



Bilsnål sambhällsplanering

NYHETSREV NR 1 2008

Bilsnål samhällsplanering är ett av fyra KLIMP-projekt inom ramen för LundaMaTs. Syftet med projektet är att omsätta de åtgärder som föreslås i **Handbok i bilsnål samhällsplanering** i praktiken och skapa förutsättningar för ett bilsnål och därigenom koldioxidsnål samhälle. Projektet löper över perioden juni 2005 - december 2008.

Projektsekretariat:

Linda Kummel
linda.kummel@lund.se
tel. 046-35 58 04

Ellen Rube
ellen.rube@lund.se
tel. 046-35 56 57

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

I nyhetsbrevet denna gång:

- Utvärdering av planindikatorer i FÖP Södra Sandby
- Ny idéskrift om trygghet
- Nya KLIMP-pengar – fortsatt projekt!
- Nya projektdeltagare
- Tema: Avtal i samband med exploatering

Utvärdering av planindikatorer i FÖP Södra Sandby

En preliminär utvärdering av det bilsnåla arbetet i fördjupning av översiktsplanen för Södra Sandby är nu färdig. Under samrådskedet med planen har vi arbetat med uppföljningsbara mål, planindikatorer och illustration av planidén för att minimera planens alstring av biltrafik. Arbetet har integrerats med plandokumentet och MKB:n.

En stor vinst med användande av planindikatorer har varit att de har gett struktur, fokus och tyngd åt de bilsnåla frågorna i konsekvensbeskrivningen. En tidig utvärdering av indikatorerna krävs dock om de ska påverka utformningen redan i samrådsförslaget. De enskilda indikatorernas användbarhet har varierat, vissa har varit mycket viktiga för att kommunicera de bilsnåla frågorna i planen, medan andra bör utvecklas mer.

En annan lärdom från arbetet i FÖP Södra Sandby är att uppföljningsbara mål kräver mycket tid för politisk förankring och faktamotivering. En mer omfattande diskussion bör också tas om användning av uppföljningsbara mål i förhållande till den övergripande strategin för styrning av plan- och exploateringsprocessen.

Hela utvärderingen hittar du på www.lund.se/bilsnalplanering
Kontaktperson: Ellen Rube, 046-35 56 57



LUND





Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 1 2008

Ny idéskrift om trygghet

Projektet bilsnål samhällsplanering i Lund har tagit fram idéskriften *Tryggare Lund*. Trygghet påverkar människors vistelse i det offentliga rummet. En ökad trygghet kan bidra till att fler väljer att åka kollektivt, gå och cykla. I skriften beskrivs olika principer för hur tryggheten kan förbättras. De kan tillämpas både i översiktsplanering, detaljplanering, drift/underhåll och när kommunen tar fram andra planer och program.

Trygghet handlar inte bara om kontroll och bevakning. Trygghet bygger på att fler vill vistas i det offentliga rummet och att Lund är en stad för människor med olika intressen och livsstilar. Att skapa trygghet är inte bara ordning och reda, borttagna buskage och starkare belysning. Trygghet innebär att medborgarna känner tillhörighet och vill använda sin stad eller by, mycket och ofta. Även stadens struktur påverkar människors rörelsemönster och därmed tryggheten.

Idéskriften har tagits fram av Tyréns AB, Infrastruktur Syd (Sari Wallberg m fl) i samarbete med stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen. Som del i avrapporteringen genomfördes en workshop där medarbetare från stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen analyserade några aktuella detaljplaner utifrån idéskriftens principer.

Du hittar idéskriften här: www.lund.se/bilsnalplanering
Kontaktpersoner: Britt-Marie Jonsson, 046-35 58 11 eller Anna Karlsson, 046-35 52 40.

Nya KLIMP-pengar – fortsatt projekt!

Lunds kommun har tilldelats KLIMP-bidrag för fortsatt arbete med samhällsplanering för hållbart resande under perioden 2008-2011. Under den kommande projektperioden kommer vi att fokusera på tre områden; att arbeta med en integrerad mobilitetsplan för Brunnshögsområdet, att testa nya arbetsmodeller för att uppnå funktionsblandad bebyggelse samt en vetenskaplig utvärdering av genomförda bilsnåla lösningar.

Kontaktperson Funktionsblandning: Ulrika Lundquist, 046-35 58 07
Kontaktperson Brunnshög: Christian Rydén, 046-35 58 15



Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 1 2008

Nya projektdeltagare

Sedan förra nyhetsbrevet har det skett några förändringar i projektgruppen:

- **Ny-gammal** Linda Kummel, samhällsplanerare på strukturavdelningen och projektledare för bilsnålprojektet. Linda har återkommit från föräldraledighet.
- **Ny** Ulrika Lundquist, Planarkitekt på planavdelningen. Ulrika förstärker projektet och har påbörjat en förstudie om metoder för funktionsblandning inför nästa KLIMP period.
- **Ny** Lena Bengtsson, Exploateringsingenjör på mark- och exploateringskontoret. Lena ersätter Lars Renström som delprojektledare på mark och exploateringskontoret.
- Pia Laike ingår inte längre i Projektgruppen.

Här hittar du hela projektgruppen: www.lund.se/bilsnalplanering

Tema: Avtal i samband med exploatering

Lena Bengtsson och Ellen Rube deltog i det seminarium om avtal som Projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen arrangerade i Tumba den 23 maj. Föreläste gjorde bland andra Tomas Karlbro, KTH. Nedan sammanfattar Lena vad som framkom vid seminariet i Tumba angående avtal i samband med exploatering och vilka möjligheter som finns att fördela kostnader för exploateringen och ställa krav på byggherrar som t.ex. kan gälla bilsnåla åtgärder. Vi hoppas att detta ska klargöra några frågetecken och utgöra underlag för vidare diskussion om hur vi går vidare med avtals- och genomförandefrågorna.

INLEDNING

När en detaljplan skall genomföras är det viktigt att det finns avtal som reglerar ansvars- och kostnadsförhållandet mellan kommun och de byggherrar som planerar genomföra exploateringen/projektet. Kommuner vill i regel att kostnader för infrastruktur och följdinvesteringar som kan uppstå vid byggprojekt i form av trafikanläggningar, social service etc. i största möjliga mån belastar projektet och inte skattekollektivet. Kommuner kan också ha ambitioner som gör att de vill kunna styra exploateringen på olika sätt. Den nuvarande lagstiftningen är inte helt anpassad för detta



Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 1 2008

och vid ett seminarium om hållbara exploateringsavtal redogjorde professor Thomas Karlbro vid KTH för rättsläget och dess praktiska tillämpning.

Det finns två olika typer av avtal som kan tecknas i samband med planerad exploatering. Om en kommun äger mark som de säljer till byggherrar tecknas markanvisningsavtal som sedan leder till köpeavtal. Om marken ägs av en extern aktör tecknas exploateringsavtal.

MARKANVISNINGSAVTAL

När en kommun äger mark som de planerar att sälja till någon exploatör har kommunen ett förhandlingsläge som gör att de kan skriva in skarpa krav som t.ex. rör kvalitet, tider och upplåtelseform i avtal. Finns det flera byggherrar som är intresserade av markanvisning har kommunen möjlighet att prioritera byggherrar som följer kommunens ambitioner avseende bland annat kvalitet. Ibland kan det finnas en koppling mellan vilka krav kommunen väljer att ställa och köpesumman. En fördel när kommunen äger marken är att det är lättare att få kostnadstäckning för infrastruktur och följdinvesteringar eftersom kommunen i regel tillämpar sig av en marknadsanpassad prissättning som vid många tillfällen överstiger kostnaderna för infrastruktur. Vill kommunen ha möjlighet att påverka sin utveckling är det således enligt Thomas Karlbro optimalt om kommunen äger mycket mark.

EXPLOATERINGSAVTAL

När det istället är en exploatör som äger marken kan ett exploateringsavtal tecknas mellan kommun och exploatör. Genom tecknande av exploateringsavtal försöker kommuner få täckning för de kostnader som uppkommer i samband med genomförandet av detaljplaner. Det kan i dagsläget vara svårt för kommuner att inom ramen för lagstiftningen få kostnadstäckning för infrastruktur och följdinvesteringar som genomförandet av detaljplaner medför. Enligt Tomas Karlbro är de juridiska spelreglerna för avtalens innehåll ålderdomliga och delvis oklara. Reglerna är ålderdomliga eftersom lagstiftningen är anpassad efter de tidigare förhållanden som gällde när det fanns statliga bostadssubventioner med en reglering av priset på hyror/bostadsrätter/villor och inte efter dagens



Bilsnål samhällsplanering

NYHETSBREV
NR 1 2008

marknadsmässiga prissättning. Spelreglerna är oklara därför att lagstiftningen dels innehåller tolkningsproblem, dels bara indirekt ger ramar för exploateringsavtalens innehåll.

Lagstiftning som styr finansieringen av allmänna platser återfinns i PBL (Plan- och bygglagen). Finansiering av utbyggnad och förnyelse av allmänna platser kan idag ske genom uttag av gatukostnadsersättning (6 kap. 31-38§§ PBL). Efter förordnande från länsstyrelsen kan dock exploatören åläggas att bekosta utförandet av de allmänna platserna, "om det är skäligt med hänsyn till den nytta byggherren har av detaljplanen (6 kap. 22 § PBL). De flesta kommuner väljer idag att ersätta uttaget av gatukostnadsersättning genom frivilliga överenskommelser i exploateringsavtal. I exploateringsavtal regleras ansvars- och kostnadsförhållande mellan kommun och exploatör. Thomas Karlbro menar att det idag närmast är regel att exploatören bygger ut gatorna inom exploateringsområdet. Det finns dock en osäkerhet kring hur man ska tolka tillämpningen av LOU i dessa fall. Uttag av VA-taxa i samband med byggnation regleras i vattentjänstlagen. Istället för VA-taxa kan faktiska kostnader för VA tas ut av exploatören med stöd i samma lagrum som för gatorna (6 kap. § 22 PBL).

När kommunen inte äger marken är möjligheterna att få gehör för kommunala önskemål rörande exempelvis kvalitet, upplåtelseform eller krav på bilsnåla lösningar mer begränsade och helt beroende av att man når en överenskommelse. Kommuner kan ställa fram sina önskemål och i dialog med byggherrar arbeta för att dessa önskemål införlivas i de enskilda projekten. Detta kan jämföras med de tidigare nämnda möjligheter att ställa krav som finns när kommuner äger mark som de sedan säljer till byggherrar.

Kontaktperson: Lena Bengtsson, 046-35 50 62

TREVLIG SOMMAR!