

UDBYGNINGSAFTALER OG MEDFINANSIERING

Vigtigt med bredt kendskab i organisationen

UDBYGNINGSAFTALER er et redskab i Planloven, der betyder, at en kommune kan indgå frivillige aftaler med private grundejere om at medfinansiere infrastruktur ved byudvikling. Vejloven indeholder også muligheder for medfinansiering. Kendskabet til mulighederne skal være bredt i forvaltningerne, så de rigtige finansieringsformer bruges aktivt.



Af jurist **Simon Ullits Christensen**, Juridisk Afdeling, By og Land, Aalborg Kommune og lektor, landinspektør, jurist og ph.d. **Finn Kjær Christensen**, Aalborg Universitet

Vedtagelse af en ny lokalplan vil ofte udløse et behov for ny infrastruktur eller udbygning af den eksisterende. Her tænkes ofte på veje. Det kan f.eks. være ombygning af et kryds til at være lysreguleret, en rundkørsel, sideudvidelse eller andet. Er infrastrukturen ikke på kommunens investeringsoversigt, kan planens vedtagelse og senere realisering være afhængig af, om anlægget kan medfinansieres. Udbygningssaftalen i planlovens § 21b er for mange et kendt redskab til at medfinansiere den infrastruktur, som er nødvendiggjort af den nye planlægning.

Flere muligheder for medfinansiering

Udbygningssaftaler er dog kun en af flere medfinansieringsformer, og sagen om udbygningssaftaler fra Aalborg Kommune har vist, at udbygningssaftaler ikke kan anvendes i alle tilfælde til at opnå den nødvendige medfinansiering. Hvis medfinansiering samtidig er en nødvendighed for, at økonomien hænger sammen, kan det forhindre, at lokalplanen bliver vedtaget, da man politisk ikke kan forsvare at påføre kommunen en udgift, som der ikke er afsat de økonomiske midler til. Dette uanset hvor meget udvikler og kommunen måtte ønske lokalplanens vedtagelse og realisering.

Udgangspunktet er, at kommunen skal forestå og har udgifter til arbejder på offentlige veje. Det gælder både nyanlæg og udbygning af eksisterende veje (vejlovens § 8, stk. 1). Der findes en række

undtagelser til dette udgangspunkt, hvor det i stedet vil være grundejer/udvikler, som vil skulle afholde udgiften til infrastrukturen. Der er altså andre muligheder for medfinansiering, og udbygningssaftalen efter planloven er blot én ud af flere muligheder.

I vejlovens kapitel 4 findes regler om vejbidrag. Vejbidrag kan anvendes i de tilfælde, hvor der skal anlægges ny offentlig vej, eller en eksisterende offentlig vej skal sideudvides f.eks. med et yderligere spor, cykelsti eller fortov. Vejloven indeholder også en hjemmel i § 8, stk. 3, til at indgå en frivillig aftale om arbejder på vejen, som ligger udenfor kommunens ansvarsforpligtigelse – dvs. endnu en aftale mulighed, men uden der er tilknyttet en lokalplan. Når kommunen giver adgangstilladelser (overkørsler), kan der stilles krav om, at ansøger afholder udgifterne til den infrastruktur, som er nødvendiggjort af adgangstilladelsen, dette kan f.eks. være lysregulering eller svingbaner. Endeligt er det også et spørgsmål om, hvorvidt vejen skal være offentlig vej eller privat fællesvej. Det er kommunens afgørelse. Forskellen ligger i, at private fællesvej ikke er kommunens udgift.

Lav en analyse af mulighederne

De forskellige muligheder for medfinansiering har hver deres anvendelsesområde, fordele og ulemper. Nogle er aftalebaserede, mens andre er afgørelser eller vilkår i afgørelser. Skal man som kommune lykkedes bedst muligt med at medfinansiere den

infrastruktur, som den nye planlægning udløser behov for, vil det være nødvendigt i hvert enkelt tilfælde at analysere:

- hvilke(n) medfinansiering er anvendelig
- hvilken vil være mest fordelagtig/hensigtsmæssig i den konkrete case

Analysen af, hvilken medfinansieringsform, der skal anvendes, vil i sagens natur inkludere en analyse af, hvilke muligheder som lovligt vil kunne anvendes, men bør også inkludere mere generelle strategiske og politiske overvejelser. Det kan derfor være komplekst, hvilken medfinansieringsform der skal anvendes, da der oftest vil være flere muligheder rent juridisk, men der kan så være andre hensyn, som gør den ene medfinansieringsform mere hensigtsmæssig i den konkrete case.

De forskellige muligheder skal også bringes i spil på forskellige tidspunkter i processen. For eksempel dur vejbidrag ikke, hvis man er i gang med at etablere vejen, og udbygningsaftaler skal følge lokalplanprocessen. Enhver kommune, som arbejder med byudvikling, bør derfor sikre sig know-how til at kunne udføre ovenstående analyse. Dette vil dels sikre lovligheden i kommunens aftaler og afgørelser om medfinansiering, men også muliggøre mere byudvikling, herunder at lokalplaner vedtages og realiseres. Det vil være til gavn både for kommunen og udvikler, at kommunen har styr på medfinansieringsmulighederne – hvor alternativt for udvikler ofte vil være at afvente, at projektet kommer på kommunens investeringsoversigt.

Vigtigt med bredt kendskab i organisationen

Det er ikke tilstrækkeligt, at viden omkring medfinansieringsformerne alene ligger hos planlæggerne, idet lokalplanen oftest skabes i et samarbejde mellem kommunens afdelinger, her vil særligt mobilitetsafdelingerne (trafik og veje) spille en væsentlig rolle og kan have stor indflydelse på, hvilken medfinansieringsform der skal anvendes. Andre afdelinger vil også være inddraget f.eks. økonomi, som skal fakturere medfinansieringen og juridisk afdeling, som evt. skal yde rådgivning i forhold til valg af medfinansieringsform. Hvis ikke dette kendskab sikres bredt i organisationen, og der etableres sagsgange og processer herfor, er der risiko for, at medfinansieringsmuligheden misses, og det herefter vil være op til kommunen selv at finde finansiering i kommunens budget.

Hvis medfinansiering ... er en nødvendighed for, at økonomien hænger sammen, kan det forhindre, at lokalplanen bliver vedtaget, da man politisk ikke kan forsvare at påføre kommunen en udgift, som der ikke er afsat de økonomiske midler til.

”



Vejanlæg er ofte aktuelle i forhold til udbygningsaftaler og medfinansiering. FOTO: FINN KJÆR CHRISTENSEN