval. Detta förutsätter rätt kompetens hos tjänstemän och politiker och ett gott samarbete med exploatörer.

3.1.1 Förutsättningar för hållbart resande

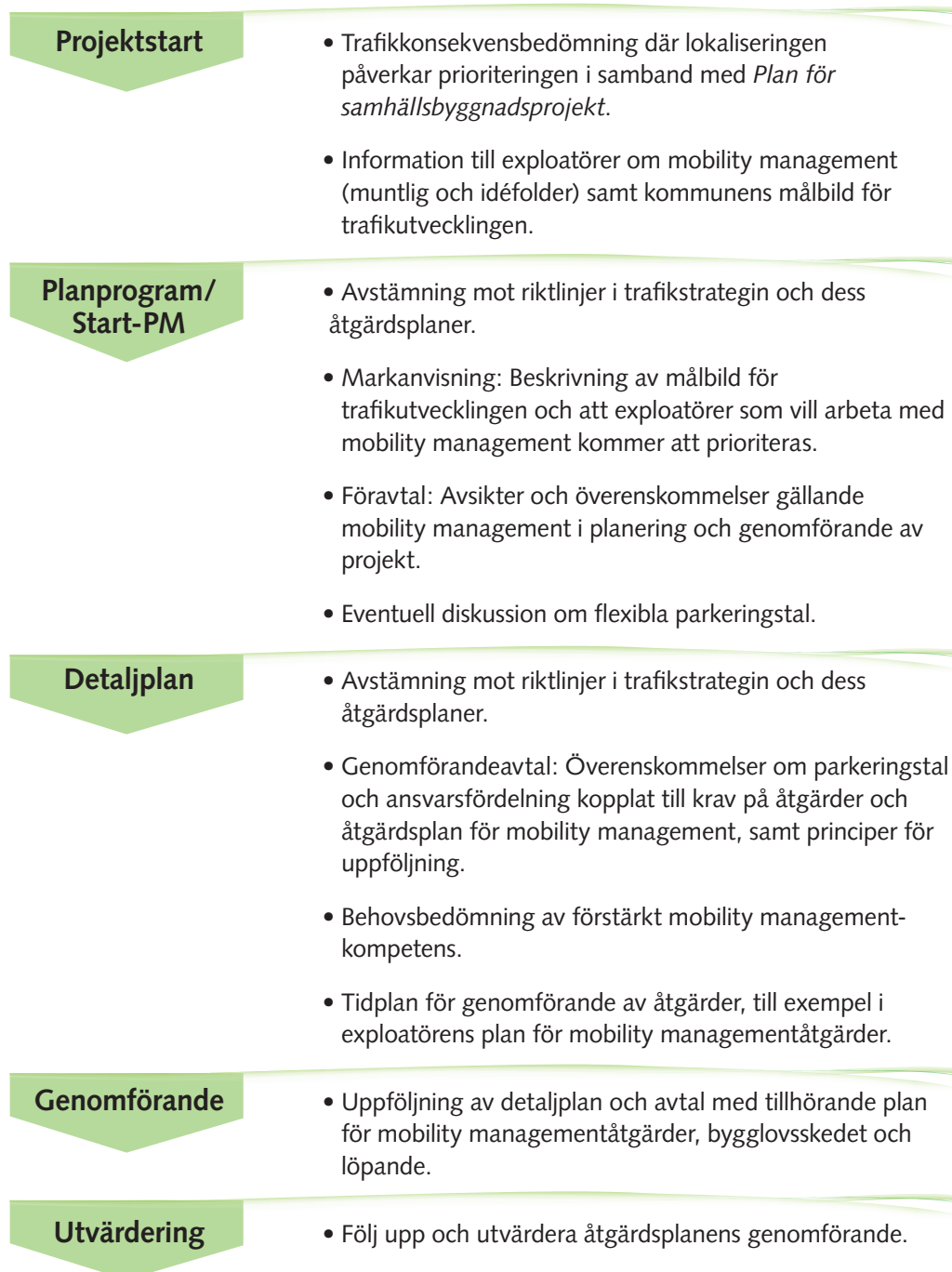
RIKTLINJER

Lokalisering av bebyggelse ska ske med hänsyn till de resandeeffekter som kan väntas uppstå.

Projekt med goda förutsättningar för hållbart resande ska prioriteras.

I figur 4 ges en översiktlig bild av vad Huddinge kommuns mobility management-arbete innebär i samhällsbyggnadsprocessens olika steg.

3. Riktlinjer för arbetet med mobility management



Figur 4. Principskiss över hur riktlinjernas åtgärder kommer in i samhällsbyggnadsprocessen.

Riktlinjerna innebär att en översiktlig bedömning av trafikkonsekvenser ska ingå i ”Plan för samhällsbyggnadsprojekt” och utgöra en grund för prioritering av projektets genomförande.

En trafikkonsekvensbeskrivning ger möjlighet att väga olika projekt och lösningar mot varandra och ska vara en del av beslutsunderlaget vid beslut om lokalisering av ny bebyggelse. En trafikkonsekvensbeskrivning ska göras som innehåller en beräkning av hur mycket resande området kommer att generera och den förväntade färdmedelsfördelningen. En bedömning av olika trafikslags relativa konkurrenskraft för resor som den nya bebyggelsen genererar ska också göras.

Redan i lokaliseringsskedet ska en diskussion med exploatören påbörjas om fördelarna med mobility managementarbete. Baserat på trafikkonsekvensbeskrivningen ska kommunen i dialog med exploatören lyfta frågan om hur förutsättningar för hållbart resande kan bli så goda som möjligt och hur negativa konsekvenser kan minimeras. Det kan handla om utformning som förbättrar gång-, cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft, ett maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar eller genom att lyfta frågan om plan för mobility managementåtgärder med exploatörer eller fastighetsägare.

3.1.2 Mobility management genom hela samhällsbyggnadsprocessen

Mål och riktlinjer i trafikstrategin och dess åtgärdsplaner omsätts i byggd miljö via planprogram, detaljplaner, bygglov och i faktisk bebyggelse. För att få denna kedja att fungera behöver en kontinuerlig avstämning ske genom hela processen.

RIKTLINJER

Vid inbjudan till markanvisning ska kommunen beskriva sin målbild för trafikutvecklingen och möjligheter till flexibla parkeringstal kopplat till mobility managementåtgärder. Vid genomförande och byggande ska uppmärksamhet fästas vid vilken ordning åtgärder sker, så att

- åtgärder för hållbara trafikslag sker före förbättringar för biltrafiken
- tillfälliga lösningar under byggtiden ska prioriteras för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer framför bilister
- infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska byggas senast i samband med byggande av infrastruktur för biltrafik.

Vid framtagandet av fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner ska en avstämning göras så att planens utformning och föreskrifter uppfyller riktlinjer och intentioner i trafikstrategin och dess åtgärdsplaner.

Som ett stöd i arbetet med att stämma av planprogram och detaljplaner mot trafikstrategin behöver en checklista eller bedömningsmall tas fram utifrån parkeringsprogram, cykelplan och kollektivtrafikplan.

För att ge struktur åt arbetet och undvika att åtgärder kommer in för sent i processen behöver riktlinjerna arbetas in i till exempel befintliga handböcker och rutiner.

3.1.3 Mobility management i föravtal och genomförandeavtal

Kommunens viktigaste verktyg för att påverka exploatörer och fastighetsägare är genom en bra dialog om vad mobility management innebär och dess fördelar. Utgångspunkten för Huddinge kommun ska därför vara att hitta överenskommelser och samarbeten med exploatörer genom att lyfta fram de positiva effekterna med mobility management. Det man kommer överens om ska dokumenteras i föravtal och genomförandeavtal.

RIKTLINJER

I samtliga föravtal och genomförandeavtal⁷ ska parternas eventuella åtaganden, avsikter och överenskommelser gällande mobility managementåtgärder beskrivas.

Krav på mobility managementåtgärder ska utformas med hänsyn till projektets beräknade trafikkonsekvenser.

Kommunens möjlighet att påverka mobility managementarbetet i bygg- och driftsfasen varierar. I attraktiva lägen med goda förutsättningar för hållbart resande finns ofta en win-win-situation där kommunen kan fastställa lägre parkeringstal mot att mobility managementåtgärder genomförs. I dessa lägen finns goda förutsättningar att nå överenskommelser. I lägen där förutsättningar för sänkta parkeringstal saknas är incitamenten för exploatören svagare.

Oavsett om mobility managementåtgärder formuleras som krav eller överenskommelser ska de dokumenteras i avtal. Innehållet i avtalen kan skilja sig åt beroende på projektets förutsättningar och parternas överenskommelser. Följande är dock en vägvisning om hur och var i processen olika frågor ska avtalas:

Föravtal:

- Exploatören förbinder sig att ta del av kommunens trafikstrategi och tillhörande åtgärdsplaner.
- Avsiktsförklaring för mobility managementåtgärder i det fortsatta planarbetet.

Genomförandeavtal:

- Grundläggande krav på utformning av bil- och cykelparkeringar.
- Parkeringstal för exploateringsprojektet.
- Eventuella mobility managementåtgärder som exploatörer åtar sig. Åtgärderna specificeras i avtalet eller bifogad åtgärdsplan för mobility management.
- Hur åtgärdsplanen ska följas upp och eventuella påföljder för exploatören om överenskomna åtgärder inte genomförs.
- Hur åtgärder som ska fortsätta gälla efter byggtiden ska föras över på ny fastighetsägare vid överlåtande.

För att underlätta det framtida arbetet med avtalskrivningar ska en bank med avtalsformuleringar byggas upp.

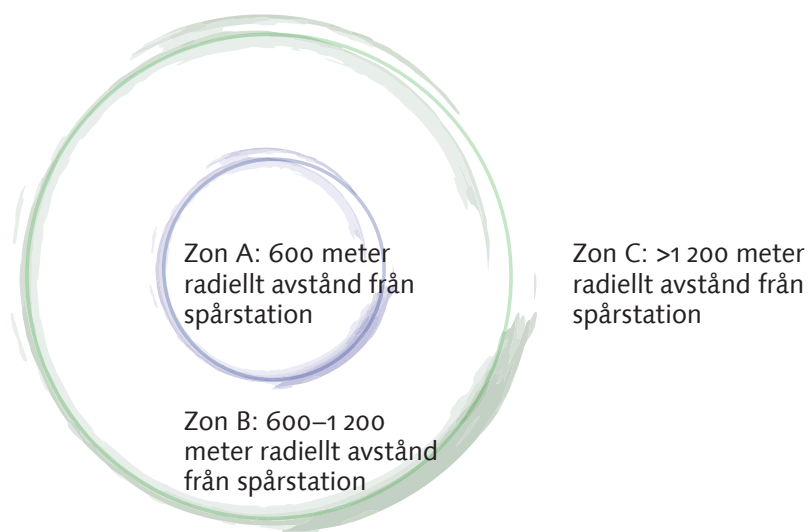
⁷ Genomförandeavtal kan antingen vara markanvisningsavtal då kommunen äger marken, eller exploateringsavtal då byggherren äger marken. Föravtal är namnet på överenskommelser Huddinge kommun gör med exploatörer om att man ska upprätta en detaljplan eller detaljplaneprogram.

3.1.4 Flexibel parkering

RIKTLINJER

Huddinge kommun ska erbjuda möjlighet till flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter i lägen med god tillgång till kollektivtrafik och närhet till kommersiell och offentlig service (zon A och B).

Flexibla parkeringstal innebär att parkeringstalen utgår från ett visst grundvärde (parkeringstal enligt parkeringsprogram för Huddinge kommun), som kan sänkas vid vissa typer av åtgärder och eventuellt även höjas vid speciella förutsättningar. Grunden för sänkning, och eventuell höjning, beror på till exempel läge, restidskvoter, kollektivtrafikutbud och aktuella åtgärder. För att en sänkning av parkeringstalen ska bli aktuellt behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik och närhet till kommersiell och offentlig service, motsvarande zon A eller B enligt parkeringsprogram för Huddinge kommun.



Figur 5: Principskiss över zonindelningen i Huddinge kommun.

Riktlinjer som beskriver vilka åtgärder som krävs för att minska parkeringstalet och hur stor sänkningen kan bli är under framtagande. Riktlinjerna ska vara användbara både för byggande av bostäder, handel och andra besöksintensiva verksamheter. För att parkeringstalen ska sänkas krävs att exploatören tar fram tydliga och tillräckliga mål, åtgärder, ansvarsfördelning och finansiering.

Det är byggherren och/eller fastighetsägaren som är ansvarig för genomförande av åtgärder vid ny- och ombyggnation.

3.1.5 Uppföljning av detaljplaner och genomförandeavtal

Genomförande och effekter av mobility managementåtgärder i genomförandeavtal behöver följas upp. Det är nödvändigt både för att säkerställa att de genomförts som planerat och för att ge kunskapsåterföring om mobility managementåtgärderna har räckt till för att reducera parkeringsefterfrågan så som var tänkt.

RIKTLINJER

Mobility managementåtgärder som föreskrivs i detaljplan och/eller genomförandeavtal ska följas upp vid bygglov och vid uppföljningsmöten under projektets genomförande. Det åligger exploatören att visa hur kraven uppfyllts, om inget annat avtalats.

Vid reducerade parkeringstal ska bilnehav och parkerings- och trafiksituationen i området utvärderas. Utifrån resultatet ska kommunen tillsammans med exploatören genomföra eventuella justeringar i överenskommelsen.

Åtgärderna ska följas upp kontinuerligt under samhällsbyggnadsprocessens möten, när området är klart samt efter två år respektive fem år.

Redan då avtal sluts bestäms hur planen för mobility managementåtgärder ska följas upp och av vem. Möjligheten att starta en mobilitetsfond, där medel från exploatörer avsätts och som kan användas för uppföljning ska undersökas.

3.1.6 Kompetens i mobility management i samhällsbyggnadsprocessen

För att nå framgång inom mobility management krävs att inblandade tjänstemän och politiker har kunskap om och förståelse för vad mobility management är och vad det innebär.

Huddinge kommun ska eftersträva samarbeten i dialog med exploatörer och fastighetsägare. Det förutsätter en samsyn och kunskap om de fördelar mobility management kan ge, exempelvis för boendets attraktivitet och exploateringsekonomi. Kommunen har en viktig roll när det gäller att sprida kunskap om mobility management till andra aktörer i samhällsbyggnadsprocessen.

RIKTLINJER

Berörda tjänstemän och politiker inom samhällsbyggnad ska utbildas inom mobility management.

Vid strategiskt viktiga projekt med stor påverkan på transportefterfrågan ska särskild mobility management-kompetens delta i arbetsmöten.

Exploatörer, fastighetsägare och andra berörda ska informeras om kommunens arbete med mobility management och vilka fördelar arbetet kan ge, samt erbjudas rådgivning och inspiration om hur de själva kan arbeta.

Ledamöter i berörda nämnder och utskott bör utbildas inom mobility management minst en gång per mandatperiod. Även berörda tjänstemän ska utbildas löpande. Det är viktigt att utbildningen inkluderar tjänstemän från flera olika områden – från plan, bygglov till mark- och exploatering till trafik, gata och driften.

3. Riktlinjer för arbetet med mobility management

De tjänstemän inom Huddinge kommun som har expertkunskap inom mobility management ska involveras i samhällsbyggnadsprojekt som medför stor påverkan på transportefterfrågan och är av särskild strategisk betydelse.

Kommunen har en viktig uppgift att sprida kunskap om mobility management till andra aktörer i samhällsbyggnadsprocessen. Information och inriktning med kommunens trafikstrategi och mobility managementarbete ska kommuniceras. Detta ska ske tidigt i kontakten med potentiella exploitörer, samt ingå i inbjudan till marknavigering och annan skriftlig kommunikation.

En idéskrift ska tas fram för att motivera exploitörer, samt konkretisera vad mobility management innebär. Innehåll i en sådan skrift kan vara fördelar med att arbeta med mobility management, hur infrastrukturen och bebyggelse kan utformas för att uppmuntra gående och cykling, hur miljöfordon kan prioriteras och hur bilparkering kan göras mer flexibel genom exempelvis samutnyttjande.

Exploitörer/fastighetsägare som vill arbeta med mobility management ska erbjudas råd från kommunen. Kommunen kan bjuda in exploitörer till inspirationsföreläsningar och diskussionsforum.

3.2 SAMARBETEN MED OLIKA AKTÖRER – INTERNT OCH EXTERNT

Samarbeten med olika aktörer ska göra att fler arbetar för att underlätta och främja hållbara resor, både inom den kommunala organisationen och andra aktörer i kommunen.

Arbetsgivare, företagare, skolor och föreningar har stort inflytande över sina anställdas, kunders, elevers och medlemmars förutsättningar för hållbart resande. Det kan handla om hur de tillhandahåller duschmöjligheter, tjänstecyklar, poolbilar och information. Det kan även handla om att ge möjlighet till distansarbete, samåkningstjänster och resfria möten. Kommunen är själv en viktig aktör som arbetsgivare och huvudman för de kommunala skolorna och förskolor och ska därmed aktivt arbeta med hållbara resor.



Figur 6. Huddinge kommun har sedan år 2002 arbetat med Säkra skolvägar.

3.2.1 Samarbeten med arbetsgivare, besöksverksamheter, handelsföretag, föreningar, skolor med flera

RIKTLINJER

Huddinge kommun ska sträva efter att etablera samarbete med arbetsgivare, handel, föreningar eller andra verksamheter.

Aktörer som upprättar gröna resplaner ska erbjudas råd och stöd i detta arbete från kommunen.

Grundskolor och förskolor som arbetar för att öka andelen barn som går eller cyklar eller åker kollektivtrafik till skolan ska erbjudas stöd i arbetet.

Alla nystartade grundskolor och förskolor bör arbeta med hållbart resande.

Kommunen som arbetsgivare ska arbeta för att främja hållbart resande bland sina anställda.

Huddinge kommun ska erbjuda samarbete med arbetsplatser, handelsföretag, föreningar och andra verksamheter som är intresserade av att arbeta med mobility management. Kommunen ska även arbeta internt med att öka andelen hållbara resor till och från arbetet och med de transporter som sker under arbetstid. En utredning ska genomföras för att se över förutsättningarna för att kommunen använder sig av en bilpool som är även tillgänglig för allmänheten. Att först bygga upp kunskap kring dessa typer av projekt inom de egna verksamheterna har stora fördelar.

Stödet till skolor och förskolor kan innebära fysiska förändringar för att öka trafik-säkerheten. Det kan också handla om informationsinsatser och kampanjer för att informera barn och vårdnadshavare om alternativ till att skjutsa barnen till skolan i bil. Huddinge kommun har sedan 2002 arbetat med projektet Säkra skolvägar som syftar till att fler barn ska gå, cykla eller åka kollektivtrafik till skolan.

Kommande samarbeten med aktörer kan bestå av råd och kunskapsstöd, gemensamma kampanjer eller projekt samt insatser som samordnas i tiden. Exempelvis kan invigningen av en ny kommunal cykelväg samordnas med att verksamheter längs med vägen genomför cykla-till-jobbet-kampanjer. I arbetet kan även ingå att ge stöd till arbetsgivare, besöksverksamheter, handel och föreningar om hur de kan informera sina anställda om hållbara färd sätt. Detta arbete kan struktureras i en grön resplan.

3.3 KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Kommunikation och information ska användas för att främja hållbara resor hos invånare, besökare och verksamheter i kommunen.

Hållbara resor uppmuntras genom driva riktade kampanjer, samt att informera om exempelvis alternativ till privat bil. Kommunikationsåtgärder är särskilt effektiva när de sker i samband med förändring, exempelvis vid flytt och när det byggs ny infra-

3. Riktlinjer för arbetet med mobility management

struktur. Dessa tillfällen ska därför användas för att nå ut med information. För ett framgångsrikt mobility managementarbete är den interna förankringen viktig. Därför ska kommunen även informera internt om mobility managementarbetet.



Figur 7. Huddinges cykelkarta.

3.3.1. Information om möjligheter till hållbart resande

RIKTLINJER

Förändringar av resebeteende ska uppmuntras genom att informera om möjligheterna att resa med hållbara färdssätt och alternativ till privat ägande av bil.

Information ska ges om kommunens mobility managementarbete, målsättningar och projekt.

En kommunikationsplan ska tas fram för att ge systematik och långsiktighet i arbetet. Denna ska även omfatta särskilda kampanjer.

Möjligheterna till att resa hållbart ska tillhandahållas dels genom information i form av cykelkartor, information om gång- och cykelvägar och kollektivtrafiktillgång, restidsjämförelser och liknande, dels genom riktade insatser i form av kampanjer. Information ska även ges om mobility managementarbetet.

I kommunikations- och informationsarbetet kan även mer individuellt anpassad information ingå. Huddinge kommun ska informera om reseplanerartjänster som möjliggör jämförelser mellan olika trafikslag avseende exempelvis restid, kostnad och klimatpåverkan.

En strategisk kommunikationsplan ska tas fram för att säkerställa ett systematiskt arbete med kommunikations- och informationsinsatser.

3.3.2 Kampanjer

RIKTLINJER

Riktade kampanjer ska genomföras till kommunanställda.

Riktade kampanjer ska genomföras till invånare.

Syftet med en kampanj kan vara att inspirera till hållbart resande eller att uppmuntra dem som redan reser på ett hållbart sätt. Att genomföra kampanjer inom kommunens egen verksamhet är ett sätt att bygga upp kunskap internt om och hur kampanjer kan genomföras. Detta så att informationen kan spridas vidare till exempelvis företag eller verksamheter som vill göra liknande insatser, samt för att föregå med gott exempel.

Riktade kampanjer som syftar till att förändra sättet att resa har visat sig vara framgångsrika. Många vanebilister som genom sådana kampanjer testat att cykla eller resa kollektivt har i uppföljningar visat sig fortsätta med mer hållbara resvanor även efter att kampanjen avslutades.

3.3.3 Information vid ny- och ombyggnation av infrastruktur

RIKTLINJER

Vid ny- och ombyggnation av infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska informationsinsatser genomföras.

Genom att samordna mobility managementåtgärder med åtgärder i den fysiska miljön fås en förstärkt effekt av åtgärderna. Mobility managementåtgärderna kan på så sätt leda till att infrastrukturen används mer effektivt.

Innan, under och efter att Huddinge kommun förbättrar eller bygger ny infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kommunen informera om syftet med åtgärden. Vid större projekt ska informationstillfällen ordnas innan åtgärden. Även en invigning kan genomföras då åtgärden är klar. Informationen kan utökas till olika typer av kampanjer och prova-på-perioder när så är lämpligt.

3. Riktlinjer för arbetet med mobility management



Figur 8. Nyinflyttade är särskilt mottagliga för att ändra sina resvanor.

3.3.4 Information till nyinflyttade

RIKTLINJER

Samtliga nyinflyttade till kommunen ska få information om möjligheterna att resa med kollektivtrafik, gång, cykel och bilpool.

Personer som står inför eller just gjort en stor förändring i sitt liv, exempelvis flyttat eller bytt arbetsplats, är särskilt mottagliga för att ändra sina resvanor. Därför är nyinflyttade en viktig målgrupp att informera om möjligheterna till hållbart resande. Samtliga nyinflyttade till kommunen ska få information om möjligheterna att resa med gång-, cykel- och kollektivtrafik inom och utanför kommunen, samt möjligheterna till användande av bilpool. Det kan handla om välkomstpaket till nyinflyttade med cykelkartor, tidtabeller och någon form av prova-på-erbjudande eller liknande kan också ingå i informationspaketet. Fördelar med att resa med hållbara färdmedel jämfört med bil kan också ingå. Informationen kan även skickas till dem som flyttar inom kommunen.

3.3.5 Internt arbete med mobility management

RIKTLINJER

Kommunens arbete med mobility management ska uppmärksammas internt.

En kommunikationsplan ska tas fram som visar hur informationen om mobility managementarbetet ska spridas internt.

Information om mobility managementplanen och mobility managementarbetets mål, åtgärder och resultat ska spridas internt inom Huddinge kommun. Målgruppen är främst politiker och tjänstemän inom Kommunstyrelseförvaltningen, KSF och Natur- och byggnadsförvaltningen, NBF som kommer arbeta med frågorna redan i planeringskedet. Andra målgrupp är Barn- och utbildningsförvaltningen BUF, Social- och äldreomsorgsförvaltningen, SÄF och Kultur- och fritidsförvaltningen, KUF då de är stora arbetsplatser som kan arbeta med interna resor men även med besökarnas resor.

Informationen kan spridas via intranätet men även vid regelbundna muntliga presentationstillfällen vid informationsmöten med politiker respektive tjänstemän. Informationen avser mål med mobility managementarbetet, planerade åtgärder, genomförda åtgärder och vilka effekter som erhållits av det som genomförts. Genom informationsspridningen skapas en grund för delaktighet och samarbetsmöjligheter.

Mer detaljerad information om vad som ska informeras om, vem som ska informeras och hur det ska göras ska framgå av den kommunikationsplan för mobility management som ska tas fram.

4. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering är viktigt för att kunna visa om projekt och arbete har varit framgångsrika, samt för att motivera investerade pengar. Detta för att ge underlag för beslut om framtida satsningar. Det är också viktigt att förstå varför vissa resultat har uppnåtts. Uppföljning visar vad som har hänt som ett resultat av en åtgärd, och utvärdering refererar till varför dessa förändringar har inträffat.

Enligt trafikstrategin kommer kommunen att genomföra resvaneundersökningar vart femte år. Det är en långsiktig uppföljning av bland annat mobility managementplanens övergripande syfte. Detta behöver kompletteras med uppföljningar av inriktningsmål och mätningar av åtgärders effekter med tätare intervaller. Även kommunens interna arbetsprocess behöver följas upp och utvärderas.

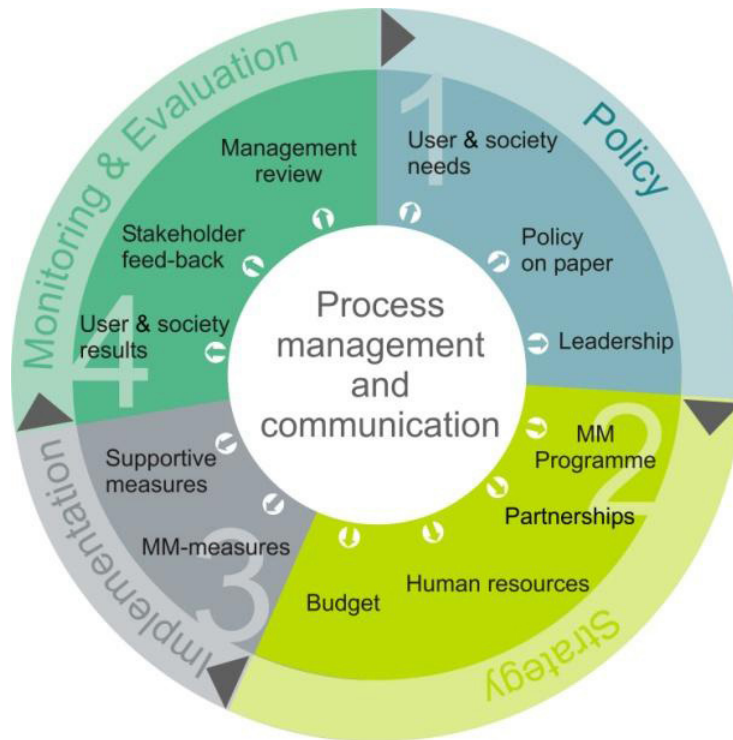
4.1 UPPFÖLJNING AV TRAFIKUTVECKLINGEN OCH MOBILITY MANAGEMENTPLANEN

Trafikutvecklingen följs upp genom ett antal indikatorer som även visar uppföljning av projekt och uppföljning av Huddinge kommuns interna mobility managementarbete. För att följa upp planen ska en modell för uppföljning tas fram. Förslag på indikatorer till denna uppföljning ges också i bilaga 2. Indikatorerna ska kontinuerligt utvecklas och dess uppföljningsmått arbetas in i den gemensamma uppföljningen av trafikstrategin som sker årligen.

4.2 UPPFÖLJNING AV PROJEKT

Uppföljningen av inriktningsmålen kompletteras med uppföljning av enskilda åtgärder och projekt för att dra lärdom av vad som är effektivt och vad som fungerar. Detta för att kunna visa på resultat av satsningarna. Samtliga större kampanjer och mobility managementprojekt som kommunen deltar i ska följas upp. Resultatet från uppföljningarna är ett viktigt underlag för måluppföljningen och för beslut om framtida satsningar.

4. Uppföljning och utvärdering



Figur 9. De ingående delarna i MaxQ som är ett verktyg för uppföljning av det interna arbetet med mobility management.

4.3 UPPFÖLJNING AV KOMMUNENS INTERNA ARBETE

Kommunens interna arbete med att implementera mobility management i organisationen följs upp genom utvärdering i enlighet med MaxQ⁸.

MaxQ är ett verktyg för att utvärdera och utveckla mobility management som en arbetsmetod i en organisation eller en kommun. I uppstarten av arbetet med denna mobility managementplan gjorde kommunen en förenklad version av MaxQ, vilken kan användas som referens. MaxQ visar vilka styrkor och svagheter som finns inom mobility managementarbetet internt. Denna ska följas upp vartannat år för att se vilka delar som har förbättrats och vilka delar som behöver förstärkas ytterligare. Som indikator används kommunens läge på MaxQs utvecklingstrappa.

De ingående delarna i MaxQ redovisas i figur 9.

⁸ Epomm, MaxQ

Källor

Epomm, MaxQ – <http://www.epomm.eu/index.php?id=2757>

Huddinge kommun – <http://www.miljobarometern.huddinge.se/agenda-21/klimat-och-luft/vaxthusgasutslappen-ska-minska/vaxthusgasutslapp-per-invanare/>

Huddinge kommun – Stationsnära lägen – Utgångsläge 2012 och förslag på uppföljningsrutiner för Huddinge Kommun, Dnr: GK-2007/175.441, Spacescape

Stockholms Handelskammare, SWOT Stockholm 2012

Trafikverket, fyrstegsprincipen <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Underlag-och-utredningar/Kapacitetsutredning-for-transportsystemet/Hant-i-kapacitetsutredningen/2012-04/Fyrstegsprincipen/>

Bilaga 1. Begreppslista

Mobility management

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är mjuka åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Mjuka åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos hårda åtgärder inom stadstrafiken, som till exempel nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor. Mobility managementåtgärder jämfört med hårda åtgärder kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot.

Transportefterfrågan och målstyrd planering

Fler invånare innebär mer transporter. I traditionell trafikplanering har den framtida transportefterfrågan baserats på antaganden om att den växande befolkningen kommer att resa lika mycket, eller mer, per person som tidigare. Det har ofta lett till överdimensionerad infrastruktur för bil och en indirekt uppmuntran till att resa mer med bil. I dag tillämpar allt fler kommuner målstyrd trafikplanering där man strävar efter att utforma bebyggelse och infrastruktur så att transportefterfrågan ska minska. Det kan till exempel ske genom en tät bebyggelse där bostäder och service blandas.

Grön resplan eller grön transportplan

Grön resplan kallas den åtgärdsplan som en befintlig verksamhet tar fram för att främja hållbara transportslag för till exempel anställda och besökare. Förutom minskad miljö- och klimatpåverkan kan en grön resplan ge fördelar för företaget och de anställda, till exempel lägre fordons- och resekostnader, lägre sjukfrånvaro och minskat parkeringsbehov. En grön resplan som även innefattar gods kallas ofta grön transportplan.

Plan för mobility managementåtgärder

En plan för mobility managementåtgärder¹ är en handlingsplan som en exploatör tar fram för att visa på vilka mobility managementåtgärder som planeras för ett område eller fastighet. Det är egentligen samma sak som grön resplan eller grön transportplan, men för att särskilja dem som tas fram av exploatörer i planerings- eller byggstadiet kallas dessa i detta sammanhang för plan för mobility managementåtgärder. En plan för mobility managementåtgärder bör innehålla såväl målsättningar på längre sikt som faktiska handlingar i form av åtgärder på kort och lång sikt.

¹ Kallas ofta mobility managementplan.

Bilaga 2. Förslag till indikatorer

Nedan listas förslag till uppföljning av trafikutvecklingen och mobility managementplanen.

INDIKATOR	FREKVENS	KOMMENTAR
Uppföljning av trafikutvecklingen		
Färdmedelsfördelning för resor som startar eller slutar i kommunen.	Vart 5:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun
Andel hållbara färdmedel – gång-, cykel- och kollektivtrafik för resor som startar eller slutar i kommunen.	Vart 5:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun
Trafikinvestering per färdmedel, totalt och per invånare.	Vart 5:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun
Bilnehav per invånare.	Vart 5:e år	SCB
Uppföljning av mobility managementplanen		
<i>Mobility management i samhällsplaneringen</i>		
Andelen stationsnära boende och arbetande.	Vart 3:e år	Samma som i Trafikstrategi för Huddinge kommun
Andel boende/arbetsplatser i beslutade planer som ligger stationsnära.	Varje år	Samma som i Trafikstrategi för Huddinge kommun
Andel boende/arbetsplatser i beslutade planer inom avstånd 400 meter längs de prioriterade busstråken i översiktsplan.	Varje år	Samma som i Trafikstrategi för Huddinge kommun
Andel invånare som har max 500 meter gångavstånd till kollektivtrafikhållplats med en turtäthet på 20 minuter eller bättre i rusningstid.	Vart 3:e år	Samma mått som i kollektivtrafikplanen
Antal medlemmar i bilpool i Huddinge kommun.	Varje år	
Andel ingångna föravtal där avsiktsförklaringar gällande mobility management finns inskrivna.	Varje år	

INDIKATOR	FREKVENNS	KOMMENTAR
Andel ingångna genomförandeavtal där överenskommelse om plan för mobility managementåtgärder eller andra mobility managementåtgärder finns.	Varje år	
Andel av nya bostäder eller verksamheter i goda kollektivtrafiklägen där möjligheten till flexibel p-norm använts och plan för mobility managementåtgärder tagits fram.	Varje år	
Andel av åtgärderna i föregående års planer för mobility managementåtgärder som är utförda efter två års tid.	Varje år	
Andel av berörda tjänstemän och politiker som utbildats inom mobility management.	Varje år	
<i>Samarbeten med olika aktörer, internt och externt</i>		
Antal samarbeten som har resulterat i en grön resplan eller annat mobility managementarbete hos en extern aktör eller kommunal verksamhet.	Varje år	
Andel elever i kommunens grundskolor som deltagit i en resvaneundersökning under året.	Varje år	
Andel elever i kommunens grundskolor som går eller cyklar till skolan.	Vart 2:e år	
Antal förskolor som arbetar med trafiksäkerhet och hållbara resor.	Vart 2:e år	
Andelen tjänsteresor som görs med gång-, cykel- och kollektivtrafik.	Vart 3:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun
Andel som går, cyklar eller åker kollektivt till och från arbetet.	Vart 3:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun
Andel som använder sig av distansmöten/ webbmöten/webbseminarium.	Vart 3:e år	RVU. Samma som i Trafikstrategin för Huddinge kommun

INDIKATOR	FREKVENS	KOMMENTAR
<i>Information och kommunikation</i>		
Antal personer som har nåtts av kommunens kampanjer för hållbart resande.	Varje år	
Antal kampanjer/informationsinsatser som genomförts till kommuninvånarna.	Varje år	
Antal kampanjer/informationsinsatser som genomförts till kommunanställda.	Varje år	
Antal kampanjer/informationsinsatser som genomförts vid ny- och ombyggnation av infrastruktur.	Varje år	
Antal nyinflyttade som nåtts av information om möjligheter att resa hållbart.	Varje år	
<i>Uppföljning av Huddinges interna mobility managementarbete</i>		
Läge på MaxQ utvecklingstrappa.	Vart 2:a år	Se även kapitel 4.3

Figur 10. Förslag på indikatorer

Bilaga 3. Åtgärder att arbeta vidare med

I planen har följande åtgärder identifieras som önskvärda att arbeta vidare med:

Mobility management i samhällsplaneringen

- Informationsblad om syfte och inriktning på trafikstrategin och mobility managementplan till exploatörer.
- Idéskrift till exploatörer. Tänkbart innehåll i en sådan skrift kan vara fördelar med att arbeta med mobility management, hur infrastrukturen och bebyggelse kan utformas för att uppmuntra gående och cykling, hur miljöfordon kan prioriteras och hur bilparkering kan göras mer flexibel genom exempelvis samutnyttjande.
- Inrätta funktion för råd och stöd till exploatörer som vill arbeta med hållbart resande. Denna funktion kan hjälpa till med plan för mobility managementåtgärder och råd kring utformning för ökat hållbart resande.
- Mall för plan för mobility managementåtgärder som exploatörer kan använda sig av med förslag på rubriker och innehåll.
- Utveckla nivåer för flexibla parkeringstal kopplat till krav på åtgärder. Baserat på närhet till kollektivtrafik och service kan sedan olika åtgärder, till exempel bilpools-medlemskap och dylikt minska parkeringstalet ytterligare.
- Avtalsbank där genomförandeavtal med skrivningar om mobility management samlas.
- Riktlinjer för uppföljning av olika projekt och avtal så att det säkerställs att uppföljningen kommer in i rätt skede av processen.
- Ta fram en checklista för samhällsbyggnadsprocessens olika steg utifrån trafikstrategins planer och program. Det kan exempelvis handla om avstånd till cykelparkering, utformning av gång- och cykelvägar och koppling till kollektivtrafik.
- Uppdatera befintliga processer, rutiner och handböcker så att åtgärder och uppföljning kommer in på rätt ställen i arbetsprocessen. I ett första steg tas en checklista för mobility managementåtgärder och uppföljning fram för hela samhällsbyggnadsprocessen.
- Möjligheten att starta en mobilitetsfond, där medel från exploatörer avsätts och som kan användas för uppföljning ska undersökas.

Samarbeten med olika aktörer, internt och externt

- Informationsmaterial om mobility management och gröna resplaner till verksamheter och fastighetsägare.
- Kommunikationsplan som visar vilken information och vilka kampanjer för hållbart resande som ska genomföras, samt när och till vilken målgrupp.
- Kommunikationsplan för den interna informationen om mobility management-arbetet. Denna ska innehålla vad som ska informeras om, vem som ska informeras och hur det ska göras.
- Genomföra en utredning om kommunen ska byta till en bilpool som även kan användas av allmänheten.

Information och kommunikation

- Ta fram informationspaket till nyinflyttade.
- Kommunikationsplan, som visar vilken information och vilka kampanjer för hållbart resande som ska genomföras, samt när och till vilken målgrupp.
- Informationsmaterial om resealternativ till invånare och nyinflyttade, till exempel gång- och cykelkartor, ficktidtabeller eller liknande. I rapporten "Påverka nyinflyttades resvanor. En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade", ges konkreta råd för hur arbetet kan läggas upp med exempel från andra kommuner och "att tänka på".
- En kommunikationsplan ska tas fram, där man planerar vad som ska genomföras när och till vilken målgrupp.

Övrigt

- Ta fram rutiner för uppföljning av mobility managementplanen.



**HUDDINGE
KOMMUN**