



Mobilitetsplanlægning i den kommunale planproces

Udarbejdet af Tetraplan for Formel M

November 2012



Indledning

Grøn mobilitetsplanlægning skal indtænkes i den kommunale planproces.

Hvordan vi planlægger vores byer er helt afgørende for, hvordan vi transporterer os. Hvis byerne bliver planlagt efter bilens behov, bliver bilen også det foretrukne transportvalg. Indtænkes grønne mobilitetsformer i den kommunale planlægning, vil det i højere grad invitere kommunens borgere til en grønnere transportadfærd.

Ved etableringen af nye erhvervs- eller boligområder skal mobilitetsplanlægning inddrages i planlægningen fra starten. Formel M vil indsamle viden om muligheder og potentialer omkring mobilitetsvurdering af nyudlagte erhvervsområder, arbejde med at effektivisere mobiliteten i nyudlagte bolig- og erhvervsområder og nye større byprojekter, samt gennemføre mobilitetsvurderinger og stille krav til mobiliteten i nyudlagte områder.

Dette notat skal betragtes som en kortfattet oversigt over, hvor og hvordan mobilitetsmål og mobilitetsfremmende tiltag kan forankres i det kommunale plangrundlag. Notatet giver et bud på, hvordan mobilitetsplanlægning kan indtænkes i kommuneplanen, de uformelle plantyper (herunder mobilitetsplaner), lokalplaner og frivillige aftaler mellem henholdsvis

kommunen og grundejer/bygherre. Desuden foreslår notatet en forankring af mobilitetsspørgsmål og visioner i de øvrige planpolitikker og strategier kommunen udarbejder, eksempelvis bæredygtighedsstrategier, erhvervsstrategier, sundhedsplaner, busplaner og cykelstrategier.

Notatet er udarbejdet af Anette Enemark, Direktør i Tetraplan på baggrund af arbejdet i Formel M.

Demonstrationsprojekt om mobilitetsvurdering af planer for nyudlagte områder:

Formel projektet arbejder bl.a. med mobilitetsbehov, parkeringspladser, elbiler, cykelstier, delebiler og andre mobilitetsselementer.

De syv områder er: Ny Bløvsstrød i Allerød, Kildedal Erhvervsområde og Ballerup Midt i Ballerup, Erhvervsområdet Danmark C i Fredericia og områderne Musicon, Roskilde Bymidte og Risø Erhvervspark i Roskilde.

Partnere i Formel M's Spor 3: Allerød, Ballerup, Fredericia og Roskilde Kommuner.



Grøn mobilitet i kommuneplanen

Kommuneplanen beskriver samlet de overordnede visioner for kommunens udvikling. Derfor er det oplagt at tænke mobilitetsplanlægning ind i kommuneplanen.

Kommuneplanen skal indeholde en *hovedstruktur*, der angiver de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen, en række *retningslinjer for arealanvendelsen* i hele kommunen samt *rammer for lokalplanernes* indhold for de enkelte dele af kommunen. Kommuneplanen skal desuden ledsages af en *redegørelse* for planens forudsætninger, herunder om rækkefølgen af gennemførelsen af planen.

Mange kommuner inddrager også emner fra de såkaldte uformelle plantyper og temaer (det er planer og temaer, der ikke er lovbestemte gennem planloven) i kommuneplanen. Nedenfor vil der være en række eksempler på, hvordan grøn mobilitet kan indtænkes i de forskellige dele af kommuneplanen.

Læs mere:

Vejledning om kommuneplanlægning, Miljøministeriet & By- og Landskabsstyrelsen, Maj 2008; Byplanhåndbogen, Dansk Byplan Laboratorium, 2009; Planloven; Detailhandelskunders transport, 2006, tilgængelig via Naturstyrelsens hjemmeside.

Kommuneplanens hovedstruktur

(Planloven § 11, stk. 2, nr. 1)

Rammedelen skal beskrive de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i kommunen og kan illustrere kommunens fremtidige opbygning. Hovedstrukturen fastlægger i overordnede træk kommunens bymønster og centerstruktur (planmål og væsentlige arealanvendelser), overordnede trafikantlæg, overordnet service, landskabelige forhold mv.

Hovedstrukturen indeholder ofte en række temaer, der er af særlig betydning for de politiske visioner for kommunes udvikling. Grøn mobilitet kan være ét af disse temaer, men det kan også være en god strategi at indarbejde grøn mobilitet i de temaer, der i øvrigt behandles i hovedstrukturen.

Grøn mobilitet i kommuneplanens hovedstruktur

Byudvikling:

Fokus på korte afstande til primære mål, god tilgængelighed, kobling mellem grøn mobilitet og sundhed (støj, røg og møg) m.m.

Erhvervsudvikling:

Fokus på koblingen mellem god tilgængelighed til erhvervsområder med bus/tog/cykel og muligheder for at tiltrække arbejdskraft. Eksempelvis via skabelsen af attraktive erhvervsområder og erhvervs klima gennem netværk mellem virksomheder – herunder fx transportnetværk – og profilering af kommunen som en grøn erhvervskommune, også med fokus på den daglige transport for virksomhedernes ansatte.

Byliv – parker og grønne områder:

God tilgængelighed til ”udeliv” tæt på boligen.

Landdistrikter:

Fokus på kollektiv trafik, men ikke som den eneste løsning. Levende landdistrikter med høj mobilitet kan også sikres gennem andre former for tætte netværk, fx samkørsel.

Infrastruktur og trafik:

Beskrivelse af hvordan nuværende og planlagt infrastruktur støtter op om grøn mobilitet.

Sundhed:

Gode muligheder for grøn mobilitet (cykel, gang, leg) der bidrager aktivt til bedre sundhed.

Mobilitet:

Fokus på grøn mobilitet og koblingen til kommunens øvrige udviklingsmål.

Retningslinjer for arealanvendelsen

(§ 11 og kommuneplankataloget § 11a)

Retningslinjerne er de overordnede rammer for kommuneplanlægningen, der fastlægger principperne for arealanvendelsen i kommunen. Retningslinjerne udgør også grundlaget for kommunens administration af planlovens landzonebestemmelser og for kommunens administration af kompetencer inden for anden lovgivning, bl.a. natur-, miljø-, bygge- og vejlovgivningen samt husdyrloven. Retningslinjerne, og de områdeudpegninger de medfører, angiver hvilke forhold, der skal tages hensyn til i administrationen og hvilke konkrete skøn, der skal foretages.

Afsnittet skal som minimum indeholde retningslinjer for udlæg af arealer til byzone og sommerhusområder, retningslinjer for hvordan arealerne i byzonen disponeres, samt de emner der tidligere indgik i regionplanerne.

Kommunen har pligt til at udarbejde retningslinjer for 19 konkrete emner. De emner, hvor mobilitet kan være et tema, eller som er særligt relevante i forhold til at beskrive og fastsætte mobilitetsmål for kommunen, er listet her:

Arealer til byvækst

(Nr. 1 - Udlægning af arealer til byzone og sommerhusområder)

Arealforbrug til byformål og byvækstens fordeling mellem kommunens byer kan have stor betydning for mulighederne for at fremme grøn mobilitet i kommunerne.

Arealanvendelse

(Nr. 2 - Beliggenheden af områder til forskellige byformål, fx bolig, erhverv, blandede byfunktioner, beliggenhed af offentlige institutioner, serviceformål, byomdannelsesområder m.v.)

Retningslinjerne for beliggenheden af arealer til forskellige byformål har stor betydning for grøn mobilitet.

Grøn mobilitet og arealer til byvækst

- Satsning på byfortætning fremfor byspredning
- Centrering af byvæksten i bysamfund, hvor den kollektive trafikbetjening er god og rentabel, eller hvor der er andre reelle alternativer til (alene)bil
- Prioritering (og samling) af områdernes udbygning, så der skabes grundlag for fx busbetjening og cykelstinet
- Sommerhusområder: Tilgængeligheden til områderne, koblingen til sti- og cykelstinet

Grøn mobilitet i arealanvendelsen

- Udlægning af by-integrerbar industri i bysamfund med god kollektiv trafikbetjening og gode cykelstiforbindelser
- Sikring af at områder til offentlige institutioner (bibliotek, svømmehal, idrætsanlæg, skoler, m.v.) bliver udlagt, hvor tilgængeligheden er høj (også med bus, cykel, gang)
- Boligområder udlægges, så de kobler op på og styrker den kollektive trafiks kundegrundlag

Table 6.2 Fordeling af kundernes transportmidler til forskellige centre

	Gang	Cykel	Bil, fører	Bil, passager	Kollektiv	Alle
Centrum i fire største byer	23%	17%	20%	9%	29%	100%
Centrum 25.000-100.000 indbyggere	19%	15%	44%	11%	10%	100%
Centrum 10.000-25.000 indbyggere	15%	16%	51%	13%	4%	100%
Centrum under 10.000 indbyggere	12%	14%	60%	12%	1%	100%
Brokvarterer fire største byer	29%	28%	24%	6%	13%	100%
Forstad fire største byer	13%	13%	51%	13%	9%	100%
Forstad i øvrigt	10%	11%	61%	17%	1%	100%
Industriområde	4%	5%	64%	22%	5%	100%
udenfor centre	15%	12%	58%	11%	2%	100%
Alle	15%	14%	48%	12%	9%	100%

(kilde: Detailhandelskunders transport, 2006, tilgængelig via Naturstyrelsens hjemmeside)

Indkøbsmuligheder

(Nr. 3 - Kommunal detailhandelsstruktur)

Lokaliseringen af detailhandel har stor betydning for transportmiddelvalget og for transportomfanget i kommunen.

Planlovens §5 betoner specifikt, at man i forbindelse med indkøbsmuligheder skal:

- Fremme butiklokalisering, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter - herunder især den gående, cyklende og kollektive trafik
- Fremme en samfundsmæssigt bæredygtig detailhandelsstruktur, hvor transportafstande i forbindelse med indkøb er begrænsede.

Trafikanlæg

(Nr. 4 - Beliggenhed af trafikanlæg)

De regionale trafikselskabers planlægning for den kollektive trafik udgør en væsentlig forudsætning for kommunens planlægning og skal beskrives i kommuneplanens redegørelsesdel. Også trafikens belastning i byerne (sikkerhed, støj, luftforurening, fremkommelighed og påvirkningen af det visuelle miljø) skal behandles. Alle disse emner har en stærk mobilitetsvinkel.

Fritidsformål

(Nr. 9 - Beliggenheden af arealer til fritidsformål, herunder kolonihaver og andre rekreative områder, Nr 11 Beliggenheden af skovrejsningsområder, Nr 17 Anvendelse af vandløb, søer og kystvande)

Udlæg og retningslinjer for brug af rekreative områder har en stærk kobling til grøn mobilitet. Der er flere områder, hvor grøn mobilitet kan spille en rolle.

Grøn mobilitet og indkøbsmuligheder

- Lokale indkøbsmuligheder opretholdes og udkonkurreres ikke af store butikker
- Lokalisering af detailhandel hvor tilgængeligheden er høj med gang, cykel og kollektiv trafik
- Lokalisering af detailhandel så tæt på bymidter som muligt

Grøn mobilitet og trafikanlæg

- Mere grøn mobilitet i byerne vil mindske trafikens genevirkninger
- Sikring af at alle har god adgang (max 400 meter) til kollektiv transport
- Udlæg af trafikstier og rekreative stier i et sammenhængende stinet (lokalt som regionalt)
- Sikre gode skiftemuligheder ved kollektive trafikknudepunkter
- Undgå trafikale barrierer

Grøn mobilitet og fritidsformål

- God tilgængelighed til rekreative områder med andet end bil
- Mange lokale parker og grønne områder mindsker behovet for at transportere sig langt for at komme "ud i det grønne"
- God kollektiv betjening af større idrætsanlæg + sikre stier hertil

Rammer for lokalplanernes indhold/kommuneplanrammer

(Planlovens §11b)

Lokalplansrammerne er den ydre afgrænsning i forhold til lokalplaner. Rammerne skal fastsættes for alle de områder, hvor der forventes gennemført lokalplaner. De indeholder altså grundlaget for administration af områder, der ikke allerede er lokalplanlagt eller omfattet af en byplanvedtægt. Der er ikke pligt til at fastsætte rammer for hele kommunens område.

Rammerne fastlægger mål, muligheder og begrænsninger for arealanvendelsen i de enkelte dele af kommunen. Planlovens §11b lister de emner, der skal behandles i rammerne, hvis det er aktuelt for det pågældende område:

- Nr. 1 Fordelingen af bebyggelsen efter art og anvendelsesformål
- Nr. 2 Områder for blandede byfunktioner
- Nr. 3 Bebyggelsesforhold - herunder rammer for bevaring af bebyggelser eller bymiljøer
- Nr. 4 Byfornyelsen i eksisterende bysamfund
- Nr. 5 Byomdannelsesområder, hvor anvendelsen af bebyggelse og ubebyggede arealer til erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter skal ændres til boligformål, institutionsformål, centerformål, rekreative formål eller erhvervsformål, der er forenelige med anvendelse til boligformål
- Nr. 6 Forsyningen med offentlig og privat service
- Nr. 7 Områder til butikksformål, herunder rammer for det maksimale bruttoetageareal for nybyggeri og omdannelse af eksisterende bebyggelse til butikksformål, for maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker og for antallet og placeringen af udvalgte varebutikker omfattet af § 5 q, stk. 2
- Nr. 8 Institutioner og tekniske anlæg, herunder varme- forsyningsforhold
- Nr. 9 Områder til fritidsformål, herunder kolonihave- områder, (jf. § 11c)
- Nr. 10: Trafikbetjeningen
- Nr. 11 Overførsel af arealer til byzone eller sommerhus- områder

- Nr. 12 Rækkefølgen for bebyggelse og ændret anvendelse af arealer til byformål, sommerhusområder og by- omdannelsesområder
- Nr. 13 Anvendelse af vandområder og udformning af anlæg på vandområder i et byomdannelsesområde inden for eller i tilknytning til en havns dækkende værker

Se eksempler på, hvordan grøn mobilitet kan skrives ind i lokalplanrammerne i afsnittet ovenfor om Retningslinjer for arealanvendelsen.

Kommuneplanens redegørelsesdel

Redegørelsen er oplysende og forklarende i sin form og er ikke direkte bindende for kommunens administration. Redegørelsen skal overordnet set indeholde oplysninger om gennemførelsen af kommuneplanen og forholdet til anden planlægning (fx nabokommuner, statslige trafikanlæg, Natura 2000 områder).

Særligt for hovedstadsområdet

(§5h-k)

Der gælder særlige regler for byvæksten i hovedstadsområdet: Byudviklingen skal ske i byfingre i tilknytning til en banebetjening med S-tog, regionaltoget og et overordnet vejnet, mens arealerne imellem byfingrene skal friholdes til regionale friluftsområder.

Fingerplan 2007 er et landsplandirektiv, som indeholder de overordnede retningslinjer for planlægning og udvikling af hovedstadsområdet. Den kommunale planlægning må ikke stride mod principperne i direktivet.

Fingerplan 2007 skal bidrage til at sikre:

- At der er et rigeligt og varieret udbud af gode lokalisingsmuligheder for erhvervene
- At der er et rigeligt og varieret udbud af boligbygge- muligheder
- At eksisterende byområder kan fornys eller omdannes
- At byspredning undgås og udlægning af ny byzone be- grænses

- At det indre storbyområde, de nære forstæder og de ydre dele af byfingrene får del i den regionale vækst
- At lokalisering bidrager til at undgå yderligere trængsel på vejnettet og fremmer brugen af kollektiv transport og cykel
- At Øresundsintegrationen kan videreudvikles
- At de rekreative og landskabelige kvaliteter videreudvikles
- At der er en klar grænse mellem by og land

Fingerplanens hovedelementer er, at byudvikling og byomdannelse for det første koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder især den kollektive trafikbetjening og for det andet koordineres med udbygning af den grønne struktur til regionalt friluftsliv. Byspredning skal begrænses ved, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker inden for fingerbystrukturen (det indre og ydre storbyområde) og ved, at byudvikling uden for Fingerbyen (det øvrige hovedstadsområde) alene har lokal karakter og primært sker i tilknytning til kommuncentrene eller som afrunding af andre bysamfund. Grønne kiler mellem byfingrene og på tværs af byfingrene friholdes for bymæssig bebyggelse til regionale friluftsområder. Udbygning af stationsnære områder og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, skal fremmes.

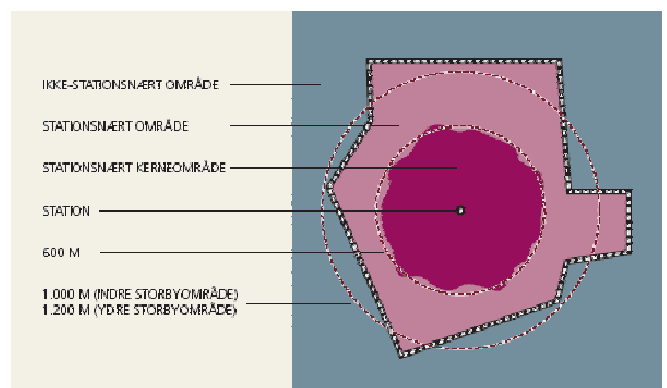
Fingerplan 2007 opdeler til det formål hovedstadsområdet i fire geografiske delområder:

- 1) det indre storbyområde
- 2) det ydre storbyområde (byfingrene)
- 3) de grønne kiler
- 4) det øvrige hovedstadsområde

Inden for hvert af de fire delområder er der forskellige udviklingsmuligheder, og der gælder forskellige regler for byudvikling mv. Byfingrene defineres eksempelvis som en to kilometer bred zone på hver side af S-banen. I den zone kan der i den kommunale planlægning udlægges ny byzone, når det respekterer overordnede interesser.

Fingerplan 2007 indeholder desuden bestemmelser om stationsnær lokalisering. Kontorbygninger over 1.500 etagemeter kan uden videre placeres i det "stationsnære kerneområde",

som kommunerne kan afgrænse med udgangspunkt i gangafstande op til 600 m fra station, og således at øvrige byplanmæssige hensyn er varetaget.



Område-betegnelse og kriterier for afgrænsning	Karakteristik og eksempler på lokaliseringsmuligheder
Stationsnært kerneområde Afgrænses i den kommunale planlægning med udgangspunkt i princippet 1.000 m cirkelslag i indre storbyområde og 1.200 m cirkelslag i ydre storbyområde samt ud fra øvrige byplanmæssige hensyn	Bymæssigt - høje tætheder - Store kontor- og servicehverv med mange arbejdspladser (> 1.500 etm.) - Store baseinstitutioner - Tæt boligbebyggelse - Butikker iht. detaljhandelsbestemmelserne
Stationsnært område Afgrænses i den kommunale planlægning med udgangspunkt i princippet 1.000 m cirkelslag i indre storbyområde og 1.200 m cirkelslag i ydre storbyområde samt ud fra øvrige byplanmæssige hensyn	Bymæssigt - middelhøje tætheder - Tæt boligbebyggelse - Tæt lav boligbebyggelse - Mindre kontor- og servicehverv (< 1.500 etm.) - Udfaldende større kontor- og servicehverv med mange arbejdspladser (> 1.500 etm.) jfr. bestemmelser herom - Lokale institutioner - Butikker iht. detaljhandelsbestemmelserne
Ikke-stationsnært område De resterende byområder	Byområder med varierende tætheder - Tæt og tæt lav boligbebyggelse + parcelhuse - Lokale institutioner - Ekstensiv håndværk: lager- og produktionshverv - Mindre kontor- og servicehverv (< 1.500 etm.) - Tæt boligbebyggelse forudsat supplerende foranstaltninger - Butikker iht. detaljhandelsbestemmelserne

Fingerplan 2007 i hovedstadsområdet.

Kommunerne kan endvidere fastlægge såkaldte amøbeafgrænsninger af de "stationsnære områder" ud fra principielle 1.000 m cirkelslag i det indre storbyområde (håndfladen) og ud fra principielle 1.200 m cirkelslag i det ydre storbyområde (byfingrene). Her skal dog redegøres for, hvordan kommunerne vil arbejde med supplerende virkemidler for at opnå en høj andel af rejsende med kollektiv transport. Det kan være et

begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, fx direkte tilbringer-service til og fra stationen, firmacykelordninger mv. Kommunerne skal redegøre for, at der kan opnås en trafikal adfærd svarende til ved en lokalisering inden for gangafstand til station.

Grøn mobilitetsplanlægning i hovedstadsområdet

- Lav parkeringsnorm for stationsnære områder
- Anvend maximumsnormer for P-anlæg, ikke minimumsnormer
- Rette virksomhed på rette sted: sikring af at de persontransporttunge virksomheder (fx kontorer, virksomheder med mange besøgende o.lign.) ligger tættest på stationen eller anden højklasset kollektiv trafik



Uformelle plantyper

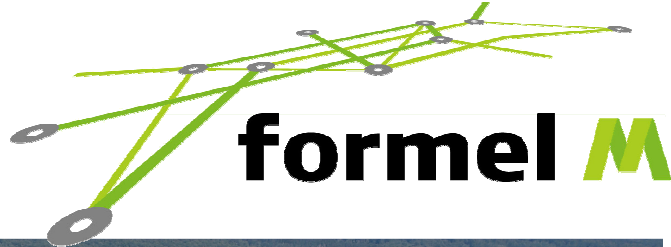
Denne form for plantyper er oplagte til at behandle spørgsmål om grøn mobilitet i kraft af deres rolle som mellemlid mellem kommuneplan og lokalplan.

Mange kommuner arbejder med plantyper, der ikke er en del af det formelle lovkompleks. De uformelle plantyper er typisk "mellemlid" mellem kommuneplan og lokalplan. De uformelle planer kan ikke erstatte de formelle planer og er ikke bindende for planlægningen. De uformelle planer er oplagte muligheder for at afklare særlige spørgsmål i forbindelse med planlægningen.

Denne type "mellemlidsplaner" er oplagte til at tackle spørgsmål om grøn mobilitet og kan behandle mange af de emner/tilgange, der kan anvendes i den øvrige kommune- og lokalplanlægning.

Eksempler på uformelle plantyper

- **Mobilitetsplaner** (se mere i næste afsnit)
- **Bydelsplaner** for de enkelte bydele
- **Helhedsplaner:** Mest anvendt som en overordnet fysisk plan for et område på tværs af sociale, fysiske, kulturelle fagområder
- **Midtbyplaner:** Omfatter ofte bebyggelse, trafikale forhold, byrum m.v.
- **Områdeplaner:** Omfatter et geografisk afgrænset område - fx et erhvervsområde – og kan omfatte flere lokalplanlagte områder.
- **Perspektivplaner:** Fx plan for byudviklingen på lang sigt.
- Forskellige typer af trafikplaner



Mobilitetsplaner

Mobilitetsplaner er bindeleddet mellem kommuneplanens overordnede visioner og lokalplanens bindende retningslinjer, hvor de trafikale og miljømæssige muligheder og konsekvenser af områdets udvikling beskrives.

Mobilitetsplanen kan bygges op efter nedenstående skabelon, men der kan selvfølgelig være lokale forhold, der kræver særlig opmærksomhed. Mobilitetsplanen er ikke en formel plan og er derfor ikke bundet op af planlovens bestemmelser. Se også under afsnittet om uformelle plantyper.

Indhold i mobilitetsplanen

Overordnet beskrivelse af mobilitetsplanens mål og referencer til øvrige kommunale målsætninger der støtter op om mobilitetsmålene

Mobilitetsmål og målopfyldelse for området - Hvad er mobilitetsmålet, man ønsker at opnå, og hvilke tiltag skal der til (sammenfatning af resultater)

Planområdet: Hvad skal det indeholde, hvorfor stilles mobilitetskrav m.v.

Gennemgang af typer af mobilitets tiltag der forventes implementeret i området. Herunder typer af tiltag grupperet under overskrifter som, parkeringsforhold, kollektiv trafik, cykeltiltag, Mobility Management-tiltag og grøn teknologi, samt effekten af de forskellige tiltag på transportmiddelvalg og transportomfang

Opfyldelse af mobilitetsplanens mål, herunder alt-andet-lige situationen (hvis der ikke tages særlige mobilitetshensyn) og detaljebeskrivelse af virkemidler, effekt og økonomi

Implementeringstakt og partnerskaber Hvor forankres beslutningerne om de forskellige tiltag (f.eks. kommuneplan, lokalplan, frivillige aftaler), udarbejdelse af en implementeringsplan (hvis relevant i forhold til eventuel etapeinddeling) og ansvarsfordeling mellem stakeholders (f.eks. kommune, bygherre, grundejerforening, indflytterne, trafikkselskab, andre eksterne aktører/samarbejdspartnere).



Grøn mobilitet i lokalplaner

En lokalplan skal indeholde en samlet planlægning af udstyknings-, bebyggelses- og trafikale forhold i området. Lokalplanen skal spille sammen med, og konkretisere, kommuneplanens overordnede visioner og mål.

Lokalplanens rammedel

(kap 5)

Lokalplanens rammedel indeholder en redegørelse for planens forhold til kommuneplanen og øvrig planlægning for området. Er der udarbejdet en mobilitetsplan, er det i lokalplanens rammedel, at de overordnede principper for mobiliteten kan beskrives. Rammedelen er den visionære del af lokalplanen, hvor de ikke lovbundne visioner og målsætninger for områdets udvikling beskrives.

Læs mere:

Vejledning om lokalplanplanlægning, Miljøministeriet & By- og Landskabsstyrelsen, September 2009; Byplanhåndbogen, Dansk Byplan Laboratorium, 2009; Udbygningsaftaler og Partnerskaber, Miljøministeriet/Realdania 2009, Plan 09.

Grøn mobilitet i lokalplanens rammedel:

- Kommunale målsætninger om høj andel af bæredygtig trafik
- Særlige klima, miljø- og mobilitetsmæssige karakteristika for området, f.eks. mobilitetsmål for området (målsætning om andel af bæredygtig trafik, målsætning om maksimalt trafikpres (antal biler))
- De overordnede principper for trafikbetjening af området: Høj tilgængelighed til bus, cykel/gang-stinet, oplevelsen af bilfri område, område med fokus på sundhed (løbestier) m.m.
- Særlige initiativer for at fremme grøn mobilitet: Fælles mobilitetscentre, områdecykler, stationscykler, el-biler, delebiler, CleanTech-tiltag m.m.

Lokalplanens bestemmelser

Der er faste bestemmelser for, hvilke forhold der skal reguleres gennem lokalplanen. De er listet i det såkaldte lokalplanskatalog (Lov om lokalplanlægning § 15).

Forhold, der er omfattet af lokalplanen, og som vil have betydning for områdets mobilitetsprofil, er beskrevet nedenfor:

Bebyggelsens udformning og placering

(§ 15, stk. 2 nr. 2, 3, 6, og 7)

Beliggenheden af bygningerne på arealet kan fremme grøn mobilitet ved at sikre let adgang til busstop, gangstier og cykelstier.

Grøn mobilitet i bebyggelsens udformning og placering:

- Høj (lokal) bebyggelsesprocent og bygninger i klynger gør busdrift mere attraktiv, fordi det bliver muligt at sikre kort afstand til busstop
- Etapevis udbygning sikrer en "kritisk masse", der fremmer mulighederne for effektiv og rentable busdrift.

Vej- og stiforhold

(Planloven' §15 stk. 2 nr 3 og 9 samt Vejloven)

Hvor og hvordan veje og stier anlægges kan have stor betydning for områdets mobilitetsprofil.

Grøn mobilitet i vej- og stiforhold:

- Kort afstand (under 400 m) fra stoppested til hoveddør fremmer brugen af bussen
- Gode, sikre og velbelyste cykelstier, vil få flere til at cykle. Det gælder både inden for og uden for lokalplanområdet
- Velbelyste gang- og cykelstier øger trygheden. Evt. kan cyklister og bilister deles om vejareal gennem såkaldt Shared Space, hvor færdsel foregår på de cyklendes og gåendes betingelser. Øger også trygheden for gående og cyklister i aftentimerne at færdes, hvor der kører biler

- Dertil stiller planloven krav om, at udearealer designes for alle, også under hensyn til syns- og bevægehandicappedes behov.

P-normer for biler og cykler

(Planloven §15 stk. 2 nr. 4 og 9)

Konkret antal, placering og/eller normer for parkering, der er fastlagt i en lokalplan, træder i stedet for reglerne om parkering i bygningsreglementet.

Grøn mobilitet og P-normer for biler og cykler:

- Maximumsnormer for anlæg af bilparkeringspladser kan fremme brugen af alternativer til (ene)bilbrug ved at begrænse antallet af P-pladser
- Minimumsnormer for anlæg af cykelparkering vil sikre attraktive P-forhold for områdets cyklister og have en betydelig signalværdi
- Beliggenhed og udformning af parkeringsareal på den enkelte ejendom har indflydelse på bilbrugen. Fx kan parkering samles på parkeringspladser, der er fælles for området
- Dispensation fra kravet om at etablere P-pladser, gennem indbetaling til fælles P-fond kan fremme central organisering af parkering i området, fx i P-huse. P-fond reguleres gennem Bygge- og boligstyrelsens cirkulære nr. 10 af 17. januar 1994 om kommunale parkeringsfonde.

Grundejerforening

(Planlovens §15 stk. 2 nr. 13)

Lokalplanen kan kræve, at der oprettes en grundejerforening. Ud over medlemspligt kan der fastsættes bestemmelser om foreningens ret og pligt til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesareal og fællesanlæg, som foreningen ejer.

Grøn mobilitet og grundejerforeninger:

- Lokalplanens forskrifter om oprettelse af en grundejerforening skal angive foreningens formål og opgaver, herunder fx etablering, drift og vedligeholdelse af fællesanlæg. Bestemmelserne giver rammen for, hvad der senere kan fastsættes i foreningens vedtægter.
- Er kommunen grundejer kan grundejerforeningens vedtægter indgå som bilag til lokalplanen

Fællesanlæg

(Planloven §15 stk. 2 nr. 11)

Som eksempler på fællesanlæg nævnes eksplicit fælles P-arealer og garageanlæg (og grønne områder), men der er ingen formelle begrænsninger på, hvad fællesanlæg kan omfatte. Lokalplanen kan stille krav om etablering af fællesanlæg som forudsætning for ibrugtagning, men lokalplanen kan ikke give handlepligt: lokalplanen skal altså ikke kræve, at services blive brugt.

Vi har endnu ikke nogle klare svar på, hvad "fællesanlæg" kan omfatte, og endnu ingen erfaringer fra kommuner, der har udfordret begrebet. Nedenfor er der eksempler på fællesanlæg (i en bred fortolkning) der kan fremme en bæredygtig mobilitet. **Vær opmærksom på, at der ikke er en afklaret praksis på området!**

Grøn mobilitet og fællesanlæg:

- Områdecykler, der vil fremme bæredygtigt transport indenfor området eller til/fra centrale busstop
- Fælleshus med mobilitetsrådgning / varemødtagelse / mødefaciliteter / fjernmødeteknologi, etc.
- Oplysning om bus- og togtider gennem skiltning i området (realtidsinformation på bus) og skræddersyede køreplaner på virksomhedernes intranet
- System til koordinering af taxakørsel mellem virksomhederne
- Samkørsels-database for alle områdets ansatte
- Tiltag der fremmer grøn teknologi som ex. vindmøller og el-ladestander til elbiler/elcykler
- Delebilsklub, fælles vognpark med forskellige biler (små og store og elbiler) samt forskellige cykler (ladcykel, elcykel og almindelige bycykler)



Udbygningsaftaler og partnerskabsaftaler

Udbygningsaftaler og partnerskabsaftaler beskrives i Planlovens §21 og kan være med til at fremme grøn mobilitet.

Der er mulighed for at indgå frivillige udbygningsaftaler mellem kommunen og hhv. grundejer (Udbygningsaftale) og grundejer/developer (Partnerskabsaftale). Aftalerne er frivillige aftaler omkring finansiering af fysiske infrastrukturanlæg og anvendes til at fremme grundejerens/developerens interesser i forhold til højere kvalitet af infrastruktur, ændre kommunens rækkefølgeplan i forhold til udbygning eller ændre anlægsplaner (bedre byggemuligheder). Aftalerne kan både omfatte infrastruktur indenfor og udenfor området.

Der er i princippet ikke noget i vejen for, at aftalerne også kan bruges til at sikre investeringer i tiltag, der vil fremme grøn mobilitet. Initiativet til aftalerne skal komme fra grundejer / developer. Oplysning om, at der er indgået en aftale, skal offentliggøres, når lokalplanforslaget sendes i høring, men der er ikke pligt til at offentliggøre aftalens præcise indhold og ordlyd. Aftalen kan bindes op på, at "anlægget" skal etableres, når en given andel af området er udbygget (tidsrækkefølge), samt at fællesanlæggene skal drives af grundejerforeningen.

Læs mere:

Udbygningsaftaler og Partnerskaber, Plan '09, Beck-Bruun & Hillerød Kommune.

Frivillige aftaler kan omfatte forhold, der fremmer grøn mobilitet:

- Bestemmelser om anlæg af cykelfaciliteter og fælles cykler på området og ved busstop på området og stationer
- Aftaler om (sam)finansiering af højklassede busstoppesteder
- (Sam)finansiering af høj kvalitet busløsninger
- Områdecykler eller stationscykler
- Fælleshus med mobilitetsrådgivning / varemodtagelse / mødefaciliteter / fjern-møde teknologi, eller andre serviceopgaver for områdets beboere/virksomheder.
- Grønne teknologiløsninger som ladestandere for elbiler og elcykler, vindmøller osv.
- Anlæg af cykelsti til området
- Lokale mobilitetsplaner for området

Formel M er støttet af:

