



Bilsnål samhällsplanering

NYHETSREV NR 3 2007

Bilsnål samhällsplanering är ett av fyra KLIMP-projekt inom ramen för LundaMaTs. Projektet är delfinansierat av den europeiska regionala utvecklingsfonden Interreg III B Östersjön.

Syftet med projektet är att omsätta de åtgärder som föreslås i *Handbok i bilsnål samhällsplanering* i praktiken och skapa förutsättningar för ett bilsnålt och därigenom koldioxidsnålt samhälle. Projektet löper över perioden juni 2005 - december 2008.

Projektsekretariat:
Claus Pedersen
Projektledare
claus.pedersen@lund.se
tel. 046-35 58 32

Ellen Rube
Vik. projektsekreterare
ellen.rube@lund.se
tel. 046-35 58 04

Fyrstegsprincipen – tillämpning vid bilsnål förtätning

Detta nummer av nyhetsbrevet är ett temanummer som ägnas åt tillämpning av fyrstegsprincipen vid en förtätning inom forskningsområdet IDEON i nordöstra Lund. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder som syftar till att minska biltrafiken och få en effektivare användning av vägnätet ska prövas innan stora investeringar och ombyggnader sker.

Bakgrund

Fastighetsägaren i kvarteret Syret önskade bygga till med ytterligare 25 000 kvm kontorsytor, vilket förutsatte en ändring av gällande detaljplan. På omgivande vägnät finns redan idag problem med köbildning under rusningstrafik, och ytterligare utbyggnad av trafikallstrande verksamheter riskerar att förvärra situation. Samtidigt ligger området i anslutning till Lundalänken som är det mest högklassiga kollektivtrafikstråket i Lund och som på sikt avses konverteras till spårburen trafik. En ökad bebyggelsestäthet i området är därför strategiskt rätt och i linje med kommunens översiktsplan och kommunens trafikstrategi LundaMaTs.

Samarbete kring fyrstegsprincipen

En viktig grund för arbetet med förtätningen var insikten om att åtgärder som i första hand ökar vägtrafikens attraktivitet inte leder till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Därför inleddes ett samarbete med Vägverket och Skånetrafiken om användning av fyrstegsprincipen vid framtagande av detaljplanen för kvarteret Syret.

Hur såg processen ut?

Lunds kommun och Vägverket initierade en projektgrupp för arbetet, och en konsult anlätades för att föreslå en bred arsenal av åtgärder. Åtgärderna effektbedömdes och en trafiksimulering genomfördes för att se vilka effekter som åtgärderna skulle ge. Både det aktuella kvarteret och de angränsande områdena är expansiva. Även omgivningens bebyggelseutveckling och trafikallstring togs därför med i simuleringarna för att möjliggöra en god helhetsbedömning. Utifrån de beräknade effekterna togs ett åtgärdspaket fram som bedömdes nödvändigt för att tillåta den önskade utbyggnaden utan att trafiksituationen på omgivande vägnät försämras. Ansvaret för genomförande av åtgärderna delas mellan de berörda parterna, dock tog kommunen och fastighetsägaren ansvar för de ekonomiskt mest krävande delarna. För att





Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 3 2007

säkerställa genomförandet tecknades ett avtal mellan parterna. Avtalet innebär att åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1-3 ska genomföras, och att åtgärder enligt steg 4 ska utredas vidare för att klarlägga behov och effekter.

Åtgärder i avtalet	Ansvarig part
1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	
- Information och beteendepåverkan	Kommunen
- Utveckla kollektivtrafiken (turtäthet och standard)	Skånetrafiken
- Underlätta för gång och cykel (GC-vägar, parkering etc)	Kommunen
- Parkeringsplatser – ej över normen	Kommunen
2. Åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av vägnätet	
- Omskytning av trafiken från E22 mot IDEON samt kompletterande informationsinsatser till anställda	Kommunen och Vägverket
3. Förbättringar och mindre ombyggnader	
- "Superhöger" i cirkulationsplatserna Scheelevägen-Getingevägen-Norra Ringen	Kommunen (Exploatören, via exploateringsavtalet)
4. Nyinvesteringar och större ombyggnader	
- Utvärdering av åtgärderna under punkt 1 - 3 och utredning av nya av- och påfartsramper till E22.	Kommunen och Vägverket

Vinster med fyrstegsprincipen

Enligt Christian Rydén, trafikplanerare på Stadsbyggnadskontoret, gav fyrstegsprincipen flera vinster.

- Förutom att få till stånd satsningar på kollektivtrafiken, cykeltrafiken och beteendepåverkan som ökar trafiksystemets hållbarhet så innebär samarbetet också ett minskat finansieringsbehov. Det var positivt eftersom det är svårt och tidskrävande att hitta finansiering till infrastrukturinvesteringar.

Tidsaspekten var viktig. Christian Rydén tror att planen hade riskerat att bli mycket försenad om en traditionell lösning med utbyggd infrastruktur hade valts.



MoCuBa





Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 3 2007

Framgångsfaktor

En framgångsfaktor för användningen av fyrstegsprincipen var enligt Hans de Maré, Mark och exploateringschef, preciseringen av åtgärderna.

- För att åstadkomma avtal som både kommunen och byggherrarna uppfattar som rimliga, tydliga, tolkningsbara, praktiskt genomförbara och möjliga att finansiera, bör åtagandena vara preciserade i tid och rum.

Tankar inför framtiden

Lunds kommun är mycket nöjd med att man har tillämpat fyrstegsprincipen på ett konkret sätt i den kommunala planeringen, i samarbete med Vägverket, Skånetrafiken och fastighetsägare. Ambitionen är att fyrstegsprincipen ska vara ett grundläggande arbetssätt för att hantera befintliga och potentiella trafikproblem i kommunen. Christian Rydén konstaterar dock att mer arbete krävs för att bättre kunna konsekvensbeskriva olika typer av ”mjuka åtgärder” och för att hitta nya sätt att finansiera sådana åtgärder.

- T. ex. har det hittills varit mycket svårt att få Vägverket att bidra till finansiering av åtgärder enligt steg 1 och 2, även då dessa kan förväntas ha större kostnadseffektivitet jämfört med åtgärder i steg 4. Vi hoppas att ett fortsatt arbete med fyrstegsprincipen ska förändra detta, avslutar Christian Rydén.

Fyrstegsprincipen i korthet

Fyrstegsprincipen lanserades av Vägverket 1997. Den innebär att infrastrukturinvesteringar alltid ska prövas mot andra åtgärder i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av vägnätet
3. Förbättringar och mindre ombyggnader
4. Nyinvesteringar och större ombyggnader

Projektets hemsida finner du på www.lund.se/bilsnalplanering



MoCuBa

