

KALLELSE / UNDERRÄTTELSE

KOMMUNSTYRELSEN

Plats: Kommunhuset i Lomma, Stora Sessionssalen

Tid: 2017-11-15 klockan 19:00

Ärende

- 1 Upprop
- 2 Val av justeringsperson
- 3 Meddelanden och delegationsbeslut
- 4 Uppdrag om utarbetande av förslag till ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 inom detaljplan för del av Lomma 25:5 m.fl., Lomma hamn, Kanalkvarteren
- 5 Förslag till bemyndigande beträffande markanvisning och försäljning avseende del av fastigheten Lomma 11:298 (verksamhetsområde Nian)
- 6 Revidering av avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun
- 7 Revidering av taxa enligt plan- och bygglagen
- 8 Tillägg till avtal avseende överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018 mellan Region Skåne och Lomma kommun.
- 9 Utseende av ombud till extra ägarråd Inera AB
- 10 Yttrande över överklagande av kommunfullmäktiges beslut om inrättande av naturreservat Öresundsparken
- 11 Månadsrapport för kommunövergripande verksamhet januari-oktober 2017
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-15. Handlingar skickas senare.
- 12 Ekonomisk rapport för Lomma kommun januari-oktober 2017
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-15. Handlingar skickas senare.
- 13 Begäran om medel för år 2017 för fortsatt arbete med utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-15.
- 14 Fastställande av sammanträdestider för kommunstyrelsen 2018
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-15. Handlingar skickas senare.

- 15 Godkännande av begränsat öppethållande av förvaltningarna i kommunhuset 2018
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-15. Handlingar skickas senare.
- 16 Yttrande över remiss avseende Nationell transportinfrastrukturplan
- 17 Yttrande över samrådsförslag avseende ny översiktsplan för Lunds kommun
- 18 Yttrande över remiss avseende Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft

Anmäl förhinder till Maria Franzén Waljenäs, maria.franzen.waljenas@lomma.se eller tfn 040-641 16 45.

Lomma 2017-11-09

Välkommen!

Ordföranden

Gruppmöten

Moderata samlingspartiets grupp träffas kl. 17.30

Borgerliga gruppen träffas kl. 18.15

Liberalernas grupp träffas kl. 17.30

Socialdemokratiska gruppen träffas kl. 17.30

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 3

3



KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Kansliavdelningen

2017-11-07

Vår referens: Ingrid Grönkvist
Direkttel: /RedigerareTelefon/
E-post: ingrid.gronkvist@lomma.se
Diariernr: /Ärendebeteckning/
Er referens:

Meddelanden och delegationsbeslut KS 2017-11-15

Ärendebeskrivning

Föreligger förteckning över beslut fattade på grund av delegationsuppdrag:

Delegationsbeslut fattade av kanslichefen

nr 149-154/17 Beslut om inhämtande av yttranden från övriga nämnder och styrelser och beslut om överlämnande för handläggning

Delegationsbeslut fattat av ekonomichefen

nr 21/17 Undertecknande av borgen för omsättning av befintligt lån
Dnr KS/KF 2017:148.045

Delegationsbeslut fattade av personalchefen

nr 59/17 Avstämning löneöversyn 2017 Vårdförbundet, förhandlingsprotokoll nr 32/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002
nr 60/17 Avstämning löneöversyn 2017 Fysioterapeuterna, förhandlingsprotokoll nr 35/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002
nr 61/17 Avstämning löneöversyn 2017 Sveriges Arkitekter, förhandlingsprotokoll nr 36/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002
nr 62/17 Avstämning löneöversyn 2017 Vision, förhandlingsprotokoll nr 38/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002
nr 63/17 Fastställande av facklig tid för Vision, förhandlingsprotokoll nr 39/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002

Delegationsbeslut fattat av chefen för samhällsbyggnadsförvaltningen

nr 5/17 Avtal om marköverlåtelse, Lomma 30:55
Dnr KS/KF 2016:348.268
nr 6/17 Köpeavtal avseende förvärv av gatuköksbyggnad på fastigheten Lomma 33:11
Dnr KS/KF 2017:207.261
nr 7/17 Avtal avseende överlåtelse av fastigheten Borgeby 16:72
Dnr KS/KF 2017:313.060

Protokoll från sammanträde 2017-10-18 och 2017-10-25 med kommunstyrelsens arbetsutskott.

Föreligger förteckning över meddelanden:

Protokoll från sammanträde 2017-10-26 med kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen beslutar följande:

- Kommunstyrelsen lägger delegationsbesluten och meddelandena till handlingarna.

Ingrid Grönkvist
Assistent

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 4

4

KS AU § 203

KS KF/2017:311 - 214

Uppdrag om utarbetande av förslag till ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 inom detaljplan för del av Lomma 25:5 m.fl., Lomma hamn, Kanalkvarteren**Ärendebeskrivning**

Vid arbetsutskottets sammanträde informerar samhällsbyggnadschef Tommy Samuelsson och senior advisor Bengt Lavesson om behovet av att se över det befintliga vatten- och avloppssystemets kapacitet i Lomma hamn innan ytterligare utbyggnad av Lomma hamn och Trädgårdsstaden görs. Då en översyn av befintligt vatten- och avloppssystem inom Lomma hamn kan komma att resultera i ett antal förslag till åtgärder för att hantera de ökande mängderna dagvatten, spillvatten och möjligen även färskvatten, exempelvis i form av kompletterande ledningsdraineringar, ändrade eller fler anslutningspunkter och ökad fördröjning av dagvatten, föreslår samhällsbyggnadschef Tommy Samuelsson och senior advisor Bengt Lavesson att en ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 i nuvarande detaljplan för del av Lomma 25:5 m.fl., Lomma hamn, Kanalkvarteren, bör tas fram.

Samhällsbyggnadschef Tommy Samuelsson och senior advisor Bengt Lavesson redogör för ärendet i skrivelse 2017-11-02.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2017-11-02 från samhällsbyggnadschef och senior advisor
- Bilaga: Grundkarta över Lomma 25:5 m.fl.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

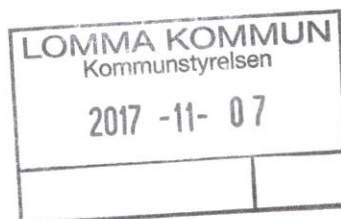
- Kommunstyrelsen uppdrar till samhällsbyggnadsförvaltningen att utarbeta förslag till ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 inom detaljplan för del av Lomma 25:5 m.fl. Kanalkvarteren, Lomma hamn och se över gällande exploateringsavtal i enlighet med vid sammanträdet givna direktiv.

Sändlista



TEKNISKA FÖRVALTNINGEN
Exploateringsenheten

Vår referens: Bengt Lavesson
Direkttel: 0736-567 345
E-post: bengt.lavesson@lomma.se
Diariernr:
Er referens:



Kommunstyrelsen

1(2)

2017-11-02

Förslag till ny detaljplan för del av Lomma 25:5 m fl, Kanalkvarteren, Lomma hamn.

Bakgrund

Under 2003 – 2004 gjordes uppskattningar av den totala planerade utbyggnaden av Lomma hamnprojektet, i enlighet med vinnande planprogram, vilket slutade på 170 000 kvm BTA. Av dessa ligger c:a 15 000 kvm öster om Höje å och därmed **155 000** kvm nordväst om Höje å.

Lomma kommun gav med detaljplanen för Huvudgatusystemet, med tillhörande exploateringsavtal, JM i uppdrag att projektera och bygga VA-systemet som är en viktig del av Huvudgatusystemet. JM gav Skanska i uppdrag att dimensionera och bygga hela Huvudgatusystemet inkl VA och man använde Tyréns för den tidiga projekteringen av VA.

Läget är nu att samtliga exploatörer JM, Skanska och CA har med avslutad produktion samt med den pågående planeringen för produktion nått upp till eller, i vissa fall, överskridit den för tio år sedan planerade byggnationen och totalt sett är vi nära den totala nivån **155 000** kvm, den nivå som låg till grund för dimensioneringen av VA-systemet.

För JM återstår att projektera och bygga fyra kvarter i nordöstra delen av Kanalplanens område på tillsammans c:a **30 000** kvm och för CA återstår att bygga Trädgårdsstaden (som ännu inte har någon antagen detaljplan) på ytterligare planerade c:a **35 000** kvm BTA.

Nu uppstår den viktiga frågan; klarar VA-systemet i Huvudgatusystemet, som ursprungligen är designat för 155 000 kvm BTA, av att det om något år ska kunna hantera uppåt 214 000 kvm BTA? Klarar systemet en ökning av belastningen med drygt 30 %?

En jämförelse mellan Tyréns PM för Dimensionering av VA-ledningar från 2004-02-02, som innehåller ett befolkningsunderlag på drygt 3 700 personer (3 personer/lgh), med verkligt antal lägenheter plus en uppskattning av kommande lägenheter ger med samma 3 personer/lgh en kommande befolkning på drygt 4 900 personer, d.v.s en ökning med c:a 1 200 personer, eller drygt 30 %.

Slutsatsen är att vi måste göra en ordentlig genomgång av hela vårt befintliga VA-system i Lomma hamn nordväst om Höje å för att utvärdera vilka marginaler som finns i de olika systemen färskvatten, dagvatten samt spillvatten innan vi kopplar på ytterligare kvarter på systemen.

Åtgärdsförslag

En utbyggnad av Trädgårdsstaden kräver först och främst att hanteringen och fördröjningen av dagvatten från och inom området noggrant utreds. Detta hanteras genom ett pågående uppdrag till WSP. Resultatet kommer att hanteras tillsammans med CA i de fortsatta diskussionerna om detaljplan och exploateringsavtal.

Innan ytterligare bygglov beviljas inom Lomma hamn måste en grundlig analys av det VA-system (såväl färskvatten, dagvatten som spillvatten) som utgör del av Huvudgatusystemet göras. Vilka marginaler finns i befintligt system för att ta hand om fortsatt utbyggnad?

Konsultfirma kommer att anlitas och förberedelser med formulering av uppdraget pågår.

Eftersom konsultuppdraget om en total genomgång av VA-systemet inom Lomma hamn kan komma att resultera i ett antal förslag till åtgärder för att hantera de ökande mängderna dagvatten, spillvatten och möjligen även färskvatten, exempelvis i form av kompletterande ledningsdragningar, ändrade eller fler anslutningspunkter, ökad fördröjning av dagvatten etc, menar vi att en ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 (se **Bilaga 1**) i nuvarande detaljplans nordöstra del bör tas fram.

Syfte

Syftet med en ny detaljplan är att, då resultatet av genomgången av VA-systemet ovan är gjord och eventuella åtgärder för att hantera eventuella problem är identifierade, se över att föreslagen bebyggelse ryms inom ett eventuellt uppgraderat VA-system.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår Kommunstyrelsen att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för kvarteren 15, 16, 21 och 22 inom "*Del av Lomma 25:5 m fl Kanalkvarteren, Lomma hamn*" och se över gällande exploateringsavtal med JM. Den nya detaljplanen, med eventuellt tillhörande tillägg till gällande exploateringsavtal, ska fortsatt vara kopplade till Ramavtal mellan Lomma kommun och JM AB av januari 2003.

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Bengt Lavesson
Senior Advisor

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 5

5

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

2017-11-08

KS AU § 204

KS KF/2017:276 - 259

Förslag till bemyndigande beträffande markanvisning och försäljning avseende del av fastigheten Lomma 11:298 (verksamhetsområde Nian)**Ärendebeskrivning**

Lomma kommun antog detaljplanen för Lomma 11:56 m.fl. (Kv Nian) 2016-04-21 som sen vann laga kraft 2016-09-23. Planen innehåller mark för flerfamiljsbostäder, förskola och ca 34 000 m² verksamhetsmark för icke störande industri, handel och restaurang, idrottsrelaterad verksamhet, övernattning och kontor. Intresset för att förvärva verksamhetsmark i Lomma för dessa funktioner har visat sig vara relativt stort. För att komma vidare med förverkligandet av området behöver kommunen ta beslut om prisnivå och försäljningsstrategi.

Kommunen har låtit genomföra en översiktlig värdering av tomtmarken inom verksamhetsområdet som visar att en prisnivå över 800 kr/m² är rimlig. Genomförda försäljningar av privat verksamhetsmark i närområdet har i närtid genomförts på nivå 1 000 kr/m².

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2017-11-01 från samhällsbyggnadschef och exploateringsingenjör

Arbetsutskottets handläggning

Vid arbetsutskottets sammanträde lämnar samhällsbyggnadschef Tommy Samuelsson en redogörelse.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen rekommendera kommunfullmäktige besluta följande:

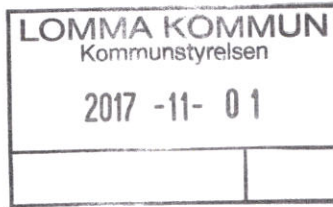
- Kommunfullmäktige bemyndigar kommunstyrelsen att inom fastigheten Lomma 11:298 (verksamhetsområde Nian) teckna markanvisningsavtal och försäljningsavtal för verksamhetstomter på bästa kommersiella villkor så att Lomma kommuns intressen bevakas på bästa sätt. Försäljningen av verksamhetstomter ska ske till ett pris av lägst 1 000 kr/m².

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att bemyndiga kommunstyrelsen, att inom fastigheten Lomma 11:298 (verksamhetsområde Nian) teckna markanvisningsavtal och försäljningsavtal för verksamhetstomter enligt ovan, beslutar kommunstyrelsen att delegera bemyndigandet till samhällsbyggnadschefen.

Sändlista

Utdragsbestyrkande



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Mark- och exploateringsenheten

2017-11-01

Vår referens: Urban Linse
Direkttel: 040-641 11 07
E-post: urban.linse@lomma.se
Diariernr: KS/KF 2017:276.259
Er referens:

Kommunstyrelsen

Förslag om bemyndigande beträffande markanvisning och försäljning av del av fastigheten Lomma 11:298 (verksamhetsområdet Nian)

Lomma kommun antog detaljplanen för Lomma 11:56 m fl (Kv Nian) 2016-04-21 som sen vann laga kraft 2016-09-23. Planen innehåller mark för flerfamiljsbostäder, förskola och ca 34 000 m² verksamhetsmark för icke störande industri, handel och restaurang, idrottsrelaterad verksamhet, övernattning och kontor. Intresset för att förvärva verksamhetsmark i Lomma för dessa funktioner har visat sig vara relativt stort. För att komma vidare med förverkligandet av området behöver kommunen ta beslut om prisnivå och försäljningsstrategi.

Kommunen har låtit genomföra en översiktlig värdering av tomtmarken inom verksamhetsområdet som visar att en prisnivå över 800 kr/m², tomtyta är rimlig. Genomförda försäljningar av privat verksamhetsmark i närområdet har i närtid genomförts på nivån 1 000 kr/m², tomtyta.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besluta om ett bemyndigande för kommunstyrelsen att inom fastigheten Lomma Lomma 11:298 (verksamhetsområde Nian) teckna markanvisningsavtal och försäljningsavtal för verksamhetstomter på bästa kommersiella villkor så att Lomma kommuns intressen bevakas på bästa sätt, till ett pris av lägst 1 000 kr/m², tomtyta.

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan föreslås att kommunstyrelsen vidaredelegerar bemyndigandet till samhällsbyggnadschefen.

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Urban Linse
Exploateringsingenjör

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 6

6

KS AU § 205

KS KF/2017:306 - 003

Revidering av avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun

Ärendebeskrivning

Avgifter för felparkering får tas ut enligt lag (1976:206) om felparkeringsavgift i kommunerna. Regeringen anger, i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift, det högsta och lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Avgiften får differentieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Regeringen har i förordningen fastställt att felparkeringsavgift lägst får fastställas till 75 kronor och högst till 1 300 kronor. Inom denna ram skall fullmäktige fatta beslut om avgifterna. Transportstyrelsen beslutar om föreskrifter om verkställighet av lagen och kategoriserar överträdelserna i trafikförordningen i olika typer/slag av överträdelser.

Kommunfullmäktige har 2006-06-15, § 77, fastställt felparkeringsavgift. Avgiften har därefter reviderats, senast 2015-06-11, § 56.

Förslaget

Tekniska nämnden har under § 29/17 föreslagit fullmäktige att revidera gällande felparkeringsavgifter "så att den överensstämmer med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2012:115."

Beslutsunderlag

- Protokoll från tekniska nämnden, § 29/17
- Skrivelse 2017-06-05 från gatu- och parkchef
- Transportstyrelsen, Viktig information om parkeringsanmärkningar, 2016-12-05
- Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2016:116, Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.

Arbetsutskottets handläggning

Vid arbetsutskottets sammanträde lämnar kanslichef Eva Elfborg en redogörelse.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar följande:

- Kommunstyrelsens arbetsutskott överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Sändlista

Utdragsbestyrkande



Kommunledningskontoret
9Kansliavdelningen

2017-11-09

Vår referens:

Direkttel:

E-post:

Diariernr:

Er referens:

Kommunstyrelsen

Beträffande förslag om revidering av felparkeringsavgifter

Bakgrund

Avgifter för felparkering får tas ut enligt lag (1976:206) om felparkeringsavgift i kommunerna. Regeringen anger, i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift, det högsta och lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Avgiften får differentieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Regeringen har i förordningen fastställt att felparkeringsavgift lägst får fastställas till 75 kronor och högst till 1 300 kronor. Inom denna ram skall fullmäktige fatta beslut om avgifterna. Transportstyrelsen beslutar om föreskrifter om verkställighet av lagen och kategoriserar överträdelserna i trafikförordningen i olika typer/slag av överträdelser.

Kommunfullmäktige har 2006-06-15 § 77 fastställt felparkeringsavgift. Avgiften har därefter reviderats, senast 2015-06-11 § 56.

Förslaget

Tekniska nämnden har under § 29/17 föreslagit fullmäktige att revidera gällande felparkeringsavgifter "så att den överensstämmer med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2012:115."

Yttrande

Nämndens förslag innebär att gällande avgifter inte föreslås ändras, men att kategoriseringen förändras och därmed också att avgifter för ytterligare två överträdelser kommer att fastställas. Avgift om 800 kronor, för överträdelse vad gäller stannande eller parkering av fordon på eller inom ett avstånd av 10 m före en cykelpassage eller cykelöverfart, punkt 4, kommer därmed att kunna tas ut. Övriga förändringar av kategoriseringen medför inga tillkommande avgifter.

Förvaltningen uppger att motsvarande avgifter i kringliggande kommuner i samma storlek, ligger på samma nivå i vissa delar, men avviker något i andra.

På årsbasis erhåller kommunen intäkter om drygt 400 tkr från felparkeringsavgifter.

För det fall kommunfullmäktige fattar beslut om reviderade felparkeringsavgifter vid sitt sammanträde 2017-12-07 kan de nya avgifterna gälla från och med 2018-01-01.

För det fall kommunstyrelsen föreslår fullmäktige besluta i enlighet med tekniska nämndens förslag, kan beslutet formuleras enligt följande.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen rekommendera kommunfullmäktige besluta följande.

- "Avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma Kommun" revideras i enlighet med tekniska nämndens förslag, att gälla från och med 2018-01-01.

./. Bilaga



Eva Elfborg
Kanslichef

Förslag till revidering

Bilaga till skrivelse 2017-11-09

Avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun

Överträdelse av bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

01	På allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng (3 kap. 48 §)	800 kr
02	På gång- eller cykelbana (3 kap. 48 §)	800 kr
03	Mot färdriktningen (3 kap. 52 §)	800 kr
04	På eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart (3 kap. 53 §)	800 kr
05	I en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant (3 kap. 53 §)	800 kr
06	I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m. fl. (3 kap. 53 §)	800 kr
07	För annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för vid trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap. 54 §)	800 kr
08	För annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap. 54 §)	800 kr
09	Enligt antecknad överträdelse	800 kr

Parkerat fordon

20	Med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering (3 kap. 49 §),	400 kr
21	Längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a §),	400 kr
22	Utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)	400 kr
23	Utan att tiden på parkeringsskiva eller motsvarande har ställts in enligt 3 kap. 49 a § eller utan att angivelsen är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)	400 kr
24	Framför infart till fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (3 kap. 49 a §)	600 kr
25	På en huvudled (3 kap. 55 §)	600 kr
26	På en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)	600 kr
27	Enligt antecknad överträdelse	600 kr

Överträdelse av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14§ trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

30	Inom område där fordon inte får stannas eller parkeras	800 kr
31	På plats där fordon inte får stannas eller parkeras	800 kr
33	Enligt antecknad överträdelse	800 kr

Parkerat fordon

34	Inom område där fordon inte får parkeras	600 kr
35	På plats där fordon inte får parkeras	600 kr
37	På fel sida av vägen enligt bestämmelser om datumparkering	400 kr
38	Längre än tillåten tid	400 kr
39	Utan att visa att avgift eller motsvarande är betald	400 kr
41	Utan att parkeringsskiva eller motsvarande har använts	400 kr
42	Enligt antecknad överträdelse	600 kr

TN § 29

TN/2017:202 - 003

Förslag till ändring i författningssamling avseende avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun**Ärendebeskrivning**

Transportstyrelsens föreskrifter om meddelande av parkeringsanmärkning med mera innehåller bestämmelser om parkeringsanmärkning enligt Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och bestämmelser om betalning av felparkeringsavgift till Transportstyrelsen. Den innehåller även en förteckning på överträdelser. Till varje slag av överträdelse hör en tvåsiffrig kodbeteckning som anges på parkeringsanmärkningen tillsammans med överträdelserna i klartext.

En översyn av förteckningen har gjorts och en ändringsföreskrift till Transportstyrelsens föreskrifter om meddelande av parkeringsanmärkning med mera (TSFS 2012:115) trädde i kraft 2017-01-01. Lomma kommuns författningssamling, beslutat i kommunfullmäktige 2015-06-11 KF § 56/15, om avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun stämmer inte längre överens med Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2012:115, vilket kan leda till problem vid rättsliga processer vid överklagan av utfärdade parkeringsanmärkningar.

Revidering av författningssamling F.2.9 Felparkeringsavgifter

Vid ändring så att Lomma kommuns författningssamling om felparkeringsavgifter stämmer överens med Transportstyrelsens föreskrifter berörs följande överträdelsekoder:

- Överträdelsekod 04 gäller även en cykelpassage eller en cykelöverfart
- Överträdelsekod 10 delas upp i fyra delar och får nya koder (20, 21, 22 och 23)
- Överträdelsekod 11-14 ersätts av kod 24-27 med samma innehåll
- Överträdelser av bestämmelser i lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § och föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen ersätts av Överträdelser av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276)

Ärendet har behandlats vid tekniska nämndens arbetsutskott 2017-08-14, § 31.



Utdragsbestyrkande

TEKNISKA NÄMNDEN

2017-08-28

TN § 29(forts.)

TN/2017:202 - 003

Beslutsunderlag

- Skrivelse från samhällsbyggnadsförvaltningen, 2017-06-05
- Förslag till överträdelsetabell i anslutning till TSFS 2012:115
- Transportstyrelsens föreskrifter om parkeringsanmärkning m.m. (TSFS 2012:115)
- Beslut från tekniska nämndens arbetsutskott, 2017-08-14, § 31

Tekniska nämnden beslutar följande

- Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige att uppdatera författningssamlingen F.2.9 Felparkeringsavgifter så att den överensstämmer med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2012:115.
-

Handwritten signature in blue ink

Utdragsbestyrkande



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Gata/park

Vår referens: Karolina Jensen

Direkttel: 040 641 11 91

E-post: karolina.jensen@lomma.se

Diariennr:

Er referens:

Tekniska nämnden

Förslag till ändring av författningssamling F. 2.9 Felparkeringsavgift, gällande överträdelsepunkter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun

Ärendebeskrivning

Transportstyrelsens föreskrifter (2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m. innehåller bestämmelser om parkeringsanmärkning enligt Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och bestämmelser om betalning av felparkeringsavgift till Transportstyrelsen. Den innehåller också en förteckning på överträdelser. Till varje slag av överträdelse hör en tvåsiffrig kodbeteckning som anges på parkeringsanmärkningen tillsammans med överträdelserna i klartext.

Den första januari 2017 träder en ändringsföreskrift i kraft som innebär förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m. Lomma kommuns författningssamling, beslutat i KF den 11 juni 2015, om avgifter vid utfärdande av parkeringsanmärkningar i Lomma kommun stämmer inte längre överens med Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2012:115. Detta kan leda till problem vid rättsliga processer vid överklagan av utfärdade parkeringsanmärkningar.

Revidering av författningssamling F. 2.9 Felparkeringsavgifter

Vid ändring så att Lomma kommuns författningssamling om felparkeringsavgifter stämmer överens med Transportstyrelsens föreskrifter berörs följande överträdelsekoder:

- Överträdelsekod 04 gäller även en cykelpassage eller en cykelöverfart.
- Överträdelsekod 10 delas upp i fyra delar och får nya koder (20, 21, 22 och 23)
- Överträdelsekod 11-14 ersätts av kod 24-27 med samma innehåll.
- Överträdelser av bestämmelser i lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § och föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen ersätts av Överträdelser av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276)

Förslag på ändringar i Lomma kommuns författningssamling

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår TN att föreslå KF att uppdatera författningssamlingen F. 2.9 Felparkeringsavgifter så att den överensstämmer med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2012:115.

Bilagor

Förslag till överträdelsetabell

Transportstyrelsens föreskrifter om parkeringsanmärkning m.m. (TSFS 2012:115)

I tjänsten,

Karolina Jensen
Gatu/parkchef

*Information om parkeringsanmärkningar
till Sveriges kommuner och
Polismyndigheten*

Viktig information om parkeringsanmärkningar

Den första januari 2017 träder en ändringsföreskrift i kraft som innebär förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.

Förändringarna innebär i korthet följande:

- Reglerna om betalning och återbetalning ändras och förtydligas.
- Bilagan till föreskriften med överträdelsekoderna görs om.
- De nya överträdelsekoderna kan börja användas 2017-01-01.
- Senast 2017-12-31 måste överträdelsekoderna i handdatorerna ändras om till de nya. Kontakta era handdatorleverantörer angående detta.
- Handskrivna parkeringsanmärkningar får meddelas på blanketter med utgåva F och G fram till 2017-12-31. Från januari 2017 kommer vi att tillhandahålla blanketter med utgåva H, som innehåller de nya överträdelsekoderna.

Har du några frågor angående förändringarna eller om du vill beställa nya parkeringsanmärkningsblock kan du skriva till parkering@transportstyrelsen.se.

Örebro som ovan



Martin Starsmark

BILAGA

Ändringsföreskrift TSFS 2016:116

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.;

TSFS 2016:116

Utkom från trycket
den 8 december 2016

VÄGTRAFIK

beslutade den 30 november 2016.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 12 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift i frågan om styrelsens föreskrifter (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.

dels att 10 och 12 §§ samt bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 9 a och 12 a §§, av följande lydelse.

9 a § Tidsfristen för betalning av felparkeringsavgiften enligt 9 § 3 ska anges till åtta dagar.

10 § Inbetalning av felparkeringsavgift ska ske till Transportstyrelsens konto för felparkeringsavgifter. Betalning anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

12 § En inbetalning ska inte avse mer än en parkeringsanmärkning.

Om en inbetalning kan identifieras till en parkeringsanmärkning, men omfattar ett högre belopp än vad felparkeringsavgiften och eventuella tillkommande avgifter avser, har den avgiftsskyldiga rätt att snarast återfå det överskjutande beloppet. Finns skäl att anta att det överskjutande beloppet var avsett att täcka en annan felparkeringsavgift eller andra felparkeringsavgifter avseende samma fordon och betalningsskyldig, får Transportstyrelsen avräkna beloppet mot denna fordran eller dessa fordringar i stället för att beloppet återbetalas.

Om det kan fastställas att inbetalaren har bättre rätt till det överskjutande beloppet enligt andra stycket än den avgiftsskyldiga, ska beloppet i stället återbetalas till inbetalaren eller avräknas till förmån för denna.

12 a § Om felparkeringsavgiften inte är betald inom åtta dagar från utfärdandet, ska Transportstyrelsen snarast möjligt skicka en erinran. Om betalning inte har skett inom tjuogo dagar från utfärdandet, ska Transportstyrelsen skicka ett åläggande med förhöjd avgift. Om betalning inte har skett inom tjuogo dagar från utfärdandet, ska ärendet överlämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning.

Om felparkeringsavgiften betalas efter det att den förhöjda avgiften påförts, ska Transportstyrelsen skicka ett nytt åläggande om att betala enbart

den förhöjda delen av avgiften. Den förhöjda avgiften ska vara betald inom tjugoen dagar från utfärdandet.

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2017.

2. Till och med den 31 december 2017 får parkeringsanmärkning meddelas på blankett med beteckning utgåva F 201.104(U10) 13.02 eller utgåva G 201.104(U11) 15.01.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Martin Starsmark
(Skatte- och avgiftsavdelningen)

Bilaga. Slag av överträdelse

Överträdelse av bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

- 01 på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng (3 kap. 48 §)
- 02 på gång- eller cykelbana (3 kap. 48 §)
- 03 mot färdriktningen (3 kap. 52 §)
- 04 på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart (3 kap. 53 §)
- 05 i en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant (3 kap. 53 §)
- 06 i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. (3 kap. 53 §)
- 07 för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats (3 kap. 54 §)
- 08 för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap. 54 §)
- 09 enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

- 20 med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering (3 kap. 49 §)
- 21 längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a §)
- 22 utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 23 utan att tiden på parkeringsskiva eller motsvarande har ställts in enligt 3 kap. 49 a § eller utan att angivelsen är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 24 framför infart till fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (3 kap. 55 §)
- 25 på en huvudled (3 kap. 55 §)
- 26 på en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)
- 27 enligt antecknad överträdelse

Överträdelse av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

- 30 inom område där fordon inte får stannas eller parkeras
- 31 på plats där fordon inte får stannas eller parkeras
- 33 enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

- 34 inom område där fordon inte får parkeras
- 35 på plats där fordon inte får parkeras
- 37 på fel sida av vägen enligt bestämmelser om datumparkering
- 38 längre än tillåten tid

TSFS 2016:116

Bilaga

- 39 utan att visa att avgift eller motsvarande är betald
- 41 utan att parkeringsskiva eller motsvarande har använts
- 42 enligt antecknad överträdelse

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 7

7

KS AU § 206

KS KF/2017:294 - 206

Revidering av taxa enligt plan- och bygglagen**Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktige fastställde 2005-03-03, § 16, plan- och bygglovstaxa. Fullmäktige har därefter reviderat taxan ett flertal gånger, senast 2013-09-12 § 64.

Förslaget

Miljö- och byggnadsnämnden föreslår 2017-09-26, § 108, att kommunfullmäktige ska besluta att revidera taxan så att timavgiften justeras.

Nu gällande timavgift baseras på SKL:s modell och utgår bland annat från löneintervaller för handläggande tjänstemän. Timtaxan reviderades senast i maj 2011. Miljö- och byggnadsnämnden föreslår att timavgiften revideras på så sätt att en avgift för timdebitering, som motsvarar gällande timavgift i taxa för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, 1 075 kr/timme, fastställs. Syftet är att förenkla, göra debiteringsmodellen mer begriplig och enhetlig. Avgiften föreslås indexjusteras enligt PKV (prisindex för kommunal verksamhet).

Samhällsbyggnadsförvaltningen uppger att förslaget till timavgift bygger på av SKL år 2015 framtaget beräkningsunderlag, där samtliga kostnader som rör myndighetsutövning tydliggjorts. Personalkostnader och övriga omkostnader överensstämmer, för plan- och bygglovshanteringen, med dem som ligger till grund för timavgift i taxa för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Förvaltningen uppger att gällande timavgifter i plan- och bygglovstaxor i flertalet kommuner ligger mellan 800 kr/timme och 1250 kr/timme.

Förvaltningen har vidare uppgivit att nämndens avsikt är att den reviderade taxan ska träda i kraft 2018-01-01 alternativt 2018-02-01.

För det fall kommunfullmäktige fattar beslut om revidering 2017-12-07 kan denna träda i kraft 2018-01-01.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2017-10-31 från kanslichefen
- Protokoll från miljö- och byggnadsnämnden, § 108/17
- Gällande Plan- och bygglovstaxa, ärenden avhängiggjorda fr.o.m. 2011-05-02

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

2017-11-08

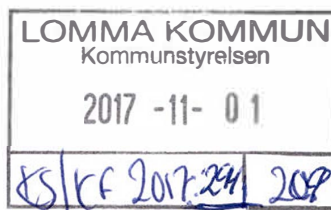
Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen rekommendera kommunfullmäktige besluta följande:

- Plan- och bygglovstaxan för Lomma kommun revideras i enlighet med miljö- och byggnadsnämndens förslag, att gälla från och med 2018-01-01.

./.

Bilaga.

Sändlista



Kommunledningskontoret
Kansliavdelningen

2017-10-31

Vår referens:

Direkttel:

Kommunstyrelsen

E-post:

Diariernr:

Er referens:

Beträffande förslag om revidering av plan- och bygglovstaxa

Bakgrund

Kommunfullmäktige fastställde plan- och bygglovstaxa 2005-03-03 § 16. Fullmäktige har därefter reviderat taxan ett flertal gånger, senast 2013-09-12 § 64.

Förslaget

Miljö- och byggnadsnämnden föreslår § 108/17 fullmäktige besluta att revidera taxan på så sätt att timavgiften justeras.

Nu gällande timavgift baseras på SKL:s modell och utgår bland annat från löneintervaller för handläggande tjänstemän. Timtaxan reviderades senast i maj 2011. Miljö- och byggnadsnämnden föreslår att timavgiften revideras på så sätt att en avgift för timdebitering, som motsvarar gällande timavgift i taxa för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, 1 075 kr/timme, fastställs. Syftet är att förenkla, göra debiteringsmodellen mer begriplig och enhetlig. Avgiften föreslås indexjusteras enligt PKV (prisindex för kommunal verksamhet).

Samhällsbyggnadsförvaltningen uppger att förslaget till timavgift bygger på av SKL år 2015 framtaget beräkningsunderlag, där samtliga kostnader som rör myndighetsutövning tydliggjorts. Personalkostnader och övriga omkostnader överensstämmer, för plan- och bygglovshandlingen, med dem som ligger till grund för timavgift i taxa för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Förvaltningen uppger att gällande timavgifter i plan- och bygglovstaxor i flertalet kommuner ligger mellan 800 kr/timme och 1250 kr/timme.

Förvaltningen har vidare uppgett att nämndens avsikt är att den reviderade taxan ska träda i kraft 2018-01-01 alternativt 2018-02-01.

För det fall kommunfullmäktige fattar beslut om revidering 2017-12-07 kan denna träda i kraft 2018-01-01.

För det fall kommunstyrelsen tillstyrker miljö- och byggnadsnämndens förslag kan beslutet formuleras enligt följande.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen rekommendera kommunfullmäktige besluta följande.

- Plan- och bygglovstaxan för Lomma kommun revideras i enlighet med miljö- och byggnadsnämndens förslag, att gälla från och med 2018-01-01.

./. Bilaga



Eva Elfborg
Kanslichef

BILAGA

TILL SKRIVELSE

2017-10-31

Bilaga 1.

Nu gällande skrivning:

Tabell 2 Tid ersättning

Om kostnadstäckningsgraden ska vara 75 % (dvs. den debiterbara tiden ska vara 75 %) kan timersättningen tas ut enligt nedanstående tabell. Total debiterbar årsarbetstid är 1 200-1 400 årsarbetstimmar.

I timkostnaden ingår alla normala kringkostnader, utom kostnader för lokaler som inte kan schablonberäknas, eftersom stora variationer förekommer.

Timersättning i ett ärende beräknas utifrån kommunens samlade kostnader för personalen inom verksamheten. (räkneexempel: två personer 550 kr/tim, en person 700 kr/tim och en person 1 150 kr/tim ger en timkostnad på 737,5 kr/tim)

Löneintervall (månadslön), kr	Timpris
-21 999	600
22 000-27 999	700
28 000-33 999	800
34 000-39 999	900
40 000-45 999	1 000
46 000-	1 200

Reviderad skrivning:

Tabell 2 Tid ersättning

Vid tillämpning av denna taxa tas en timtaxa (T) ut per hel timme handläggningstid. För 2017 är timtaxan (T) 1.075 kr. Miljö- och byggnadsnämnden kommer därefter att årligen, varje kalenderår (avgiftsår), besluta att justera timtaxan med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som publiceras på Sveriges Kommuners och Landstings webbplats i oktober. Utgångspunkt för indexuppräknningen är oktober 2017. Det indexreglerade beloppet avrundas till närmaste jämnt kronor.

A: 6

LOMMA KOMMUN Kommunstyrelsen	
2017 -10- 05	

Revidering av timdebitering i bygglovstaxan

Ärendebeskrivning

Vid genomgång av nu gällande taxan konstaterades att revideringsbehov föreligger. Arbete pågår med en översyn av hela taxemodellen och som ett första steg föreslås en justering av timtaxan. Den nuvarande timtaxan är baserad på SKL:s modell från 2011 och består av löneintervaller för handläggande tjänsteman. Timtaxan reviderades senast i maj 2011. För att förenkla, göra debiteringsmodellen mer begriplig och enhetlig föreslås en enhetstaxa för timdebitering på 1.075:-, vilket är samma nivå som den reviderade miljötaxa som kommunfullmäktige antog 2016-11-17 (§98). Den föreslagna taxan kommer att årligen indexjusteras enligt PKV (prisindex för kommunal verksamhet) med första revisionstillfälle 2017. Se bilaga 1.

Den föreslagna förändringen skulle även innebära att en enhetstaxa för hela miljö- och byggnämnden tillämpas.

Förslag

Timtaxan i författningssamling "F. 2.1 Plan- och bygglovstaxa, ärenden anhängiggjorda fr.o.m. 2011-05-02", tabell 2 "Tidersättning" revideras till en enhetstaxa på 1.075:- per timme.

Ärendet har behandlats av arbetsutskottet 2017-09-12, § 102.

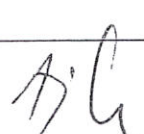
Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från samhällsbyggnadsförvaltningen/miljöenheten 2017-08-29
- Protokoll från arbetsutskottet, § 102/17

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar följande:

- Miljö- och byggnadsnämnden antar byggenhetens förslag till ändring i taxan och översänder förslaget för antagande till Kommunfullmäktige.

./. Bilaga



Utdragsbestyrkande



Bilaga 1.

Nu gällande skrivning:

Tabell 2 Tid ersättning

Om kostnadstäckningsgraden ska vara 75 % (dvs. den debiterbara tiden ska vara 75 %) kan timersättningen tas ut enligt nedanstående tabell. Total debiterbar årsarbetstid är 1 200-1 400 årsarbetstimmar.

I timkostnaden ingår alla normala kringkostnader, utom kostnader för lokaler som inte kan schablonberäknas, eftersom stora variationer förekommer.

Timersättning i ett ärende beräknas utifrån kommunens samlade kostnader för personalen inom verksamheten. (räkneexempel: två personer 550 kr/tim, en person 700 kr/tim och en person 1 150 kr/tim ger en timkostnad på 737,5 kr/tim)

Löneintervall (månadslön), kr	Timpris
-21 999	600
22 000-27 999	700
28 000-33 999	800
34 000-39 999	900
40 000-45 999	1 000
46 000-	1 200

Reviderad skrivning:

Tabell 2 Tid ersättning

Vid tillämpning av denna taxa tas en timtaxa (T) ut per hel timme handläggningstid. För 2017 är timtaxan (T) 1075 kr. Miljö- och byggnadsnämnden kommer därefter att årligen, varje kalenderår (avgiftsår), besluta att justera timtaxan med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som publiceras på Sveriges Kommuners och Landstings webbplats i oktober. Utgångspunkt för indexuppräknningen är oktober 2017. Det indexreglerade beloppet avrundas till närmaste jämnt krontal.

A: 6

F. 2.1

PLAN- OCH BYGGLOVSTAXA, ÄRENDEN ANHÄNGIGGJORDA FR.O.M. 2011-05-02

1 BESTÄMMELSER OM PLAN- och BYGGLOVSTAXA

Denna taxa gäller för miljö- och byggnadsnämndens plan- och bygglovsverksamhet. Avgifterna tas ut med stöd av plan- och bygglagen (2010:900), PBL eller kommunallagen (1991:900), om inget annat anges. Avgifterna är avsedda att täcka kommunens kostnad för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten. Avgifterna är inte momsbelagda, om inget annat anges. Taxan består av dessa bestämmelser med tillhörande tabeller och bilagor.

1.1 Beräkning av avgifter enligt taxan

Avgiften för en viss åtgärd tas ut enligt de tabeller som hör till taxan. Flertalet av avgifterna beräknas som en funktion av ett värde som utgör en tusendel av gällande prisbasbelopp enligt lagen (1962:381), om allmän försäkring (mPBB) samt ärendeberoende faktorer som grundar sig på den tidsåtgång och komplexitet som handläggningen av respektive ärendetyp kräver. Justeringsfaktor N bestäms till 1,4.

1.2 Benämningar av faktorer för beräkning av avgifter

HF	Handläggningsfaktor
KOM	Faktor för kommunicering
KF	Kartfaktor
mPBB	”Milliprisbasbelopp” en tusendels prisbasbelopp
MF	Mättningsfaktor
N	Justeringsfaktor
NKF	Nybyggnadskartefaktor
OF	Objektfaktor
PLF	Planavgiftsfaktor
UF	Utstakningsfaktor

Grundprincip för beräkning av avgift: Faktor x mPBB x N.

Avgift för bygglov/startbesked beräknas efter bruttoarean (BTA) + öppenarean (OPA).

Planavgift beräknas efter BTA + OPA.

Mättningsavgift beräknas efter byggnadsarean BYA + OPA.

Kartavgift beräknas efter markarean.

Nybyggnad Uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats.

Tillbyggnad Ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym.

Ombyggnad Ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas.

Ändring En eller flera åtgärder som ändrar en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde.

Vid beräkning av BTA, OPA och BYA skall mätreglerna enligt Svensk Standard SS 21054:2009 utgåva 1 gälla i tillämplig omfattning. Arean bestäms med den noggrannhet som inlämnade ritningar medger.

Vid definition av byggnadshöjd, sluttningsvåning, källare m.m. skall beräkningsregler och definitioner enligt plan- och byggförordningen tillämpas.

Avgiften kan också tas ut genom tidersättning enligt fastställd timtaxa.

Vid tidersättning tas kostnad för administration ut med minst en timme.

Vid tidsersättning kan också ersättning för resa utgå om så erfordras.

Benämningar av faktorer för beräkning av kart- och mätavgifter

AI	Adressinformation
FPP	Flygbild på papper
GI-T	Geografisk informationstyp
IA (%)	Informationsandel
KPF	Koordinatpunkter och förteckning
KVF	Justeringsfaktor för kvalitet
LAS	Laserdata
LK	Lägeskontroll
mPBB	”Milliprisbasbelopp”
N	Justeringsfaktor,
NKF	Nybyggnadskartefaktor
NRF	Nyttjanderätt till nybyggnadskarta
RK	Reskostnader
ORT	Ortofoto
TNGI	Tillfälligt nyttjande av digital och analog geografisk information
UF	Utstakning
UKP	Utritningskostnad, karta

För allmän rådgivning utgår ingen avgift.

Vid tidsersättning utgår alltid en minsta avgift på en timme.

Lomma kommun	Kommunfullmäktige § 16 / 2005 03 03
	Miljö- och byggnadsnämnden § 62 / 2009 04 28
	Miljö- och byggnadsnämnden § 119 / 2009 09 15
	Kommunfullmäktige § 53 / 2011 04 28
	Kommunfullmäktige § 64 / 2013 09 12

Exempel på beräkning av avgift

Bygglov för nybyggnad av enbostadshus 250 m² inom detaljplan

Åtgärd	Tabell	Formel	Delvärden	Avgift 2013
Nybyggnadskarta	23	mPBB * NKF N	44,5*100*1,4	6230
Grovutstakning, 8 hörn	24	mPBB * UF * N	44,5*35*1,4	2180
Finutstakning höjd och plan, 8 hörn	24	mPBB * UF * N	44,5*70*1,4	4361
Lägeskontroll, 8 hörn	25	mPBB * LK * N	44,5*35*1,4	2180
Moms 25 %				545
SUMMA				15496

1.3 Avräkning

För startbesked gäller om sökanden så begär ska nämnden återbetala i förskott erlagda avgifter för åtgärder som inte vidtagits. Detta under förutsättning att kontrollplan följts och projektet inte fullföljts inom föreskriven tid.

Slutavräkning sker när slutbesked utfärdas.

Om slutlig avgift för startbesked och upprättande av kontrollplan avviker ifrån i förskott betald avgift ska avräkningen ske senast när slutbesked överlämnas.

Ränta utgår ej på belopp, som återbetalas respektive tilläggsdebiteras, för tid innan betalningen ska ske.

Tid för begäran om återbetalning hanteras enligt Preskriptionslagen, dvs. preskription sker efter tio år.

2 TABELLER

Tabell 1 Objektsfaktorer

Objektsfaktor (OF) för handläggning av olika objekt – byggnader och anläggningar – beroende på storlek. Faktorn ska multipliceras med lämplig åtgärdsfaktor enligt tabeller nedan.

Area (m ²) – BTA + OPA	OF
Byggnader, anläggningar inkl. bygglovpliktiga komplementbyggnader – Bruttoarea	
0-49	4
50-129	6
130-199	8
200-299	10
300-499	14
500-799	20
800-1199	26
1 200-1 999	36
2 000-2 999	46
3 000-3 999	56
4 000-4 999	64
5 000-5 999	72
6 000-7 999	88
8 000-9 999	100
10 000-14 999	125
15 000-24 999	170
25 000-49 999	235
50 000-100 000	400
Härutöver	+ 3/1000 m ²
Mycket enkla byggnader < 50 m²*	2

*I separat ärende, t.ex. carport, taktäckta uteplatser (som inte är bygglovbefriade enl. PBL 9 kap 4-6 §§), skärmtak, glasade uteplatser/växthus, transformatorbyggnader och liknande.

I ärenden gällande både huvudbyggnad och garage/carport räknas den sammanlagda BTA + OPA.

I de fall ärendet har **flera byggnader av samma typ** beräknas areafaktorn efter dessa byggnaders totala BTA och OPA enligt tabell 1.

Tabell 2 Tid ersättning

Om kostnadstäckningsgraden ska vara 75 % (dvs. den debiterbara tiden ska vara 75 %) kan timersättningen tas ut enligt nedanstående tabell. Total debiterbar årsarbetstid är 1 200-1 400 årsarbetstimmar.

I timkostnaden ingår alla normala kringkostnader, utom kostnader för lokaler som inte kan schablonberäknas, eftersom stora variationer förekommer.

Timersättning i ett ärende beräknas utifrån kommunens samlade kostnader för personalen inom verksamheten. (räkneexempel: två personer 550 kr/tim, en person 700 kr/tim och en person 1 150 kr/tim ger en timkostnad på 737,5 kr/tim)

Exempel:

Löneintervall (månadslön), kr	Timpris
-21 999	600
22 000-27 999	700
28 000-33 999	800
34 000-39 999	900
40 000-45 999	1 000
46 000-	1 200

Tabell 3 Underrättelse och expediering

Denna taxa används när kommunikering krävs. Taxan tillämpas även vid kommunikering av avslagsbeslut och vid tillsyn.

Avgift = KOM x mPBB x N

Antal	Kommentarer	KOM
Sakägare 1-5		40
Sakägare 6-9		60
Sakägare 10-		120
Kungörelse	+ faktisk annonskostnad	80
Kungörelse av beslut i Post- och Inrikestidning	+ faktisk annonskostnad	5

Tabell 4 Handläggningsfaktor för bygglov HF1

Avgift för bygglov = Summan av alla tillämpliga HF1 x OF x mPBB x N

(OF enligt tabell 1)

Åtgärd	Handläggningsfaktor HF1
Administration inkl arkivering	7
Planprövning	3
Planenlighet inom detaljplan eller kontroll mot givet förhandsbesked	
Byggnaden	7
Placering, yttre utformning och färgsättning Användbarhet och tillgänglighet	
Tomten	7
Tomts ordnande inkl utfart och parkering Enkel kontroll av handlingar för grundläggning och dagvattenanslutning Fyllning och schaktning (då marklov ej erfordras) Skyddsåtgärder mot skred och högvatten Utrymnings- och räddningsvägar Måttgranskning Besiktning (platsbesök)	

Se tabell 3 och tabell 6 för eventuellt tillkommande avgifter

Tabell 5 Handläggningsfaktor för startbesked HF2

Avgift för startbesked = Summan av alla tillämpliga HF2 x OF x mPBB x N

(OF enligt tabell 1 alternativt tabell 2)

Åtgärder	Handläggningsfaktor HF2
Administration inkl arkivering och registrering av kontrollansvarig	7
Startbesked	
Startbesked inkl tekniskt samråd och fastställande av kontrollplan eller	10
Startbesked fastställande av kontrollplan eller	5
Startbesked (gäller även rivning)	3
Arbetsplatsbesök	5
Extra arbetsplatsbesök/styck	5
Slutsamråd inkl slutbesked	6
Slutbesked, avslut eller interimistiskt slutbesked	3

Tabell 6 Justering av bygglovsavgifter

Åtgärd	Avgift
Lämplighet/lokaliseringsprövning utanför detaljplan	1,25 bygglovavgift
Tillägg för prövning av liten avvikelse	1,2 bygglovavgift
Varsamhet	1,1 bygglovavgift
Tillbyggnad	Ingen justering
Ombyggnad	Ingen justering
Ändring	0,7 bygglovavgift (berörd del)
Tidsbegränsat bygglov	0,75 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, förlängning	0,5 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, säsong	0,75 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, säsong, förlängning	0,5 bygglovavgift
Förnyelse av lov = ny prövning	0,8 bygglovavgift
Stor enkel byggnad (oisolerad, t.ex. lagerhall) $\geq 600 \text{ m}^2$	0,3 bygglovavgift

Tabell 7 Avgift för besked

Typ av besked	Beskrivning
Förhandsbesked	100 mPBB - utanför planlagt område ¹ (x N)
Ingripandebesked	Tidersättning
Planbesked (se nedan)	Tidersättning (dock minst 200 mPBB)
Villkorsbesked	Tidersättning (dock minst 50 mPBB)
Strandskyddsdispens	200 x mPBB ² (x N)

Avgift för kommunikering tillkommer enligt tabell 3.

¹ Justeringsfaktor N kan användas

² Justeringsfaktor N kan användas

Planbesked – Ärendekategorier

Enkel åtgärd

200 mPBB eller tidersättning

Med enkel åtgärd avses projekt som uppfyller **samtliga** följande kriterier:

1. Mindre projekt av enklare karaktär: ny- eller tillbyggnad av bostadshus omfattande högst två lägenheter **eller** ny- eller tillbyggnad av verksamheter upp till totalt 250 m² bruttoarea eller övriga projekt med en markarea om högst 2 000 m² **eller** ändrad markanvändning till något av ovanstående.
2. Projektet ligger inom eller i direkt anslutning till detaljplanerad markanvändning av samma karaktär.
3. Eventuellt planarbete kan antas vara möjligt att genomföra med enkelt planförfarande.

Medelstor åtgärd

300 mPBB eller tidersättning

Med medelstor åtgärd avses projekt som *inte uppfyller samtliga kriterier* för enkel åtgärd eller som *inte uppfyller något av kriterierna* för stor åtgärd.

Stor åtgärd

400 mPBB eller tidersättning

Med stor åtgärd avses projekt som uppfyller något av följande kriterier:

1. Projekt av större omfattning: bostadsprojekt omfattande mer än 100 lägenheter eller verksamhetsprojekt omfattande mer än 5 000 m² bruttoarea eller övriga projekt omfattande mer än 20 000 m² markarea eller ändrad markanvändning till något av ovanstående.
2. Ärenden som kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Lomma kommun	Kommunfullmäktige § 16 / 2005 03 03
	Miljö- och byggnadsnämnden § 62 / 2009 04 28
	Miljö- och byggnadsnämnden § 119 / 2009 09 15
	Kommunfullmäktige § 53 / 2011 04 28
	Kommunfullmäktige § 64 / 2013 09 12

Tabell 8 Avgift för områdesbestämmelser och detaljplaner

Planavgift tas ut i förskott och slutregleras vid beslut om att planen antas, ändras eller upphävs. För plan där avgift inte slutreglerats vid beslut om antagande tas avgift ut senast vid beslut om bygglov.

Planavtal tecknas med intressenter för att specificera betalningsvillkor och parternas åtagande i övrigt.

I planer som annan än kommunen helt eller delvis har utfört och bekostat, t ex på grund av ett exploateringsavtal eller planavtal, reduceras planavgiften i motsvarande grad.

Planavgift tas inte ut om bygglov har lämnats i strid mot plan (9 kap 31 § PBL) eller vid tidsbegränsat bygglov (9 kap. 33 § PBL). Planavgift kan dock debiteras om det lämnade bygglovet medges med mindre avvikelser från planen (tolkningsutrymmet).

Vid ändring av en del av en äldre detaljplan (antagen före 1 juli 1987) tas planavgift ut för berörd bygg rätt inom det område som ändrats.

Vid en generell ändring av en bestämmelse inom en eller flera äldre detaljplaner (antagna före 1 juli 1987), tas planavgift ut inom hela den gamla detaljplanens område om åtgärden som skall utföras endast har stöd i ändringen av detaljplanen (t.ex. inredning av vindar).

För tillbyggnad/komplementbyggnad i separat ärende skall OF användas enligt tabell 1.

För tillbyggnad som överstiger 50 % av huvudbyggnadens BTA tillämpas planfaktor som för nybyggnad.

Tidersättning debiteras i ärenden, som ej går att definiera enligt ovan t ex där intressenten eller sökanden erhåller annan nytta än möjlighet till lov som kan mätas enligt standard för BTA eller OPA

Planavgift tas inte ut för

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m²

- tillbyggnader oavsett byggnad mindre än 50 m²

Förskottsavgift tas ut enligt följande princip: vid planstart 25 %, vid granskning 25 %, efter antagande 50 %

Planavgift: mPBB x OF x PF x N

OF sätts enligt tabell 1 t.o.m. 9 999 m². Därutöver höjs OF med 1 per 1 000 m².

(Exempel: OF 10 000 m² = 101; 11 000 m² = 102)

	Planfaktor (PF) Nybyggnad	PF Tillbyggnad	PF Ändring
Områdesbestämmelser	100	60	60
Detaljplan inkl program	220	100	100
Fastighetsrättsliga åtgärder i detaljplan	80	40	40

Planavgift för enbostadshus

Avgift = mPBB x PF x N

Objekt	PF Ny byggnad	PF Tillbyggnad/Ändring
Enbostadshus (oberoende av area)	1 200	600

F d fastighetsplan i separat ärende

Avgift = mPBB x PF x N

Åtgärd	PF
Upphävande	300

Tabell 9 Beslut om ny kontrollansvarig

Avgift = HF x mPBB x N

Åtgärd	HF
Ny sakkunnig	25

Tabell 10 Hissar och andra motordrivna anordningar

Avgift tas ut som tidersättning enligt plan- och byggförordningen (ersätter förordning 1999:371 om hissar m.m. i byggnadsverk).

Åtgärd	Tidersättning
Medgivande eller förbud att använda hiss	Antal timmar (minst 1 tim)

Tabell 11 Nybyggnad - Bygglovavgift

Avgiften utgör summan av avgifterna för de åtgärder som byggnadsnämnden vidtar i samband med bygglov respektive startbesked. Avgift för att upprätta eller ändra detaljplan, områdesbestämmelser eller fastighetsplan tillkommer enligt särskild taxa eller genom upprättat planavtal.

Se tabell 4 och 5 angående tillämpliga HF

Avgiften inkluderar ett arbetsplatsbesök (utom vid mycket enkla byggnader).

$$\text{Bygglovavgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times (\text{HF1} + \text{HF2})^3 \times \text{N}$$

Area (m ²) – BTA + OPA	OF	HF1	HF2
Byggnader, anläggningar inkl. bygglovpliktiga komplementbyggnader			
Mycket enkla byggnader < 50 m²*		2	20
0-49		4	24
50-129		6	24
130-199		8	24
200-299		10	24
300-499		14	24
500-799		20	24
800-1199		26	24
1 200-1 999		36	24
2 000-2 999		46	24
3 000-3 999		56	24
4 000-4 999		64	24
5 000-5 999		72	24
6 000-7 999		88	24
8 000-9 999		100	24
10 000-14 999		125	24
15 000-24 999		170	24
25 000-49 999		235	24
50 000-100 000		400	24
Stor, enkel byggnad, oisolerad – lagerhall ≥ 600 m²	0,3 x OF (intervall enligt ovan)	24	28
Vindsinredning ≤ 199 m²	8	17	28

³ Bygglov inklusive startbesked

Komplementbyggnad

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2)³ x N

Objekt	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	<50 m ²	2	17	13
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	>50 m ²	4	17	15
Källsorteringsbehållare/grupp Sopskåp, sopus		4	14	15

³ Bygglov inklusive startbesked

Tabell 12 Tillbyggnad

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2)⁴ x N

Huvudbyggnad	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Tillkommande yta BTA	≤ 15 m ²	3	14	10
Tillkommande yta BTA	16-49 m ²	4	17	15
Tillkommande yta BTA	50-129 m ²	6	17	28
Tillkommande yta BTA	130-199 m ²	8	17	28
Tillkommande yta BTA	200-299 m ²	10	17	28
Tillkommande yta BTA	300-499 m ²	14	17	28
Ytterligare intervall se tabell 11				

Komplementbyggnad		OF	HF1	HF2
Typ: garage, carport, förråd	Oavsett storlek men ≤ 50 % av ursprunglig byggnads BTA	2	14	13
Tillbyggnad fritidshus	≤ 50 m ²	4	14	13
Tillbyggnad växthus, lusthus m.m. oisolerat	> 15 m ²	2	14	13
Burspråk		2	14	13
Takkupa		2	14	15

⁴ Bygglov inklusive startbesked

Tabell 13 Enkla byggnader

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2)⁵ x N

Typ	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Fritidshus	40-80 m ²	4	21	28
Kolonistuga	< 40 m ²	2	14	15
Nätstation/pumpstation	Oavsett storlek	4	14	13
Växthus, lusthus och likn. oisolerat	> 15 m ² men ≤ 50 m ²	2	14	13
Rullstolsgarage förråd m.m.	Oavsett storlek	2	14	13
Kiosk, manskapsbod m.m.	Oavsett storlek	4	17	15
Sommarveranda, restaurang	Oavsett storlek	4	17	23

⁵ Bygglov inklusive startbesked

Tabell 14 Övriga åtgärder

Bygglovavgift = mPBB x HF x N

	Yta BTA	HF4
Balkong 1-5 st		65
Balkong >5 st		130
Inglasning av balkong 1-5 st		65
Inglasning av balkong >5 st		130
Inglasning av uteplats/ uterum	oavsett storlek	65
Skärmtak 15-30 m²	15-30 m ²	50
Skärmtak ≥ 31 m²	≥ 31 m ²	100

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2)⁶ x N

Övrigt – utan konstr.	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Fasadändring, mindre		2	11	10
Fasadändring, större		4	11	10
Bostadshiss – handikapp Enbostadshus⁷		2	17	13
Hiss/ramp*		4	17	15
Mur och eller plank vid enbostadshus		4	10	13
Mur och/eller plank – bullenplank/stabilitet – oavsett material		6	14	15
Solfångare – ej på en- och tvåbostadshus		2	14	13
Frivilligt bygglov	Avgift enl. normalt bygglov			

⁶ Bygglov inklusive startbesked

⁷ Endast HF2 vid invändig installation

Tabell 15 Anmälan⁸ (icke lovpliktig åtgärd)

Avgift = HF2 x mPBB x N

	HF2
Eldstad/st	25
Grundförstärkning enbostadshus	90
Grundförstärkning	200
Ventilationsanläggning enbostadshus	50
Ventilationsanläggning övriga	140
Ändring av /bärande konstruktion/brandskyddet, mindre	30
Ändring av /bärande konstruktion/brandskyddet, större	140
Stambyte	90
Sopsug	90
Fettavskiljare	30
Rivning utanför planlagt område	25

Tabell 16 Rivningslov inklusive startbesked

Avgift = HF x mPBB x N

Rivning	HF
< 250 m² BTA	100
250-999 m² BTA	200
>1000 m² BTA	400

⁸ Vid framtagandet av taxan har plan- och byggförordning ännu inte antagits. Tabellen behöver justeras efter plan- och byggförordningens lydelse.

Tabell 17 Bygglov för skyltar⁹

Prövning skall ske som för byggnader

Avgift tas ut med hänsyn till åtgärderna och omgivningspåverkan.

Avgift = HF x mPBB x N

Administrationsavgift ingår i avgiften för skyltar och ljusanordningar.

Åtgärd		HF om liten påverkan på stads- eller landskapsbilden	HF om stor påverkan på stads- eller landskapsbilden
Vepa	$\leq 20 \text{ m}^2$	80	
Stor vepa	$\geq 20 \text{ m}^2$		200
Skyltprogramgranskning	$\geq 20 \text{ m}^2$	100	200
Prövning mot skyltprogram		20	20
Därutöver per skylt		10	10
Prövning utan gällande skyltprogram	Placering, Utformning, Miljö- och omgivningspåverkan	45	105
Därutöver per skylt		23	53
Skylt, skyltpelare, stadspelare	$\leq 10 \text{ m}^2$	60	
Skylt, skyltpelare, stadspelare	$\geq 10 \text{ m}^2$ vid busstur	-	150
Ljusramp	Ny/ny front	-	100
Ljusramp	utöver den första	20	-
Ljusanordning vid idrottsplats eller likn.	> 5 st		100
Förbesiktning	Per gång	10	20
Remiss	Trafikverket m.fl.	15	15

⁹ Vid framtagandet av taxan har plan- och byggförordning ännu inte antagits. Tabellen behöver justeras efter plan- och byggförordningens lydelse.

Väsentlig ändring av skylt eller ljusanordning medför samma arbetsinsatser som vid ansökan om ny. Avgift tas därför ut som vid ny skylt eller ljusanordning.

Skylt i samband med bygge placerad på samma fastighet, max 15 m² är avgiftsfri. Är skylten större än 15 m² tas avgift ut enligt tabell.

Skyltprogram kan tas fram i samförstånd mellan fastighetsägaren och plan- och byggkontoret. Det består av dokument/ritning som visar var på fasaderna skyltar skall placeras och kan även innehålla principer för skyltars utformning. Avgiften reduceras om skyltprogrammet följs.

Tabell 18 Marklov inklusive startbesked

Avgiften tas enbart ut som tidersättning

Åtgärd	Tidersättning
Marklov såväl schakt som fyllning	Antal timmar (minst 25 mPBB)

Tabell 19 Master, torn, vindkraftverk

Avgift = (HF1 + HF2) x mPBB x N

Master, torn, vindkraftverk	Beskrivning	HF1	HF2 Tidersättning
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	ett torn	250	Antal timmar (minst 1)
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	fler än ett	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	ett verk	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	upp till 4 st	1 200	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftpark (>5 verk)		2 500	Antal timmar (minst 1)

Tabell 20 Bygglov för anläggningar

Anläggning på land

Avgift = (HF1 + HF2) x mPBB x N

Objekt	Beskrivning	OF	HF1	HF2
Anläggningens yta	2 000-4 999 m ²	60	24	28
”_	5 000-10 000 m ²	80	24	28
”_	≥ 10 000 m ²	100	24	28
Mindre anläggningar t.ex. parkeringsplats	Antal timmar (minst 1)			
Upplag/ materialgård	Antal timmar (minst 1)			
Tunnel/ bergrum	Antal timmar (minst 1)			

Exempel på anläggning (enligt plan- och byggförordningen): Begravningsplats, Campingplats, Idrottsplats, Friluftsbad, Golfbana, Kabinbana, Minigolf, Motorbana, Nöjespark, Skidbacke med lift, Skjutbana

Anläggning i vatten

Objekt	Beskrivning	OF	HF1	HF2
Brygga, såväl ponton som fast anlagd	för fler än 10-12 båtar, (annars ej bygglov)	20	24	28
Småbåtshamn – se marina	för fler än 10-12 båtar, < 5 000 m ²	40	24	28
Marina 5 000-10 000 m², flera bryggor	för fler än 10-12 båtar, annars inte hamn	80	24	28
Utökning med pontonbrygga –	per brygga	5	24	28

Tabell 21 Övriga ärenden

Avgift = HF x mPBB x N

Ärendetyp	Beskrivning	HF
Anstånd	Ingen avgift	
Avslag såväl bygglov, marklov rivningslov som förhandsbesked	Full avgift HF 1 alternativt tidersättning	
Avvisa		20
Återkallad ansökan (avskrivet ärende)	25 % av normal bygglovavgift eller tidersättning se tabell 2	

Tabell 22 Brandfarliga och explosiva varor m.m.

Avgiften innefattar kommunens totala insats för tillståndsgivningen. I avgiften ingår även platsbesök.

$$\text{Avgift} = \text{HF} \times \text{mPBB} \times \text{N}$$

Anläggning som förvarar kemisk produkt	Beskrivning	HF
Anläggning för förvaring och försäljning ur cisterner	1 st	150
Anläggning för förvaring och försäljning ur cisterner	2 till 4 st	240
Restaurang med gasol		150
Skola	ej laboratorie/industri	150
Bensinstationer		
Bensinstation automat		240
Bensinstation m butik		300
Nytt tillstånd enl. § 20 FBE	innehavsskifte brandfarlig vara	20
Nytt tillstånd enl. § 20 FBE	vid innehavsskifte; explosiv vara inkl. godkännande av föreståndare	40
Förvaring; Explosiva varor samt godkännande av föreståndare		150
Mindre komplettering till gällande tillstånd		20
Mindre lackeringsanläggning		150
Avslag utan utredning		20
Avslag med utredning		150
Administrativa åtgärder		20

Tidersättning

Tidersättning debiteras i ärenden, som ej går att definiera enligt ovan t.ex. cisterner ovan mark > 5 i oljehamn och likvärdig, laboratorier samt transporter i rörledning, förhandsbesked och andra åtgärder.

Tabell 23 Avgift för nybyggnadskarta

Nybyggnadskarta krävs om bygg- och miljönämnden anser det nödvändigt. Nämnden anger riktlinjer för när nybyggnadskarta ska upprättas.

Åtgärdsfaktor (kartavgift = NKF * N) vid upprättande av nybyggnadskarta mm.

Avgift = mPBB * NKF N

Nybyggnadskarta	NKF	NKF
<i>Gäller flerbostadshus och industrier</i>	Normal nybyggnadskarta	Enkel nybyggnadskarta
Tomtyta mindre eller lika med 999 m²	100	40
Tomtyta 1000 - 1999 m²	125	50
Tomtyta 2000 - 2999 m²	150	60
Tomtyta 3000 - 3999 m²	175	70
Tomtyta 4000 - 4999 m²	200	80
Tomtyta större än 5000 m²	Skälighetsbedömning/ nedlagd tid	

En- och tvåbostadshus får nybyggnadskarta för berörd del upp till 999m² närmast boningshuset. Önskas nybyggnadskarta på hela tomten betalas en taxa enligt ovan.

Nybyggnadskarta	NKF
Nybyggnadskarta eller särskilda kompletteringar utanför primärkartområdet	Tidsersättning
Granskning av nybyggnadskarta, varje tomt	7
Komplettering av nybyggnadskarta	30
Förhandskopia	Tidsersättning
Preliminär nybyggnadskarta	Tidsersättning
Alla övriga i sammanhanget relevanta åtgärder	Tidsersättning

Tabell 24 Avgift för utstakning

I avgiften för utstakning ingår markering av en höjdfix.

Om utstakning utförs av annan än byggnadsnämndens personal, tas avgift ut för underlagsdata, grundmaterial mm med 20 % av den avgift som skulle utgått om kommunen utfört arbetet.

Utsakningsavgift = mPBB * UF * N

Utsakning	UF
Grovutstakning höjd och plan, max 8 hörn (vid samtidig beställning av finutstakning)	35
Tillägg för grovutstakning utöver de första 8 hörnen, per hörn	6
Grovutstakning, höjd och plan, max 8 hörn (vid ej samtidig beställning av finutstakning)	55
Finutstakning höjd och plan, max 8 hörn	70
Tillägg för finutstakning utöver de första 8 hörnen, per hörn	5
Övrig utstakning, detaljpunkter och mätningslinjer	Tidsersättning
Övrig utstakning	
Plank och mur	50
Detaljpunkter och mätningslinjer	Tidsersättning

Tabell 25 Lägeskontroll

Avgift = mPBB * LK * N

Lägeskontroll ¹	LK
Lägeskontroll höjd och plan, max 8 hörn	35
Tillägg för lägeskontroll utöver de första 8 hörnen, per hörn	4

Not 1: Moms 25% tillkommer

Tabell 26 Nyttjanderätt till underlag för nybyggnadskartor

I de fall kommunen inte producerar nybyggnadskartan tas följande avgift ut.

Avgift tas ut för underlagsdata och grundmaterial.

Avgift = mPBB * NKF * N

Nybyggnadskarta	NKF
Tomtyta mindre eller lika med 1999 m²	15
Tomtyta 2000 - 4999 m²	25
Tomtyta 5000 - 9999 m²	43
Tomtyta större än 10000 m²	65

Tabell 27 Digital adressinformation

Avgift = mPBB * AI * N

Minsta debitering = 100:- + moms

Digital adressinformation	AI
Adresspunkt inklusive koordinat	0,01

Not 1: Moms 6% tillkommer

Tabell 28 Koordinatförteckning och punktskiss

Avgift = (mPBB * KPF + Kopieringskostnad) * N

Åtgärd	KPF
Koordinatförteckning stomnät ¹	–
Första punkten	4
Tillägg per punkt utöver den första	2
Punktskiss	
Första punkten	8
Tillägg per punkt utöver den första	4

Not 1: Moms 6% tillkommer

Tabell 29 Tillfälligt utnyttjande av digital och analog geografisk information

Kommunens kartmaterial är upphovsrättsligt skyddat. Vid upplåtelse av kommunalt kartmaterial överläts normalt endast rätten att nyttja materialet för visst ändamål (icke exklusiv rätt). Nyttjanderätten bör normalt begränsas i tiden och till visst angivet ändamål. Om kommunen finner det lämpligt kan ersättningen för nyttjandet tillåtas variera med det angivna ändamålet eller användningen av kartmaterialet. I dessa fall och vid större beställningar tillämpas anbudsförfarande.

Kommunens kostnader för grundkartan ska normal inräknas i underlaget för planavgiften när sådan avgift uttas i samband med bygglov. Begär någon däremot grundkarta av kommunen för att exempelvis upprätta detaljplan på egen bekostnad kan kommunen använda ovanstående tabell för avgiftsuttag.

Kartan överlämnas vid upplåtelsen på det medium (papper, film, CD) och filformat som beställaren önskar.

Avgift = mPBB * TNGI * IA (%) * KVF * GI-T * Area (Ha) * N
 Minsta debitering = 100:- + moms
 (Moms 6% tillkommer)

Area (Ha)	TNGI
< 0,5	30
0,5 – 10	20
11 - 100	15
101 - 500	7
> 500	Anbudsförfarande

Not 1: Ovanstående taxa avses tillämpas för tillfälliga nyttjare av det kommunala kartmaterialet.

Not 2: Kommunen finansierar sina kostnader för kartproduktionen med en blandning av skattemedel och avgifter. För permanenta användare (nyttjare) av kommunalt kartmaterial träffas vid uttagande av avgift normalt avtal, som löper flera år.

Innehåll i kartan	IA (%)
Gränser och fastighetsbeteckn	30
Byggnader och övriga topografiska objekt	30
Vägar, järnvägar, adresser	20
Höjdinformation	20
Övriga detaljer	10
All information	100

Not 3: För annan än i tabellen angiven geografisk information tillämpas anbudsförfarande

Justering för kvalitet	KVF
Primärkartekvalitet och tätbebyggda områden	1,0
Baskartekvalitet och tätbebyggda områden	0,8
Primärkartekvalitet och landsbygd	0,6
Baskartekvalitet och landsbygd	0,5

Not 4: Tätbebyggda områden enligt karta

Övriga digitala produkter	GI-T
Översiktlig karta	1,4
Tätorts-/GIS-karta	1,2
Grundkarta⁵	Tidsersättning
Byggnader med takkonstruktion (3D)	Tidsersättning
Byggnadskuber (3D)	Tidsersättning
Terrängmodell, ytor	5
Höjdgitter	4

Not 5. I grundkarta ingår normalt följande: Nivåkurvor (höjddata), fastighetsgränser och fastighetsbeteckningar, murar och staket, byggnader, sjöar, vattendrag, vägar, järnvägar, kraftledning, gällande detaljplaner och bestämmelser samt fornminnen

Tabell 30 Digitalt ortofoto

Avgift = mPBB * ORT * areal i km² * N

Minsta debitering = 100:- + moms

Digitalt ortofoto, upplösning (m/pixel)	ORT
0,1	26
0,2 – 0,25	13

Not 1: Moms 6% tillkommer

Tabell 31 Laserdata

Avgift = mPBB * LAS * areal i km² * N

Minsta debitering = 100:- + moms

Laserdata ¹	LAS
Årlig avgift ²	13
Engångslicens ³	26

Not 1 : Alla punkter klassificerade i mark, vatten och oklassificerat.

Not 2: Årlig avgift måste betalas så länge data används och därefter måste data raderas.

Not 3: Engångslicens medger att laserdata kan behållas och användas i obegränsad tid

Not 4: Moms med 6% tillkommer.

Tabell 32 Flygbild/snedbild

Avgift = mPBB * FPP * Antal bilder * N

Fotografi/flygbild på papper	FPP
Kommersiellt bruk (digital bild)	20
Privat bruk (digital bild)	10
Privat bruk (utskrift på fotpapper, A4)	5
Privat bruk (utskrift på fotpapper A3)	7,5

Not 1: Moms 6% tillkommer

Tabell 33 Utritning

Avgift = mPBB * UKP * N

Utskrift av kartor och ritningar	UKP
Text och linjer	
A4/A3	1
A2	1,5
A1	2,25
A0	3
Täckande utskrift, ytor och raster	
A4/A3	2
A2	4
A1	8
A0	15

Not 1: Moms 6% tillkommer

Tabell 34 Reskostnader

Avgift = mPBB * RK * N

	RK
Reskostnader per mil	1

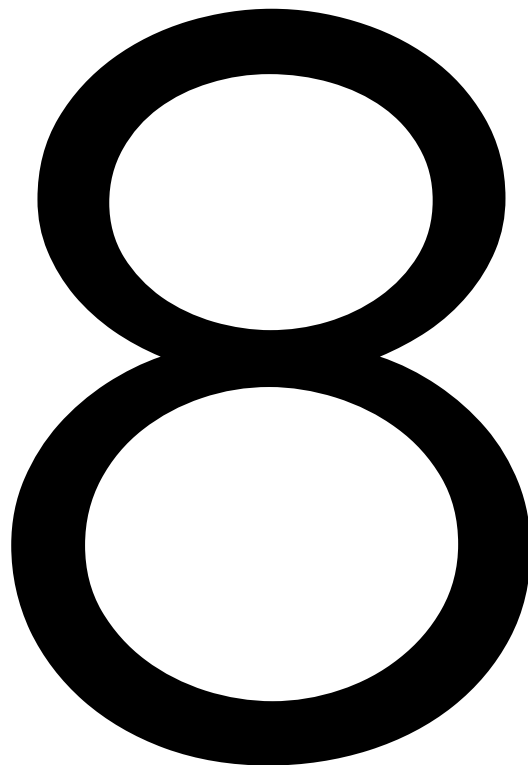
Not 1: Moms 25% tillkommer

Tabell 35 Övriga kostnader

Exempel på övriga ärenden	
Mät- och rituppdrag	Tidsersättning
Fastighetsförteckning	Tidsersättning
Beräkningsuppdrag	Tidsersättning

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 8



KS AU § 207

KS KF/2017:321 - 736

Tillägg till avtal avseende överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018 mellan Region Skåne och Lomma kommun

Ärendebeskrivning

Lomma är en av 23 skånska kommuner för vilka färdtjänst- och riksfärdtjänstverksamheten överlåtits till Region Skåne. Kommunfullmäktige beslutade 2014-06-12 att godkänna överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag, med giltighet från och med 2015-01-01. Utöver nuvarande finansieringsmodell, reglerar överenskommelsen bland annat ansvarsfördelning och samarbete mellan kommunen och Region Skåne/Skånetrafiken.

Parterna var, som en del i överenskommelsen från och med 2015-01-01, överens om att såväl finansieringsmodell som finansieringsnivåer borde ses över för att säkerställa grunderna för finansieringen på längre sikt. Översynen påbörjades omgående och målsättningen var att den skulle vara klar senast 36 månader från avtalsstart, det vill säga före utgången av 2017.

Kommunförbundet Skåne har samordnat beredningen av översynen, och ett förslag till finansieringsmodell har arbetats fram och har varit föremål för remissbehandling. Lomma kommun ställde sig positiv till förslaget i kommunstyrelsen 2016-11-16. Förutsättningarna beträffande beräkning av Region Skånes avgiftsnivå har därefter förändrats på ett sätt som medfört att Kommunförbundet Skåne inte har kunnat rekommendera kommunerna att godta den förändrade nivåberäkningen.

Eftersom parterna inte har kunnat enas om något förslag till långsiktig finansiering av färdtjänstkostnaderna har konsensus uppnåtts om att finansiering för 2018 liksom tidigare år måste utgå från respektive kommuns kostnad vid överlåtelsetillfället, med en årlig indexuppräkningsmodell enligt hittillsvarande modell. Kommunerna föreslås dock att för den inbördes fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna tillämpa den fördelningsmodell som framgår av skrivelsen Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018. För Lommas del innebär överenskommelsen med ny fördelningsmodell en kostnad för 2018 om 2 602 684 kronor, vilket jämfört med idag gällande fördelningsmodell innebär en minskning med ca 300 000 kronor.

Detta tillägg till överenskommelsen utgör en tillfällig finansierings- och fördelningslösning som endast gäller för år 2018 och som fastslår hur

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

2017-11-08

kostnadsfördelningen mellan kommunerna ska fastställas för år 2018. Den tillfälliga överenskommelsen kan endast tillämpas under förutsättning att samtliga berörda kommuner accepterar avtalstillägget.

Ärendet har behandlats av socialnämnden 2017-11-07, § 66.

Beslutsunderlag

- Protokoll från socialnämndens arbetsutskott, § 237/17
- Skrivelse från socialförvaltningen, 2017-10-25
- Sammanträdesprotokoll, Kommunförbundet Skånes styrelse, 2017-09-22
- Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen rekommendera kommunfullmäktige besluta följande:

- Kommunfullmäktige godkänner "Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018" mellan Region Skåne och Lomma kommun.

Sändlista

Utdragsbestyrkande

SN § 66

SN/2017:269 - 736

Tillägg till överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag, gällande 2018

Ärendebeskrivning

Lomma är en av 23 skånska kommuner för vilka färdtjänst- och riksfärdtjänstverksamheten överlåtits till Region Skåne. Kommunfullmäktige beslutade 2014-06-12 att godkänna överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag, med giltighet från och med 2015-01-01. Utöver nuvarande finansieringsmodell, reglerar överenskommelsen bland annat ansvarsfördelning och samarbete mellan kommunen och Region Skåne/Skånetrafiken.

Parterna var, som en del i överenskommelsen från och med 2015-01-01, överens om att såväl finansieringsmodell som finansieringsnivåer borde ses över för att säkerställa grunderna för finansieringen på längre sikt. Översynen påbörjades omgående och målsättningen var att den skulle vara klar senast 36 månader från avtalsstart, det vill säga före utgången av 2017.

Kommunförbundet Skåne har samordnat beredningen av översynen, och ett förslag till finansieringsmodell har arbetats fram och har varit föremål för remissbehandling. Lomma kommun ställde sig positiv till förslaget i kommunstyrelsen 2016-11-16. Förutsättningarna beträffande beräkning av Region Skånes avgiftsnivå har därefter förändrats på ett sätt som medfört att Kommunförbundet Skåne inte har kunnat rekommendera kommunerna att godta den förändrade nivåberäkningen.

Eftersom parterna inte har kunnat enas om något förslag till långsiktig finansiering av färdtjänstkostnaderna har konsensus uppnåtts om att finansiering för 2018 liksom tidigare år måste utgå från respektive kommuns kostnad vid överlåtelsetillfället, med en årlig indexuppräkningsmodell enligt hitillsvarande modell. Kommunerna föreslås dock att för den inbördes fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna tillämpa den fördelningsmodell som framgår av skrivelsen Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018. För Lommas del innebär överenskommelsen med ny fördelningsmodell en kostnad för 2018 om 2 602 684 kronor vilket, jämfört med idag gällande fördelningsmodell, innebär en minskning med ca. 300 000 kronor.

Detta tillägg till överenskommelsen utgör en tillfällig finansierings- och fördelningslösning som endast gäller för år 2018 och som fastslår hur kostnadsfördelningen mellan kommunerna ska fastställas för 2018. Den tillfälliga

SOCIALNÄMNDEN

2017-11-07

SN § 66 (forts.)

SN/2017:269 - 736

överenskommelsen kan endast tillämpas under förutsättning att samtliga berörda kommuner accepterar avtalstillägget.

Ärendet har behandlats av socialnämndens arbetsutskott 2017-10-26, § 237.

Beslutsunderlag

- Skrivelse från socialförvaltningen, 2017-10-25
- Sammanträdesprotokoll, Kommunförbundet Skånes styrelse, 2017-09-22
- Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018
- Beslut från socialnämndens arbetsutskott, 2017-10-26 § 237

Socialnämnden beslutar följande:

- Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna "Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018" mellan Region Skåne och Lomma kommun.

Sändlista

**SOCIALFÖRVALTNINGEN**

2017-10-25

Avdelningen för utveckling och administration

Vår referens: Lennart Eriksson
Direkttel: 040-641 12 32
E-post: lennart.eriksson@lomma.se
Diariernr:
Er referens:

Tillägg till överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag, gällande 2018**Bakgrund**

Lomma är en av 23 Skånekommuner för vilka färdtjänst- och riksfärdtjänstverksamheten överlåtits till Region Skåne. Övriga kommuner är Bjuv, Bromölla, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Hörby, Höör, Kristianstad, Landskrona, Osby, Perstorp, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Svalöv, Tomelilla, Ystad, Åstorp, Ängelholm, Örkeljunga och Östra Göinge.

Kommunfullmäktige beslutade 2011-02-10 att godkänna avtal om överlåtelse av huvudmannaskapet för färdtjänst och riksfärdtjänst mellan Lomma kommun och Region Skåne.

2014-06-12 beslutade fullmäktige att godkänna överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag, med giltighet fr o m 2015-01-01. Utöver nuvarande finansieringsmodell, reglerar överenskommelsen bl a ansvarsfördelning och samarbete mellan kommunen och Region Skåne/Skånetrafiken.

Idag finansieras den överlåtna färdtjänstverksamheten genom att de 23 kommunerna som har överlåtit verksamheten till Region Skåne/Skånetrafiken, utger ett bidrag till Region Skåne. Bidragets storlek utgår från respektive kommuns kostnad vid överlåtelse tillfället, med en årlig indexuppräknning.

Parterna var, som en del i överenskommelsen fr o m 2015-01-01, överens om att såväl finansieringsmodell som -nivåer borde ses över för att säkerställa grunderna för finansieringen på längre sikt. Översynen påbörjades omgående och målsättningen var att den skulle vara klar senast 36 månader från avtalsstart, dvs före utgången av 2017.

Ärendet

Kommunförbundet Skåne har samordnat beredningen av översynen, och ett förslag till finansieringsmodell har arbetats fram av en partssammansatt tjänstemannagrupp. Förslaget har därefter varit föremål för remissbehandling. Synpunkter på fördelningsmodellen har inte framförts, men däremot har synpunkter framförts på ersättningsnivån. Lomma kommun ställde sig positiv till förslaget (kommunstyrelsen 2016-11-16).

Förutsättningarna beträffande beräkning av Region Skånes avgiftsnivå har därefter förändrats på ett sätt som medfört att Kommunförbundet Skånes styrelse inte har kunnat rekommendera kommunerna att godta den förändrade nivåberäkningen.

Eftersom parterna inte har kunnat enas om något förslag till långsiktig finansiering av färdtjänstkostnaderna har konsensus uppnåtts om att finansieringen för 2018 liksom tidigare år måste utgå från respektive kommuns kostnad vid överlåtelse tillfället, med en årlig indexuppräkningsmodell enligt hittillsvarande modell. Kommunerna föreslås dock att för den inbördes fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna tillämpa den fördelningsmodell som har varit föremål för remissbehandling. Detta utgör en rättvisare fördelningsmodell mellan kommunerna som det inte heller har framförts några synpunkter på.

Kostnadsfördelningen för 2018 framgår av till denna skrivelse bilagt "Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018", vilken Kommunförbundet Skånes styrelse rekommenderar kommunerna att övergångsvis tillämpa för år 2018. För Lommas del innebär överenskommelsen med ny fördelningsmodell en kostnad för 2018 om 2 602 684 kronor vilket, jämfört med idag gällande fördelningsmodell, innebär en minskning med ca. 300 000 kronor.

Detta tillägg till överenskommelsen utgör en tillfällig finansierings- och fördelningslösning som endast gäller för år 2018 och som fastslår hur kostnadsfördelningen mellan kommunerna ska fastställas för 2018. Arbetet med att eftersträva en långsiktig såväl finansierings- som fördelningslösning för år 2019 och framåt fortsätter.

Den tillfälliga överenskommelsen om fördelning av kostnaderna för år 2018 kan endast tillämpas under förutsättning att samtliga berörda kommuner accepterar avtalstillägget genom underskrift av denna överenskommelse.

Skånetrafiken avser att under hösten 2017 distribuera detta avtalstillägg till berörda kommuner för undertecknande.

Den partssammansatta arbetsgruppen har underhand fått i uppdrag att fortsätta ansträngningarna att utarbeta en ersättningsmodell som säkerställer grunderna för finansieringen på längre sikt.

Förslag till beslut

- Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna "Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018" mellan Region Skåne och Lomma kommun.

Amelie Gustafsson
Förvaltningschef

Lennart Eriksson
Avdelningschef

Bilagor

1. Sammanträdesprotokoll 2017-09-22, Kommunförbundet Skånes styrelse
2. Tillägg till avtal 43/2014 avseende Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018

Styrelsen

2017-09-22

1 (23)

Plats och tid Kommunförbundet Skåne, Gasverksgatan 3 A, Lund
Kl. 09.30-11.20

Närvarande
Ledamöter

Kent Mårtensson (S), ordförande
Carina Nilsson (S)
Anders Tell (S)
Sven-Erik Sjöstrand (V)
Märta Stenevi (MP)
Anders Ståhl (M)
Lars Lundberg (KD)
Maria Winberg Nordström (L)
Magnus Olsson (SD) (deltog i beslut § 143–153)

Närvarande ersättare

Lena Wallentheim (S) (deltog i beslut §143–155)
Birgitta Jönsson (S)
Kerstin Persson (S)
Vlado Somljacan (MP) (deltog i beslut §143–155)
Anders Bergarn (M) (deltog i beslut §143–155)
Torbjörn Ekelund (L) (deltog i beslut §143–155)

Övriga deltagare

Joachim Fors (S)
Marika Bjerstedt-Hansen (S)
Petter Forkstam (MP)
Monica Holmqvist, sekreterare
Alexander Brydon, sekreterare
Magnus Gustafsson §143
Bo Persson §144
Björn Sjölin §145–146
Carina Lindqvist §153

Utses att justera

Lars Lundberg

Underskrifter: Sekreterare

Paragrafer: 143–155

Ordförande

Justerande

Styrelsen

2017-09-22

3

§ 144 (Dnr 17-7-40)

§ 102 Arbetsutskottet

Rekommendation beträffande fördelning av färdtjänstkostnaderna mellan kommunerna år 2018.

Idag finansieras den överlåtna färdtjänstverksamheten genom att de 23 kommunerna som har överlåtit verksamheten till Region Skåne och Skånetrafiken utger ett bidrag till Region Skåne. Bidragets storlek utgår från respektive kommuns kostnad vid överlåtelsetillfället, med en årlig indexuppräknung. Avtalet benämnt "Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag" har efter förslag från Kommunförbundet Skånes styrelse tecknats mellan berörda kommuner och Region Skåne med giltighet från 2015-01-01.

Parterna var överens om att såväl modell som nivåer borde ses över för att säkerställa grunderna för finansieringen på längre sikt. Parterna förband sig att aktivt medverka i översynen. Översynen påbörjades omgående och målsättningen var att den skulle vara klar senast 36 månader från avtalsstart, dvs före utgången av 2017.

Kommunförbundet Skåne har samordnat beredningen av även denna översyn. Ett förslag till finansieringsmodell har arbetats fram av en partssammansatt tjänstemannagrupp. Förslaget har därefter varit föremål för remissbehandling. Synpunkter på fördelningsmodellen har inte framförts, men däremot har synpunkter framförts på ersättningsnivån.

Förutsättningarna beträffande beräkning av Region Skånes avgiftsnivå har därefter förändrats på ett sätt som medfört att Kommunförbundet Skånes styrelse inte har kunnat rekommendera kommunerna att godta den förändrade nivåberäkningen. Kommunförbundet Skåne har tillskrivit Region Skånes Kollektivtrafiknämnd i brev daterat 2017-05-08 som för kännedom delgivits samtliga kommuner (bilaga 1). Sammanträffande har därefter skett mellan företrädare för Region Skånes kollektivtrafiknämnd och Kommunförbundet Skånes styrelse varefter kommunerna har delgivits en kompletterande information (bilaga 2).

Eftersom parterna inte har kunnat enas om något förslag till långsiktig finansiering av färdtjänstkostnaderna har konsensus uppnåtts om att finansieringen för 2018 liksom tidigare år måste utgå från respektive kommuns kostnad vid överlåtelsetillfället, med en årlig indexuppräknung enligt hittillsvarande modell. Kommunerna föreslås dock att för den inbördes fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna tillämpa den fördelningsmodell som har varit föremål för remissbehandling. Detta utgör en rättvisare fördelningsmodell mellan kommunerna som det inte heller har framförts några synpunkter på.



Kostnadsfördelningen för 2018 framgår av "Tillägg till Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018", vilken Kommunförbundet Skånes styrelse föreslås rekommendera kommunerna att övergångsvis tillämpa för år 2018 (bilaga 3).

Detta tillägg till överenskommelsen utgör en tillfällig finansierings- och fördelningslösning som endast gäller för år 2018 och som fastslår hur kostnadsfördelningen mellan kommunerna ska fastställas för 2018. Arbetet med att eftersträva en långsiktig såväl finansierings- som fördelningslösning för år 2019 och framåt fortsätter.

Den tillfälliga överenskommelsen om fördelning av kostnaderna för år 2018 kan endast tillämpas under förutsättning att samtliga berörda kommuner accepterar avtalstillägget genom underskrift av denna överenskommelse.

Skånetrafiken avser att under hösten 2017 distribuera detta avtalstillägg till berörda kommuner för undertecknande. Den partssammansatta arbetsgruppen har underhand fått i uppdrag att fortsätta ansträngningarna att utarbeta en ersättningsmodell som säkerställer grunderna för finansieringen på längre sikt.

Förslag

Kommunförbundet Skåne skall rekommendera berörda 23 kommuner som har överlåtit sin färdtjänstverksamhet till Region Skåne samt att finansieringen för 2018 liksom tidigare år får utgå från respektive kommuns kostnad vid överlåtelsetillfället, med en årlig indexuppräknning enligt hittillsvarande modell. Kommunerna rekommenderas dock att för den inbördes fördelningen av kostnaderna mellan kommunerna tillämpa den fördelningsmodell som har varit föremål för remissbehandling i enlighet med "Tillägg till Överenskommelse om fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt färdtjänst- och riksfärdtjänstlag under 2018"

Arbetsutskottet föreslår styrelsen besluta enligt ovan angivna förslag.

Styrelsen beslutar enligt arbetsutskottets förslag.



**Tillägg till
Överenskommelse
43/2014
om
fortsatt finansiering av överlåtna
uppgifter enligt färdtjänst- och
riksfärdtjänstlag**

Mellan Region Skåne, organisationsnummer 232100-0255 och Lomma kommun, 212000-1066, nedan benämnd Kommunen, träffas följande

Tillägg till Överenskommelse

om

fortsatt finansiering av överlåtna uppgifter enligt lag (1997:736) om färdtjänst och lag (1997:735) om riksfärdtjänst

att gälla för 2018

1 Bakgrund

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne och 23 av Skånes 33 kommuner har genom särskilt avtal överlåtit ansvaret att utforma färdtjänsten i kommunen till myndigheten (Avtalet). Den överlåtna verksamheten finansieras genom att Kommunen utger ett bidrag till Region Skåne. Bidragets storlek utgår från Kommunens kostnad vid överlåtelse tillfället. Avtal om överlåtelse utgick från att samtliga kommuner i Skåne skulle överlåta sina uppgifter och att det därefter skulle finnas förutsättningar för Region Skåne, att med egna medel, finansiera övertagen verksamhet. Då förutsättningarna inte var uppfyllda behövde parterna teckna en ny överenskommelse om fortsatt finansiering vilket också skedde med avtalsstart 1 januari 2015 (Överenskommelsen). Överenskommelsen byggde fortsatt på Kommunens kostnad vid överlåtelse tillfället. Parterna var också överens om att såväl modell som nivåer borde ses över för att säkerställa grunderna för finansieringen på längre sikt. Parterna förband sig att aktivt medverka i översynen. Målsättningen var att översynen skulle påbörjas omgående och vara klar snarast, dock senast, 36 månader från avtalsstart. Detta tillägg till Överenskommelsen utgör en tillfällig finansierings- och fördelningslösning som endast gäller för år 2018 och som fastslår hur kostnadsfördelningen mellan kommunerna ska fastställas för 2018. Arbetet med att eftersträva en långsiktig såväl finansierings- som fördelningslösning för år 2019 och framåt fortsätter.

2 Ersättningar och betalning

Finansieringen bygger även för år 2018 på kommunens kostnad vid överlåtelse tillfället, indexuppräknat enligt gällande Överenskommelse. Totalkostnaden för 2018 uppgår då till 152 100 000 kr. Kostnaden fördelas mellan de kommuner som överlåtit verksamheten enligt den princip som är beskriven nedan.

Kostnadsfördelningen baseras på omräknade kostnader för myndighetsutövning, beställningscentral, trafik kostnader, ledningsfunktion och övriga administrativa kostnader samt IT. Kostnader som inte specifikt kan hänföras till överlåten verksamhet fördelas i proportion till antalet resor i färdtjänst och riksfärdtjänst respektive totala antalet resor inom Serviceresor.

Kommunens bidrag beräknas sedan som en andel av de sammantagna kostnaderna. Denna andel beräknas proportionerligt enligt följande princip;

- Myndighetsutövning – antalet befintliga färdtjänstillstånd
- Beställningscentral – antalet resor
- Trafikkostnader – en mix mellan antalet resor och genomsnittlig reslängd baserat på en kostnad per resa och kilometer.
- Övriga kostnader – antalet resor

Kostnad per resa erhålles genom att dela den totala trafik kostnaden med antalet resor. Denna kostnad delas sedan upp i en fast avgift per resa och en rörlig kostnad per km. Uppdelning görs på ett sådant sätt att avvikelserna mot faktisk kostnad minimeras.

Definition: Trafikkostnader - Den totala transportkostnaden minus egenavgifter.

Resor, kostnader och annan statistik från 2016 samt bidragets storlek 2018 framgår av bilaga "Sammanställning av kostnader och bidrag 2018.

Nedan framgår kommunernas bidrag baserat på kostnaden vid överlåtelse tillfället, indexuppräknat enligt gällande avtal och fördelat mellan kommunerna enligt utarbetad och ovan beskriven fördelningsmodell. Fördelningen bygger på fördelning mellan kommunerna baserat på 2016 års faktiska utfall när det gäller resor och antalet färdtjänstberättigade.

Bjuv	2 973 619
Bromölla	2 763 555
Båstad	2 352 923
Eslöv	8 548 330
Helsingborg	28 352 608
Hässleholm	13 990 705
Hörby	3 819 486
Höör	3 841 123
Kristianstad	28 116 167
Landskrona	6 310 966
Lomma	2 601 684
Osby	1 843 057
Perstorp	1 464 044
Simrishamn	8 991 347
Sjöbo	4 919 612
Skurup	3 465 217
Svalöv	3 247 937
Tomelilla	3 420 247
Ystad	7 336 671
Åstorp	2 057 250
Ängelholm	4 543 741
Örkelljunga	2 930 041
Östra Göinge	4 209 671
Totalt	152 100 000

3 Övriga villkor

Detta avtalstillägg gäller endast för år 2018 och tillämpas under förutsättning att samtliga berörda kommuner accepterar avtalstillägget genom underskrift av denna överenskommelse. Samtliga villkor i Avtalet och Överenskommelsen gäller fortsatt, såvida inget annat framgår av detta tillägg.

Detta tillägg till Överenskommelsen har upprättats i två (2) likalydande exemplar, varav Region Skåne och Kommunen erhållit vardera ett.

Hässleholm 2017- -

_____ 2017- -

Region Skåne

Kommunen

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 9

9

KS AU § 208

KS KF/2017:102 - 044

Utseende av ombud till extra ägarråd Inera AB**Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktige beslutade 2017-09-07, § 59, att Lomma kommun skulle förvärva aktier i Inera AB. Lomma kommun har tillsammans med andra blivande delägare i Inera AB inbjudits till ett extra ägarråd 2017-12-05.

Kommunstyrelsen har att utse ombud till extra ägarråd för Inera AB.

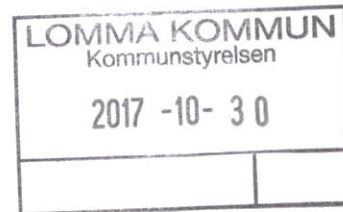
Beslutsunderlag

- Inbjudan till extra ägarråd för Inera AB, daterad 2017-10-27
- Protokoll från kommunfullmäktige, § 59/17

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar följande:

- Kommunstyrelsens arbetsutskott överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Sändlista

**Till blivande aktieägare i Inera AB****Välkommen till extra ägarråd för Inera AB**

Tid: 5 december 2017 klockan 11.00 – 13.00.

Lunch och registrering startar klockan 10.45

Plats: Kistamässan, Stockholm, lokal E8XL alternativt digitalt.

Ägarrådet arrangeras parallellt med toppledarforumet DigiGov som pågår den 5-6 december (se digigov.se), där vi hoppas att många av er kommer att närvara, men det går också att delta endast på ägarrådet.

Anmälan: senast 21 november 2017

Det är mycket glädjande att kunna konstatera att vi nu är över 200 delägare i Inera AB! Till dags dato har 181 kommuner registrerats som nya delägare, och nya ägare anmäls fortlöpande till oss.

Ni har anmält till oss om att beslut har fattats för delägarskap men ännu inte fullföljt processen. Informationen nedan gäller därför bara under förutsättning att vi har mottagit underskrivna avtal samt köpeskilling senast den 20 november 2017.

Vid ordinarie ägarråd för Inera i april i år, hade ännu inga kommuner hunnit registreras som nya ägare. Därför har vi beslutat att arrangera ett extra ägarråd nu i december, dit också alla nya delägare är välkomna.

Ägarrådet arrangeras också för att ge möjlighet att behandla en reviderad verksamhetsplan och budget för 2018, då Ineras verksamhet på ett tydligare sätt inkluderar insatser för kommunsektorn. Däremot behandlas inte punkter som normalt finns på ägarrådets agenda, så som att fastställa ägardirektiv eller föreslå ledamöter för styrelse och valberedning. Dessa beslut togs på ordinarie ägarråd och efterföljande bolagsstämma tidigare i år.

På programmet står en presentation från Inera, SKL Kommentus och SKL om digitala satsningar och Inera kommer också att presentera verksamhetsplan, budget och strategiska mål. Därefter tar den formella biten kring ägarrådet vid, se bifogad dagordning. De formella handlingarna kommer att skickas ut senast den 21 november samt publiceras på skl.se/inera.

Anmälan

Det går att delta på plats, digitalt eller via ombud. För att representera er organisation, eller utse ombud, behöver ni bifoga protokollsutdrag till anmälan alternativt använda

bifogad blankett. Som ombud kan utses annan aktieägare, inklusive Lena Dahl för SKL Företag AB.

Så snart vi har registrerat er som delägare kommer vi att skicka en anmälningsslänk till er. Då har ni också möjlighet att anmäla en övrig fråga till ägarrådet, till teresa.hansson@skl.se, dock senast den 16 november.

Anmälan för deltagande i ägarrådet ska göras senast den 21 november 2017.

Vänligen använd anmälningsslänken även för att meddela oss om er organisation inte kommer att delta på ägarrådet.

Varmt välkommen!

Lena Micko
Ordförande SKL Företag AB

Anmälan till Inera AB Ägarråd

Tid: Tisdag 5 december 2017 kl.11.00-13.00

Plats: Kistamässan, Lokal E8XL, Arne Beurlings Torg 5, KISTA

Nedanstående person kommer att **NÄRVARA** vid Inera AB:s Ägarråd såsom aktieägarens ombud:

.....
Namn

.....
Aktieägare

Alternativt

Vi lämnar härmed **FULLMAKT** för annan aktieägare att företräda vårt ägande:

.....
Företrädares namn

.....
Aktieägare

AVSÄNDARE:

.....
Ort/datum

.....
Aktieägare

.....
Underskrift

.....
Namnförtydligande

KOMMUNFULLMÄKTIGE

2017-09-07

KF § 59

Dnr KS/KF 2017:102.044

**Förvärv av aktier i Inera AB av SKL Företag AB
Godkännande av aktieägaravtal och anslutningsavtal samt
bemyndigande till kommunstyrelsen****Ärendebeskrivning**

Samtliga kommuner har erbjudits att förvärva fem aktier vardera i Inera AB som sedan 16 mars 2017 huvudsakligen ägs av SKL Företag AB. På så sätt kan kommunerna bli delägare i företaget och enklare kunna använda sig av företagets tjänster.

Bakgrund

Företaget Inera AB bildades 1999 och har hittills ägts gemensamt av alla landsting/regioner och verksamheten har varit inriktad på utveckling av e-hälsa. Verksamheten riktar sig till både invånare och medarbetare inom vård och omsorg. Genom bolaget sker samverkan kring gemensamma lösningar, gemensam infrastruktur och stöd för digitalisering. Bland de gemensamt utvecklade tjänsterna finns till exempel 1177 vårdguiden, UMO (Ungdomsmottagning på nätet) och Journal via nätet.

Frågan om ändrat ägande och ändrad verksamhetsinriktning för Inera AB har diskuterats under ett antal år. Företrädare för landsting och regioner har uttalat sitt stöd för en förändring som innebär att verksamheten breddas och även omfattar kommunerna samt ger en närmare anknytning till SKL:s arbete med verksamhetsutveckling. Efter en omfattande förankrings- och beslutsprocess beslutade styrelsen för SKL den 7 oktober 2016 att godkänna att SKL Företag AB förvärvar merparten av aktierna i Inera AB. Samtliga landsting och regioner har sedan dess fattat beslut att sälja 145 av sina 150 aktier i Inera AB. Efter den 16 mars 2017 kan nu landets kommuner erbjudas att köpa fem aktier vardera och bli delägare på samma villkor som landsting och regioner.

Den ändrade inriktningen för bolaget finns formulerade i aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv. Styrningen över bolaget sker genom ägarråd och bolagsstämma. I bolagsstyrelsen finns 15 ledamöter, med politiska företrädare (sex från kommuner och sex från landsting/regioner) samt tre tjänstemän.

Hittills har Ineras verksamhet varit inriktad på hälso- och sjukvårdsområdet, men genom det breddade ägandet ska bolaget kunna verka inom betydligt fler verksamhetsområden, till exempel skola, omsorg och samhällsbyggnad.

Genom att kommunen blir delägare i företaget, blir det möjligt att köpa tjänster från Inera AB utan föregående upphandling genom det så kallade Teckal-undantaget i upphandlingslagstiftningen. Som delägare kan kommunen också vara med och påverka utvecklingen av digitalisering av offentlig sektor. Ett breddat ägande ligger också i linje med SKL:s uppdrag att främja och stödja samverkan mellan medlemmarna i verksamhetsutveckling genom digitala lösningar.

EXP-
- Ek. Chosen
- KS
- Akuten
- J. Sahlmer

[Handwritten signature]

Utdragsbestyrkande

KOMMUNFULLMÄKTIGE

2017-09-07

KF § 59 (forts.)

Ekonomisk konsekvensanalys

Inera AB har varit helägt av landsting och regioner som vardera ägt 150 aktier i bolaget (totalt 3 150 aktier). SKL Företag AB har köpt 145 aktier från respektive landsting/region (totalt 3 045 aktier). Förvärvet har skett till bokfört värde 8 500 kr per aktie, totalt 25,9 mnkr. SKL Företag AB äger därmed 97 procent av aktierna och landsting och regioner resterande 3 procent. Inera AB hade år 2016 en omsättning på 600 mnkr.

SKL företag AB erbjuder nu respektive kommun att köpa 5 aktier, till bokfört värde 8 500 kronor per aktie (42 500 kr totalt). Om samtliga kommuner investerar i bolaget, kommer SKL Företag AB att få en återbetalning på 12,3 mnkr. Nettoinvesteringen för SKL Företag AB blir därmed 13,6 mnkr, motsvarande drygt 50 procent av det totala aktiekapitalet. Som ett led i överlåtelsen åtar sig SKL Företag att ge en förlustgaranti på 35 mnkr.

I övrigt gör parterna inte några särskilda ekonomiska åtaganden i samband med affären. När det gäller bolagets finansiering, är projekten redan idag i huvudsak självfinansierade. Det är innebörden av den affärsmodell som tillämpas och som avses tillämpas även i fortsättningen. Om ett projekt inte kan bära sina kostnader kommer konsekvensen ytterst att bli att projektet får läggas ned.

Bolagets syfte är inte att bereda vinst åt aktieägarna utan bidra till en effektivisering och utveckling av kommunernas, landstingens och regionernas verksamhet genom samordnade lösningar med optimalt resursutnyttjande och hög kvalitet.

I överlåtelseavtalet, som landsting och regioner skrivit under, ingår att de övergångsvis ställer ut vissa ekonomiska garantier att köpa tjänster för minst den summa som man köpt för i genomsnitt de tre senaste åren (år 2013-2015). Detta ligger i linje med det åtagande landsting och regioner har i nuvarande aktieägaravtal för Inera AB, och är ett sätt att säkerställa att bolaget inte omgående hamnar i ekonomiska svårigheter. Ett annat skäl är att Ineras modell för finansiering går från anslagsfinansiering till en ny finansieringsmodell (tjänstebaserad affärsmodell) som är under införande och ännu inte har införts fullt ut.

SKL Företag AB tar genom den föreslagna ägar- och styrmodellen den ekonomiska risken för bolaget samtidigt som man genom aktieägaravtalet inte har ett dominerande inflytande över bolaget.

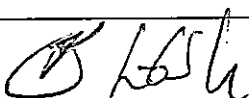
I det fortsatta arbetet förväntas samarbete via medlemsgemensamma digitala lösningar innebära sänkta utvecklings- och förvaltningskostnader, samt att utvecklingstakten kan höjas.

Beslutsunderlag

-Skrivelse 2017-06-27 från ekonomichefen

-Erbjudande från Sveriges kommuner och landsting om förvärvande av aktier i Inera AB, daterat 2017-03-24

Aktieöverlåtelseavtal, bilaga 1



Utdragsbestyrkande

KOMMUNFULLMÄKTIGE

2017-09-07

KF § 59 (forts.)

Anslutningsavtal, bilaga 2
Aktieägaravtal, bilaga 3
Bolagsordning, bilaga 4
Ägardirektiv, bilaga 5
Årsredovisning 2015 för Inera AB, bilaga 6
-Protokoll från kommunstyrelsen, § 108/17

Kommunstyrelsen har under § 108/17 beslutat föreslå fullmäktige följande:

- Kommunfullmäktige beslutar att Lomma kommun av SKL Företag AB förvärvar fem aktier i Inera AB för en köpeskilling om 42 500 kronor, i enlighet med aktieöverlåtelseavtalet.
- Kommunfullmäktige godkänner i ärendet redovisat aktieägaravtal och att Lomma kommun inträder som part i aktieägaravtalet genom redovisat anslutningsavtal.
- Kommunfullmäktige uppdrar till Kommunstyrelsen, att genom sin förvaltning under-teckna aktieöverlåtelseavtal, aktieägaravtal samt anslutningsavtal till aktieägaravtal.
- Kommunfullmäktige beslutar att finansiering sker genom kommunstyrelsens oförut-sedda investeringar.

Kommunfullmäktiges handläggning

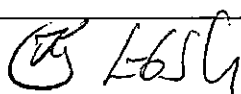
Vid kommunfullmäktiges sammanträde lämnar kommunstyrelsens ordförande Anders Bergarn en redogörelse.

Överläggning

Anders Bergarn yrkar att kommunfullmäktige ska besluta i enlighet med kommunstyrelsens förslag i ärendet.

Kommunfullmäktiges beslut

- Kommunfullmäktige beslutar att Lomma kommun av SKL Företag AB förvärvar fem aktier i Inera AB för en köpeskilling om 42 500 kronor, i enlighet med aktieöverlåtelseavtalet.
- Kommunfullmäktige godkänner i ärendet redovisat aktieägaravtal och att Lomma kommun inträder som part i aktieägaravtalet genom redovisat anslutningsavtal.
- Kommunfullmäktige uppdrar till Kommunstyrelsen, att genom sin förvaltning under-teckna aktieöverlåtelseavtal, aktieägaravtal samt anslutningsavtal till aktieägaravtal.
- Kommunfullmäktige beslutar att finansiering sker genom kommunstyrelsens oförut-sedda investeringar.



Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
2017-11-15

Ärende 10

10

KS AU § 209

KS KF/2014:435 - 265

Yttrande över överklagande av kommunfullmäktiges beslut om inrättande av naturreservat Öresundsparken

Ärendebeskrivning

Skånes Mykologiska Förening har överklagat Lomma kommuns beslut att bilda naturreservat av området "Öresundsparken". Anledningen är att de anser att föreskrifterna är för långtgående. De ger också förslag på ändring av föreskrifterna.

I kommunens beslut lyder punkten 3 under C- föreskrifterna:

Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter, mossor, lavar eller svampar, med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*).

Förslaget till förändring lyder:

3.1 Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*).

3.2 Att det är förbjudet att samla in mossor, lavar eller vedlevande svampar, med undantag av enstaka beläggsexemplar under förutsättning att insamlandet inte bryter mot fridlysningsbestämmelserna och att fynden registreras på artportalen.

Miljöstrategisk samordnare Helena Björn konstaterar i skrivelse 2017-10-31 att en ändring av föreskrifterna enligt Skånes Mykologiska Förenings förslag är både rimlig och lämplig med tanke på den kunskapsinhämtning som kan bidra till områdets förvaltning. Bedömningen är vidare att förslaget inte heller strider mot syftet för reservatet.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2017-10-31 från miljöstrategisk samordnare
- Överklagan av beslut om bildande av naturreservat Öresundsparken, Lomma kommun, daterad 2017-10-12
- Protokoll från kommunfullmäktige, § 56/17

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

2017-11-08

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen avger yttrande i enlighet med bilaga.

./.

Bilaga.

Sändlista

Utdragsbestyrkande



KOMMUNSTYRELSEN

2017-11-15

Länsstyrelsen i Skåne län
Rättsenheten
205 15 Malmö

Lomma kommun avger yttrande över överklagande av kommunfullmäktiges beslut om inrättande av naturreservat Öresundsparken, fastställande av föreskrifter och skötselplan samt bemyndigande till kommunstyrelsen, § 56/17, enligt följande:

Skånes Mykologiska Förening har överklagat Lomma kommuns beslut att bilda naturreservat av området "Öresundsparken". Anledningen är att de anser att föreskrifterna är för långtgående. De ger också förslag på ändring av föreskrifterna. I kommunens beslut lyder punkten 3 under C- föreskrifterna:

Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter, mossor, lavar eller svampar, med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*).

Förslaget till förändring lyder:

3.1 Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*).

3.2 Att det är förbjudet att samla in mossor, lavar eller vedlevande svampar, med undantag av enstaka beläggsexemplar under förutsättning att insamlandet inte bryter mot fridlysningsbestämmelserna och att fynden registreras på artportalen.

Synpunkter

Att ändra föreskrifterna enligt förslag är både rimligt och lämpligt med tanke på den kunskapsinhämtning som kan bidra till områdets förvaltning. Bedömningen är att det inte heller strider mot syftet för reservatet.

För kommunstyrelsen

Anders Bergarn
Kommunstyrelsens ordförande

Jan Sohlmér
Kommundirektör

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

2017-10-31

Vår referens:

Direkttel: 040-641 1052 KS

E-post: Helena.bjorn@lomma.se

Diariennr: KS/KF 2014:435.265

Er referens: Helena Björn

Yttrande över Skånes Mykologiska Förenings överklagan av reservatsbildningen av "Öresundsparken"

Ärendebeskrivning

Skånes Mykologiska Förening har överklagat Lomma kommuns beslut att bilda naturreservat av området "Öresundsparken". Anledningen är att de anser att föreskrifterna är för långtgående. De ger också förslag på ändring av föreskrifterna. I kommunens beslut lyder punkten 3 under C-föreskrifterna:

Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter, mossor, lavar eller svampar, med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*)

Förslaget till förändring lyder:

3.1 Att det är förbjudet att plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*)

3.2 Att det är förbjudet att samla in mossor, lavar eller vedlevande svampar, med undantag av enstaka beläggsexemplar under förutsättning att insamlandet inte bryter mot fridlysningsbestämmelserna och att fynden registreras på artportalen

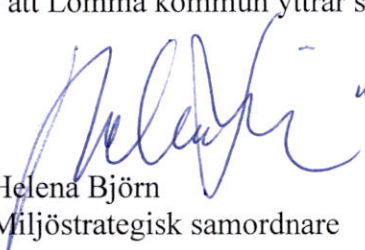
Synpunkter

Att ändra föreskrifterna enligt förslag är både rimligt och lämpligt med tanke på den kunskapsinhämtning som kan bidra till områdets förvaltning. Bedömningen är att det inte heller strider mot syftet för reservatet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att Lomma kommun yttrar sig i enlighet med ovanstående förslag.

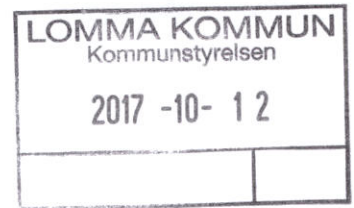


Helena Björn
Miljöstrategisk samordnare



Plan. avd

Länsstyrelsen i Skåne län
Rättsenheten
205 15 MALMÖ



**Överklagan av beslut om bildande av kommunalt naturreservat, Öresundsparken,
Lomma kommun. Diariern KS/KF 2014:435.265**

I föreskrifterna under C har punkt 3 följande lydelse:

*plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter, mossor, lavar eller svampar, med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*)*

Det finns ingen rimlig anledning att förbjuda plockning av svamp generellt, då det inte finns något vetenskapligt stöd för att det på något sätt skulle skada svampen som organism. Vidare saknas idag i princip helt uppgifter om svampförekomster i området, även om potential för ett stort antal arter finns i området och då även rödlistade och hotade sådana. Att då förbjuda all plockning inom området är att lägga en död hand över den kunskapsuppbyggnad som måste anses önskvärd.

Puggehatten föreslår att punkten delas i två och att formuleringen ändras till följande:

3.1

plocka, samla in, gräva upp eller på annat sätt skada växter med undantag för brännässla (*Urtica dioica*) och såpnejlika (*Saponaria officinalis*)

3.2

samla in mossor, lavar eller vedlevande svampar, med undantag av enstaka beläggsexemplar under förutsättning att insamlandet inte bryter mot fridlysningsbestämmelserna och att fynden registreras på Artportalen.

Numreringen får självfallet ändras i konsekvens med ovanstående.

Lund 2017-10-12

Sigvard Svensson, Ordförande
Puggehatten - Skånes Mykologiska Förening
Biologiska museet
Box 117
221 00 Lund
Org. Nr: 845003-3355

KOMMUNFULLMÄKTIGE

2017-09-07

KF § 56

Dnr KS/KF 2014:435.265

Inrättande av naturreservat Öresundsparken, fastställande av föreskrifter och skötselplan samt bemyndigande till kommunstyrelsen**Ärendebeskrivning**

Naturreservatsbildning av Öresundsparken ingår som en del av kommunstyrelsens nämndsplan för 2017. Ambitionen är att andelen skyddad areal ska dubblas fram till slutet av 2018 i jämförelse med december 2012.

Vid planledningsgruppens möte 2017-01-25 godkändes den interna samrådsredogörelsen, men det beslutades att naturreservatsgränsen skulle justeras.

Handlingar med justerade gränser presenterades för planledningsgruppen 2017-03-01 som då beslutade att skicka ärendet på externt samråd med berörda myndigheter, remiss till sakägare samt delgivande till övriga nyttjandeorganisationer och berörda parter. Handlingarna är reviderade enligt samrådsredogörelsen. Öresundsparken och Öresundsparkens fritidsområde (som båda ingår i reservatsbildningen) är välbesökta tätortsnära naturområden som ligger som en länk mellan Lomma tätort och det statliga naturreservatet Södra Lommabukten med Tågarps hed, och området utgör en viktig del av Strandstråket i Lomma kommun.

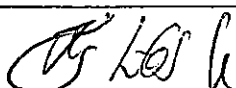
Syftet med naturreservatet är att tillgodose behov av områden för friluftslivet, bevara biologisk mångfald samt skydda, vårda och utveckla värdefulla naturmiljöer. Reservatsbildandet ska leda till bevarande och utvecklande av områdets höga rekreativa och biologiska värden. För att säkra och utveckla områdets biologiska mångfald kommer skötseln att följa en skötselplan.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, 2017-05-23
- Förslag på beslut och föreskrifter för naturreservat Öresundsparken
- Förslag på skötselplan för naturreservat Öresundsparken
- Förslag på gränsdragning för naturreservat Öresundsparken
- Samrådsredogörelse externt samråd gällande naturreservat Öresundsparkens fritidsområde
- Samrådsredogörelse internt samråd gällande naturreservat Öresundsparkens fritidsområde
- Protokoll från kommunstyrelsen, § 99/17

Kommunstyrelsen har under § 99/17 beslutat följande:

- Kommunstyrelsen beslutar att godkänna samrådsredogörelsen för det externa samrådet med myndigheter, sakägare och övriga.



Utdragsbestyrkande

Exp.
- Plan med
- KS
- Akten
- FFS
+ enligt
skötsel
exp. lista

KOMMUNFULLMÄKTIGE

2017-09-07

KF § 56 (forts.)

- Kommunstyrelsen beslutar att godkänna samrådsredogörelsen för det interna samrådet med nämnder.

Kommunstyrelsen har under § 99/17 vidare föreslagit kommunfullmäktige besluta följande:

- Kommunfullmäktige beslutar att med stöd av 7 kap 4 § miljöbalken (1998:808) förklara det område som avgränsats på karta i "Förslag på beslut och föreskrifter för naturreservat Öresundsparken" som naturreservat och att naturreservatet inrättas i enlighet med beslutet. Naturreservatets gränser ska märkas ut i fält. För att trygga syftet med reservatet ska de föreskrifter gälla som anges i förslaget.
- Kommunfullmäktige beslutar att fastställa skötselplanen för naturreservatet Öresundsparken.
- Kommunfullmäktige beslutar att kommunstyrelsen bemyndigas att framgent revidera skötselplanen om det behövs för att syftet med områdets skydd ska upprätthållas.
- Kommunfullmäktige beslutar att medelstillelningen för ökade driftskostnader på grund av bildandet av naturreservat Öresundsparken ska beaktas i kommande budgetarbete.

Kommunfullmäktiges handläggning

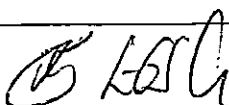
Vid kommunfullmäktiges sammanträde lämnar kommunstyrelsens ordförande Anders Bergarn en redogörelse.

Överläggning

Anders Bergarn yrkar att kommunfullmäktige ska besluta i enlighet med kommunstyrelsens förslag i ärendet.

Kommunfullmäktiges beslut

- Kommunfullmäktige beslutar att med stöd av 7 kap 4 § miljöbalken (1998:808) förklara det område som avgränsats på karta i "Förslag på beslut och föreskrifter för naturreservat Öresundsparken" som naturreservat och att naturreservatet inrättas i enlighet med beslutet. Naturreservatets gränser ska märkas ut i fält. För att trygga syftet med reservatet ska de föreskrifter gälla som anges i förslaget.
- Kommunfullmäktige beslutar att fastställa skötselplanen för naturreservatet Öresundsparken.
- Kommunfullmäktige beslutar att kommunstyrelsen bemyndigas att framgent revidera skötselplanen om det behövs för att syftet med områdets skydd ska upprätthållas.
- Kommunfullmäktige beslutar att medelstillelningen för ökade driftskostnader på grund av bildandet av naturreservat Öresundsparken ska beaktas i kommande budgetarbete.



Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

2017-11-15

Ärende 13

13



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

2017-11-09

Vår referens: Anders Nyquist

Direkttel: 040-641 11 05

E-post: anders.nyquist@lomma.se

Diariennr:

Er referens:

Kommunstyrelsen

Begäran om medel för år 2017 för fortsatt arbete med utveckling av området mellan Bjärred och Borgeby

Ärendebeskrivning

Planledningsgruppen har den 11 oktober 2017 gett samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att arbeta vidare med utvecklingen av området mellan Bjärred och Borgeby. Målet är bland annat att under 2018 genomföra en arkitekttävling. För att kunna genomföra denna och andra nödvändiga aktiviteter under 2018 krävs att arbetet med projektet prioriteras mycket högt under återstående delen av 2017.

I kommunstyrelsens budget, verksamhet fysisk planering, finns för utvecklingsprojektet Bjärred – Borgeby (nr 6116) avsatt 300 tkr för 2017. Vid oktober månads slut uppgår kostnaderna för detta projekt till 422 tkr. För resterande delen av år 2017 förväntas kostnaderna för projektet uppgå till ungefär 600 tkr. Under dessa månader kommer inte minst arbetet med arkitekttävlingen att inledas. En annan stor kostnadspost dessa månader blir den arkeologiska utredningen av området (kostnad 139 tkr). Den totala kostnaden för projektet Bjärred – Borgeby beräknas till drygt en miljon kr för 2017, vilket således är 700 tkr mer än vad budgeten för 2017 innehåller.

Kommunstyrelsen har anvisat ytterligare 700 tkr för arbetet med området mellan Bjärred och Borgeby under år 2017. Vid begäran av ytterligare medel för projektet ska planeringsavdelningen beakta förväntat utfall för övriga närliggande verksamheter inom avdelningens ansvar.

Förväntat utfall jämfört med budget för aktuella verksamheter inom ansvar 131 planeringsavdelningen vid årets slut 2017 är följande:

Verksamhet	Budgetavvikelse per 171231
Planeringsservice	-150 tkr
Miljöverksamhet	350 tkr
Fysisk planering inkl projekt Bjärred-Borgeby	-650 tkr
Totalt	-450 tkr

Sammantaget förväntas verksamheterna planeringsservice, miljöverksamhet och fysisk planering inkl. projektet Bjärred – Borgeby för hela året ge ett underskott på 450 tkr jämfört med budget. För att undvika underskott vid årets slut behöver således 450 tkr tillföras förslagsvis verksamheten fysisk planering, projektet Bjärred – Borgeby.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att överföra 450 tkr från anslaget kommunstyrelsens förfogande, övrigt oförutsett, till kontot för verksamheten fysisk planering.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

16

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 39

Dnr KS/KF 2017:258.501

Yttrande över Nationell Transportinfrastrukturplan 2018-2029**Ärendebeskrivning**

Trafikverket har redovisat förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 till regeringen. Planen innehåller förslag på åtgärder i den statliga infrastrukturen på vägar, järnvägar samt sjö- och luftfart. Den statliga ramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Detta är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan. Av direktiven till Trafikverket fram att ramen ska fördelas på följande sätt. 333,5 miljarder kr för utveckling av transportsystemet, 125 miljarder kr för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 164 miljarder kr för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar samt medfinansiering till enskilda vägar. Följande namngivna objekt inom Lomma kommun finns med i den nationella planen: E6, trafikplats Flädie (Lund – Flädie), Godsstråket genom Skåne inklusive Lommabanan etapp 1 samt Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2. MalmöLundregionen där Lomma kommun ingår har tagit fram ett förslag till gemensamt yttrande över den nationella planen.

Planeringschefen har lämnat förslag till beslut.

Överväganden

Det är positivt att den nationella planen tydligt redovisar ambitionen att genomföra Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2 med byggstart redan år 2018-2020. Den regionala planen för Skåne anger byggstart för detta objekt/projekt till år 2024. Här behöver tiderna synkroniseras mellan de två planerna, och tidigast möjliga byggstart är givetvis att föredra. Det främsta större investeringsobjekt inom transportsektorn som Lomma kommun har arbetat för i många år, och som inte nämns i planen överhuvudtaget, är byggandet av ett spår för godståg utanför tätorterna i sydvästra Skåne. Vidare nämns inte i planen framkomlighetsproblemen längs E6 i Skåne. Detta problem kommer att bli tydligt inte minst när busstrafiken längs kusten, linje 132, ska läggas ut på motorvägen. Ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som för framkomligheten borde också Trafikverket överväga en komplettering av trafikplats Lomma med ytterligare ett klöverblad, så att trafiken från norr på E6 mot Lund inte behöver passera över väg 103.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, 2017-10-04.
- Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Kortversion.
- MalmöLundregionens förslag till yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Utdragsbestyrkande

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 39 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:258.501

Överläggning

Anders Bergarn (M) yrkar att yttrandet kompletteras med texten att Lomma kommun anser dock att på sikt kommer E6:an att behöva byggas ut till tre + tre filer på den aktuella sträckan.

Lisa Bäck (S) yrkar bifall till förslaget.

Remco Andersson (L) yrkar bifall till förslaget.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Lomma kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över den nationella planen för transportsystemet för åren 2018-2029, och vill dessutom lägga till följande:

Den nationella planen behöver tydligt lyfta fram problematiken kring framkomligheten längs E6 närmast norr om Malmö, inte minst med tanke på avsikten att flytta över ytterligare regional busstrafik till motorvägen. Exempel på åtgärder som bör övervägas är särskilda körfält för kollektivtrafiken på sträckan närmast norr om Malmö, samt utökade avkörnings- och påkörningsfält i anslutning till trafikplatserna. Lomma kommun anser dock att på sikt kommer E6:an att behöva byggas ut till tre + tre filer på den aktuella sträckan. Trafikplats Lomma behöver även kompletteras med ytterligare ett "klöverblad" för att minska risken för köbildning vid avfart från motorvägen och undvika korsande trafik på anslutningsvägar.

Den nationella planen bör också kompletteras med resonemang kring hur godstrafiken på järnväg ska hanteras i framtiden i tätbebyggda områden. Godstrafiken på Lommabanan och andra järnvägssträckor i regionen förväntas öka i framtiden. Redan idag ger godstrafiken längs Lommabanan upphov till störningar av närliggande trädgårdar och bebyggelse. Persontrafiken har en annan karaktär och är mindre störande. Ett särskilt spår för godstrafiken måste på sikt byggas utanför tätorterna i sydvästra Skåne, om inte andra lösningar väljs som att hänvisa huvuddelen av godstågstrafiken över en ny förbindelse Helsingborg – Helsingör och längs danska kusten.

Utdragsbestyrkande



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

2017-10-04

Vår referens: Anders Nyquist

Direkttel: 040-641 11 05

E-post: anders.nyquist@lomma.se

Diariernr: KF/KS2017:258.501

Er referens:

Kommunstyrelsen

Yttrande över nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Ärendebeskrivning

Trafikverket har för yttrande översänt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Planförslaget, liksom olika fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior, finns på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/nationellplan. Själva planförslaget bilägges denna skrivelse.

Den statliga ramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Detta är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan. Av direktiven till Trafikverket fram att ramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kr – utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner, tex region Skånes RTI-plan som preliminärt omfattar drygt 4,4 miljarder.
- 125 miljarder kr – drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kr – drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar samt medfinansiering till enskilda vägar.

MalmöLundregionen har tagit fram ett förslag till gemensamt yttrande över den nationella planen, och detta bilägges. Ställningstagande till detta förslag ska tas av styrelsen för MalmöLundregionen den 2 november.

Följande namngivna objekt inom Lomma kommun finns med i den nationella planen:

- E6, trafikplats Flädie (Lund – Flädie) - pågående projekt – totalt 167 miljoner, varav kostnad i denna plan 45 miljoner.
- Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan – pågående projekt – totalt 999 miljoner, varav kostnad i denna plan 246 miljoner. I detta projekt ingår Lommabanan etapp 1.

- Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2 (inom ramen för storstadsförhandling/Sverigeförhandlingen) – byggstart 2018-2020, totalt 204 miljoner varav nationell plan 102 miljoner och regional plan 51 miljoner.

Handlingar i ärendet

A Denna skrivelse.

B Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

C MalmöLundregionens förslag till yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Synpunkter

Det är positivt att den nationella planen tydligt redovisar ambitionen att genomföra Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2 med byggstart redan år 2018-2020. Den regionala planen för Skåne anger byggstart för detta objekt/projekt till år 2024. Här behöver tiderna synkroniseras mellan de två planerna, och tidigast möjliga byggstart är givetvis att föredra.

Det främsta större investeringsobjekt inom transportsektorn som Lomma kommun har arbetat för i många år, och som inte nämns i planen överhuvudtaget, är byggandet av ett spår för godståg utanför tätorterna i sydvästra Skåne. Vidare nämns inte i planen framkomlighetsproblemen längs E6 i Skåne. Detta problem kommer att bli tydligt inte minst när busstrafiken längs kusten, linje 132, ska läggas ut på motorvägen. Ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som för framkomligheten borde också Trafikverket överväga en komplettering av trafikplats Lomma med ytterligare ett klöverblad, så att trafiken från norr på E6 mot Lund inte behöver passera **över** väg 103.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Lomma kommun yttrar sig enligt följande:

Lomma kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över den nationella planen för transportsystemet för åren 2018-2029, och vill dessutom lägga till följande:

Den nationella planen behöver tydligt lyfta fram problematiken kring framkomligheten längs E6 närmast norr om Malmö, inte minst med tanke på avsikten att flytta över ytterligare regional busstrafik till motorvägen. Exempel på åtgärder som bör övervägas är särskilda körfält för kollektivtrafiken på sträckan närmast norr om Malmö, samt utökade avkörnings- och påkörningsfält i anslutning till trafikplatserna. Trafikplats Lomma behöver även kompletteras med ytterligare ett "klöverblad" för att minska risken för köbildning vid avfart från motorvägen och undvika korsande trafik på anslutningsvägar.

Den nationella planen bör också kompletteras med resonemang kring hur godstrafiken på järnväg ska hanteras i framtiden i tätbebyggda områden. Godstrafiken på Lommabanan och andra järnvägsträckor i regionen förväntas öka i framtiden. Redan idag ger godstrafiken längs Lommabanan upphov till störningar av närliggande trädgårdar och bebyggelse. Persontrafiken har en annan karaktär och är mindre störande. Ett särskilt spår för godstrafiken måste på sikt byggas utanför tätorterna i sydvästra

Skåne, om inte andra lösningar väljs som att hänvisa huvuddelen av godstågstrafiken över en ny förbindelse Helsingborg – Helsingör och längs danska kusten.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

MalmöLundregionens yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne.

Med en befolkning på cirka 700 000 invånare – mer än hälften av Skånes befolkning på en femtedel av ytan – är MalmöLundregionen en utpräglad storstadsregion där en majoritet av Skånes arbetstillfällen finns och där inpendlingen är stor. Det är även den del av Skåne som växer snabbast och här byggs det flest nya bostäder.

MalmöLundregionen har en gemensam syn på de mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Skåne. I *Strukturplan för MalmöLundregionen – gemensam målbild 2035* pekar vi ut de viktigaste infrastrukturinvesteringarna fram till 2035 – samt tydliggör betydelsen av investeringar i vår storstadsregion för att hantera kapacitetsproblem som inte bara påverkar oss – utan även Skåne, Sverige, Skandinavien och norra Europa.

Därmed vill MalmöLundregionen påpeka att det är av yttersta prioritet att det sker tillräckliga infrastrukturinvesteringar i MalmöLundregionen – en nationell tillväxtmotor som dessutom är Sveriges port mot kontinenten.

Samtliga kommunstyrelseordförande för kommunerna i MalmöLundregionen.

Den 2 november 2017

Anders Almgren
Lunds kommun

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Malmö Stad

Torbjörn Karlsson
Trelleborgs kommun

Katja Larsson
Burlövs kommun

Anders Bergarn
Lomma kommun

Stefan Lissmark
Höörs kommun

Johan Andersson
Eslövs kommun

Linda Allansson-Wester
Svedala kommun

Carina Wutzler
Vellinge kommun

Pia Almström
Kävlinge kommun

Christian Sonesson
Staffanstorps kommun

MalmöLundregionens synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

MalmöLundregionen ser positivt på den totala anslagsökningen och i synnerhet att vidmakthållande av järnvägen tilldelas utökade medel. Det är efterlängtat och för MalmöLundregionen, den mest tätbefolkade delen av Skåne med en stor mängd kollektivtrafikresande, en helt nödvändig ambitionshöjning. Samtidigt vill vi påpeka att med ökad trafikering krävs stegrade satsningar på drift och underhåll i nästkommande plan. MalmöLundregionen vill även framföra ett behov av mer öppenhet i Trafikverkets planering av drift och underhåll, som det ser ut i dag har kommunerna en väldigt begränsad insyn. Ökad insyn förbättrar möjligheten till samarbete kring objekt och onödiga störningar kan undvikas – till nytta för både invånare och näringsliv.

Stort behov av infrastrukturinvesteringar i Skåne

Vad gäller namngivna objekt över 100 miljoner kronor, och länsplaneramen för Skåne, konstaterar vi att investeringarna inte är tillräckliga och att de i flertalet fall kommer för sent i planperioden. Bristerna i Skåne är stora och det behövs en rejäl nationell satsning för att komma till rätta med de eftersläpande behoven. Skåne har i dag Sveriges lägsta sysselsättningsgrad, och en arbetslöshet som på många platser har bitit sig fast på alltför höga nivåer. Utökade investeringar i infrastruktur är ett medel som behövs för att motverka detta, inte minst investeringar som förstorar och förbättrar arbetsmarknadsregionen och gör företagen mer konkurrenskraftiga.

Samtidigt vill vi betona att satsade infrastrukturkronor ger stor utväxling i Skåne och i synnerhet i MalmöLundregionen. Vi ingår i en Öresundsregion med uppåt fyra miljoner invånare och en av norra Europas största koncentrationer av arbetstillfällen. Här finns en befolkningstäthet och ortstruktur som gör kollektivtrafik kostnadseffektiv samt ett klimat och en närhet som underlättar cykelpendling.

Öresundsregionens centrala läge

Vi vill även framföra behovet av att Trafikverket, Näringsdepartementet och andra berörda myndigheter jobbar aktivt för en tätare samverkan med sina danska kollegor. När gränskontroller infördes på Öresundsbron 2015 utsattes den regionala pendlingen och integrationen för en kraftig tillbakagång som gav och fortsatt ger stora efterverkningar. Framöver måste det finnas en större beredskap och mer kunskap om varandras system och behov. MalmöLundregionen ligger mitt i en dynamisk Öresundsregion där vi bara har börjat skrapa på ytan till de stora utvecklingsmöjligheter som finns.

Genomfartstrafik och flaskhalsar

Sydvästra Skåne kännetecknas i dag av omfattande kapacitetsproblem, en situation som stadigt förvärras av kraftig befolkningsökning och ökande genomfartstrafik. Skånes behov måste sättas i relation till de nyttor som skapas för övriga Sverige när transittrafiken belastar järnvägs- och vägnät. Utvecklingen i MalmöLundregionen är därmed beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet, i synnerhet på järnvägen där kapacitetstaket redan nås på flera sträckor.

Den nya nationella planen behöver samtidigt se det unika i Skånes situation och ge förutsättningar för hamnarna i Malmö och Trelleborg, core-hamn i det transeuropeiska transportnätverket, goda förutsättningar för att fortsätta att utvecklas. Inte minst eftersom hamnarna utgör viktiga komplement till fasta förbindelser och bidrar till att minska transportsystemets sårbarhet.

MalmöLundregionen noterar att det är positivt att samtliga ej avslutade objekt i gällande plan flyttas med till ny plan och genomförs inom planperioden – men ser betydande risker med att flera objekt skjuts framåt i tiden, och flertalet nödvändiga nya objekt saknas.

[På följande sidor redogör vi mer specifikt för de behov som finns och hur väl förslaget till nationell plan når upp till dem.](#)

Prioriterade åtgärder i Skåne

MalmöLundregionen stödjer följande viktiga investeringar i Skåne:

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går
- Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats

MalmöLundregionen stödjer även Byggstart Skåne och dess utgångspunkter. Vi vill särskilt lyfta fram följande punkter från positionsappret:

- Trafikeringen för skånska stationer längs södra stambanan ska utvecklas och förbättras
- Höghastighetsjärnväg är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten

MalmöLundregionen vill förtydliga följande:

Det behövs höghastighetsjärnväg – inte snabbjärnväg

MalmöLundregionen anser att om höghastighetsjärnvägen ska kunna uppnå sin fulla potential och samhällsnytta är det en nödvändighet att:

- Höghastighetsjärnvägen ska kunna trafikeras i minst 320 km/h
- Den detaljerade planeringen av sträckan Hässleholm-Lund påbörjas redan under perioden 2021-2023
- För att möjliggöra en snabb utbyggnad av hela höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg bör föreslagen anslagsfinansiering kompletteras med lånefinansiering

Om ambitionsnivån sänks vad gäller tidsmässigt genomförande och hastighetskapacitet, minskar och fördröjs nyttorna påtagligt. Med planförslagets takt i anslagsfinansieringen kan hela systemet och dess fulla nytta stå klart ca 2095. Med max 250 km/h uteblir också det tekniksprång som kan motivera byggnation på jungfrulig mark. En sådan förändring innebär även att det finns skäl att utreda nyttan med att angöra fler stationer än Hässleholm, Lund och Malmö.

Metro mellan Malmö och Köpenhamn – en tillväxtkatalysator och ett måste när Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdig

MalmöLundregionen vill särskilt påtala den stora betydelse som en metroförbindelse får för Öresundsregionen. Utredningsarbetet har kommit långt, men har bedrivits mellan Malmö och Köpenhamn. Nu är det viktigt att även Sveriges nationella nivå involveras. När Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdig och i en kontext när befolkningen ökar på båda sidor av sundet, behövs en utökad kapacitet, oavsett om det blir en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör. Vi noterar att i avsnittet om utpekade brister finns endast fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med, här bör Öresundsmetron läggas till.

Dubbelspår på hela västkustbanan behöver slutföras

Satsningar på Västkustbanan behöver komma tidigare i planperioden samt slutföras så att en komplett sträcka Göteborg-Malmö når sin fulla effekt. Vidare behöver även Västkustbanans kapacitet på längre sikt utredas och omnämnas i planen. Potentialerna och viljan att utöka både regional och interregional tågtrafik kommer att ställa krav på ytterligare kapacitetsåtgärder.

Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

Viktigt att objekt i nuvarande plan flyttas med

MalmöLundregionen konstaterar att samtliga ej avslutade objekt som är finansierade i gällande NTI-plan (2014- 2025) föreslås flyttas med till ny plan för att genomföras inom planperioden. Inom MalmöLundregionen innebär detta följande objekt (enligt beskrivning i nuvarande plan):

- E22 Trafikplats Ideon, Trafikplats Lund S
- E6.02 Trafikplats Flädie, Lund–Flädie
- E65 Svedala–Böringe
- Järnväg, kapacitetsåtgärder (Södra stambanan, Skånebanan, Österlenbanan)
- Fyrspår Flackarp – Arlov, Lund (Högevall) – Flackarp
- Godsstråket genom Skåne
- Kontinentalbanan
- Malmö–Ystad, mötesstationer på Ystadbanan
- Superbussar

Det är helt nödvändigt att objekten slutförs och vi är därmed nöjda över att de flyttas med. Samtidigt noterar vi att flera av objekten har funnits med länge i plan, men byggstart har skjutits upp vid flera tillfällen (t.ex. fyrspår Flackarp-Arlöv, E65 Svedala-Böringe och trafikplatser på E22). MalmöLundregionen förutsätter nu att objekten slutförs med full kraft.

Följande nya objekt behövs i nationell plan 2018-2029:

Objekt som finns med i Trafikverkets förslag

- Utbyggnad av höghastighetsjärnväg två nya spår Lund-Hässleholm. Spåren behöver byggas för trafikering i 320 km/h och den detaljerade planeringen behöver påbörjas redan 2021-2023.
- Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2
- Kapacitetsstark kollektivtrafik genom storstadsåtgärder i enlighet med Sverigeförhandlingen

Objekt som saknas i Trafikverkets förslag

- Åtgärder vid bangården vid Malmö C för att möjliggöra utvecklad regional persontågstrafik i samspel med nya höghastighetståg
- Kapacitetsförstärkning genom dubbelspår järnväg Malmö-Svedala samt Trelleborg-Malmö
- Åtgärder på Ystadbanan och Kontinentalbanan som möjliggör trafikering av Öresundståg samt annan trafik
- För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och Ystad, behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk.
- Kapacitetsförstärkningar vid järnvägens landförbindelser till Öresundsbron genom spåråtgärder på ömse sidor om Svågertorp station
- Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn som avlastar Öresundsbron inklusive landanslutningar, samt utvecklar trafiksystemet i Öresundsregionen
- Investeringar som möjliggör utökad trafikering för skånska stationer längs södra stambanan

Objekt behöver pekas ut som prioriterade brister och utredas

MalmöLundregionen konstaterar att det bland Trafikverkets utpekade objekt saknas flera av de prioriterade objekt som är nödvändiga för att utveckla en mer kapacitetsstarkt och robust infrastruktursystem i Skåne. På samma sätt saknas de även bland de *prioriterade brister* som pekas ut på s. 161-162 och de objekt som innefattas i *större investeringar vid en ökning av ramen på 10 %*. Denna avsak-

nad riskerar att skapa ett begränsat underlag av utredda objekt inför nästkommande nationella plan. Vi bedömer att samtliga objekt som listas på föregående sida är mogna att antingen fortsätta utreda eller påbörja en utredning av. I flera fall pågår det redan åtgärdsvalsstudier, men om de inte omnämns i nationell plan 2018-2029 finns det en risk att de prioriteras ned, trots uppenbara fördelar med deras färdigställande.

Generella synpunkter

Framkomlighet på europavägarna och dess omgivande regionala vägnät

Det är angeläget att i närtid stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och tillgängligheten på europavägarna med effektiva åtgärder. Behoven bör mötas med ett särskilt ekonomiskt utrymme som möjliggör åtgärder redan tidigt i planperioden – som ett svar på de brister som åtgärdsvalsstudierna pekar på, t.ex. ITS-lösningar, kollektivtrafikinsatser och ombyggnader i trafikplatser.

En transitregion som behöver prioriteras

Utöver satsningar på namngivna objekt finns det starka skäl till att sydvästra Skåne genom sin funktion som transitregion prioriteras när nationella potter fördelas – i synnerhet de 36 miljarder som avdelas till trimning/tillgänglighetsåtgärder, säkerhetsåtgärder och miljöåtgärder.

Kommunernas cykelinvesteringar behöver matchas

MalmöLundregionens kommuner kommer att göra egna omfattande satsningar på cykel. Vi anser att det är viktigt att staten möter upp med utökade investeringar. Exempelvis omnämns inte Snabbcykelstråk Malmö och Lund i Trafikverkets förslag, till skillnad mot Trafikverkets förslag till nationell plan 2014-2025. Det är olyckligt och MalmöLundregionen menar att det är nödvändigt att den nationella nivån på ett tydligt sätt ställer sig bakom en sådan satsning. En viktig åtgärd vore även ny lagstiftning som gör att Trafikverket kan bygga cykelväg även när det inte sker i anslutning till deras anläggning.

Funktion går före hänsyn i måluppfyllnaden

Trafikverkets förslag har goda effekter för transportpolitikens funktionsmål, men har betydande svagheter vad gäller transportpolitikens hänsynsmål. Trafikverket konstaterar detta själva och menar att nya styrmedel behövs för klimatanpassning. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan, med en ram på 622,5 miljarder, anser att det framför allt är andra aktörer och andra åtgärder som driver klimatanpassningen. MalmöLundregionen vill även påpeka att de satsningar som görs på ökade transporter och förtätningar i kommunikationsstarka lägen medför ökade bullerstörningar och en förhöjd olycksrisk. I synnerhet i en befolkningstät region som vår. Trafikverket bör ta initiativ till och ansvar för att skapa ett mer samlat grepp om transportsektorns klimatpåverkan och hälsoeffekter, så att potentialerna för att ta steg mot ett hållbarare transportsystem tas till vara och inte faller mellan stolar.

Stadsmiljöavtal välkomnas – men behöver utvecklas

MalmöLundregionen ser positivt på att satsningen på hållbara städer genom stadsmiljöavtal utvidgas till hela planperioden. Samtidigt finns det ett behov av att utveckla konceptet, hela vägen från ansökan till utvärdering, samt utarbeta ett tydligare förhållningssätt till länsplanerna.



Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Planen i korthet

Om planen i korthet

Planen i korthet är en sammanfattning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Planförslaget i sin helhet med tillhörande underlag kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

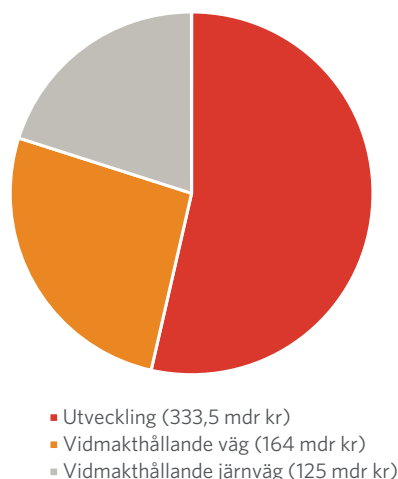
Uppdraget och ekonomiskt utrymme

Trafikverket presenterar i denna rapport sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

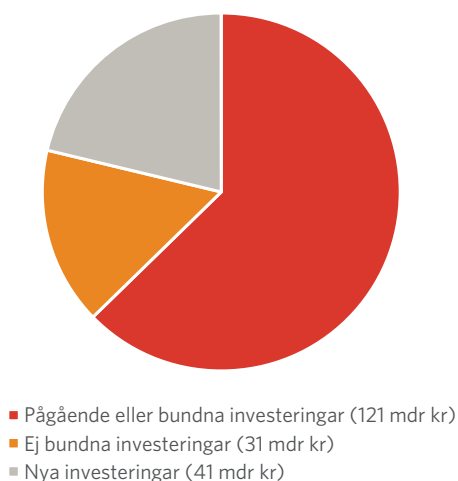
- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.



Figur 1: Ekonomisk ram för 2018–2029 enligt regeringens direktiv.
Totalt 622,5 miljarder kronor.

Redan uppbundna större investeringar

Utveckling av infrastruktur kräver långsiktig planering. I arbetet med att ta fram en ny nationell plan för åren 2018–2029 är en utgångspunkt att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2014–2025) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Det innebär att vissa medel redan är uppbundna enligt tidigare plan. Figur 2 nedan visar hur stor del av de namngivna investeringar i det nya planförslaget som finns med sedan tidigare. De är uppdelade i investeringar som är pågående eller bundna av avtal och investeringar som inte är bundna av avtal. Figuren visar också andelen investeringar som är nya för denna plan.



Figur 2: Fördelning av namngivna investeringar mellan nya investeringar och sådana som finns med sedan tidigare plan.

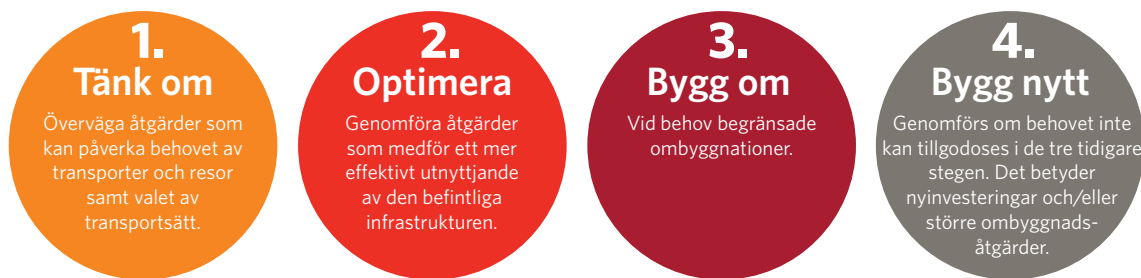
Utöver planeringsramen tillkommer medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt cirka 90 miljarder kronor.

Utgångspunkter för planförslaget

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet med planförslaget.

FN har med sikte på år 2030 antagit nya globala mål för ett hållbart samhälle – Agenda 2030 – som definierar hållbar utveckling. I infrastrukturpropositionen konstateras att transportpolitiken bidrar till Agenda 2030. Trafikverket har i planförslaget utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men tillgängligheten måste också utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.

Förslaget till nationell plan har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.



Figur 3: Fyrstegsprincipen.

Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har brister identifierats på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.

Planens syfte

Syftet med denna plan är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Planen och övrig transportpolitik

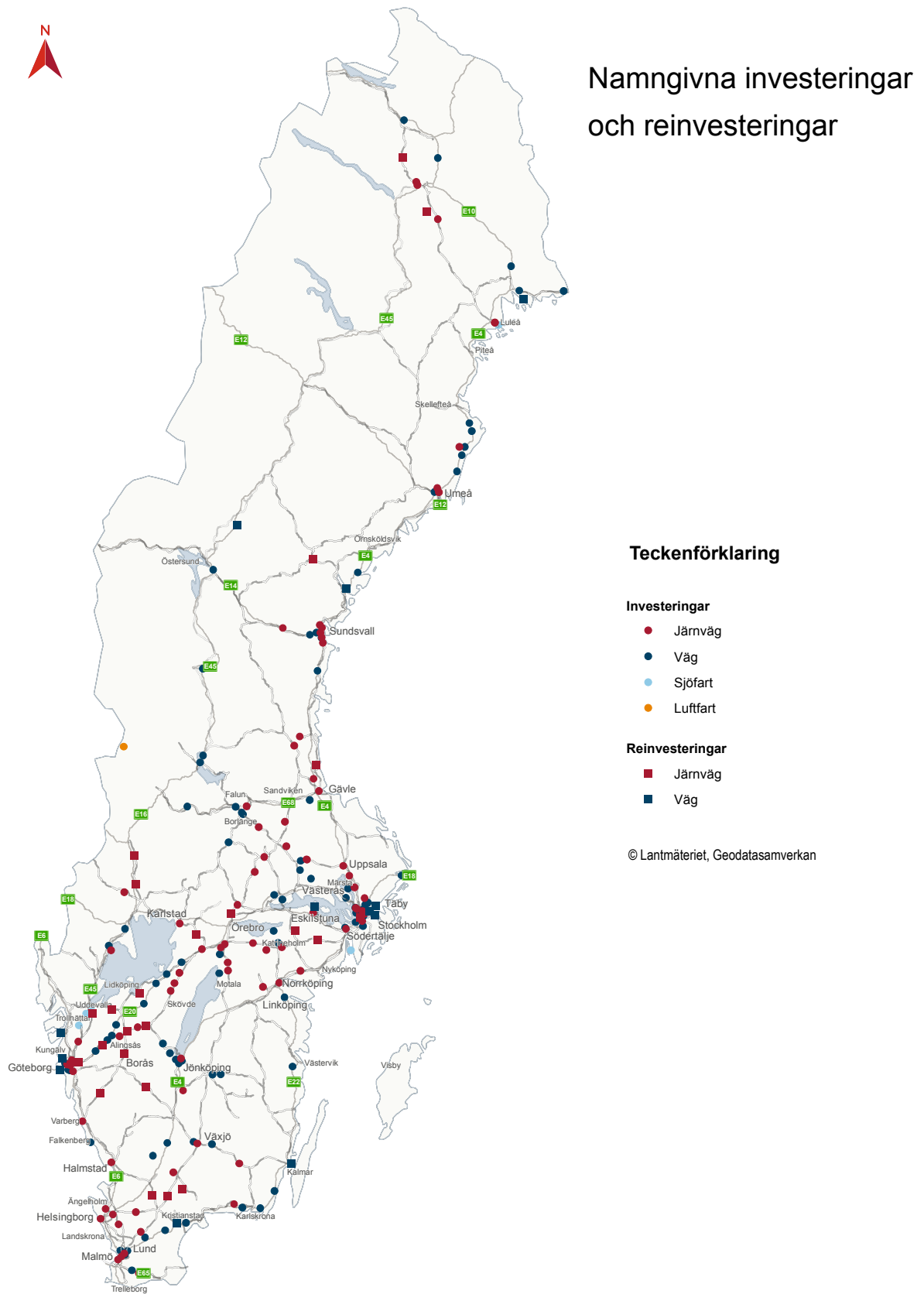
Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen. Transportpolitiken i övrigt innehåller bland annat styrmedel liksom regler och skatter. Den statliga infrastrukturen samspelar med den regionala och kommunala infrastrukturen samt den privat ägda infrastrukturen. Ansvaret för de regionala vägarnas utveckling har regionala planupprättare i länen och kommunerna ansvarar för den kommunala infrastrukturen.

Sverigeförhandlingen är en kommitté under Näringsdepartementet som tillsattes 2014. Den har bland annat i uppdrag att förhandla om höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, att öka kollektivtrafiken, att förbättra tillgängligheten och att öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstäder samt att analysera åtgärder för att främja cykling.

När det gäller höghastighetsjärnvägen har regeringen pekat ut de delsträckor som ska börja byggas under planperioden. Dessa finns med i planförslaget. I planen har det också reserverats resurser för statlig medfinansiering av de åtgärder för kollektivtrafik och cykling som Sverigeförhandlingen har förhandlat fram i de tre storstadsområdena.

De namngivna åtgärderna i planförslaget

I figur 4 nedan ges en översiktlig bild av de namngivna investeringarna och reinvesteringarna. Figuren innehåller inte trimningsåtgärder eller andra typer av transportpåverkande åtgärder som också ger stor effekt på transportsystemet. Planen ger i sin helhet en tydligare bild av åtgärder på regional nivå och detaljerna kring de åtgärder som föreslås.



Figur 4: Stora investeringar och reinvesteringar i järnväg, väg, sjö och luft.



Järnvägen i fokus

Järnvägens underhåll prioriteras

De kraftigt ökade finansiella ramarna innebär att dagens funktion kan upprätthållas och att en förbättrad funktion kan levereras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det skapar ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med färre störningar.

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att det är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikeras i dag även kan trafikeras i framtiden. Underhållet ska säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), Stålpendeln (Luleå–Borlänge och Borlänge–Oxelösund) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen).

De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resande trafik. På dessa banor ska hastigheten återställas där den i dag är nedsatt och åtgärder ska göras för att minska risken för ytterligare hastighetsnedsättningar. Fokus kommer i första hand att ligga på att utföra eftersatta spårbyten. På övriga banor är målet att möjliggöra fortsatt trafik och till övervägande del bibehålla dagens funktionalitet.

Reinvesteringar görs för att upprätthålla säkerhet, framkomlighet och funktionalitet vad gäller hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet, samt för att öka eller bibehålla robustheten på de mest trafikerade banorna. En stor del av reinvesteringarna kommer därför att utföras på de viktigaste transportstråken. För att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten genomförs också reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet. I planen har det också prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas.

Ett modernare system

Signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än femtio år, den är sliten och behöver bytas ut. Den gamla signalanläggningen kommer därför successivt under planperioden att ersättas med en ny anläggning enligt den europeiska standarden ERTMS¹. Huvudsyftet med att införa ERTMS inom EU är att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att förenkla järnvägstrafiken över landsgränserna. För att underlätta en införandet av ERTMS föreslås även att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag.

För att säkra järnvägens behov av mobilkommunikation kommer ett nytt radiosystem att införas, som ersätter dagens system GSM-R. Systemet kommer även att vara basen för kommunikationen i ERTMS från mitten av 2020-talet. Under planperioden börjar också utveckling och förnyelse av Trafikverkets optokabelnät att genomföras. Det ger bland annat möjlighet att införa nya tjänster i nätet och utöka den digitaliserade övervakningen av anläggningen.

För att optimera kapaciteten i järnvägssystemet genomförs projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)² successivt under planperioden. Det samordnas med andra relaterade verksamhetsutvecklingsprojekt som förbättrad kunskap om i anläggningsdata och trafiknät (ANDA)³ samt ett nytt nationellt tågledningssystem (NTL). Den pågående övergången från lokaltågklarering till fjärrstyrning av bansträckor fortsätter under planperioden.

Investeringar för ökad kapacitet

Under planperioden färdigställs och påbörjas flera större infrastrukturprojekt som ger ökad kapacitet och skapar möjligheter för både utvecklad persontrafik med regional- och fjärrtåg samt förbättrade godstransporter på järnväg. Utöver de större satsningar som redovisas nedan presenteras även en stor mängd mindre åtgärder i planförslaget.

- I södra Sverige sker större satsningar genom flera projekt mellan Ängelholm och Helsingborg och mellan Lund och Hässleholm. Det blir även en modernisering av järnvägen mellan Värnamo, Nässjö och Jönköping.
- I västra Sverige sker större satsningar i och kring Göteborg såsom Västlänken och Hamnbanan samt en dubbelspårsutbyggnad genom Varberg. Dessutom görs kapacitetsförstärkningar i stråket Göteborg–Stockholm mellan Göteborg och Laxå.
- I östra Mellansverige och Stockholmsområdet slutförs bygget av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby liksom sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. Bygget av en höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping påbörjas. Kapacitetsutbyggnaden mellan Strängnäs och Härad planeras bli färdigställd redan 2018. Dessutom föreslås att en utbyggnad av järnvägen till fyrspar ska inledas mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, något som dock förutsätter att överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden. Stockholms central kommer att anpassas och moderniseras till de nya möjligheter för utveckling av regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanans öppnande innebär.

¹ European Rail Traffic Management System är ett EU-gemensamt signalsystem.

² Syftet är att ta fram nya arbetssätt och verktyg för tilldelning av kapacitet som ska göra det enklare att hantera tjänster och beställa utrymme på spåren.

³ Syftet är att öka kalkylerbarheten som ett led i ett pågående förbättringsarbete.

- I mellersta Sverige sker utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan mellan Sundsvall-Dingersjö och dubbelspår mellan Gävle-Kringlan påbörjas.
- I norra Sverige sker en större satsning på ny kustnära järnväg mellan Umeå och Skellefteå, som en första delsträcka på Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Stora kapacitetsförbättringar åstadkoms genom att södra delarna av Malmbanan säkras för att klara större axellaster och farleden in till Luleå hamn breddas och fördjupas.

Trafikverket föreslår även ett åtgärds paket på cirka 2,5 miljarder kronor som syftar till att godståg med längder upp till 750 meter ska kunna framföras på ett utpekad nät. I dagsläget är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med 630 meters längd.

Kapaciteten i elkraftsystemet byggs ut för att möta kommande trafikökningar. Utbyggnaden görs genom till exempel investeringar i omformare och nätstationer för distribution och överföring av elkraft till utrustning längs järnvägen.

Trafikverket föreslår också en stor mängd trimningsåtgärder som till exempel justering av befintliga spår- och signalsystem, förlängning av mötesspår och elektrifiering av järnvägsanslutningar. Åtgärderna utförs inom storstadsområden, på nationellt sammanhängande stråk och på banor som är viktiga för arbetspendling och näringslivets transporter.

Utbyggnadsstrategi för nya stambanor

Regeringen har pekat ut att sträckorna Ostlänken (Järna-Linköping) och Lund-Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Trafikverket föreslår att sträckorna Linköping-Tranås/Aneby och Göteborg-Borås därefter prioriteras för utbyggnad. Båda är sträckor med omfattande pendling, som i dag huvudsakligen sker med bil och buss. Nästkommande del föreslås bli sträckan Tranås/Aneby-Jönköping. Ytterligare studier bör genomföras för att kunna ta ställning till vilken av sträckorna Jönköping-Borås eller Jönköping-Hässleholm som ska komma därefter. Standarden på respektive delsträcka anpassas så att största möjliga effekter erhålls från satsade medel.



Ostlänken planeras för byggstart i början av planperioden. Trafikverket föreslår att Ostlänken dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår⁴, eftersom nyttan med en högre hastighet är begränsad med den systemdesign, inklusive stationslösningar, som varit en utgångspunkt för planeringen.

Med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden. Det beror på att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter.

Trafikverket framförde i inriktningsunderlaget att en kraftigt ökad finansiering, till exempel genom lån, skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Därmed skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Detta skulle i sin tur kunna motivera en högre hastighet.

⁴ Järnvägsspår med sliprar som vilar i ett övre ballastlager bestående av grus eller makadam.



Funktionella och säkrare vägar

Underhållsinsatser för god framkomlighet

Underhålls- och reinvesteringsåtgärder genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljö kvaliteten i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållsåtgärder genomföras i högre utsträckning. På följande vägar kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och belägningsunderhåll, avvattning med mera att prioriteras:

- högtrafikerade vägar i storstadsregionerna
- stamvägnätet (Sveriges Europavägar och vissa riksvägar) för långväga person- och godstransporter
- vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- övriga vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter.

Tillståndet på dessa vägar kommer att upprätthållas under planperioden, vissa delar kommer även få en förbättrad robusthet och kapacitet som en följd av bärighetssatsningen.

Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt men man kommer fortfarande att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Ökad bärighet för tyngre vägtransporter

Förslaget till nationell plan innehåller åtgärder i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar, för att höja bärigheten och förbättra framkomligheten för tung trafik på vägnätet. En särskild satsning på ett BK4-vägnät⁵ föreslås för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter. Satsningen bidrar också till att vägnätet ska vara tillgängligt året runt. I satsningen inkluderas även att genomföra riskreducerande åtgärder för att klimatanpassa det regionala och nationella vägnätet, samt tjälsäkringsåtgärder. Bärighetssatsningen sker till betydande del i landsbygdsregionerna.

Investeringar som utvecklar vägtransportsystemet

Förslaget till nationell plan innehåller medel till åtgärder för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Exempel på dessa trimningsåtgärder på det nationella vägnätet är byggande av trafikplatser, ramper, ytterligare körfält, stigningsfält, reversibla körfält, korsningsåtgärder, cirkulationsplatser samt variabla meddelandeskyltar och utvecklad trafikledning.

Några större investeringsobjekt kommer att färdigställas under planperioden, till exempel Förbifart Stockholm, tillsammans med ett antal följdinvesteringar, E22 förbi Söderköping, E18 mellan Köping och Västjädra, flera etapper på E22 i Blekinge, Skåne och Kalmar län samt delsträckor på E6 i Göteborg. Arbetet med Tvärförbindelse Södertörn mellan Skärholmen/Kungens kurva–Flemingsberg och Haninge i södra Stockholm kommer att inledas. Trafikverket kommer även att undersöka möjligheterna till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på Tvärförbindelsen, till exempel elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik.

Säker framkomlighet

Trafiksäkerhet är en viktig del av de transportpolitiska målen och Nollvisionen är Trafikverkets ledstjärna i utformningen av vägsystemet. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och Trafikverket strävar efter att utforma lösningar som skyddar trafikanterna. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken.

Prioriteringarna i den nationella planen har, liksom de i länsplanerna, stor betydelse för trafiksäkerheten. Sedan 2010 har den tidigare positiva utvecklingen mot Nollvisionens mål planat ut. Det behövs tydliga insatser för att öka trafiksäkerheten för att nå det etappmål riksdagen antog år 2009 om att max 220 personer ska omkomma i vägtrafiken år 2020.

Rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. I planförslaget finns medel för att till exempel fortsätta anpassa vägarnas hastighet utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard och för att arbeta vidare med annan trafikreglering som till exempel automatiska trafiksäkerhetskameror, mötesseparering genom mitträcke, räffling av mittlinjen, vägutrustning, sidoområden, korsningsåtgärder och infarter. Förslaget ger också möjlighet att utveckla och installera anläggningar för automatiska nykterhetskontroller på strategiskt viktiga platser i trafikmiljön, som exempelvis i hamnar, parkeringshus och på utvalda vägsträckor.

Några exempel på större investeringar för att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet är mötesseparering av flertalet av återstående sträckor på E4 mellan Hudiksvall och Luleå samt på E20 mellan Örebro och Göteborg. Det beräknas vara klart vid planperiodens slut. Det gäller även flera delsträckor på E10 i Norrbotten, E14 i Västernorrland och

⁵ Bärighetsklass för fordon med bruttovikt upp till 74 ton.

Jämtland, E45 i Västra Götaland, Värmland, Dalarna och Jämtland, väg 56 mellan Gävle och Katrineholm och väg 70/E16 upp mot Dalarna och fjällvärlden. Ytterligare exempel är flera sträckor på väg 25 i Kronobergs län, väg 26 i Jönköpings län, väg 40 i Jönköpings län och E65 i Skåne.

Utöver det föreslås att medel under en begränsad tid ska avsättas till att samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekats ut som prioriterade av de regionala planupprättarna. Flera av ovanstående åtgärder innebär även förbättringar för oskyddade trafikanter. Utöver dessa föreslås även trimningsåtgärder, till exempel för att skapa attraktiva, trygga och funktionella miljöer i bytespunkter, kollektivtrafikkörfält och pendelparkeringar.



Möjligheter för ökad säker cykling

Största delen cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät.

Cirka 1,5 miljarder kronor föreslås att satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder. Det handlar om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa och förslaget innehåller också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier. Planförslaget innehåller också investeringar som innehåller cykelåtgärder. Forskning och innovation om aktiv mobilitet, inklusive gång och cykel, behöver stärkas och planförslaget omfattar medel till forskning och innovation inom detta område.

Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna.

Under planperioden föreslås en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät som används frekvent året om. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

Viktiga farleder utvecklas

För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs bland annat åtgärder i farleder. Det finns ett flertal hamnar där trimningsåtgärder som muddringsinsatser övervägs i anslutande farleder, till exempel Hargshamn och Sundsvall.

Utöver dessa åtgärder kommer arbetet som pågår med slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren att göras klart. Dessutom föreslås åtgärder i farleden från Landsort till Södertälje liksom i farleden till hamnen i Luleå. Arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal, med koppling till Vänersjöfarten, föreslås också påbörjas under planperioden.





Hållbara stadsmiljöer

Ökat utrymme för stadsmiljöavtal

Nuvarande satsning på stadsmiljöavtal sju sattes hösten 2015. Fram till halvårsskiftet 2017 har fyra ansökningsomgångar genomförts där det fattats beslut om stöd till kommuner och landsting för investeringar i kollektivtrafik. Nu omfattar stödet också satsningar på cykling. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Förutsättningen för att få stöd är att även genomföra motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande och att åtgärder och effekter följs upp.

Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor.

Medfinansiering av storstadsförhandlingarna

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Under första halvåret 2017 har Sverigeförhandlingen tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande.

I Skåne handlar det till exempel om spårväg i Lunds kommun till det nya forskningscentret ESS⁶, flera olika cykelåtgärder, nya BRT-linjer⁷ och utbyggnad av järnväg. I Stockholmsområdet omfattar överenskommelsen bland annat tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, ny tunnelbanestation, Spårväg syd, utbyggnad av Roslagsbanan samt ca 30 olika cykelåtgärder. Överenskommelsen med Göteborg avser spårväg och buss, linbana i centrum, två BRT-stråk och flera cykelbanor. Den statliga medfinansieringen tar i anspråk totalt cirka 5,8 miljarder kronor av nationell plan under planperioden, och även medel ur länsplaner.

⁶European Spallation Source. En sameuropeisk forskningsanläggning som för närvarande byggs i Lund.

⁷Bus Rapid Transit. Busstrafikkoncept för busstrafik med hög turtäthet och stor passagerarkapacitet.

Tillgänglighet på landsbygd

Robusta transporter på landsbygderna

Upprätthållandet av en grundläggande standard i det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden, där vägen ofta är enda alternativet, sker främst inom ramen för anslaget för vidmakthållande. Anslaget omfattar underhållsåtgärder på både det regionala och nationella vägnätet. Vägar som är viktiga för dagliga resor, för tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygderna är centrala ur ett landsbygdsperspektiv.

Under planperioden kommer standarden på dessa vägar att bibehållas, och förbättras i vissa delar. Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt. Man kommer dock även fortsättningsvis att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Enskilda vägar utgör också en stor del av vägnätet som är mycket viktiga för både person- och godstransporter på landsbygd. Statligt bidrag till drift, underhåll och investering av enskilda statsbidragsvägar och färjeleder uppgår i planförslaget till 13,4 miljarder kronor under planperioden.

Planförslaget innehåller också åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. Bärighets-satsningen kommer att bidra till att förbättra delar av vägnätet på landsbygderna och omfattar totalt 16,3 miljarder kronor. I satsningen ingår också riskreducerande åtgärder för klimatanpassning av både det regionala och nationella vägnätet. För att skapa bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg, även på det mer lågtrafikerade järnvägsnätet, föreslås också åtgärder för att möjliggöra trafikering med längre och tyngre fordonståg.

Bättre standard på genomfarter och i bytespunkter

Genomfarter i små tätorter längs det nationella vägnätet kommer att förbättras genom trimningsåtgärder i planförslaget. Här handlar det om att förbättra anslutningar till viktiga stråk och att anpassa trafikmiljön längs genomfarter på det nationella stamvägnätet. Med stora anspråk och begränsat utrymme blir det viktigt att koordinera åtgärderna med åtgärder inom ramen för vidmakthållande. Det gäller både längs det nationella vägnätet, där trimningsåtgärder ryms i nationell plan, och längs det regionala vägnätet, där eventuella trimningsåtgärder omfattas av de regionala länsplanerna. Genom trimningsåtgärder rustas också stationer, busshållplatser och bytespunkter upp till bättre standard.

Kortare restider till stora turistdestinationer och centralorter

För säkrare resor och kortare restider för arbetspendling till centralorter, resor till samhällsservice, samt för både person- och godstransporter till större turistdestinationer görs investeringar i det nationella vägnätet i form av både namngivna investeringar och trimningsåtgärder, främst i form av mötteseparering. Tillgängligheten förbättras också genom till exempel elektrifiering av järnväg samt bangårdsombyggnader. En ny landningsbana byggs på Sälens flygplats för att förbättra tillgängligheten till en av landets stora turistdestinationer.

Planen ska bidra till minskad miljöpåverkan

För att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet krävs styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den nationella planen. Planen bidrar med det som ryms inom nationella infrastrukturåtgärder. Exempel på styrmedel som kan ge effekt för överföring från väg till järnväg och sjöfart är bland annat bindande koldioxidkrav, eco-bonus på sjöfart samt så kallad miljökompensation riktad till järnvägsföretag.

Med en kombination av styrmedel, samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar kan medborgare och näringsliv stimuleras att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Denna plan har en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg, vilket är positivt för klimatomställningen. De större järnvägsinvesteringarna bidrar till minskad klimatpåverkan, även om det tar tid: vissa av de positiva effekterna kommer att märkas först efter 2030. Genom bland annat satsningen på åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen och medfinansiering till storstadsförhandlingarna kan också andelen kollektivtrafik, gång och cykel antas öka. Det bidrar samtidigt till en mer hållbar stadsutveckling. Vid byggande, underhåll och drift av infrastrukturen finns en stor potential att minska utsläppen av växthusgaser. Trafikverket ställer därför klimatkrav i upphandlingar.

Planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. Syftet är att utveckla natur- och kulturvärden, som är kopplade till infrastrukturen och som är viktiga för att bibehålla och öka biologisk mångfald och kulturvärden – och därmed möjligheten att bidra med ekosystemtjänster. Exempel på sådana åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, alléer, att främja artrika infrastrukturmiljöer och bekämpa invasiva arter samt att göra riktade kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder.

Det finns samtidigt historiska landskapsbrister i transportinfrastrukturen som behöver åtgärdas för att Sveriges miljömål ska vara möjliga att uppnå. Planförslaget innehåller 3,3 miljarder kronor i utpekade medel för landskapsåtgärder i befintlig statlig infrastruktur, en ökning jämfört med nu gällande plan. Samtidigt införs högre krav på landskapsanpassning av nya vägar och järnvägar. På det mindre trafikerade vägnätet finns det däremot en risk för att skötseln försämras av viktiga miljöer för landskapets funktion, exempelvis vägkanter, alléer och kulturbroar.

Uppskattningar visar att över två miljoner människor är utsatta för buller från väg- eller järnvägstrafik i sin bostadsmiljö, det vill säga utsätts för mer buller än riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsan. Åtgärderna i planförslaget syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för de boende längs befintlig statlig infrastruktur som är mest utsatta för buller och vibrationer och till att uppnå de långsiktiga målen.



Exempel på åtgärder är bullerdämpande beläggning på vägar, räls slipning på järnvägar, bullerdämpande skärmar och vallar, förbättrad ljud dämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser. Förslaget på 2,8 miljarder kronor innebär en ökad åtgärdsvolym, och möjliggör ett än mer systematiskt arbete för att så tidigt som möjligt uppnå en bättre måluppfyllelse. Samtidigt finns sedan tidigare krav på bulleråtgärder vid byggande av nya vägar och järnvägar.

Yt- och grundvattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden ska skyddas med hjälp av de åtgärder som genomförs under planperioden. Exempel är riskreducerande åtgärder mot olyckor med läckage som följd och skyddsåtgärder mot spridning av föroreningar om ett utsläpp ändå sker. Trafikverket föreslår att 1,7 miljarder kronor avsätts särskilt för vattenskyddsåtgärder i befintlig anläggning för att kunna öka befintlig åtgärdstakt, anpassa infrastrukturen till regler och lagkrav samt bidra till att nå kvalitetsmålen för vatten.

Planförslaget omfattar även 2,2 miljarder kronor till åtgärder för att undersöka och efterbehandla förorenade områden. Åtgärdsområdet omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Medel till åtgärder inom förorenade områden ökar betydligt jämfört med gällande plan. Det innebär att nuvarande åtgärdstakt för att fortsätta ett systematiskt och aktivt arbete med att åtgärda förorenade områden kan bibehållas samtidigt som ytterligare medel, som bedöms behövas för miljögarantin, tillförs.

Informations- och kunskapshöjande åtgärder

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget att ta fram förslag till nationell plan föreslå sådana insatser av typen informations- och kunskapshöjande åtgärder, som inte tydligt anknyter till verkets uppdrag men som ändå kan vara motiverade att genomföra. Förslagen som redovisas svarar mot brister i måluppfyllelsen för de transportpolitiska målen och adresserar klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, och nya effektiva mobilitetstjänster för ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik.

- Åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: Trafikverket har, tillsammans med sex andra myndigheter, haft i uppdrag att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor (SOFT). Här föreslås till exempel informations- och kunskapshöjande åtgärder för resfria möten och elektrifiering av kollektivtrafik.
- Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Som ett komplement till fysiska åtgärder i transportsystemet bör informations- och kunskapshöjande insatser genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.
- Utveckling av mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet⁸: Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter tas en handlingsplan fram för kombinerad mobilitet, där Trafikverket kan genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för att minska tiden till marknadsintroduktion av tjänster för kombinerad mobilitet.
- Plattform för öppen kollektivtrafikdata: Öppen kollektivtrafikdata är en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. En handlingsplan har tagits fram inom projektet Kraftsamling för öppen trafikdata och planförslaget innehåller finansiering av en nationell plattform för all statisk och dynamisk kollektivtrafikdata.

⁸ Mobilitet som tjänst bygger på att mobilitet är något som kan köpas som tjänst och inte kräver att man äger en egen bil. Kombinerad mobilitet avser transportlösningar som kombinerar flera olika rese- och transporttjänster.



Morgondagens transportsystem

Forskning och innovation

Forskning och innovation inom följande områden föreslås prioriteras under planperioden:

- omställningen till ett fossilfritt transportsystem
- robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället
- ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare
- ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.

Områdena innefattar till exempel lösningar för minskat beroende av fossila drivmedel inom vägtrafik och sjöfart, mer kunskap om hur koldioxidutsläpp och buller kan minska inom luftfarten och hur sjöfarten bättre kan integreras i samhällsplaneringen för att klara omställningen inom transportsystemet. Det handlar också om mer kostnadseffektiva och smarta metoder för underhåll av infrastruktur kopplat till digitaliseringen och mer kunskap om interaktionen mellan individen och de automatiserade systemen.

De första stegen mot digitaliserad trafikledning har tagits men det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem. Dörr-till-dörr-lösningar⁹ efterfrågas allt mer för både person- och godstransporter och Sverige ligger långt framme i forskningsfronten inom multimodala transporter¹⁰. Här kan automation skapa mervärden i systemen samtidigt som kostnaderna minskar. För resenärer kan utbyggda informationsflöden ge enklare och effektivare resor.

Satsningar har gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer och under planperioden prioriteras mer kunskap om landsbygdens behov. Smartare arbetspendling, nya mobilitetslösningar och sätt att minska transportbehov är områden där forskning och innovation också kommer att bidra till ett mer jämställt och inkluderande transportsystem. Tvärvetenskaplig forskning och demonstration kopplat till bostadsbyggande, planering och mobilitet bedöms också ha stor potential att bidra till ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige.

Trafikverket föreslår också riktade initiativ med gemensamma agendor och program med andra aktörer, särskilda satsningar på test och demonstration och större fokus på förkommersiell upphandling för att nå högre innovationstakt och snabbare implementering av forskningsresultat.

⁹ Integrerad lösning för transport av personer eller gods från start till slutdestination.

¹⁰ En transport där minst två trafikslag används.

Digitaliserade tjänster och uppkopplad infrastruktur

Uppkopplade, automatiserade och elektrifierade vägfordon kombinerat med mobilitets-tjänster har potential att radikalt förändra vägtransporterna. Inom järnvägsområdet är fordonen i dag uppkopplade via tågradiosystemet GSM-R, som även är en viktig del i signalsystemet ERTMS. Det pågår ett arbete med att utveckla och specificera ett system som kommer att ersätta GSM-R och innehålla betydligt fler funktioner.

Teknologi finns – och kommer i ännu högre grad att vidareutvecklas – för att möjliggöra säkra och homogena sjötrafikssystem där hög grad av autonomi dominerar. Under planperioden ska Trafikverkets relevanta data bli digitaliserade och tillgängliga för uppkopplade och självkörande fordon. Ett utvecklingsmål är att tågtrafiken delvis ska vara automatiserad, och att avancerad navigationsassistans från land till fartyg ska vara möjlig.

En mer objektiv bild av anläggningens status, genom tillgång till större datamängder från anläggningen och fordon, ger nya möjligheter i entreprenadupphandlingar. Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd etableras för att tillgängliggöra anläggningsdata och trafiknät (genom projektet ANDA). Målsättningen är att fasta och mobila uppkopplade sensorer kommer att rapportera tillståndsbrister i realtid och vara integrerade i planerings- och underhållssystemen vid planperiodens slut. ERTMS-systemet ska implementeras och utvecklas i modernare versioner som möjliggör körning av tåg med kortare mellanrum mellan tågen och därmed ökad kapacitet i järnvägsnätet.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart under planperioden är att farledsutformningen har anpassats för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. Ett utvecklingsmål för luftfart är att etablera affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser för att realisera nyttor både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

Trafikinformationen ska bli lättillgänglig

Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga för medborgare och näringsliv. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver en öppen och tillgänglig plattform skapas. En plattform för utbyte av öppna data som stödjer myndigheter och kommersiella aktörer ska finnas etablerad senast 2021.

Demonstrations- och pilotprojekt ska öka kunskapen om digitalisering

För att öka kunskapen om digitaliseringens potential och ta fram implementeringsbara lösningar, planerar Trafikverket tillsammans med akademien och industrin att genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom såväl gods- som persontransportområdet. Det handlar exempelvis om kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT), som kan utgöra stommen i medelstora städernas kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser i storstäder och utveckla den regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas ytterligare. För godstransporter kan det handla om automatiserade godsflöden mellan en hamn eller en terminal till en logistiknod.

Trafikverket kommer i första hand att använda redan etablerade samverkansplattformar som FFI, Drive Sweden, Closer, K2¹¹ med flera. Satsningar inom godstransporter och elektrifiering kopplas också mot pågående strategiska satsningar och demonstrationer som görs för elvägar.



Åtgärderna i planen möter aktuella samhällsutmaningar

De åtgärder som föreslås i planen ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, ge förbättrade möjligheter för individer och näringsliv och möta samhällets utmaningar. Regeringen pekade i direktivet ut sex prioriterade samhällsutmaningar:

- ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- investera för ett ökat bostadsbyggande
- förbättra förutsättningarna för näringslivet
- förstärka sysselsättningen i hela landet
- ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- skapa ett inkluderande samhälle.

Satsningar i infrastrukturen måste samspela med andra åtgärder både inom och utanför transportpolitiken för att utmaningarna ska kunna mötas. Trafikverket har tagit hänsyn till utmaningarna vid framtagandet av planen och redovisar vilka effekter infrastruktur-satsningar ger och kopplingen till de transportpolitiska målen

¹¹ FFI=Fordonsstrategisk forskning och innovation. Drive Sweden=Innovationsprogram för framtidens fordon. Closer=Nationell arena för transporteffektivitet. K²=Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. För att åstadkomma detta krävs en kombination av åtgärder och styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag.

De viktigaste åtgärderna rör alltså fordon, bränslet och den samlade efterfrågan. Infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen, men är mycket viktig för att bibehålla tillgänglighet i ett klimatneutralt transportsystem. Förslagen till åtgärder i denna plan bidrar därför till klimatomställningen genom att i huvudsak enbart föreslå infrastruktursatsningar som passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen samt genom att bygga och underhålla infrastruktur med så liten klimatpåverkan som möjligt.

I ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både med prognosen och volymen i dag. Därför genomförs känslighetsanalyser för varje större projekt, för att undersöka hur samhällsnyttan för projektet påverkas om trafiken skulle minska. Projekt vars lönsamhet kraftigt skulle sänkas om trafiken skulle minska, måste i så fall motiveras utifrån andra aspekter.

Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större¹² investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. Planförslaget innehåller ett fåtal namngivna investeringsprojekt som vid analyser har visat sig bli olönsamma vid en oförändrad eller minskad trafikmängd. Att dessa ändå prioriterats beror på att de exempelvis åtgärdar betydande brister i trafiksäkerhet på viktiga stråk.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Huvudsakligen är det tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstorar arbetsmarknadsregionen, vilket leder till att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser. Den andra typen är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög. Genom att till exempel flytta vägar, järnvägar och tillhörande anläggningar tillgängliggörs byggbar mark och bostäder kan byggas där. Den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter, till exempel åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling. Alla tre typerna av åtgärder har varit utgångspunkter i den föreslagna planen.

En del av förslagen i planen bidrar till att öka tillgängligheten så att det blir mer attraktivt att bosätta sig i lägen som tidigare inte varit lätta att pendla från. Förutom de järnvägssträckor som föreslås gäller det bland annat även utvecklingen av regional tågtrafik. Som förslag i den nationella planen finns ett flertal åtgärder som syftar till att öka möjligheten för människor att bo längre bort från sin arbetsplats. Den föreslagna åtgärd som, vid sidan om nya järnvägar, möjliggör byggande av flest bostäder är fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Förutom en kraftigt förbättrad kapacitet, möjliggör utbyggnaden även att nya stationer kan byggas i ett område med hög efterfrågan på nya bostäder. Uppsala och Knivsta kommun har båda omfattande planer på bostadsbyggnad vid dessa nya stationer. Uppskattningsvis handlar det om cirka 50 000 nya bostäder.

¹² Med större avses med en kostnad överstigande 1 miljard kronor

Planen syftar också till att minska transportsystemets negativa påverkan i städer, och genom detta möjliggöra förtätning av städerna. Det handlar till exempel om nya förbifarter eller genomfarter som avlastar trafiken genom centrala stadsdelar. Där det finns brist på byggbar mark i centrala lägen ger en flyttad vägsträckning effekter på bostadsbyggandet. En annan bidragande faktor är hur stark samordningen har varit mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering. Ett exempel på åtgärd som bidrar till bostadsbyggandet genom att fysiskt freda byggbar mark är Tvärförbindelse Södertörn. Genom att förlägga vägen i tunnel genom Glömstadalen, där kommunen planerar för 6 000–7 000 bostäder, bidrar tunneln till att möjliggöra bostadsbyggande på den mark som frigörs.

Åtgärdsförslag i järnvägssystemet ska minska järnvägens markanspråk, och ge möjlighet till ett stort antal nya bostäder. Ombyggnaden av bangården på Luleå C är ett exempel som beräknas möjliggöra 1 200–1 500 bostäder. Andra åtgärder som bedöms generera ett stort antal bostäder är dubbelspår genom Varberg och dubbelspår Gävle–Kringlan som skulle kunna möjliggöra 5 200–5 700 respektive 6 000–8 000 bostäder.

I storstadsområdena har utvecklingen och effektiviseringen av transportsystemet som helhet stor betydelse för bostadsbyggandet. Transportsystemet behöver ha kapacitet för att ge acceptabla och förutsägbara restider. Hur effektivt systemet är beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till effektiv kollektivtrafik. Stora beslutade infrastrukturåtgärder har särskild betydelse eftersom de bidrar till att öka kapaciteten i transportsystemet kraftigt. Exempel på sådana åtgärder är Förbifart Stockholm, Citybanan, Mäljarbanan, tunnelbanautbyggnaden i Stockholm liksom åtgärderna i Västsvenska paketet i Göteborg.

Sverigeförhandlingens överenskommelser med kommuner i de tre storstadsregionerna om statlig medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik och cykling ger också effekter på bostadsbyggandet. Sammantaget har kommunerna åtagit sig att bygga drygt 178 000 bostäder.



För att bostadsbyggande i den omfattningen som har bedömts och beskrivits i denna plan ska bli långsiktigt hållbart krävs ett nära samarbete mellan nationella, regionala och lokala aktörer i tidiga planeringsskedet. Då kan tätheten utnyttjas för att skapa konkurrenskraftig kollektivtrafik och närhet mellan målpunkter, samtidigt som hälsorisker och barriäreffekter undviks.

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

De utrikes godstransporterna sker till cirka 70 procent (räknat i ton) med sjöfart. Inrikes-transporterna sker till cirka 90 procent med tunga lastbilar. Det inrikes godstransportarbetet förväntas enligt basprognosen¹³ öka med 74 procent från 2012 till 2040. Ökningen räknat i procent är ungefär densamma för de olika trafikslagen, men i absoluta tal ökar transporterna på väg och med sjöfart betydligt mer än järnvägstransporterna.

Den förväntade utvecklingen innebär en ökad belastning på infrastrukturen, med ett ökat underhållsbehov som följd. Efterfrågan på transporter på järnväg kommer inte att kunna tillfredsställas fullt ut på grund av begränsad kapacitet i infrastrukturen. För godstransporterna på väg är inte kapacitetsbegränsningarna lika påtagliga, åtminstone inte i större delen av nätet. Men den ökade efterfrågan av både person- och lastbilstransporter kommer att innebära en ökad trängsel där det redan i dag råder trängsel, och att nya flaskhalsar kan uppstå. För sjötransporter råder i stort sett inga kapacitetsproblem i farlederna, och det finns också en stor total hamnkapacitet. I några hamnar finns behov av djupare farleder, vilket möjliggör angöring av större fartyg. Drivkraften för att använda större fartyg är att uppnå skalfördelar.

Ökningen av anslagen för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden, trots den ökning av trafiken som kan förväntas.

Planförslaget innehåller åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. En särskild satsning på ett vägnät med bärighetsklass 4 (BK4) ökar kostnadseffektiviteten för transporter av tungt gods. Planförslaget syftar till att upprätthålla en grundläggande standard även i det lågtrafikerade vägnätet, framför allt där vägen är enda alternativet. Planförslaget innehåller också bidrag till enskilda vägar som säkerställer att även de mest kapillära delarna av vägnätet fungerar.

Färdigställande av flera stora kapacitetshöjande infrastrukturprojekt som ingår i befintlig plan bidrar, främst på järnväg, till att ta hand om den förväntade ökningen av godstransporterna. En rad åtgärder som ökar kapaciteten kommer att slutföras, bland annat åtgärder väster om Vänern, dubbelspår på hela sträckan Hallsberg–Mjölby. Byggnation av Ostlänken och Lund–Hässleholm samt åtgärder längs Norrlandskusten påbörjas. I Skåne skapas förutsättningar för att hantera ökade godsflöden mot övriga Europa genom ökad kapacitet på både Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan.

Utbyggnaden av Hamnbanan i Göteborg till partiellt dubbelspår och dubbelspåret över Marieholmsbron är av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med gods. Den planerade utbyggnaden av järnvägsanslutningen till Gävle hamn, Sveriges tredje största containerterminal, är också viktig för industrin. Gävle hamn förser i dag också Arlanda med allt flygbränsle.

¹³ Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Dessa kallas Basprognoser.



Genom åtgärder som ökar möjligheterna att framföra längre och tyngre tåg skapas förutsättningar för att öka järnvägstransporterna ytterligare. Inom ramen för trimningsåtgärder finns förslag om att 1 200 miljoner kronor avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg. Det ger näringslivet möjlighet att påverka prioriteringen, för att med kort varsel få till stånd åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för ökad kapacitet och effektivitet.

När det gäller sjöfartstransporter syftar flera av åtgärderna till att kunna trafikera med större fartyg än vad som i dag är möjligt. Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart begränsas inte i första hand av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen, till exempel styrmedel som så kallad eco-bonus.

En stor del av de kraftigt ökade järnvägs- och sjötransporterna kommer att utgöras av nya transporter och det kan därför diskuteras om de är ett resultat av överflyttning. Man kan dock förmoda att om det inte funnits möjlighet att genomföra dessa tillkommande transporter på järnväg eller till sjöss, så skulle de ha transporterats med lastbil. För att åstadkomma överflyttningar utöver detta krävs, förutom ytterligare investeringar, också styrmedel, teknik- och affärsutveckling.

Förstärka sysselsättningen i hela landet

Utveckling av infrastrukturen skapar förutsättningar för ökad sysselsättning både direkt inom berörda bygg- och transportbranscher, och indirekt genom att förändring av transportinfrastruktur påverkar samhället genom förbättrade möjligheter för resor och transporter. De direkta effekterna i bygg- och transportbranschen uppstår dels under byggtiden på kort sikt, dels på längre sikt då transportsystemet kommer kräva mer underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Uppskattningsvis kommer åtgärderna i planförslaget att ge cirka 235 000 direkta årsarbeten för perioden 2018–2029. Underlagen som använts för schablonberäkningarna är

dock gamla och behöver uppdateras, inte minst för att beakta den kraftiga kostnadsökning inom anläggningsbranschen som skett de senaste åren. Åtgärderna i nationell plan kommer också att ha sysselsättningseffekter utanför de direkt berörda bygg- och transportbranscherna. Om sysselsättningen och därmed inkomsterna ökar i en del av ekonomin kommer detta i sin tur leda till en generellt ökad efterfrågan på varor och tjänster i hela ekonomin, vilket i sin tur kan ge effekter på sysselsättning utanför den bransch där den primära effekten uppstod.

På längre sikt, när åtgärderna är genomförda, kan ny eller bättre fungerande infrastruktur ha effekter på sysselsättningen och ekonomin som helhet. Sådana effekter uppstår när åtgärder i planen bidrar till sänkta res- och transportkostnader som därmed förbättrar tillgängligheten till jobb och arbetskraft i hela landet.



Behovet av gränsöverskridande resor kopplat till sysselsättning har beaktats i flera delar av planförslaget. Bland annat har ett antal åtgärdsvalsstudier genomförts för att studera transportrelationer till våra grannländer, exempelvis Oslo–Göteborg (2016), Stockholm–Oslo (2017 pågår), Mittstråket (Sundsvall–Östersund–Trondheim 2014) samt resande och transporter över Öresund (2017). Studierna visar att positiva effekter på sysselsättningen kan uppnås.

Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Rätt nyttjad kan digitaliseringen bidra till en effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet. Det gäller för utvecklingen av respektive trafikslag, men också i hög grad för utveckling av samverkan mellan trafikslagen. Ökad tillgång till data i olika former innebär nya möjligheter att få en gemensam bild av nuläge, behov, brister och lösningsförslag som höjer förmågan att planera, vidmakthålla, bygga och trafikleda transportsystemet utifrån en balans mellan miljöhänsyn, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Åtgärdsförslagen utgår från Trafikverkets målsättning att använda digitaliseringens möjligheter som en naturlig del i verksamheten, för att skapa kundnytta, effektivitet och ett hållbart transportsystem. Trafikverket kan inte på egen hand skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av transportsystemet kan ge. För att verkligen uppnå effekter krävs samverkan med såväl offentliga som kommersiella aktörer.



En av möjligheterna med digitalisering är att i hög grad automatisera affärs- och logistikflödena av godstransporter. Nya tjänster möjliggör kombinationer av effektiva och attraktiva reskedjor från dörr till dörr med olika transportsätt och förbättrad trafikinformation. Under planperioden ska tjänster för att enkelt och smidigt kunna kombinera färdssätt ha utvecklats utifrån såväl kund- som samhällsperspektiv. Logistiktjänster som ökar godstransporternas effektivitet, med bland annat ökad fyllnadsgrad och färre tomtransporter, ska etableras.

Med digital tillgänglighet menas åtkomst till varor, tjänster, service, arbetsplats och samhällsfunktioner via digitala verktyg och utan fysiska transporter. Till området räknas även möjligheterna att samverka och mötas digitalt (resfritt), vilket berör både medborgare, myndigheter och företag. Den digitala tillgängligheten bygger på en robust infrastruktur, i första hand bestående av ett väl fungerande fibernät. Trafikverket bidrar till att skapa nya förutsättningar för den offentliga sektorn att ge bättre service till lägre kostnad och samtidigt förenkla kontakten med myndigheten, oberoende av geografisk närhet. Målsättningen under planperioden är att skapa förutsättningar för tjänsten "Digitalt först" där medborgare och företag utför sina ärenden genom digitala lösningar.

Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd och nya arbetssätt etableras för att skapa förutsättningar för en fungerande hantering av information om väg-, järnväg- och it-infrastruktur (ANDA). Signalsystemet ERTMS ska ha implementerats på större delen av järnvägsnätet och utvecklats i modernare versioner som medger körning av tåg med kortare mellanrum, vilket ger en ökad kapacitet på järnvägen.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart är att farledsutformningen ska anpassas för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. En ny internationell standard är under utveckling. Den gör att det blir möjligt att visa en standardiserad djupdatamodell i 3D över havsbotten i farlederna.

Digitalisering och automation öppnar också upp för en bättre och säkrare planering och genomförande av flygtrafiken i luftrummet kring högtrafikerade flygplatser. Det öppnar också upp för fjärrstyrning av trafikledning och andra funktioner, till exempel incheckning och säkerhetskontroller, på flygplatser med ringa trafik. Ett utvecklingsmål

för luftfart är att affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser ska etableras både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

För att främja utvecklingen av ett modernt transportsystem ska Trafikverket möjliggöra utbyte av trafikinformation mellan alla involverade aktörer. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver det skapas öppna och tillgängliga plattformar som hanterar data om infrastrukturen såväl som data om uppkopplade fordon.

Teknikutvecklingen ger möjlighet till mer automatiserad datafångst och informations-spridning. Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Digitaliserade system måste vara säkra och skyddade från otillbörliga åtkomster av information och funktion. Risk- och sårbarhetsanalyser av systemen samt utveckling av skyddsmekanismer, inklusive processer och rutiner, ökar i betydelse i takt med att digitaliseringen fortskrider. Därför är området it-säkerhet avgörande för transportsystemets möjlighet att ta del av digitaliseringens potentiella nyttor. Trafikverket bedriver idag ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter. Trafikverket omfattas också sedan den 1 april 2016 av kravet på obligatorisk it-incidentrapportering.

Den föreslagna säkerhetsskyddslagen kommer att ställa krav på Trafikverket. Det innebär en utmaning eftersom det samtidigt ställs krav på att tillgängliggöra data för att främja digitaliseringen av transportsystemet. Det blir därför mycket viktigt att hitta en balans mellan att tillgängliggöra och att skydda data vad gäller konfidentialitet, tillgänglighet och riktighet. Det kommer att medföra kostnader och innebära utmaningar för användarvänligheten.

Förändringar i dataskyddsförordningen innebär en förstärkning av enskildas rättigheter och tydligare skyldigheter för de som behandlar personuppgifter. En viktig fråga är att systematiskt och kontinuerligt definiera vilka personuppgifter som hanteras i Trafikverket. Sammantaget måste hänsyn tas till detta vid all informationshantering som kan tänkas vara en personuppgift – oavsett om det avser befintliga register, öppna data eller insamling av stora datamängder.

Ett inkluderande samhälle

Alla ska ha tillgång till transportsystemet och infrastrukturen ska bidra till ett samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Det innebär att infrastrukturen behöver fungera för människor med olika förutsättningar och i hela landet. Regeringen har ställt sig bakom FN:s globala mål för ett hållbart samhälle, Agenda 2030, som bland annat betonar omsorg av utsatta grupper tillgänglighet.

Enligt genomförande av funktionshinderpolitiken ska stationer och busshållplatser i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik vara tillgänglighetsanpassade år 2021. Planförslaget innebär att återstående stationer och hållplatser, liksom rastplatser, också åtgärdas. Åtgärderna innebär ett mer lättanvänt och tydligt transportsystem för samtliga resenärer, oavsett ålder eller eventuell funktionsnedsättning. Även om prioriteringarna i förslaget har en positiv effekt, krävs nära samverkan med övriga ansvariga parter för att hela reskedjor ska bli användbara för alla.



Satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi. Att upprätthålla tillgänglighet utan krav på tillgång till egen bil, har stor betydelse för social inkludering. Åtgärder för ökad trygghet är också generellt sett positiva ur ett socialt perspektiv. I planförslaget handlar sådana åtgärder till exempel om mötesseparering, stängsling av järnväg eller satsningar på bytespunkterna i kollektivtrafiken. Sådana åtgärder har också viss betydelse för integrationen av nyanlända men troligen är andra transportåtgärder, såsom till exempel svenskt körkort, av större betydelse än investeringsåtgärder.

Förslagen i planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet. Effekten är tydligast i de delar där kollektivtrafiken redan är relativt väl utbyggd. De åtgärder som föreslås är inriktade på mindre och effektiva åtgärder i befintliga system, till exempel kollektivtrafikkörfält, nya och förbättrade busshållplatser och plattformar och åtgärder för att prioritera kollektivtrafik i korsningar och signaler. En förlängning av stadsmiljöavtalen under hela planperioden, liksom åtgärder som ingår i storstadsförhandlingarna, ger också nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för kollektivtrafik och cykel.

Generellt bedöms planen bidra till ökad tillgänglighet för befolkningen i stort, men föreslagna åtgärder kan samtidigt upprätthålla eller förstärka skillnader mellan befolkningsstarka regioner med tillväxt och områden i landsbygder med minskande befolkningsunderlag. Även ur ett jämställdhetsperspektiv bidrar planen positivt genom att generellt öka möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel.

Forskning och innovation inom området Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad prioriteras under planperioden. Stora satsningar har sedan tidigare gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer. Planförslaget omfattar också forskning om landsbygdens transporter. När det gäller social hållbarhet är forskning som sätter människan i centrum för planeringen och trycker på vikten av att beakta befolkningens hela mångfald i fokus. Potentialen att ta tillvara digitaliseringens möjligheter stärks också genom satsningen på forskning och innovation om ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

17

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 40

Dnr KS/KF 2017:287 212

Yttrande över Lunds kommuns översiktsplan**Ärendebeskrivning**

Lomma kommun har fått samrådsförslag till ny översiktsplan för Lunds kommun. Den nya översiktsplanen ersätter översiktsplanen från 2010. Översiktsplanen uttrycker kommunens vilja för hur mark, vatten och den befintliga stadsmiljön ska användas, bevaras och utvecklas på längre sikt. Översiktsplanen ska ge en tydlig överblick av kommunens planerade förändringar och synligt redovisa de övergripande strukturfrågorna. Planen har tre huvudsakliga målområden; Det växande Lund, Det gröna Lund och Det nära och levande Lund. Kommunens målsättning är att möjliggöra för 26 000 nya bostäder fram till 2040 och på så sätt kunna bli 160 000 invånare 2035. Målet med utbyggnadsstrategin är att bemöta det stora behovet av nya bostäder och arbetsplatser genom en hållbar utveckling, d.v.s. utan negativ inverkan på livsmiljö, mark och resurser. Kommunen har också som mål att all resandeökning ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Lomma kommun berörs främst av de kommunövergripande utvecklingsstrategierna för bebyggelse, mobilitet samt gröna och blå strukturer.

Samhällsplaneraren har lämnat förslag till beslut.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2017-10-27.
- Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 2017-09-08
- Översiktsplan för Lunds kommun, Planstrategi, samrådshandling 2017-09-28
- Digitalt verktyg www.lund.se/op

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Yttre godsspår

Både Lomma tätort och Lunds stad genom Lommabanan respektive Södra stambanan trafikeras av ett stort antal godståg. Lund skriver i översiktsplanen att det i dagsläget inte finns några statliga planer på ett yttre godsspår men Lomma kommun anser liksom Lund att det fortsatt är av yttersta vikt att planera för ett yttre godsspår som skulle minska de miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar för både Lomma tätort och Lunds stad. Lomma kommun anser därför att översiktsplanens ställningstagande "Planera för ett yttre godsspår för att i framtiden kunna eliminera miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar i staden" är viktigt. Lomma kommun ser gärna ett mel-lankommunalt samarbete kring frågan framöver.

Utdragsbestyrkande

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 40 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:287 212

Omvandling av verksamhetsområde vid Fjelievägen

Lunds kommun har både i en fördjupning av översiktsplanen och i samrådsförslaget till ny översiktsplan behandlat området kring Öresundsvägen i västra Lund. Lomma kommun har inget att invända mot planerna på omvandlingen av verksamhetsområdet, men vill dock lyfta att Fjelievägen är både Bjärreds och Lommas entré in till Lund. Den vägen används både av bil- och kollektivtrafik och det är därför viktigt att ta med i beräkningarna de kopplingar som området har både utåt och in mot Lunds centrum.

Förtätning, grönytor och dagvattenhantering

Förslaget har genomgående en motsägelse mellan att förtäta och att bli den grönaste staden. Hur detta ska ske visas ingenstans, inte heller hur man ska försäkra sig om att långsiktigt värna den allmänna platsmarkens alla funktionskrav. Det är inte realistiskt att tro att denna ekvation går att lösa med hjälp av mångfunktionella ytor. Som exempel på denna motsägelse kan nämnas att Lunds kommun konstaterar i avsnittet om grön infrastruktur och ekosystemtjänster att Lunds stad redan, så som det är idag, är en av de mest förtätade städerna i Sverige sett till grönyta per invånare och sett till grönytornas andel av tätortens area. Man konstaterar vidare att det just därför är av stor vikt att värna de kvarvarande grönytorna för att kunna erbjuda stadens invånare goda möjligheter till nära rekreation och naturupplevelser. Ändå väljer man att offra en stor del av de gröna ytorna åt bebyggelseförtätning. Här borde insikten istället vara att även "lågkvalitativ" grönyta har stor betydelse som buffertzon för vattenhantering, framtida utveckling av ytterligare grönstruktur och utveckling av ekosystemtjänster. Istället väljer man att tolka dessa ytor som förtätningsbara. Detta är ett stort planeringsmisstag och bådär illa inför klimatförändringens effekter och kommande behov av grönytor, som på sikt kommer att kräva stora markanspråk i staden. Eftersom hela Lunds tätorts vatten passerar Lomma kommun på sin väg till havet är detta mycket oroande då det kommer att få ännu större konsekvenser än idag på Lomma kommun.

Det saknas en redovisning hur vattenkvalitetsnormerna ska uppfyllas, något som är grundläggande för att planen ska fylla sin funktion. Åter behöver det påtalas att Lommabukten påverkas av Lunds kommuns vattenutsläpp och att vattenkvaliteten i bukten är av största vikt även för lundaborna som är en stor andel av buktens nyttjare.

Kartmaterialet är för översiktligt för att fullt ut fylla sin funktion och det är mycket svårt att bedöma vilken mark som kommer att exploateras och vilken mark som kommer att användas på annat sätt. Det ter sig inte som om landskapets grönstrukturer knyter an till de gröna strukturerna i Lomma kommuns översiktsplan utan är så grovmaskigt att nya barriärer möjligtvis kommer att skapas istället. Det är dock svårt att tydligt utläsa ur materialet. Därför går det inte heller att avgöra om viktiga fördröjningsytor för vatten riskerar att försvinna på grund av förändrad markanvändning. Det står inte heller i någon strategi att ytor lämpliga för fördröjning och kontrollerad översvämning ska värnas och inte bebyggas.

Utdragsbestyrkande

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 40 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:287 212

Lomma kommun har nyligen yttrat sig över Dagvattenplan för Lunds stad och Översvämningssplan för Lunds kommun. Synpunkterna som Lomma kommun har lämnat i dessa två yttranden är av stor vikt även för översiktsplanen.

Lund i regionen

I sin översiktsplan har Lunds kommun integrerat strukturbild för MalmöLundregionen, den gemensamma strukturplan som de elva samarbetskommunerna gemensamt har tagit fram. Det är positivt och viktigt anser Lomma kommun eftersom Lund är en av de två stora städerna i samarbetet och spelar en viktig roll i regionen. Ur en framtida, strategisk synvinkel är det också glädjande att Lunds kommun, genom strukturbild Malmö-Lund, visar på möjligheterna till spårburen trafik mellan Lomma och Hjärup/Lund men även mellan Bjärred och Lund. Tanken att en spårvagn från Lomma och Bjärred skulle kunna knyta an till det kommande spårvägsnätet inne i Lund är mycket tilltalande. Det är också positivt att Lund pekar ut både Lomma och Bjärred som orter dit huvudcykelstråk bör finnas. Ett samarbete kring detta är välkommet och potential finns att öka andelen cyklande arbetspendlare.

Kommunen har i översiktsplanen ställt det höga målet att all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Ett sådant mål kräver en väl utbyggd kollektivtrafik och möjligheter för tillresande, exempelvis arbetspendlare, att på ett enkelt sätt kunna ta sig runt inne i staden. Från Lomma kommun pendlar många in till Lunds stad för arbete och för att klara kommunens resandemål är det viktigt att den som kommer med kollektivtrafik till Lund på ett enkelt och tidsbesparande sätt kan ta sig vidare i kollektivtrafiksystemet. Risken är att man annars väljer att ta bilen.

Utdragsbestyrkande



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

2017-10-27

Vår referens: Ulrika Ström
Direkttel: 040-641 11 02
E-post: ulrika.strom@lomma.se
Diariernr: KS/KF 2017:287 212
Er referens:

Kommunstyrelsen

Yttrande över samrådsförslag till ny översiktsplan för Lunds kommun

Lomma kommun har fått samrådsförslag till ny översiktsplan för Lunds kommun. Den nya översiktsplanen ersätter översiktsplanen från 2010. Översiktsplanen uttrycker kommunens vilja för hur mark, vatten och den befintliga stadsmiljön ska användas, bevaras och utvecklas på längre sikt. Översiktsplanen ska ge en tydlig överblick av kommunens planerade förändringar och synligt redovisa de övergripande strukturfrågorna. Planen har tre huvudsakliga målområden; Det växande Lund, Det gröna Lund och Det nära och levande Lund. Kommunens målsättning är att möjliggöra för 26 000 nya bostäder fram till 2040 och på så sätt kunna bli 160 000 invånare 2035. Målet med utbyggnadsstrategin är att bemöta det stora behovet av nya bostäder och arbetsplatser genom en hållbar utveckling, d.v.s. utan negativ inverkan på livsmiljö, mark och resurser. Kommunen har också som mål att all resandeökning ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Lomma kommun berörs främst av de kommunövergripande utvecklingsstrategierna för bebyggelse, mobilitet samt gröna och blå strukturer.

Handlingar i ärendet

- Skrivelse 2017-10-27 från planeringsavdelningen.
- Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 2017-09-08
- Översiktsplan för Lunds kommun, Planstrategi, samrådshandling 2017-09-28
- Digitalt verktyg finns på www.lund.se/op

Förslag till beslut

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Yttre godsspår

Både Lomma tätort och Lunds stad genom Lommabanan respektive Södra stambanan trafikeras av ett stort antal godståg. Lund skriver i översiktsplanen att det i dagsläget inte finns några statliga planer på ett yttre godsspår men Lomma kommun anser liksom Lund att det fortsatt är av yttersta vikt att planera för ett yttre godsspår som skulle minska de miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar för både Lomma tätort och Lunds stad. Lomma kommun anser därför att översiktsplanens ställningstagande "Planera för ett yttre godsspår för att i framtiden kunna eliminera miljöstörningar och

risker som godstrafiken orsakar i staden” är viktigt. Lomma kommun ser gärna ett mellankommunalt samarbete kring frågan framöver.

Omvandling av verksamhetsområde vid Fjelievägen

Lunds kommun har både i en fördjupning av översiktsplanen och i samrådsförslaget till ny översiktsplan behandlat området kring Öresundsvägen i västra Lund. Lomma kommun har inget att invända mot planerna på omvandlingen av verksamhetsområdet, men vill dock lyfta att Fjelievägen är både Bjarreds och Lommas entré in till Lund. Den vägen används både av bil- och kollektivtrafik och det är därför viktigt att ta med i beräkningarna de kopplingar som området har både utåt och in mot Lunds centrum.

Förtätning, grönytor och dagvattenhantering

Förslaget har genomgående en motsägelse mellan att förtäta och att bli den grönaste staden. Hur detta ska ske visas ingenstans, inte heller hur man ska försäkra sig om att långsiktigt värna den allmänna platsmarkens alla funktionskrav. Det är inte realistiskt att tro att denna ekvation går att lösa med hjälp av mångfunktionella ytor. Som exempel på denna motsägelse kan nämnas att Lunds kommun konstaterar i avsnittet om grön infrastruktur och ekosystemtjänster att Lunds stad redan, så som det är idag, är en av de mest förtätade städerna i Sverige sett till grönyta per invånare och sett till grönytornas andel av tätortens area. Man konstaterar vidare att det just därför är av stor vikt att värna de kvarvarande grönytorna för att kunna erbjuda stadens invånare goda möjligheter till nära rekreation och naturupplevelser. Ändå väljer man att offra en stor del av de gröna ytorna åt bebyggelseförtätning. Här borde insikten istället vara att även ”lågkvalitativ” grönyta har stor betydelse som buffertzona för vattenhantering, framtida utveckling av ytterligare grönstruktur och utveckling av ekosystemtjänster. Istället väljer man att tolka dessa ytor som förtätningsbara. Detta är ett stort planeringsmisstag och bådär illa inför klimatförändringens effekter och kommande behov av grönytor, som på sikt kommer att kräva stora markanspråk i staden. Eftersom hela Lunds tätorts vatten passerar Lomma kommun på sin väg till havet är detta mycket oroande då det kommer att få ännu större konsekvenser än idag på Lomma kommun.

Det saknas en redovisning hur vattenkvalitetsnormerna ska uppfyllas, något som är grundläggande för att planen ska fylla sin funktion. Åter behöver det påtalas att Lommabukten påverkas av Lunds kommuns vattenutsläpp och att vattenkvaliteten i bukten är av största vikt även för lundaborna som är en stor andel av buktens nyttjare.

Kartmaterialet är för översiktligt för att fullt ut fylla sin funktion och det är mycket svårt att bedöma vilken mark som kommer att exploateras och vilken mark som kommer att användas på annat sätt. Det ter sig inte som om landskapets grönstrukturer knyter an till de gröna strukturerna i Lomma kommuns översiktsplan utan är så grovmaskigt att nya barriärer möjligtvis kommer att skapas istället. Det är dock svårt att tydligt utläsa ur materialet. Därför går det inte heller att avgöra om viktiga fördröjningsytor för vatten riskerar att försvinna på grund av förändrad markanvändning. Det står inte heller i någon strategi att ytor lämpliga för fördröjning och kontrollerad översvämning ska värnas och inte bebyggas.

Lomma kommun har nyligen yttrat sig över Dagvattenplan för Lunds stad och Översvämningsplan för Lunds kommun. Synpunkterna som Lomma kommun har lämnat i dessa två yttranden är av stor vikt även för översiktsplanen.

Lund i regionen

I sin översiktsplan har Lunds kommun integrerat strukturbild för MalmöLundregionen, den gemensamma strukturplan som de elva samarbetskommunerna gemensamt har tagit fram. Det är positivt och viktigt anser Lomma kommun eftersom Lund är en av de två stora städerna i samarbetet och spelar en viktig roll i regionen. Ur en framtida, strategisk synvinkel är det också glädjande att Lunds kommun, genom strukturbild Malmö-Lund, visar på möjligheterna till spårburen trafik mellan Lomma och Hjärup/Lund men även mellan Bjärred och Lund. Tanken att en spårvagn från Lomma och Bjärred skulle kunna knyta an till det kommande spårvägsnätet inne i Lund är mycket tilltalande. Det är också positivt att Lund pekar ut både Lomma och Bjärred som orter dit huvudcykelstråk bör finnas. Ett samarbete kring detta är välkommet och potential finns att öka andelen cyklande arbetspendlare.

Kommunen har i översiktsplanen ställt det höga målet att all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Ett sådant mål kräver en väl utbyggd kollektivtrafik och möjligheter för tillresande, exempelvis arbetspendlare, att på ett enkelt sätt kunna ta sig runt inne i staden. Från Lomma kommun pendlar många in till Lunds stad för arbete och för att klara kommunens resandemål är det viktigt att den som kommer med kollektivtrafik till Lund på ett enkelt och tidsbesparande sätt kan ta sig vidare i kollektivtrafiksystemet. Risken är att man annars väljer att ta bilen.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

Ulrika Håkansson Ström
Samhällsplanerare



Daniel Mathiasson, Johan Lindström

Översiktsplan för Lunds kommun – planförslag för samråd

Dnr BN 2017/0337

Byggnadsnämnden har 2017-09-21 beslutat att med tillägg (se bifogad protokollsanteckning) godkänna Översiktsplan för Lunds kommun för samråd. Samrådstid är 28 september och 30 november 2017.

Stadsbyggnadskontorets strukturavdelning har i dialog och i samarbete med kommunens övriga förvaltningar arbetat med att ta fram ett samrådsförslag till Lunds nya översiktsplan, benämnd *Översiktsplan för Lunds kommun, Planstrategi, samrådshandling*. Planens mål- och strategidelen är uppdelad i 3 målområden som tillsammans beskriver hur Lunds kommun ska möta framtida planeringsutmaningar och behov samtidigt som utvecklingen sker hållbart och resurseffektivt och det skapas goda boende- och livsmiljöer.

Översiktsplanens samrådshandling har utformats på en strategisk nivå för att vara ett underlag i dialogen kring framtagandet av en ny översiktsplan. Den strategiska nivån ska bidra till dialog i ett planerat brett och öppet samråd där Lunds kommuns invånare får chans att spela en viktig roll i den pågående och fortsatta arbetsprocessen. Med stöd av dialogen under samrådet kommer det i det vidare arbetet att utformas ett slutligt förslag till översiktsplan där en mer detaljerad mark- och vattenanvändningskarta kommer att presenteras.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska uttrycka kommunens vilja för hur mark, vatten och den existerande stadsmiljön ska användas, bevaras och utvecklas på längre sikt.

Samrådsförslaget finns att ta del av digitalt på www.lund.se/op.

Frågor om översiktsplanen kan ställas till:

Cecilia Hansson, tel 046 35 58 05 cecilia.hansson@lund.se

Johan Lindström, tel 046 359 46 83 johan.lindstrom@lund.se

Daniel Mathiasson, tel 046 35 56 88 daniel.mathiasson@lund.se

2017-09-28

Efter samrådstidens slut sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Därefter tas ett planförslag fram för utställning. Det beslutas av byggnadsnämnden och ställs ut under två månader. Tidsplaneringen utgår från målsättningen att kommunfullmäktige skall kunna anta översiktsplanen innan innevarande mandatperiods slut.

Dialogaktiviteter

Utställning på Stortorget

27 september - 8 oktober

Måndag-fredag: 11.00-18.00, lördag-söndag: 10.00-16.00

Vid några tillfällen har vi extra förstärkning av förtroendevalda i Lunds byggnadsnämnd:

- 27 september, kl 17-19
- 30 september, kl 11-14
- 4 oktober, kl 17-19
- 7 oktober, kl 11-14

Dialogturné

28 september, kl 17-19, Södra Sandbys bibliotek

5 oktober, kl 17-19, Dalbys bibliotek

11 oktober, kl 17-19, Veberöds bibliotek

12 oktober, kl 17-19, Lineros biblioteket

14-15 oktober, kl 10-16, Nova Lund

17 oktober, kl 17-19, Klostergårdens bibliotek

23 oktober, kl 17-19, Genarps biblioteket

2 november, kl 15-18, Stångbys bibliotek

På biblioteken kommer det under respektive vecka finnas en mindre utställning som beskriver det allra viktigaste i förslaget. Utställningen är dock inte bemannad annat än under tiderna ovan.

Synpunkter lämnas senast **30 november**. Synpunkter kan lämnas på www.lund.se/op eller genom att skriva ett email till stadsbyggnadskontoret@lund.se eller ett brev till Stadsbyggnadskontoret Box 41, 221 00 Lund

STADSBYGGNADSKONTORET

Marcus Horning
Stadsbyggnadsdirektör

Cecilia Hansson
Översiktsplanechef



Byggnadsnämnden

Plats och tid	Meteoriten, Plan 7, Kristallen, Brotorget 1, 2017-09-21 klockan 18.00–23.05
Ledamöter	Björn Abelson (S), ordförande Ulf Nymark (MP), vice ordf Klas Svanberg (M), 2:e v ordf Mohsen Abtin (S) Lena Gustafsson (M) Anna Hagerberg (MP) Mia Honeth (L) Helmut Moser (V) Bernt Bertilsson (C)
Ersättare	Fredrik Fexner (S), kl. 18.00-22.55 Kia Birgersson (S), tjänstgör för Akram Heidari (S) Alexander Wallin (M), tjänstgör för Dimitrios Afentoulis (KD) Johan Helgeson (MP) Axel Nordberg (L) Ann Schlyter (V) Jan Annerstedt (FNL), kl. 19.10-23.05 Per Johnsson (C), anmäler jäv och deltar ej i beslutet för ärende § 156
Övriga	Marcus Horning, stadsbyggnadsdirektör Ole Kasimir, planchef Malin Sjögren, stadsarkitekt Cecilia Hansson, översiktsplanechef Jonas Andreasson, stadsingenjör Daniel Mathiasson, samhällsplanerare Johan Lindström, samhällsplanerare Karl Magnus Adielsson, landskapsarkitekt Anna Andersson, Trafikplanerare Christoffer Lindskov, planarkitekt Katarina Meier, planarkitekt Jenny Lindström, samordnare/ planhandläggare Ellinor Swahn, planarkitekt Carolina Lundberg, planarkitekt Anna Vroland, administrativ chef Maria Milton, biträdande planchef Jenny de Navarro Jones, nämndsekreterare
Justerare	Mia Honeth (L) med Mohsen Abtin (S) som ersättare.

Paragrafer § 139-163

Plats och tid för justering Stadsbyggnadskontoret, Kristallen, Brotorget 1 den 26 september 2017 kl. 16.00

Underskrifter

Sekreterare

Jenny De Navarro Jones

Ordförande

Björn Abelson (S)

Justerare

Mia Honeth (L)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ

Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2017-09-21

Paragrafer

§ 139-163

Datum då anslaget sätts upp

2017-09-27

Datum då anslaget tas ned

2017-10-18

Förvaringsplats för protokollet

Byggnadsnämndens kansli, Stadsbyggnadskontoret, plan 5, Brotorget 1

Underskrift

Jenny De Navarro Jones

Justerare

Utdragsbestyrkande

§ 157 Återremitterat Översiktsplan för Lunds kommun - samråd

Dnr BN 2017/0337

Sammanfattning

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska uttrycka kommunens vilja för hur mark, vatten och den existerande stadsmiljön ska användas, bevaras och utvecklas på längre sikt. Lunds gällande översiktsplan, ÖP 2010, antogs av kommunfullmäktige 2010-10-28 och aktualitetsförklarades av kommunfullmäktige 2014-06-11.

Kommunfullmäktige gav planuppdrag för en ny översiktsplan 2015-09-24. Stadsbyggnadskontorets strukturavdelning har upprättat ett förslag till samrådshandling enligt kommunfullmäktiges beslut. Detta lades fram för beslut om samråd i Byggnadsnämnden 2017-08-24. Byggnadsnämnden beslutade då att ärendet återremitteras för komplettering med ett mer detaljrikt kartmaterial påminnande om det som fanns i ÖP 2010 med utgångspunkt att beslut skall kunna fattas vid Byggnadsnämndens möte i september. Detta har lett till revideringar i det förslag som nu läggs fram för beslut om samråd i Byggnadsnämnden.

Översiktsplanen strävar efter att vara i fas med utvecklingen i kommunen och regionen samt med vad som sker nationellt och internationellt. Lunds kommuns nya vision, *Lund skapar framtiden – med kunskap, innovation och öppenhet*, genomsyrar hela översiktsplanen på en övergripande nivå.

Översiktsplanen belyser och svarar på de utmaningar samhället står inför socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Den gällande översiktsplanen, ÖP 2010, har varit utgångspunkt i arbetet med den nya översiktsplanen. Precis som i ÖP 2010 är den övergripande inriktningen i förslaget till ny översiktsplan att genom den fysiska planeringen, bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Översiktsplanen kommer härnäst att aktualiseras varje mandatperiod.

Beslutsunderlag

Översiktsplan för Lunds kommun – Planstrategi, samrådshandling
Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 8 september 2017

Yrkanden

Björn Abelson (S) yrkar att upprättad planhandling, Översiktsplan för Lunds kommun, godkänns för samråd, med följande ändringar och tillägg:

- 1) Översiktsplaneperioden utökas till 2040 som slutår och kompletteras med utbyggnadsmöjligheter för ytterligare 6.000 bostäder och 12.000 boende till 2040
- 2) Utbyggnadsområden som föreslås i ÖP2010 men inte finns med i samrådsförslaget tas med som Övriga utbyggnadsområden i ÖP2018, för Veberöd behandlas utbyggnadsområden inom FÖP Veberöd
- 3) Dalby kompletteras med områden för nya bostäder i kollektiv trafiknära lägen.
- 4) Belysa framtida exploateringskostnader, och om behov föreslå prioriteringsordningar för de åtgärder som föreslås
- 5) Det behövs utökad verksamhetsmark. De 120 ha som skall ersättas ska ersättas med lika stort utrymme för att möjliggöra för nya verksamheter
- 6) Komplettera ÖP2018 med en jämställdhetsanalys

Att förändra målen enligt följande**Ny lydelse**

s.19 "Det växande Lund" mål 1

I Lunds kommun ska 26,000 bostäder möjliggöras fram till 2040 där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.

Tidigare lydelse

s.19 "Det växande Lund" mål 1

I Lunds kommun ska 1200 bostäder möjliggöras varje år där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.

Ny lydelse

s.35, "Det gröna Lund", mål 3

Den högkvalitativa blågröna infrastrukturen avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.

Tidigare lydelse

s.35, "Det gröna Lund", mål 3

Den blågröna infrastrukturens kvantitet och kvalitet avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.

Att under samrådet komplettera med strategier enligt följande

- 1) Attraktiviteten att bygga i de östra tätorterna ska ökas
- 2) Simrishamnsbanan skall ses som ett prioriterat kollektivtrafikstråk för tåg/superbuss. Ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen ska förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken.

- 3) Planera för billigare standardiserade bostäder i våra tätorter.
- 4) Planera för fribyggartomter i områden där de kan ge ett bra komplement i en blandad bebyggelse.
- 5) Satsa på pendlarparkeringar i anslutning till lämpliga goda kollektivtrafikklägen.
- 6) Satsa på gröna miljöer på våra tak.
- 7) Stadsdelscentra och övriga tätortscentra ska prioriteras för handel och service för lokalsamhället.
- 8) Planera för en infrastruktur för elfordon med plats för laddningsstolpar.
- 9) Öka byggaktörernas delaktighet i planprocessen.
- 10) Underlätta för solcellsutbyggnad både vid tillkommande bebyggelse och inom det befintliga beståndet.
- 11) Planera för att möjliggöra produktion av biogas.
- 12) Planera för utbyggnad av vindkraften.

Att ändra strategi enligt följande**Ny lydelse**

s 53 "Grön infrastruktur och ekosystemtjänster" punkt 7

Förtätning av kommunens tätorter ska ske på andra ytor än högkvalitativa grönytor.

Nuvarande lydelse

s 53 "Grön infrastruktur och ekosystemtjänster" punkt 7

Förtätning av kommunens tätorter ska så långt som möjligt ske på andra ytor än parkmark och högkvalitativa grönytor.

(V) yrkar att under samrådet komplettera ÖP2018 enligt följande:

- 1) Utbyggnadsområden i Genarp, Södra Sandby och Veberöd som föreslås i ÖP2010 bör behållas.
- 2) Tydliggöra hur bostadsmarknaden ska kunna göras jämlik och med minskad segregation.
- 3) Eftersträva att minst tio procent av nybyggda bostäder erbjuds kommunen för att tillgodose särskilda bostadsbehov.
- 4) Lunds kulturarv i form av medeltida gatunät, domkyrka, och de historiska byggnaderna och en varsam förtätning och förnyelse skapar ett stadsliv som attraherar människor och företag.
- 5) Planera för spårväg till Dalby och Bjärred.
- 6) Inga garage under bostadshus.

7) Ett finmaskigt nätverk av gång-och cykelvägar bör skapas kring Lunds tätort, där bristen på allemansrättslig mark och utflyktsmål inom barns cykelavstånd är stort.

8) Använd parker och kulturbyggnader för att skapa mötesplatser mellan konstnärer och Lundabor.

att ändra strategi enligt följande:

Sid 26 Ändra meningen i sista strategin till

Om tätorternas grönytor planeras att tas i anspråk vid förtätning SKA balanseringsprincipens prioriteringsordning tillämpas så att värden som försvinner kan kompenseras på bästa sätt.

(Dvs, ordet KAN utbyts mot ordet SKA)

Sid 40. Strategin om lagring av värme genom geotermi bör utgå.

(Det kan möjligen vara bra, men underlaget är inte presenterat.)

Sid 47. Till strategierna bör tilläggas:

- i fjärde strategin, lägg till: ...samman tågtrafik, spårväg och regional busstrafik...

Ulf Nymark (MP) yrkar följande ändringar i strategiuppgiften:

att utbyggnader i Lunds kommun ska främst ske genom förtätning så att jordbruksmarken och annan oexploaterad mark utanför tätortsgränsen kan bevaras för bland annat långsiktig livsmedelsförsörjning och klimatanpassningsåtgärder (sid 23).

att om tätorternas grönytor planeras att tas i anspråk vid förtätning ska balanseringsprincipens prioriteringsordning tillämpas så att värden som försvinner kan kompenseras på bästa sätt (sid 26).

Ulf Nymark (MP) yrkar avslag på följande punkter:

- Planera för ett yttre godsspår för att i framtiden kunna eliminera miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar i staden (sid 47).

- Förtätning av kommunens tätorter ska ske på andra ytor än högkvalitativa grönytor (sid 53).

Under samrådstiden komplettera strategierna enligt följande:

Planera för fortsatt utbyggnad av spårväg och nästa spårvägsetapp.

Planera för att möjliggöra produktion av biogas.

Planera för utbyggnad av vindkraften.

TILLÄGGSYRKANDEN TILL S-FÖRSLAG:

- Öka byggaktörernas delaktighet i planprocessen

- Tilläggsyrkande MP: Öka byggaktörernas och **kommuninvånarnas** delaktighet i planprocessen

Helmut Moser (V) instämmer med Ulf Nymarks (MP) yrkande.

Bernt Bertilsson (C) yrkar **att** områden markerade på kartor som nyexploatering och "alternativa lägen för särskilda verksamhetsområden" samt områden markerade på kartan som särskilda framtida utbyggnadsområden som ligger på jordbruksmark av klass 8+ skall utgå från kartorna och att omarbetning med hänsyn till detta görs i planen.

Bernt Bertilsson (C) yrkar **att** yttre godsspåret tas bort ur planen.

Klas Svanberg (M) instämmer med Björn Abelsons (S) yrkande samt yrkar **att** målet två under rubriken "Det gröna Lund", sid 35, "All resandeökning i Lunds Kommun skall ske med gång, cykel eller kollektivtrafik" ändras till "Resandeökningen i Lunds Kommun skall huvudsakligen ske med gång, cykel eller kollektivtrafik".

Ulf Nymark (MP) yrkar avslag på Klas Svanbergs (M) yrkande.

Mia Honeth (L) yrkar bifall enligt Stadsbyggnadskontorets förslag med Klas Svanbergs (M) och Björn Abelsons (S) tilläggsyrkanden.

Klas Svanberg (M) yrkar **att** strategi nummer 7 på sidan 47 "Ta fram en övergripande parkeringsstrategi för kommunen och utveckla parkeringsnormen kontinuerligt" utgår eller omformuleras.

Mia Honeth (L) instämmer med Klas Svanbergs (M) yrkande.

Klas Svanberg (M): yrkar **att** omarbeta mobilitetsavsnittet så att det på ett likvärdigt sätt behandlar samtliga transportslag samt att infoga ett särskilt avsnitt om bilen som en väsentlig del av transportsystemet under planperioden samt att åter redovisa befintliga vägreservat.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 1 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 1.

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 2 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 2.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Ordförande Björn Abelson (S), Klas Svanberg (M), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L) och Alexander Wallin (M) röstar i enlighet med Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 2.

Ulf Nymark (MP), Anna Hagerberg (MP), Helmut Moser (V) och Bernt Bertilsson (C) röstar för avslag av Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 2.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 7 röster mot 4 beslutat i enlighet med Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 2.

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 3 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 3.

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 4 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 4.

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 5 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 5.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Ordförande Björn Abelson (S), Klas Svanberg (M), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L) och Alexander Wallin (M) röstar i enlighet med Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 5.

Ulf Nymark (MP), Anna Hagerberg (MP), Helmut Moser (V) och Bernt Bertilsson (C) röstar för avslag mot Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 5.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 7 röster mot 4 beslutat bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 5.

Ordförande ställer proposition på Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 6 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Björn Abelsons (S) kompletteringsyrkande nr 6.

Ordförande ställer proposition på Klas Svanbergs (M) mobilitetsyrkande mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla Klas Svanbergs (M) mobilitetsyrkande.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Klas Svanberg (M), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L), Bernt Bertilsson (C) och Alexander Wallin (M) röstar i enlighet med Klas Svanbergs (M) mobilitetsyrkande.

Ulf Nymark (MP), Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar för avslag mot Klas Svanbergs (M) mobilitetsyrkande.

Björn Abelson (S), Kia Birgersson (S) och Mohsen Abtin (S) avstår från att rösta.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 5 röster mot 3 beslutat i enlighet med Klas Svanbergs (M) mobilitetsyrkande.

Ordförande ställer proposition på Bernt Bertilssons (C) yrkande (jordbruksmark) mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller att yrkandet avslås.

Ordförande ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 1 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 1.

Ordförande ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 2 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 2.

Ordförande ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 3 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 3.

Ordförande ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 4 mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 4.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar i enlighet med Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 4.

Björn Abelson (S), Klas Svanberg (M), Mohsen Abtin (S), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L) och Alexander Wallin (M) röstar för avslag mot Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 4.

Ulf Nymark (MP), Kia Birgersson (S) och Bernt Bertilsson (C) avstår från att rösta.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 6 mot 2 röster beslutat att avslå Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 4.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 5 mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 5.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 6 mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 6.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 7 mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 7.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 8 mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår Helmut Mosers (V) kompletteringsyrkande nr 8.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) och Ulf Nymarks (MP) ändringsyrkanden (sid 26) mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå ändringsyrkandena.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Ulf Nymark (MP), Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar i enlighet med ändringsyrkandena.

Björn Abelson (S), Klas Svanberg (M), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L), Bernt Bertilsson (C) och Alexander Wallin (M) röstar för avslag mot ändringsyrkandena.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 8 röster mot 3 beslutat i enlighet med Stadsbyggnadskontorets förslag.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) ändringsyrkande (sid 40) mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att avslå ändringsyrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Helmut Mosers (V) ändringsyrkande (sid 47) mot avslag och finner att byggnadsnämnden beslutar att bifalla ändringsyrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Ulf Nymarks (MP) ändringsyrkande (sid 23) mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår ändringsyrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Ulf Nymarks (MP) och Bernt Bertilssons avslagsyrkande (sid 47) mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller avslag och beslutar i enlighet med Stadsbyggnadskontorets förslag.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Ulf Nymarks (MP) kompletteringsyrkande mot avslag och finner att byggnadsnämnden avslår kompletteringsyrkandet.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Ulf Nymark (MP), Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar i enlighet med Ulf Nymarks (MP) kompletteringsyrkande.

Björn Abelson (S), Klas Svanberg (M), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L), Bernt Bertilsson (C) och Alexander Wallin (M) röstar för avslag mot Ulf Nymarks (MP) kompletteringsyrkande.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 8 röster mot 3 beslutat att avslå Ulf Nymarks (MP) kompletteringsyrkande.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Klas Svanbergs (M) ändringsyrkande (nr 7, sid 47) mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller avslag.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Klas Svanbergs (M) ändringsyrkande (mål 2, sid 35) mot Stadsbyggnadskontorets förslag och finner att byggnadsnämnden bifaller Stadsbyggnadskontorets förslag.

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Klas Svanberg (M), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L), Bernt Bertilsson (C) och Alexander Wallin (M) röstar i enlighet med Klas Svanbergs (M) yrkande.

Ordförande Björn Abelson (S), Ulf Nymark (MP), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar i enlighet med Stadsbyggnadskontorets förslag.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 6 röster mot 5 beslutat att bifalla Stadsbyggnadskontorets förslag.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 19) mot Stadsbyggnadskontorets förslag (sid 19) och finner att byggnadsnämnden bifaller Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 19).

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 35) mot Stadsbyggnadskontorets förslag (sid 35) och finner att byggnadsnämnden bifaller Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 35).

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 53) mot Stadsbyggnadskontorets förslag (sid 53) och finner att byggnadsnämnden bifaller Björn Abelsons (S) ändringsyrkande (sid 53).

Omröstning begärs. Omröstning genomförs och utfaller enligt följande:

Ordförande Björn Abelson (S), Ulf Nymark (MP), Kia Birgersson (S), Mohsen Abtin (S), Anna Hagerberg (MP) och Helmut Moser (V) röstar i enlighet med Björn Abelsons (S) ändringsyrkande.

Klas Svanberg (M), Lena Gustafsson (M), Mia Honeth (L), Bernt Bertilsson (C) och Alexander Wallin (M) röstar i enlighet med Stadsbyggnadskontorets förslag.

Ordförande Björn Abelson (S) konstaterar att byggnadsnämnden med 6 röster mot 5 beslutat att bifalla Björn Abelsons (S) ändringsyrkande.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 1 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 2 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 3 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 4 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 5 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 6 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 7 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 8 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 9 mot Ulf Nymarks (MP) tilläggsyrkande och finner att byggnadsnämnden bifaller Björn Abelsons (S) strategiyrkande.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 10 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 11 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Björn Abelson (S) ställer proposition på Björn Abelsons (S) strategiyrkande nr 12 mot avslag och finner att byggnadsnämnden bifaller yrkandet.

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar

att upprättad planhandling, Översiktsplan för Lunds kommun, godkänns för samråd, med följande ändringar och tillägg:

Översiktsplanepериоден utökas till 2040 som slutår och kompletteras med utbyggnadsmöjligheter för ytterligare 6.000 bostäder och 12.000 boende till 2040.

Utbyggnadsområden som föreslås i ÖP2010 men inte finns med i samrådsförslaget tas med som Övriga utbyggnadsområden i ÖP2018, för Veberöd behandlas utbyggnadsområden inom FÖP Veberöd.

Dalby kompletteras med områden för nya bostäder i kollektiv trafiknära lägen.

Belysa framtida exploateringskostnader, och om behov föreslå prioriteringsordningar för de åtgärder som föreslås.

Det behövs utökad verksamhetsmark. De 120 ha som skall ersättas ska ersättas med lika stort utrymme för att möjliggöra för nya verksamheter.

Komplettera ÖP2018 med en jämställdhetsanalys.

Att förändra målen enligt följande, ny lydelse:

s.19 "Det växande Lund" mål 1

I Lunds kommun ska 26,000 bostäder möjliggöras fram till 2040 där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.

Ny lydelse

s.35, "Det gröna Lund", mål 3

Den högkvalitativa blågröna infrastrukturen avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.

Att under samrådet komplettera med strategier enligt följande

Attraktiviteten att bygga i de östra tätorterna ska ökas.

Simrishamnsbanan skall ses som ett prioriterat kollektivtrafikstråk för tåg/superbuss.

Ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen ska förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Planera för billigare standardiserade bostäder i våra tätorter

Planera för fribyggartomter i områden där de kan ge ett bra komplement i en blandad bebyggelse.

Satsa på pendlarparkeringar i anslutning till lämpliga goda kollektivtrafiklägen.

Satsa på gröna miljöer på våra tak.

Stadsdelscentra och övriga tätortscentra ska prioriteras för handel och service för lokalsamhället.

Planera för en infrastruktur för elfordon med plats för laddningsstolpar.

Öka byggaktörernas delaktighet i planprocessen.

Underlätta för solcellsutbyggnad både vid tillkommande bebyggelse och inom det befintliga beståndet.

Planera för att möjliggöra produktion av biogas.

Planera för utbyggnad av vindkraften.

Att ändra strategi enligt följande

Ny lydelse

s 53 "Grön infrastruktur och ekosystemtjänster" punkt 7

Förtätning av kommunens tätorter ska ske på andra ytor än högkvalitativa grönytor.

- att** i fjärde strategin (sid 47) lägga till spårväg: ...samman tågtrafik, spårväg och regional busstrafik..
- att** att omarbete mobilitetsavsnittet så att det på ett likvärdigt sätt behandlar samtliga transportslag samt att infoga ett särskilt avsnitt om bilen som en väsentlig del av transportsystemet under planperioden samt att åter redovisa befintliga vägreservat.

Reservationer

(MP), (M), (S), (L), (C) och (V) reserverar sig mot beslutet.

Skriftliga reservationer ges in från (V), (MP), (M) och (L). Se protokollsbilagor § BN § 157/01, BN § 157/02 och § 157/03.

Protokollsanteckningar

Jan Annerstedt (FNL): Översiktsplaneförslaget måste förbättras: Lund behöver växa - inte brutalt forcerat, men med förnuft och måtta och med omsorg om de värden som Kunskapsstaden och kulturlandskapet förvaltar och utvecklar. Barn- och äldreperspektiven innebär fler gröna ytor och tysta elfordon. Variation och mångfald eftersträvas. Bostäder och verksamheter kombineras. Standardiserade typhus undviks. Högproduktiv åkermark skyddas. Levande vatten i stadsmiljön 'klimatsäkrar' och ger nya skönhetsvärden.

Justerare			Utdragsbestyrkande
-----------	--	--	--------------------

PROTOKOLLSBILAGA BN § 157/01

Reservation
Ärende 19
Översiktsplanen

V reserverar sig mot översiktsplanen på följande punkter:

- utbyggnadsområden föreslagna i ÖP2010 på bästa åkermark öster om Lund och i Stångby bör inte ingå i planen.

- planen bör kompletteras med en genus- och klassanalys, för att klargöra dess effekter på jämlikhet och segregation.

- i avtal med byggherrar bör kommunen eftersträva att minst tio procent av alla nybyggda bostäder erbjuds kommunen för att tillgodose särskilda bostadsbehov. Bostäder bör byggas så billigt som möjligt vilket innebär att man inte har underjordiska garage.

- översiktsplanen bör ta klimathotet på allvar och problematisera transporter med flyg och fordon med förbränningsmotorer. Därför bör man planera för fortsatt utbyggnad av spårvägen till Dalby och Bjärred. Ett nät av ladd stolpar för elbilar bör byggas. Det är också viktigt att balanseringprincipen fortsatt SKA gälla, av klimatskäl men också för människors glädje av grönskan.

- bristen på allmansrättslig mark runt Lund gör det viktigt att skapa ett nät av cykelvägar och utflyktsmål inom barns cykelavstånd.

- slutligen bör Lund leva upp till sina pretentioner att vara en kulturstad. Företag och människor attraheras av en stad som aktivt värnar sitt kulturarv i form av historiska byggnader och parker. Parker och kulturbyggnader bör användas för att skapa mötesplatser mellan konstnärer och Lundabor.

ÄRENDE 19:

För en skärpt miljö- och klimatpolitik – Reservation Översiktsplan 2018

Stadsbyggnadskontorets förslag till ny översiktsplan är väl genomarbetat och överskådligt presenterat. Ur miljö- och klimatsynpunkt innebär förslaget en klar förbättring jämfört med nu gällande översiktsplanen. Tyvärr nedtonades miljöinslagen betydligt i nämndsbehandlingen av förslaget.

Från Miljöpartiets sida kan vi ändå se att det finns förbättringspotential på flera områden, i synnerhet vad gäller strategin för att skydda jordbruksmark. Miljöpartiet har därför lagt en rad konkreta förslag. En del av dessa vann acceptans redan i de kontakter med övriga partier som föregick nämndssammanträdet, andra vann nämndsmajoritetens gehör i omröstningar under sammanträdet.

Restriktioner mot byggande på jordbruksmark

Men flera av våra förslag röstades ner. Dels gäller det vårt yrkande om tydligare restriktioner för byggande på jordbruksmark. I stadsbyggnadskontorets ursprungliga förslag utpekades inte några specifika områden ut för byggande av bostäder på jordbruksmark utan fokus låg på förtätning och att staden ska växa inifrån och ut och jordbruksmarken skyddades i mer allmänna ordalag. Nämnden röstade tyvärr även för tilläggsförslaget att utbyggnadsområden från ÖP 2010 ska läggas till. Det beslutet berör till en betydande del högproduktiv jordbruksmark. Ändringsförslaget som gick igenom i nämnden innebär också att förtätningsstrategin ges mindre tyngd i Lunds framtida utveckling. Därmed riskerar vi en utveckling där stora arealer högproduktiv jordbruksmark fortsatt tas i anspråk för utbyggnad i Lunds kommun.

Ersättningsmark för verksamheter

Samma konsekvenser får ändringsförslaget om ersättningsmark för verksamheter som flyttar från stadsförnyelseområden som Källby och Västerbro vilka enligt nämndens beslut nu ska ges lika stort utrymme i ersättning. Miljöpartiet anser att Lunds kommun bör lösa detta främst genom förtätning av befintliga verksamhetsområden och sträva efter att minimera fortsatt exploatering av högproduktiv jordbruksmark

På tvärs mot miljömålen

Planförslagets inriktning på en skärpning av miljö- och klimatpolitiken försvagades också kraftigt genom nämndsmajoritetens beslut om att ge biltrafiken en ökad roll i transportpolitiken samt att lägga till en nybyggnad av flera bilvägar i och runt Lunds stad, bland annat en bilväg över Höje å-dalen och en förbindelse norr om Lund mellan E22 och E6. Detta går givetvis på tvärs mot kommunens miljö- och klimatmål. Fossila drivmedel för vägtrafiken kommer inom stor del av planens giltighetstid att vara dominerande. Och oavsett drivmedel tål inte gator och vägar i kommunen mera biltrafik. Därför har vi också yrkat på att planen ska ange inriktning på det fortsatta arbetet för utbyggnad av spårväg.

Vi har inför samrådet avstått från att lägga konkreta yrkanden gällande utbyggnadskartor. Detta på grund av att kartorna är schematiska och, enligt SBK, närmast att betrakta som diskussionsunderlag.

Dialog med lundaborna

Vår förhoppning är att det breda samrådet kring översiktsplanen ska leda till att de av våra ställningstaganden som röstats ner i Byggnadsnämnden ska ges ökad tyngd i dialogen med lundaborna nu samrådsprocessen och att det ska leda till en tydligare och målinriktad miljö- och klimatpolitik.

Förutom en dialog kring våra yrkanden i Byggnadsnämnden kommer vi också att verka för att frågan om utbyggnad av biogastankställen för motorfordon lyfts i översiktsplanen. Vi vill också lyfta fram behovet av att uppgradera cykelinfrastrukturen för att ge en bättre framkomlighet och säkerhet när användningen av elcyklar och lastcyklar ökar i trafiken. Barnperspektivet behöver också utvecklas i planen liksom möjligheterna för ökat inflytande från kommuninvånarna i detaljplaneprocessen.

Vi reserverar oss till förmån för Miljöpartiets yrkanden.

Lund 2017-09-26

Ulf Nymark
vice ordförande

Anna Hagerberg
ledamot

Johan Helgeson
ersättare

PROTOKOLLSBILAGA BN § 157/03

Reservation ärende 19 ändringar av Mål i Översiktsplanen

Översiktsplanen anger som mål 2 under rubriken "Det gröna Lund", sid 35, att "All resandeökning i Lunds Kommun skall ske med gång, cykel eller kollektivtrafik". Med hänsyn till att det skall byggas i genomsnitt 1200 bostäder per år räcker det med att en enda av dessa bostäder har eller skaffar bil för att målet skall misslyckas. Då det är troligt att fler familjer än så kommer att ha eller skaffa bil är målet redan från början omöjligt. Vi yrkade därför att målet skulle ändras till ***"Resandeökningen i Lunds Kommun skall huvudsakligen ske med gång, cykel eller kollektivtrafik"***.

Då nämnden valde att införa ett omöjligt mål reserverade vi oss till förmån för vårt eget förslag.

För Moderaterna
Klas Svanberg

För Liberalerna
Mia Honeth

ÖVERSIKTSPLAN planstrategi - samråd



**LUNDS
KOMMUN**

**LUNDS
KOMMUNS
ÖVERSIKTSPLAN**





INNEHÅLL

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?	3
VISION FÖR LUNDS KOMMUN	4
SAMMANFATTNING	5
UTMANINGAR I STADSBYGGANDET	8
LUND I REGIONEN	11
DET VÄXANDE LUND <i>Bostäder för en växande befolkning</i> <i>Utbyggnadsförutsättningar</i> <i>Förtätning</i> <i>Näringsliv och verksamhetsområden</i>	19
DET GRÖNA LUND <i>Klimatanpassning</i> <i>Energihushållning</i> <i>Mobilitet</i> <i>Grön infrastruktur och ekosystemtjänster</i> <i>Vatten</i>	35
DET NÄRA OCH LEVANDE LUND <i>Stadsliv och möten</i> <i>Social hållbarhet</i> <i>Arkitektur och kulturmiljö</i> <i>Stadskärnan</i>	59
PLANSTRATEGI <i>Hela Lund ska leva</i> <i>Strategikartor 2035</i>	73
2035 - KONSEKVENSER	78
GENOMFÖRANDESTRATEGIER	88
PÅGÅENDE PLANERINGSPROCESSER	90

Förord

”Lund skapar framtiden - med kunskap, innovation och öppenhet”

Lunds nya vision ska styra allt vårt kommunala arbete. Översiktsplanen skapar förutsättningar och visar på färdriktningar för visionens förverkligande. Planen är ett av de mest påtagliga framtidsdokument som kommunen gör och tidsramen är dessutom relativt lång.

Lund är bara i början av en period med stora förändringar. Stadsdelen Brunshög växer fram i stadig takt och i början av 2017 togs det första spadtaget till spårvägen som ska knyta samman Lund C med stadsdelens forskningsanläggningar ESS och MAX IV. Nya täta företags- och boendemiljöer växer fram längs med spårvägsdragningen, i det så kallade Kunskapsstråket, och nya stadsupplevelser skapas.

Lunds centralstation och området runt omkring kommer de närmaste åren att få en helt ny form och funktion. Västerbro vid Öresundsvägen, inte långt därifrån, omvandlas till en blandad stad. Även i Källby i sydvästra Lund kommer både stadsbild och innehåll att utvecklas när en ny tågstation kommer på plats.

Närheten till naturen, den öppna men lugna bykänslan och goda pendlingsmöjligheter är viktiga förutsättningar för de mindre tätorterna. Där sker flera betydelsefulla förtättnings- och omvandlingsprojekt. I Stångby växer ett stationssamhälle fram med den lilla ortens fördelar men ändå närheten till staden och resten av regionen. I Veberöd finns möjlighet till ett unikt naturnära boende med andra värden än stadens.

Sedan länge är Lund en ledande kunskapsstad och förhållandet mellan kommunen och universitet är avgörande för att den dynamiska visionen ska förverkligas. Idag rankas Lund högt inom miljöområdet. Vi är den bästa cykelstaden, fjärde bästa klimatkommunen och nummer ett på hållbara transporter.

Vi står inför betydande utmaningar när vi planerar framtidens Lund, men nog kan vi säga att utgångsläget är fantastiskt!

Beställare: Kommunfullmäktige i Lunds kommun

Beredning: Byggnadsnämnden i Lunds kommun

Styrgrupp: Kommunstyrelsens arbetsutskott/
strategisk samhällsplanering

Projektansvarig: Stadsbyggnadskontorets
strukturavdelning, Lunds kommun

Foto: Lunds kommun om inget annat anges
Lund september 2017

Byggnadsnämndens beslut:

När byggnadsnämnden behandlade översiktsplanen på sammanträdet 2017-09-21 beslutades att godkänna översiktsplanen för samråd med ändringar och tillägg. Beslutet med ändringar och tillägg finns att läsa här intill.

Byggnadsnämndens beslut 2017-09-21

Byggnadsnämnden beslutar

att upprättad planhandling, Översiktsplan för Lunds kommun, godkänns för samråd, med följande ändringar och tillägg:

- Översiktsplaneperioden utökas till 2040 som slutår och kompletteras med utbyggnadsmöjligheter för ytterligare 6.000 bostäder och 12.000 boende till 2040
- Utbyggnadsområden som föreslås i ÖP2010 men inte finns med i samrådsförslaget tas med som Övriga utbyggnadsområden i ÖP2018, för Veberöd behandlas utbyggnadsområden inom FÖP Veberöd
- Dalby kompletteras med områden för nya bostäder i kollektivtrafknära lägen.
- Belysa framtida exploateringskostnader, och om behov föreslå prioriteringsordningar för de åtgärder som föreslås
- Det behövs utökad verksamhetsmark. De 120 ha som skall ersättas ska ersättas med lika stort utrymme för att möjliggöra för nya verksamheter
- Komplettera ÖP2018 med en jämställdhetsanalys

Att förändra målen enligt följande

Ny lydelse

s.19 "Det växande Lund" mål 1

I Lunds kommun ska 26.000 bostäder möjliggöras fram till 2040 där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.

Ny lydelse

s.35, "Det gröna Lund", mål 3

Den högkvalitativa blågröna infrastrukturen avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.

Att under samrådet komplettera med strategier enligt följande

- Attraktiviteten att bygga i de östra tätorterna ska ökas
- Simrishamnsbanan skall ses som ett prioriterat kollektivtrafikstråk för tåg/superbuss. Ny bebyggelse i kollektivtrafknära lägen ska förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken
- Planera för billigare standardiserade bostäder i våra tätorter
- Planera för fribyggartomter i områden där de kan ge ett bra komplement i en blandad bebyggelse
- Satsa på pendlarparkeringar i anslutning till lämpliga goda kollektivtrafiklägen
- Satsa på gröna miljöer på våra tak
- Stadsdelscentra och övriga tätortscentra ska prioriteras för handel och service för lokalsamhället

- Planera för en infrastruktur för elfordon med plats för laddningsstolpar
- Öka byggaktörernas delaktighet i planprocessen
- Underlätta för solcellsutbyggnad både vid tillkommande bebyggelse och inom det befintliga beståndet
- Planera för att möjliggöra produktion av biogas
- Planera för utbyggnad av vindkraften

Att ändra strategi enligt följande

Ny lydelse

s 53 "Grön infrastruktur och ekosystemtjänster" punkt 7

Förtätning av kommunens tätorter ska ske på andra ytor än högkvalitativa grönytor.

att i fjärde strategin (sid 47) lägga till spårväg: ...samman tågtrafik, **spårväg** och regional busstrafik.

att omarbete mobilitetsavsnittet så att det på ett likvärdigt sätt behandlar samtliga transportslag samt att infoga ett särskilt avsnitt om bilen som en väsentlig del av transportsystemet under planperioden samt att åter redovisa befintliga vägreservat.

Vad är en översiktsplan?

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska uttrycka kommunens vilja för hur mark, vatten och den existerande stadsmiljön ska användas, bevaras och utvecklas på längre sikt. Översiktsplanen ska ge en god överblick av de planerade förändringarna och tydligt redovisa de övergripande strukturfrågorna för kommunen som helhet samt kommunicera och tydliggöra kommunens syn på den framtida utvecklingen. Den långsiktiga inriktningen som planen anger innebär att delar av det som redovisas kan komma att realiseras relativt långt in i framtiden. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men har genom sin vägledande funktion en viktig roll i kommunens fortsatta utveckling. Lunds gällande översiktsplan ÖP 2010 antogs av kommunfullmäktige 2010-10-28 och aktualitetsförklarades av kommunfullmäktige 2014-06-11.

Process

Lunds planstrategi är ett led i arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Den är ett underlag för dialogen kring en ny översiktsplan. Planstrategin är ett nytt sätt att arbeta med en översiktsplan och kommer att uppdateras varje mandatperiod.

Kommunstyrelsen har ansvar för kommunens översiktliga planering och kommunfullmäktige beslutade om uppdrag för en ny kommunomfattande översiktsplan 2015-09-24. Arbetet inleddes med att ta fram 17 stycken dialog-PM vilka sedan utgjort grund för framtagandet av samrådsförslaget. Uppdraget leds av stadsbyggnadskontorets strukturavdelning och samrådshandlingen har arbetats fram i dialog och samarbete med kommunens övriga förvaltningar.

Planprocessen regleras av plan- och bygglagen och dokumentet skickas ut för granskning vid två tillfällen, under samrådet och utställningen, innan det antas. Vid båda dessa tillfällen ges möjlighet att lämna synpunkter.

Samrådet

När en ny översiktsplan tas fram ska ett samråd ske med statliga organ, grannkommuner och andra berörda. För denna samrådshandling sker ett brett och öppet samråd där dialogen med Lunds kommuns invånare är en viktig del av processen. När samrådstiden är slut sammanställs samtliga synpunkter i en så kallad samrådsredogörelse, där också kommentarer och förslag till justeringar beskrivs.

Läsanvisning

Samrådshandlingen inleds med Lunds kommuns vision och de utmaningar som stadsbyggnandet i Lunds kommun står inför, dels under planperioden och dels ytterligare in i framtiden. Därefter kommer översiktsplanens huvuddel, tre målområden med tillhörande strategier för stadsbyggnandet. I anslutning till målområdena finns planstrategin med strategikartor för Lunds stad och kommunens övriga tätorter. (Mark- och vattenanvändningskarta för Lunds kommun presenteras först under planens utställningsskede.) Slutligen presenteras en konsekvensanalys och strategier för planens genomförande.

Översiktsplanen finns även att ta del i digitalt format som en storyboard på www.lund.se/op



Vision för Lunds kommun

Visionen är utgångspunkten för kommunens styrning och tillsammans med förhållningssätten och kommunens grunduppdrag ska den genomsyra allt arbete som utförs i kommunen. Visionen är en språngbräda och ledstjärna både i det dagliga arbetet och i den långsiktiga, strategiska utvecklingen. Visionen är också en viktig del av Ett Lund, styrmodellen i Lunds kommun.

Lund skapar framtiden – med kunskap, innovation och öppenhet

I Lund har kunskap förändrat världen i mer än 1000 år. Nyttänkande och problemlösande ligger i vår natur. Vi hämtar kraft i historien för att tillsammans med andra skapa framtiden.

Lund är en plats där du kan vara dig själv, där du vill bo, utvecklas och bidra till framtiden. Här finns en unik kunskapskultur där olikheter berikar. Vi vågar tänka stort och visa handlingskraft. Genom öppenhet och tillit till varandra låter vi idéerna växa till hållbara lösningar på dagens och morgondagens utmaningar.

Tillsammans kan vi mötas, skratta och lösa världsproblem. Genom att visa vägen och inspirera andra visar vi att Lund är ett levande och ledande kunskapscentrum som gör skillnad.

Då, nu och i framtiden. Här och i världen.



Sammanfattning

Under det senaste decenniet har Lunds kommun vuxit kraftigt och befolkningen förväntas även fortsättningsvis att öka. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi behöver tillgodose det stora behovet av nya bostäder och arbetsplatser samtidigt som en attraktiv livsmiljö stärks och att det sker en hushållning med mark och resurser. Planens mål- och strategidokument är uppdelad i 3 målområden:

Det växande Lund



Den ökande befolkningens behov av bostäder, arbetsplatser och service ska mötas samtidigt som tillväxten blir hållbar och välbalanserad i hela kommunen. Den expanderande bostadsmarknaden och det ökande näringslivets önskemål och behov ska tillfredsställas samtidigt som jordbruksmarken värnas och Lunds kommun fortsätter att vara en attraktiv och hållbar kommun att bo och verka i.

- **I Lunds kommun ska 1200 bostäder möjliggöras varje år där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.**
- **Lunds kommun ska främst växa genom förtätning i en sammanhållen och resurseffektiv bebyggelsestruktur.**
- **Lund ska axla rollen som regional motor med innovations- och kunskapsdrivet näringsliv i spetsen och möta ett mångfacetterat näringslivs behov.**

Det gröna Lund



Lunds kommun ska vara en förebild när det kommer till grön och hållbar stadsutveckling och arbeta för att skapa mer hållbara transportsystem. Genom god planering kan vi minska och ta hand om de väntade effekterna av klimatförändringarna och samtidigt öka kommunens rekreativsmöjligheter och biologiska mångfald.

- **Lunds kommun ska minska sitt klimatavtryck och utsläppen av växthusgaser ska minska fortlöpande och vara nära noll 2050.**
- **All resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.**
- **Den blågröna infrastrukturens kvantitet och kvalitet avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.**

Det nära och levande Lund



Att skapa närhet och tillgänglighet till rekreation, service och platser för spontana möten är av stor vikt när nya boendemiljöer utformas och social hållbarhet eftersträvas. I en tätare bebyggelsestruktur som värnar om befintliga värden ska det möjliggöras ett levande, öppet och attraktivt stadsliv.

- **Lunds kommun ska erbjuda en attraktiv helhet där alla invånare kan känna tillhörighet, delaktighet och en stolthet över att bo i kommunen.**
- **De arkitektoniska och kulturhistoriska värdena ska värnas och utvecklas, samtidigt som nya skapas för att stärka identiteten.**
- **Lunds stadskärna ska vara den självklara mötesarenan för alla kommuninvånare och dess unikum som spännande plats att bo i, arbeta i och besöka ska stärkas.**

Hela Lund ska leva

Med pågående tillväxttakt under planperioden kan Lunds kommun komma att ha nära 160 000 invånare 2035 jämfört med dagens drygt 119 000. Kommunens målsättning är att möjliggöra 1200 nya bostäder per år för att möta bostadsbehovet och den utbyggnadstakten skulle ge 20 400 nya bostäder fram till 2035.

I Lunds stad pågår flera större stadsbyggnadsprojekt med långa genomförandetider som därför väntas generera nya bostäder under hela planperioden. Sammantaget har Lunds stad potential att rymma 3/4 av kommunens, inom planperioden, planerade bostäder.

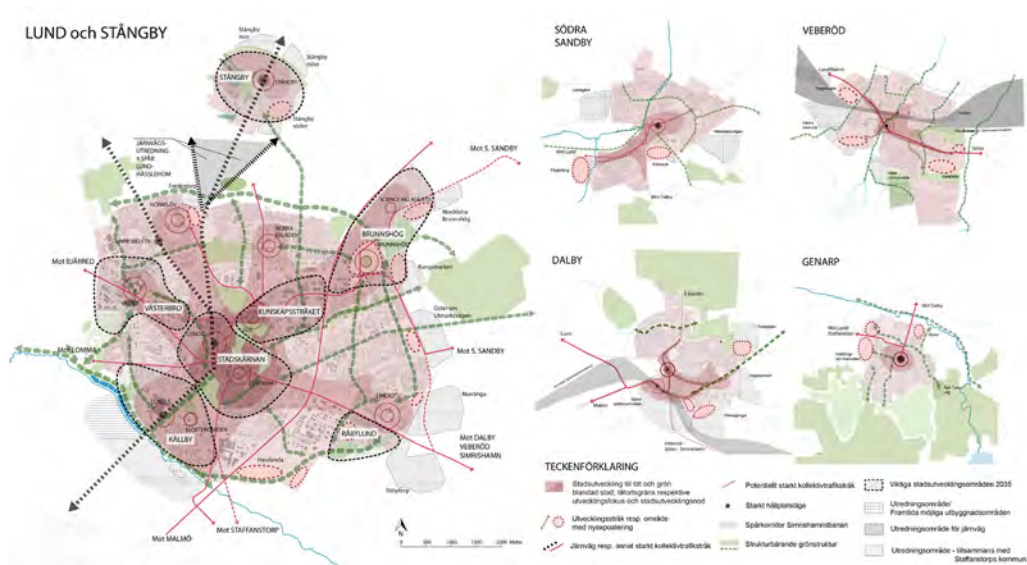
Övriga tätorter växer långsammare och har svårare att locka investeringar samtidigt som de, tillsammans med landsbygden, kan erbjuda kvaliteter som breddar kommunens bostadspalette. För att vara varaktiga och intressanta alternativ för framtida utveckling behöver deras attraktivitet och pendlingsmöjligheterna utvecklas. Generellt är förtätningspotentialen mindre i tätorterna jämfört med Lund men beräknas, tillsammans med landsbygden, ändå ha kapacitet för upp till 1/3 av kommunens planerade bostäder fram till 2035.

Planstrategi - strategikartor 2035

Lunds planstrategi är ett led i framtagandet av en ny översiktsplan och presenterar strategier för en önskvärd utveckling av hela kommunen fram till 2035. Strategikartorna visar en stadsutvecklingsstrategi där stadens och tätorternas bebyggelse i huvudsak växer inifrån och ut kring strukturbildande stråk. Se planstrategin från sidan 73.

Utbyggnadsstrategier

- Förtäta
- Växa inifrån och ut
- Satsa på noder och stråk för stadsutveckling
- Kraftsamla i viktiga stadsutvecklingsområden



Genomförandestrategier

Eftersom utbyggnadstakten påverkas av konjunktur och marknadskrafter är det svårt att förutse vilka konsekvenser investeringar i nya utbyggnadsområden får för kommunens ekonomi. Därför är det viktigt att det finns strategier som effektivt utnyttjar kommunens resurser och investeringar och som fungerar vid både låg- och högkonjunktur.

Utbyggnad i takt med infrastrukturen

En stor del av kommunens utbyggnad är avhängig genomförandet av större infrastrukturprojekt som till exempel starka kollektivtrafikstråk. För en hållbar utveckling är det avgörande att utbyggnaden sker i samspel med infrastrukturen och utvecklingen av starka kollektivtrafiknoder. För Lunds stad exemplifieras det bland annat med en bebyggelseutveckling längs med spårvägsdragningen från Lunds C till Brunnsög.

Utbyggnads- och boendestrategi

För den första halvan av planperioden finns det en antagen utbyggnads- och boendestrategi vars syfte är att kraftsamla planeringen kring vissa geografiska områden för att bidra till att kommunens investeringar utnyttjas på ett resurseffektivt sätt både vad gäller infrastruktur, skolor eller annan samhällsservice. Kommunens markinnehav är begränsat därför blir strategiska markförvärv en viktig faktor för att möjliggöra förtätningar och utbyggnadsprojekt och i förlängningen underlätta genomförandet av översiktsplanen.

Delaktighet och dialog

Eftersom översiktsplanen ligger till grund för hela kommunens utveckling och därmed kommer att påverka alla människors boende- och livsmiljöer är det av stor vikt att medborgarna och aktörer får vara delaktiga i planeringsprocessen så att viktiga frågeställningar fångas upp och projekten får en bred acceptans i ett tidigt skede. Som en del i dialogen med medborgarna och den demokratiska processen genomfördes bland annat Future City Games i översiktsplanens uppstartsfas för att fånga in viktiga frågeställningar och synpunkter från ett urval av Lunds kommuns medborgare. Denna handlings samråd är nästa steg i dialogprocessen och det första tillfället för kommunens medborgare att ge sina synpunkter och yttra sina åsikter om den föreslagna utvecklingsriktningen och planstrategin för Lunds kommun. Tanken är att dialogen under samrådet ska hållas på en översiktlig och strategisk nivå så att möjligheten att påverka i ett tidigt skede ges.

Övergripande utgångspunkter

Internationella, nationella, regionala och lokala mål påverkar översiktsplanen där FN:s 17 globala hållbarhetsmål är utgångspunkt för konsekvensbedömningen. Regionala planer som Strukturbild MalmöLund och Strukturplan för MalmöLundregionen har inarbetats i översiktsplanen och framtida planeringsutmaningar, mål och tillhörande strategier beskriver Lunds kommuns utvecklingsriktning fram till 2035.

Lunds kommuns nya vision, Lund skapar framtiden – med kunskap, innovation och öppenhet, genomsyrar hela översiktsplanen på en övergripande nivå.

Utmaningar i stadsbyggandet

Det dokument som du nu läser behandlar olika vägar att ta sig an en rad utmaningar.

Olika tidshorisonter

En översiktsplan innebär avvägningar mellan olika intressen, inte minst när staden nu växer genom förtätning och konkurrensen om marken ökar.

Vi behöver tänka nytt och komma med innovativa lösningar för att inte hamna i stuprörstänkande och låsa oss i sektorsriktlinjer. Hela Lunds kommun har ansvar för hur översiktsplanen kan förverkligas. Samverkan mellan förvaltningar, nämnder och bolag är nödvändiga för att göra rätt prioriteringar och investeringar.

De olika delarna av kommunen har ofta olika tidsperspektiv i sina beslut, och det är viktigt att relatera de enskilda besluten till ett långt utvecklingsperspektiv. En god samverkan ger också större kraft i samspelet med andra aktörer, till exempel vid statliga infrastruktursatsningar, länsstyrelsens myndighetsutövning, näringslivets exploateringsbehov med mera.

En starkare region

Lund har en stark relation till sin omvärld. Den har blivit än starkare på senare år med förbättrade kommunikationer som minskat både de fysiska och de mentala avstånden. Lunds geografiska läge ger både tillgång till en bred arbetsmarknad och ett stort befolkningsunderlag. Den ökade attraktionskraften för hela regionen, både nationellt och internationellt, är positiv för utvecklingen och skapar nya möjligheter.

ESS och MAX IV i Brunnsög bidrar till en unik internationell forsknings- och innovationsmiljö. Lund måste ur detta perspektiv arbeta för att erbjuda fler attraktiva etableringslägen åt näringslivet, ordna bostäder åt alla och skapa goda boende- och fritidsmiljöer åt den ökande befolkningen.

Den regionala expansionen ställer också stora krav att finna hållbara transportlösningar som möter förväntningar på god tillgänglighet och ett ökat resande. Transportfrågan och andra planeringsfrågor som berör klimatpåverkan måste hanteras över kommungränserna.

Hela Lund ska leva och växa

De senaste tio åren har Lunds kommun växt med 14 000 invånare och befolkningen förväntas fortsätta att öka. Den bärande strategin är att Lund och tätorterna ska växa inifrån och ut. En tätare stad ger ett resurseffektivt samhälle och ett stärkt socialt och ekonomiskt utbyte.

För att nå socialt hållbara miljöer när Lund växer är det viktigt att varje tätort och stadsdel kan erbjuda en bred boendepalette för hela livets olika behov. De ska finnas bostäder i varierande storlekar och upplåtelseformer som möter olika behov och önskemål.

I Lund finns ett underskott av bostäder för unga och äldre, studenter och nyanlända. Vi ska se till att det finns hyresrätter för de grupper som inte kan eller vill köpa sin egen bostad. Ansträngningar bör också göras för att försöka öka flexibiliteten bland bostäder för äldre.

Klimatsmart kommun

Lunds stadsstruktur ska bidra till minskad klimatpåverkan. Den samlade internationella klimatforskningen visar att människans utsläpp av klimatgaser genererar klimatförändringar som i slutet av detta århundrade innebär stora förändringar av klimatet.

Lund ska minska utsläppen av växthusgaser till nära noll år 2050. Nya delmål i kommunens miljöprogram, LundaEko II, anger att klimatutsläppen ska minska med 80 procent till 2030. För att uppfylla de ambitiösa klimatmålen ställs det krav på en förändring i hur man nyttjar resurserna vilket också ställer krav på hur man planerar staden. Den stora utmaningen i stads- och samhällsplaneringen ligger i att förverkliga målen om nollutsläpp samtidigt som Lund växer kraftigt.

Det förändrade klimatet innebär högre temperatur och fler värmeböljor. Den totala regnmängden kommer att öka, förmodligen genom ökat antal dagar med kraftig nederbörd. Vår hantering av dagvatten och översvämningar måste anpassas till nya förutsättningar.

Utöver klimatförändringen skapar också urbaniseringen med tätare bebyggelse och mer hårdgjorda ytor utmaningar. Vattnet får inte någon naturlig avrinning och det innebär även reningsproblem.

Delaktighet och påverkan allt viktigare

Lunds kommuns invånare ska känna att man har möjlighet att påverka sina livsvillkor och samhällets utveckling. Kan man påverka får man också en starkare känsla av delaktighet och inflytande. Invånarnas delaktighet kan innebära allt från dialog i planeringsprocessen till att mer konkret delta i utformning av den fysiska miljön.

Barn använder de flesta miljöer i ett samhälle men har generellt sett ingen, eller väldigt liten, möjlighet att påverka innehåll och utformning. Därför är det viktigt att barn och unga så långt som möjligt har möjlighet att vara delaktiga och påverka.

Mötesplatser är viktiga i stadsstrukturen. Genom att låta medborgarna vara med när dessa planeras och utformas skapas en känsla av gemenskap. Man känner ett ansvar för miljön man lever och rör sig i och det sociala kapitalet stärks. Den starka identiteten blir en konkurrensfördel när nya invånare lockas att bosätta sig där och näringslivet utvecklas med nya etableringar.

Digitalisering som möjlighet

Möjligheten till ständig uppkoppling påverkar utformningen av våra stadsmiljöer. E-handel ändrar till exempel våra konsumtionsvanor och därmed handelns förutsättningar. Väl utbyggd fiber och 4G/5G nät innebär att lundaborna får tillgång till digitala verktyg som underlättar vardagen och även bidrar till en mer jämlik kommun.

Denna översiktsplan sträcker sig fram till 2035. Går vi lika långt tillbaka i tiden kunde få förutse hur snabbt den digitala och globala utvecklingen skulle förändra våra liv. Översiktsplanen kan inte förutse all utveckling, utan vi måste vara lyhörda på vad förändringen berättar för oss och vare beredda på justeringar. Men utan en stark medvetenhet om vad som måste anpassas är det svårt att hitta de optimala lösningarna.



Lund i regionen

Lund är en kommun som har en stark relation till den omgivande regionen, en relation som blivit allt starkare under senare år. Förbättrade kommunikationer har skapat en vidgad arbetsmarknad i MalmöLundregionen, Skåne samt över Öresund. Utvecklingen och samarbetena i stort har även stärkt utbytet med framförallt Malmö och Köpenhamn. Lunds kommun, med sina nationellt och regionalt viktiga verksamheter och sin internationella profil, har en central position i sin närregion och kan därigenom driva frågor som är viktiga för kommunens egen utveckling.

Regional samverkan

En region i utveckling

Den ökade attraktionskraften för regionen kring Lund, både nationellt och internationellt, är positiv för utvecklingen och de möjligheter som skapas men följs också av utmaningar som att kunna erbjuda attraktiva etableringslägen åt näringslivet som vill etablera sig i regionen eller ordna bostäder åt alla och skapa goda boende- och fritidsmiljöer åt den ökande befolkningen. I Lunds kommun bor och verkar människor från hela världen. Att skapa plats för alla oavsett bakgrund, kön och ålder är dels en självklarhet men även en förutsättning för att spännande möten och innovativa idéer ska uppstå.

Det finns idag krav på en omvandling till ett mer hållbart samhälle, inte minst inom transportsektorn där utmaningen blir att få till hållbara transportlösningar som möter förväntningar på god tillgänglighet och ett ökat resande. Samhällsplaneringens frågor som berör klimatpåverkan i stort behöver också hanteras över kommungränserna och på regional nivå.

Regionens betydelse ökar

De senaste decennierna har betydelsen av att verka i en region lyfts fram allt mer. Det handlar till stor del om att allt fler människor har regionen som sin vardagsmiljö. Att tillhöra en hel region och inte bara ett samhälle eller en kommun har ökat i betydelse och för många invånare spelar kommungränserna en allt mindre roll då det numera inte är ovanligt att man bor i en kommun, arbetar i en annan och har sin fritidssysselsättning i en tredje.

Regionens gemensamma utbud

I regionen, jämfört med staden eller kommunen, finns ett utbud som sällan kan erbjudas på egen hand. Det gäller allt från tillgången till kompetens och etableringslägen för näringslivet till kultur- och fritidsutbud för invånarna. Vad som planeras med regionens bästa i fokus stärker därmed också utvecklingsmöjligheterna för varje enskild kommun eller stad. Det är därför i Lunds intresse att regionen utvecklas och ökar sin attraktion och internationella konkurrenskraft samtidigt som det är i övriga regionens intresse att Lund utvecklas.

Lund i sitt regionala sammanhang

Lunds kommun verkar och samarbetar i flera regionala sammanhang och nivåer där till exempel Greater Copenhagen & Skåne Committee och Region Skåne är två viktiga samarbetsforum och partners. Därutöver pågår kontinuerligt planerings- och strukturarbete med övriga kommuner i sydvästra Skåne och Lunds kommun har anledning att fortsatt agera i alla dessa nivåer för att stärka sin ställning och utveckling. Den närmaste, vardagsregionen, där den mesta av pendlingen till och från Lund till arbete, skola, bostad och fritidssysselsättning sker är sydvästra Skåne kring Malmö och Lund, Helsingborg och Köpenhamn inkluderat. I det sammanhanget kan Lund erbjuda ett stort antal arbets- och studieplatser åt hela regionen och med ökad regionalisering i Skåne och enklare kopplingar över Öresund har möjligheten att bo i en kommun och arbeta i en annan ökat.



Greater Copenhagen

Greater Copenhagen & Skåne Committee är samarbetsorganet i Öresundsområdet sedan 1 januari 2016 och ersätter vad som tidigare hette Öresundskommittén. Man har som mål att vara i nivå med de mest framgångsrika metropolerna i Europa och bli en internationell knutpunkt för investeringar och kunskap. Inom det regionssamarbetet har Lund ett unikt signum och en stark identitet i sin roll som ledande kunskapsnod.



Strukturbild för Skåne (Region Skåne)

Strukturbild för Skåne syftar till att koppla ihop den regionala utvecklingsstrategin för Skåne med kommunernas översiktsplaner och för en dialog kring utmaningen med ett utvecklat regionalt perspektiv på den fysiska planeringen. Det är ett arbete som sker kontinuerligt och i nära dialog med Skånes alla kommuner. 2013 togs en strukturbild fram innehållande gemensamma strategier för de hållbara fysiska strukturerna i Skåne utifrån målbilden om "Det flerkärniga Skåne".

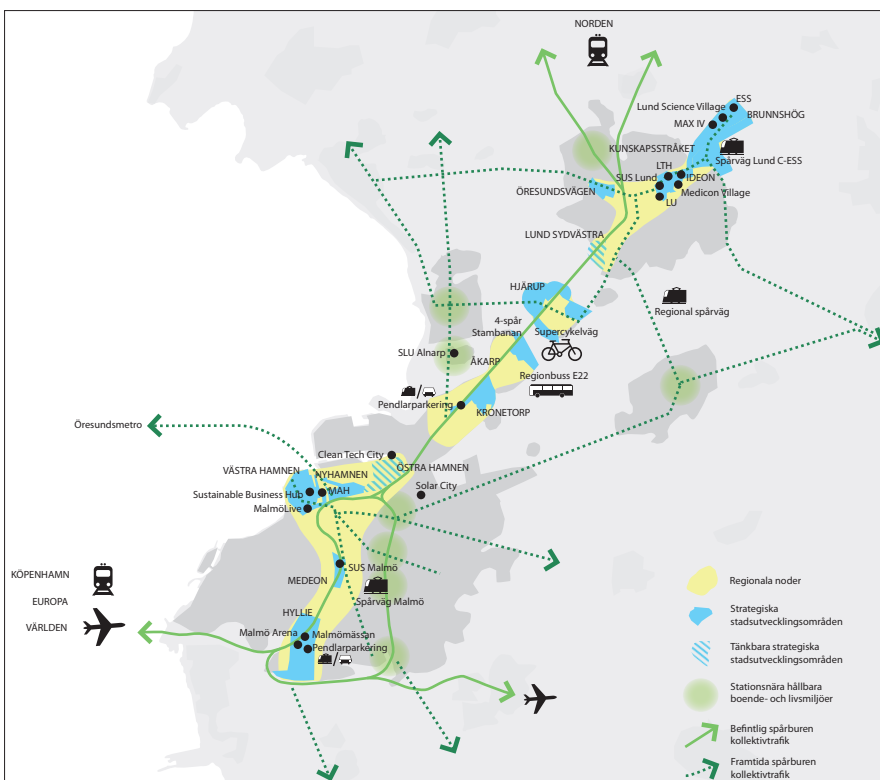


Skånes regionala utvecklingsstrategi (RUS)

Ett av Region Skånes permanenta uppdrag är att samordna de regionala utvecklingsfrågorna och därigenom leda arbetet med att ta fram den regionala utvecklingsstrategin för Skåne län, en strategi som ska skapa en gemensam grund, engagemang och ansvar för Skånes utveckling. Den regionala utvecklingsstrategin, "Det öppna Skåne", beslutades av regionsfullmäktige i juni 2014 och formulerar en gemensam målbild för Skåne med fem prioriterade ställningstaganden för att förverkliga målbilden och ge förutsättningar för Skåne att utvecklas i önskvärd riktning till 2030.

Strukturbild MalmöLund

Mellan 2012 och 2014 sammanställdes en gemensam strukturbild för Malmö och Lund i samarbete med Burlöv, Lomma och Staffanstorps. Syftet med rapporten är att stärka samsynen kring storstadsområdets utveckling och hur man bäst förvaltar utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLund. Med en samplanering kan en hållbar struktur med levande och blandade stadsmiljöer stärkas och rapporten pekar ut olika utvecklingsstrategier och scenarier i ett försök att stärka MalmöLund som ett hållbart och attraktivt storstadsområde.



Vision för MalmöLund. Ett koppel av regionala noder utvecklas i ett stråk mellan Brunshög och Hyllie. Bilden är hämtad från Strukturbild MalmöLund.

MalmöLundregionen

Sydvästra Skåne med sin flerkärniga Ortsstruktur istället för ett mer sammanvuxet stadslandskap skiljer sig från många andra storstadsregioner. Goda kommunikationer mellan stad- och ortskärnor är en av regionens styrkor och på senare år har bostads- och arbetsmarknaden i regionen vidgats med följd effekten att utbytet mellan regionens delar har ökat. En allt mer sammankopplad region innebär att relationen stad-omland blivit allt viktigare och en utmaning att ta tillvara.

I Lund finns internationella anläggningar och forskning som bidrar till näringslivets utveckling i hela regionen och Lund är en av de städer som Region Skåne pekar ut som regionens tillväxtmotor. För att regionen ska kunna konkurrera med omvärlden behövs ett starkt samarbete och en entydig identitet. MalmöLundregionens samarbete och den gemensamt framtagna strukturplanen är ett led i ett sådant samarbete.



Läs mer i Strukturplan för MalmöLundregionen, www.lund.se/oplasmer

Strukturplan för MalmöLundregionen

MalmöLundregionen är ett mellankommunalt samarbete mellan Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorp, Svedala, Trelleborg och Vellinge där syftet är att vara ett samarbetsforum för strategiskt betydelsefulla utvecklingsfrågor. Strukturplanen, som antogs av MalmöLundregionens styrelse i november 2016 är gjord för att kommunerna enklare ska kunna arbeta med gemensamma utmaningar och stärka en fortsatt positiv utveckling. Planen kommer bland annat kunna stärka kommunernas gemensamma intressen vid investeringar i infrastruktur och bidra till en effektivare och mer rationell regional bostadsförsörjning. Genom samarbetet får även medlemskommunerna en samlad och starkare röst vid dialog med nationella och regionala aktörer.

Strategier för Strukturplan MalmöLundregionen 2035

Motorn mitt i Nordeuropa



- ▶ Stärk utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLundregionen
- ▶ Stärk tillgängligheten till andra storstadsområden
- ▶ Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som en hållbar transit- och logistikregion

En hållbar och sammankopplad storstadsregion



- ▶ Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk
- ▶ Utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar
- ▶ Stärk MalmöLundregionen som en cykelregion

Sveriges bästa livsmiljö



- ▶ Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden
- ▶ Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd
- ▶ Stärk och utveckla lokala och unika miljöer som gör regionen attraktiv



Bilden är hämtad från Strukturplan för MalmöLundregionen.

Ortsstruktur



Nationell kärna En stad med central betydelse för utvecklingen nationellt och i Skåne. 2035 finns här viktiga nationella och regionala funktioner, en stor branschbredd och en mycket stor inpendling. Kraftig tillväxt i befolkning och sysselsättning ger spridningseffekter till övriga delar av regionen.



Regional kärna En stad som 2035 har central betydelse för regionen och dragkraft i sitt omland. Här ska 2035 finnas viktiga regionala funktioner, en stor branschbredd och en betydande inpendling.



Stad Stad 2035 med urban karaktär och ett varierat utbud av bostäder och arbetsplatser, samt en bredd inom bl.a. näringsliv, utbildning, vård, handel och kultur. En flerkärnig stadsstruktur erbjuder en variation av både större och mindre städer. Högklassig kollektivtrafik mellan städernas centrum. I de större städerna finns lokal kollektivtrafik.



Större tätort Större tätort 2035 med en bredd av bostadstyper och upplåtelseformer samt arbetsplatser. Mycket god regional tillgänglighet genom högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att bredda utbudet i den flerkärniga orsstrukturen. Goda möjligheter att bredda bostadsutbudet samt utbudet inom bland annat näringsliv, service, handel och kultur.



Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk Mindre tätort 2035 med bostäder och service. Ort som har goda möjligheter att utvecklas hållbart med utgångspunkt i en högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att utveckla den finmaskiga flerkärniga orsstrukturen.



Mindre tätort Mindre tätort 2035. Attraktiva boendemiljöer med viss service på orten. Viktiga i den finmaskiga flerkärniga orsstrukturen.

Landskapskaraktärer



Låglänt landskap Skanör-Falsterbo strandäng, Söder-slätt, Lund och Helsingborgslätten samt Vombsjö-sänkan.



Backlandskap Södra mellanbygden, Sydsånska backlandskapet, Centrala mellanbygden samt Sydsånska skogsbeklädda backlandskapet.



Höglänt landskap Romeleåsen samt Linderödsåsen.

Noder och stråk för kommunikation



Flygplats Copenhagen Airport och Malmö Airport ges goda utvecklingsmöjligheter.



Viktig hamn Copenhagen/Malmö Port och Trelleborgs hamn ges goda utvecklingsmöjligheter. Strategiska lägen för samlad logistikverksamhet.



Station för höghastighetståg Viktiga entréer till regionen. Stationer och stationsmiljöer med hög kvalitet.



Internationellt och nationellt viktiga stråk Väg, järnväg eller metro av internationell, nationell och regional betydelse. Stråken knyter samman MalmöLundregionen med högklassig kollektivtrafik, kopplar regionen till omvärlden och är i de flesta fall även viktiga för godstransporter.



Regionalt viktiga stråk Väg, järnväg och spårväg av regional betydelse. Högklassig kollektivtrafik knyter samman städer och tätorter i MalmöLundregionen.



Schematisk dragning höghastighetståg



Viktig vattenled

Förutsättningar och utveckling

Satsningar på näringslivet

För näringslivet erbjuder Lund tillgång till spjutspetsforskning och stark kompetens. Läget i regionen, med tillgång till effektiv infrastruktur, möjliggör för företag att också ta del av hela Öresundsregionens utbud där det är möjligt att koppla ihop sina produktionsenheter regionalt, nå kunder, partners och kunna ta del av en större rekryteringsbas. För Lunds och regionens del är det viktigt att denna öppenhet och flexibilitet för näringslivet förädlas och utvecklas genom rätt gemensamma satsningar. I ett sådant arbete är de nära regionala samarbetena helt avgörande.

Lund har en tydlig roll som regional motor och är den kommun i Skåne som har högst självförsörjningsgrad avseende arbetstillfällen. För Lund är kvoten mellan förvärvsarbetande dagbefolkning och förvärvsarbetande nattbefolkning 1,31, där en kvot över 1 innebär en nettoinpendling till kommunen. År 2014 var nettopendlingen till jobb i Lund + 15 000 personer. Omkring 60 % av de som arbetar i Lund har eftergymnasial utbildning.

Utbildning, forskning och innovation

Lund har en ledande roll inom kunskapsutveckling både regionalt och nationellt och drar till sig ökande andel elever till universitetet, annan högre utbildning och gymnasieskolor. Lunds universitet har idag Sveriges bredaste och mest flervetenskapliga forskning och tack vare etableringarna av ESS och MAX IV kommer Lunds roll som en framträdande kommun inom utbildning och forskning stärkas än mer. Att de två forskningsanläggningarna byggs i Lund visar på Lunds internationella attraktionskraft och ökar densamma i forsknings- och universitetsvärlden.

Stråket från Brunnshög i norr, längs Kunskapsstråket via Lund C, delar av Öresundsvägen (Västerbro) och det nya stationsläget i sydvästra Lund (Källby) kommer att utgöra en viktig axel i den framtida staden. Här kommer det att ske kunskapsutbyte mellan forskning och omgivande samhälle och universitetet kommer att knytas starkare till satsningar längs stråken. Visionen är att skapa innovativa miljöer utöver vad Lunds kommun kan erbjuda idag.

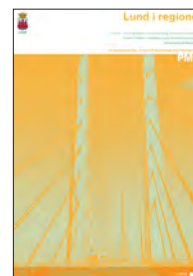
Lund som kunskapsnod

Genom universitetet, näringslivet och Lunds internationella kontakter knyts staden närmare andra internationella kunskapsnoder i världen som influerar och påverkar Lunds utveckling i en mer internationell riktning. Lunds, liksom hela regionens, attraktivitet har stärkts de senaste åren men behöver stärkas än mer för att utvecklas till europeisk och global spelare och klara av morgondagens konkurrens. Lund är en av Nordens största student- och utbildningsstäder och Lunds universitet är ett centrum för högre utbildning och forskning i världsklass. Med målet att vara den bästa platsen i Sverige för studier, forskning och utveckling och världsledande från förskola och skola till universitet bör Lunds kommun på bästa sätt försöka att ta tillvara vad universitetet och dess studenter bidrar med. Det gäller bland annat att, genom stadsplanering, kunna möta universitetets och studenternas behov när det gäller till exempel bostäder och bra kommunikationer.

Kopplingar till Lunds omvärld

Bostads- och arbetsmarknad i regionen

Ur bostadsmarknadshänseende är det i första hand sydvästra Skåne som utgör en gemensam bostadsmarknad. Kommunerna i sydvästra Skåne är olika stora, med skiftande förutsättningar och har sammantaget ett varierat bostadsbestånd. Malmö och Lund, där flerbostadshus är en stor del av bebyggelsen, kompletteras av de mindre tätorternas och kommunernas småskaligare bostadsbestånd med i huvudsak småhus. Ett väl utbyggt kommunikationsnät gör bostadsmarknadens tillgänglig för många människor som inte tvingas begränsa sitt sökande efter bostad till enbart arbetsorten. Med viktiga och strategiska satsningar som stärker de befintliga infrastrukturella kopplingarna, eller skapar nya, underlättas och utökas både bostads- och arbetsmarknaden i regionen så att möjligheten att bo på en plats i regionen och arbeta eller studera på en annan utökas. Även nya näringslivetablering kan uppstå när förbättrade kommunikationer skapar fler attraktiva lägen för verksamheter i regionen.



Läs mer i PM Lund i regionen, www.lund.se/oplasmer

Internationell och nationell tillgänglighet

En viktig förutsättning för utveckling i Lunds kommun är att säkerställa tillgängligheten och enkelheten att resa till och från Lund och regionen. Ökad rörlighet har gett en stärkt region med bättre möjligheter för arbete och sysselsättning för Lunds invånare. Enkelheten att resa och förflytta sig har också inverkat positivt på Lunds attraktionskraft i alla regionala nivåer, en attraktionskraft som det är viktigt att förvalta.

Flygplatser

Malmö Airport och Copenhagen Airport kan genom sina många nationella och internationella linjer vara en avgörande faktor för både människors vardagsliv och för näringslivet vid eventuella etableringsbeslut. En viktig förutsättning för utvecklingen av i första hand Lunds internationellt inriktade företag och verksamheter och för möjligheten att attrahera nya internationellt orienterade företag och verksamheter är närheten och tillgängligheten till de båda flygplatserna. Lund bör med anledning av dels möjligheten att attrahera dessa typer av företag samt för att underlätta för invånarnas resebehov arbeta för en utveckling av flygplatserna men främst för att förbindelserna från Lunds kommun utvecklas och stärks, inte minst över Öresund.

Höghastighetståg

För att Lund ska få goda förutsättningar att bibehålla och utveckla sin roll som ett internationellt centrum för forskning, utbildning och företagande är en etablering av höghastighetståg en viktig del. Ett transportmedel som delvis kan komma att ersätta dagens flygtrafik då det är ett mer hållbart resandeanternativ än flyg. Som en andra etapp i en höghastighetsbana som i framtiden ska koppla samman Malmö och Stockholm kommer, med byggstart senast 2029, Lund och Hässleholm kopplas samman med fyra spår varav två för höghastighetståg. Banan beräknas kunna tas i bruk kring 2035. Med ökad pendlingskapacitet utvidgas även arbetsmarknadsregionen och Lunds roll som Skånes jobbmotor stärks.

Att på sikt kunna koppla ihop en svensk höghastighetsbana med ett nordeuropeiskt höghastighetstågssystem efter Fehmarn Bält förbindelsens färdigställande, skulle underlätta utbyten mellan universitet i Sverige och Europa och därigenom hjälpa till att utveckla Lunds universitet. Det skulle skapas förutsättningar för europeiska universitet att skapa ett forskningskluster i världsklass. Ett stopp på Lund C i ett sådant infrastrukturnätverk kommer att stärka kunskapsmiljöernas förutsättningar i Lund i stort.



Det växande Lund

Som en del av en expansiv region har Lund möjlighet att ta en av de ledande rollerna i regionens utveckling. Lunds kommun ska möta den växande befolkningens behov av bostäder och arbetsplatser och ta ansvar för att tillväxten blir balanserad och hållbar med ett varierat bostadsutbud och än bättre utvecklingsförutsättningar för näringslivet. I Lunds kommun ska tätorterna i första hand växa genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen för att säkerställa tillgänglighet och en hållbar utveckling. Lund ska vara det växande Lund.

Mål

- ▶ I Lunds kommun ska 1200 bostäder möjliggöras varje år där bostadsutbudet ska möta både dagens och framtidens befolknings behov och önskemål.
- ▶ Lunds kommun ska främst växa genom förtätning i en sammanhållen och resurseffektiv bebyggelsestruktur.
- ▶ Lund ska axla rollen som regional motor med innovations- och kunskapsdrivet näringsliv i spetsen och möta ett mångfacetterat näringslivs behov.

Bostäder för en växande befolkning

En väl fungerande bostadsmarknad med ett långsiktigt hållbart bostadsbyggande är en viktig förutsättning för kommunens tillväxt. För att bibehålla och öka tätorternas attraktionskraft behövs en bostadsproduktion som skapar ett blandat utbud av bostäder och samtidigt håller jämna steg med befolkningsutvecklingen.

När människor väljer bostad är kommungränserna inte avgörande. Goda möjligheter till pendling och distansarbete gör att Lunds kommuns bostadsmarknad kan ses i ett större regionalt sammanhang. En stark befolkningstillväxt i regionen innebär att Lund och Lunds kommun fortsatt kommer att vara ett attraktivt boendeanternativ för många så länge möjligheterna till arbete är goda, alternativt goda pendlingsmöjligheter. Trots att bostadsmarknaden kan anses vara en regional angelägenhet har ändå varje kommun ett eget ansvar för bostadsförsörjning åt alla i kommunen.

Tillgodose bostäder åt alla

De senaste tio åren har Lunds kommun vuxit med ca 14 000 invånare och under samma period har ungefär 6000 bostäder byggts i kommunen. Kommunens befolkning väntas fortsatt öka och kommunen senaste befolkningsprognos från 2016 pekar på en årlig ökning med i genomsnitt 1,5 procent, från dagens drygt 119 000 till nästan 145 000 personer år 2029.

Denna översiktsplan ska fortsatt ge förutsättningar för såväl en omflyttning inom kommunen som en inflyttning till kommunen. Sammantaget ska översiktsplanen inom planperioden ge utrymme för en tillväxt på 1200 bostäder per år.

Bostadsbyggandet i Sverige sker idag på marknadens villkor och följer därmed snarare ekonomiska konjunktursvängningar än behov. Det innebär att flera aktörer – kommunen, staten, fastighetsägare, fastighetsutvecklare och byggherrar – behöver agera tillsammans för att öka bostadsbyggandet och därmed ge hushållen bättre möjligheter till bra boende. Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar och kommunen skapar förutsättningar för bostadsbyggande genom detaljplaner, bygglov, markanvisningar, exploateringsavtal och genom ägardirektiv till LKF (Lunds kommuns fastigheter AB) men för att insatser ska få effekt måste bostadsmarknadens aktörer samverka med kommunen.

Bostäder för olika behov

Kommunerna är enligt lag (2016:38) skyldiga att ta emot en nyanländ som har beviljats uppehållstillstånd. Anvisningstalet för 2017 för Lunds kommun är 421 personer och utöver dessa beräknas ungefär lika många tillkomma genom så kallade egenbosättning - EBO, familjeanknytningar och ensamkommande barn och unga. Prognos för kommande års anvisningar finns inte, då antalet asylsökande är avhängigt världsläget men en bedömning är att det kommer att behövas ca 300 bostäder per år under de närmaste åren för kommunplacerade nyanlända flyktingar. I dagsläget har merparten av de till Lund anvisade tillfälliga uppehållstillstånd, tillstånd som är möjliga att bli förlängda.

För Lunds kommun utgör antalet anvisade en betydande del av de akut bostadssökande. Detta ökade bostadsbehov har inte kunnat förutses och har därför hittills inte ingått i kommunens långsiktliga planering. Arbete med att finna bostadslösningar för nyanlända, likväl som att finna tillvägagångssätt för ett generellt ökat bostadsbyggande, pågår.

I lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383, rev 2013:866) står att: "Varje kommun ska med riktlinjer planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs."



Läs mer i PM
Framtidens boende
[www.lund.se/
oplasmer](http://www.lund.se/oplasmer)

I Lund finns det även ett underskott av bostäder för unga och studenter vilket gör det svårt för dessa grupper att finna en bostad i kommunen. Hyresrätter är den upplåtelseform som är det främsta alternativet för de ekonomiskt svagare grupperna och det är därför viktigt att säkerställa ett utbud av hyresrätter för de grupper som inte kan eller inte vill köpa sin egen lägenhet. En annan grupp som också är i behov av ökad flexibilitet bland bostäder är äldre. När invånarantalet ökar är det viktigt att matcha alla gruppers behov.

Ett bostadsbestånd i balans

Sammantaget i Lunds kommun utgörs drygt 30 procent av bostäderna av småhus och ca 70 procent av flerbostadshus där fördelningen mellan upplåtelseformer på kommunnivå är ca 45 procent hyresrätter, 30 procent bostadsrätter och 25 procent äganderätter. Det finns dock en stor variation på den procentuella fördelningen beroende på område och för att kunna uppfylla ambitioner om variation i bostadsbeståndet i hela kommunen, både lokalt i stadsdelar och i tätorter, är det viktigt att i planeringen utgå ifrån det aktuella områdets fördelning. Det kan till exempel betyda planering för inblandning av småhus i stadsdelar med stor dominans av flerbostadshus.

Utbyggnads- och boendestrategi

Kommunen har enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (SFS 2000:1383) ansvar att planera bostadsbyggandet. Kommunerna ska ta fram riktlinjer för bostadsförsörjningen varje mandatperiod och i Lunds kommun har dessa riktlinjer formulerats som en Utbyggnads- och boendestrategi med bostadspolitiska mål, antagen av KF 2016.

Utbyggnads- och boendestrategin, som ska aktualiseras varje mandatperiod, har tagits fram för att effektivisera och kraftsamla kommunens resurser till prioriterade utbyggnadsområden. Strategin är ett förhållningssätt till hur utbyggnaden av staden och tätorterna ska utvecklas. I dokumentet anges också kommunens bostadspolitiska mål samt hur kommunen arbetar med markanvisningar och exploateringsavtal.

Lunds kommuns bostadspolitiska mål

Bostadsutbudet i Lunds kommun ska karakteriseras av ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara, högkvalitativa bostäder och boendemiljöer som kan tillgodose behov och efterfrågan av bostad hos människor som befinner sig i olika faser av livet, har olika preferenser och olika ekonomiska förutsättningar.



Läs mer i Lunds kommuns Utbyggnads- och boendestrategi (antagen av kommunfullmäktige september 2016) www.lund.se/oplasmer

Bostadspalett

- *Mångsidighet av hustyper, upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar*
- *Uppmärksamma särskilda grupper: studenter, ungdomar, äldre, socialt utsatta m.fl.*
- *Minst 10% av hyresrätter på tidigare kommunal mark ska erbjudas kommunen för att tillgodose särskilda bostadsbehov*
- *45% av nybyggnationen ska vara hyresrätter*

Attraktivitet

- *Attraktiva och högkvalitativa bostäder och boendemiljöer*
- *Mötesplatser, rekreation, och tillgänglighet till dagligvaruhandel och kollektivtrafik i bostadsområden*

Miljö

- *Långsiktigt ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart. Särskild vikt vid energieffektivitet.*
- *Kostnadseffektiva långsiktiga lösningar avseende boendemiljöer*

Utbyggnadsförutsättningar

Det behov av bostäder och verksamheter som kommer att finnas och uppstå inom planperioden, fram till 2035, kan till stor del tillfredsställas inom befintliga tätortsgränser och i utbyggnadsområden som redan är under planering. I Lunds stad är förtätningspotentialen stor men det blir en utmaning att lyckas erbjuda samma bredd av bostadstyper och näringslivsetableringar i kommunens övriga orter och på landsbygden där förtätningspotentialen är mycket mindre.



Läs mer i PM
Stadsbyggnads-
strategier, www.lund.se/oplasmer

Stadsutveckling i kollektivtrafiknoder

Det är viktigt att den utbyggnad som planeras och sen genomförs sker i samspel med den infrastruktur för kollektivtrafik som finns eller planeras. Målsättningen måste vara att en god kollektivtrafik ska finnas på plats från början i nya bostads- och verksamhetsområden för att på så sätt stödja en hållbar stadsutveckling. Nya kollektivtrafiknoder kan hjälpa till att vitalisera sitt närområde där till exempel framtida spårväghållplatser och en ny tågstation i sydvästra Lund (Källby) är exempel som kommer att lyfta och göra respektive närområde mer attraktivt för både boende och verksamheter. Generellt ska högst täthet prioriteras i de mest kollektivtrafiknära lägena.

Långsiktig förvaltning av jordbruksmark

Frågan om jordbruksmarkens bevarande har intensifierats sedan den nu gällande översiktsplanen antogs 2010. Från att fokus då låg på att särskilt bevara så kallad 10+ jord vilket motiverade en kvantitativ utbyggnad av de östra tätorterna ligger fokus i denna översiktsplan mer på en långsiktig hållbar förvaltning av jordbruksmark kring alla kommunens tätorter. Så långt det är möjligt ska all typ av jordbruksmark istället kunna bevaras för exempelvis långsiktig livsmedelsförsörjning, klimatanpassningsåtgärder eller möjlighet för rekreation.

Kommunens tätorter, byar och landsbygd

I Lunds kommun är trycket och möjligheten till förtätning främst påtagligt i Lunds stad. Södra Sandby, Dalby, Veberöd, Genarp, Stångby och övriga tätorter har andra förutsättningar att utvecklas. I jämförelse med Lund har de, utöver den gemensamma närheten till västra Skånes arbetsmarknad, även en mer eller mindre direkt närhet till natur och rekreation, en attraktion som bör tas tillvara. Utöver den kvantitativa utbyggnad som förespråkas i översiktsplanen från 2010 ligger fokus nu på att skapa attraktivitet utifrån orternas unika förutsättningar.

Människor och företag söker sig främst till storstadsområdena i västra Skåne och därför är utvecklingskraften svagare i östra Skåne och likaså incitamentet att förtäta i Lunds östra delar. För att motverka en polarisering mellan stad och landsbygd finns det ett behov att även stärka de mindre orternas attraktivitet och identitet. En identitet som attraktiv boendeort nära naturen kan till exempel vara ett komplement till västra Skånes större städer. Också olika typer av konceptboende kan vara intressant, till exempel med koppling till besöksnäring, lantbruk eller annan typ av verksamhet.

Förtätningar i orterna på landsbygden skulle dock, om dagens bostadsutbud breddas, kunna bidra till ökad attraktivitet, ett större underlag för näringsliv och handel och mer levande orter. Ifall de mindre tätorterna på landsbygden mellan Österlen och Malmö/Lund, däribland de som ligger i Lunds kommun, blir mer livskraftiga orter skulle även skapandet av en tydlig länk i öst-västlig riktning i Skåne bli mer

angelägen. Därigenom skulle förutsättningar för framtida persontrafik på Simris-hamnsbanan förbättras, den öst-västliga axeln stärkas och en intressant framtida bostadsmarknad skulle bildas. Närheten till natur, en öppen och lugn bykänsla plus goda pendlingsmöjligheter skulle skapa goda förutsättningar för ett attraktivt boende som kan erbjuda sådant som staden inte kan.

I de mindre byarna påverkar VA-utbyggnadstakten de ekonomiska förutsättningarna för de enskilda fastighetsägarna.

Stadsdels- och tätortscentra som stärker identiteten

Eftersom många av dagens stadsdels- och tätortscentra i Lunds kommun är relativt små och vänder sig mer inåt än utåt kan det finnas bättre strategiska lägen där förutsättningarna för en kraftfull stadsutveckling och effektiv kollektivtrafikförsörjning är goda. Ett förhållningssätt till planering är att nya stadsutvecklingsnoder får rollen att erbjuda arbetsplatser, högklassig kollektivtrafik, service och handel medan en del av dagens stadsdels- och tätortscentra får rollen att ingå i den sociala infrastrukturen och stärka de lokala mötena och bidra till stärkande av områdets identitet.

Förhållningssätt för stadsbyggnad i Lunds kommun



Koppla

Barriärer byggs bort och stråk av bebyggelse, grönstruktur och rörelse stärks.



Blanda

Blandning av både bostäder, verksamheter, service och kultur för att få ett varierat utbud för alla.



Skapa noder

Koncentrera utveckling och förtätning längs stråk och i noder.



Förädla

Det unika och platsens potential som utgångspunkt i nya projekt.



Förtäta

Ska alltid ske utifrån rådande förutsättningar med högst täthet i kollektivtrafiknära lägen.



Öppna upp

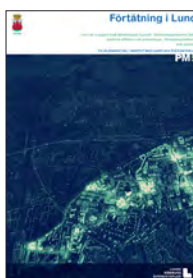
Öppna upp och etablera mötesplatser och funktioner i strategiska lägen.

Strategier

- ▶ Lund kommuns tätorter ska framöver främst växa genom förtätning så att stadsutvecklingen sker resurseffektivt och hållbart.
- ▶ Utbyggnad av Lunds kommun ska främst ske i lägen med god tillgång till kollektivtrafik för att skapa en hållbar utveckling.
- ▶ Utbyggnader i Lunds kommun ska främst ske genom förtätning så att jordbruksmarken och annan oexploaterad mark utanför tätortsgränsen så långt som möjligt kan bevaras för bland annat långsiktig livsmedelsförsörjning och klimatanpassningsåtgärder.
- ▶ I de mindre tätorterna i kommunen ska utvecklingen utgå från orternas unika förutsättningar och för att kunna erbjuda kompletterande boendemiljöer som inte finns att tillgå i Lunds stad.
- ▶ Tillkommande bebyggelse på landsbygden bör, om inte särskilda skäl föreligger, placeras i anslutning till befintlig bebyggelse.

Förtätning

Att tillgodose behovet av bostäder och ytor för verksamheter samtidigt som tillväxten sker hållbart blir en utmaning för Lunds kommun. Där förtätning är möjligt ges dock goda möjligheter att göra befintliga områden mer hållbara samtidigt som den ytmässiga expansionen begränsas. Förtätning är en nödvändig stadsutvecklingsstrategi för att spara jordbruksmarken och nå ett sammanhållet och resurseffektivt samhälle.



Läs mer i PM
Förtätning i Lund,
[www.lund.se/
oplasmer](http://www.lund.se/oplasmer)

Hög täthet i en stad behöver inte bara betyda en tät bebyggelse utan även mer funktioner på platsen, en ökad koncentration av människor och rörelser, mer grönska och bättre infrastrukturella kopplingar. För att lyckas skapa en nära, tät och grön stad är samutnyttjande av mark och resurser ett måste. Varje investering för att förtäta ett område kommer leda till flera följdverkningar och nyttor, både för den enskilde och för helheten. Genom förtätning ges möjligheten att möta behovet av nya bostäder och en stor del av arbetsplatserna, stärka mötesplatser och stadslivet, bygga bort barriärer, skapa funktionsblandade områden, utveckla de gröna värdena, höja attraktiviteten och stärka tätorternas identiteter. Målet med förtätningen är att hushålla med mark och resurser samtidigt som det skapas socialt och ekonomiskt hållbara stadsmiljöer som är attraktiva, gröna och känns trygga för vår och framtida generationer.

Hållbarhet genom förtätning

Att begränsa den ytmässiga expansionen stärker förutsättningarna för minskad resursanvändning och klimatpåverkan. När fler människor lever och rör sig på en begränsad yta kan exempelvis den utbyggda infrastrukturen användas av fler och det finns bättre möjligheter för hållbara transportmedel tack vare de kortare avstånden.

Att blanda olika bostadstyper, arbetsplatser, kultur och andra samhällsfunktioner genom förtätning i ett och samma område kan skapa mer livskraftiga offentliga rum en trygghet och sammanhållning och stärkta möjligheter till möten. En tätare och mer blandad stad ökar också barns, äldres och funktionshindrades förutsättningar att röra sig i tätortsmiljön vilket bidrar till en social hållbarhet.

Förtätning kan även bidra till en ekonomisk hållbarhet och hushållning av kommunens ekonomi då ett högre utnyttjande av social och teknisk infrastruktur så som skolor, parker, vägar och VA blir möjlig. Dessa kan i större utsträckning utvecklas och samutnyttjas istället för att nya måste byggas. Förtätning kan leda till dyrare markpriser när allt mer ska konkurrera om samma yta. Risk för undanträngning av svaga grupper eller branscher behöver hanteras medvetet.

Förändring kräver dialog och förankring

Förtätning kan ofta innebära stora förändringar i den befintliga miljön. Det är därför viktigt med en tidig dialog för att få projekten väl förankrade. För att förtätning ska påverka de befintliga miljöerna så lite som möjligt är det också viktigt att den sker utifrån platsens egna förutsättningar så att resultatet blir lyckat och man fullt ut skapar den attraktivitet och de miljöer man eftersträvat.

Kompensation för högre belastning

Vid förtätning är det naturligt att närmiljön, de allmänna ytorna, oavsett om det rör sig om nya bostäder eller verksamheter, påverkas av ett högre användartryck. Fler människor på samma yta skapar ett utökat behov av plats och funktioner som kräver större ytor. Det är något som måste arbetas in i ett tidigt skede i planprocessen så att förändringarna resulterar i nya trevliga stadsmiljöer.

Vitalisera genom förtätning

Genom förtätning skapas möjligheten att vitalisera områden och bredda bostadspaletten så att inga grupper utestängs från den nya bostadsmarknaden. Förtätning bör alltid hjälpa till att vitalisera områden och inte resultera i att en viss typ av boende eller verksamheter inte får plats. I de fall där äldre verksamhetsområden omvandlas är det viktigt att den typ av verksamheter som inte kan samlokaliseras med bostäder eller annan känslig markanvändning istället får tillgång till renodlad industrimark som tillgodoses på nya platser. Då ges verksamheterna möjlighet att fortsätta verka i Lunds kommun.

Förtätning i verksamhetsområden

Förtätning i verksamhetsområden är ofta kopplad till omvandling av renodlade verksamhetsområden till ett funktionsblandat stadsinnehåll med både bostäder och arbetsplatser. Vissa verksamhetsområden kan dock där det är möjligt även med fördel förtätas med andra verksamheter, kontor eller service. De ofta storskaliga verksamhetsområdena med låg exploateringsnivå och enkla hallbyggnader samt stora öppna ytor för parkering har i allmänhet en stor förtätningspotential. Möjligheter för såväl påbyggnader som tillbyggnader kan finnas. Behovet av nya verksamhetsområden i Lunds kommun ökar och för att hushålla med mark och nyttja renodlad verksamhetsmark bättre i framtiden bör den bli mer yteffektiv och nischad än dagens.

Kreativ omvandling av centrummiljöer

Tätorternas och stadsdelarnas centrummiljöer är viktiga delar i ett stadsutvecklingsarbete som fokuserar på förtätning och förädling. Dessa miljöer har potential att fungera som dynamiska mötesplatser, dels inom området men också som entréer och mötesplatser i relation till omvärlden. Förtätning ska i så fall hjälpa till att stärka platsens identitet och attraktivitet och bidra till en levande och trygg miljö med fler bostäder och arbetsplatser och mer service, handel och kultur.

Förtätning i bostadsområden

En stor förtätningspotential i tätorterna utgörs av många små tillskott i den befintliga kvartersbebyggelsen. Det kan till exempel handla om påbyggnader, vindsomvandlingar och nya byggnader på parkeringsplatser. Även i ett villakvarter med större tomter kan ny bebyggelse och små gränder i kvarterens inre bli attraktiva tillägg.



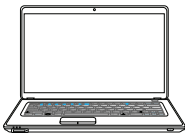
Illustrationsbild för kvarteret Kryptan i centrala Södra Sandby. Äldre lägre bebyggelse ersätts med ny högre som kommer att innehålla både service och lägenheter.

Förtäta i mellanrummen

En stor förtätningspotential finns i de stora och outnyttjade mellanrummen i staden. Mellanrum kan till exempel vara öppna ytor mellan stora trafikleder och bebyggelseområden. Förtätning i sådana lägen är positivt i den bemärkelsen att det då kan skapas nya värden i ytor som sällan ses som värdefulla och som vanligtvis utgör barriärer mellan två områden. Genom boulevardisering av en del trafikleder i kommunen, där de byggs om till stadsgator, skulle det skapas nya ytor att bygga på och den befintliga marken skulle kunna utnyttjas effektivare än den görs idag. Istället för att vara barriärer som idag minskar framkomligheten och separerar områden ått skulle stadsstrukturen som helhet kunna bindas ihop på ett bättre sätt. Det skulle skapas utrymme för nya bostäder, verksamheter, handel och service.

Tät och grön kommun

Förtätning pekas ofta ut som ett hot mot parker och andra gröna värden i staden. Varje enskilt förtätningprojekt kan leda till en principiell kamp mellan olika intressen där det blir en avvägning mellan hög bebyggelsestäthet och de gröna ytorna. För att Lund ska lyckas utvecklas till en blandad, tät och grön kommun är förhållningssättet när det kommer till förtätning i gröna miljöer viktigt. Förtätning i Lunds kommun bör främst ske på andra ytor än parkmark och högkvalitativa grönytor och endast på grönytor när det visats att alla andra alternativ är sämre ur ett hållbarhetsperspektiv. Om förtätning i tätorternas grönytor görs kan balanseringsprincipens prioriteringsordning tillämpas, vilken handlar om att kompensera för de värden som försvinner eller skadas när en exploatering genomförs. En utvärdering av balanseringsprincipen och hur den kan appliceras görs av Lunds kommun under 2017.



Läs mer om vad balanseringsprincipen är på www.lund.se/bygga-bo-miljo/klimat-miljo-och-hallbarhet/undersida-klimat-2/balanseringsprincipen

Strategier

- ▶ Ny bebyggelse i befintliga områden ska komplettera och stärka platsens identitet, attraktivitet och bidra till en levande och trygg miljö.
- ▶ Samutnyttja mark och resurser i största möjligaste mån.
- ▶ Bostadspaletten efter förtätning ska vara bred så att inga grupper utestängs.
- ▶ Förtäta befintliga verksamhetsområden och planera nya tätare för att hushålla med befintliga resurser och utnyttja marken mer effektivt.
- ▶ För särskilda verksamheter med skrymmande behov, risker eller risk för störning ska särskilda verksamhetsområden erbjudas.
- ▶ I verksamhetsområden som omvandlas till blandad stad ska befintliga verksamheter med fördel kunna integreras med ny bebyggelse.
- ▶ I nya utbyggnads- eller omvandlingsområden ska en blandning av funktioner såsom bostäder, samhällsservice, kultur och verksamheter eftersträvas.
- ▶ Effektivare utnyttja befintlig byggbar mark längs till exempel kommunens trafikleder och genom boulevardisering omvandla dessa till stadsgator med bebyggelse.
- ▶ Om tätorternas grönytor planeras att tas i anspråk vid förtätning kan balanseringsprincipens prioriteringsordning tillämpas så att värden som försvinner kan kompenseras på bästa sätt.

Näringsliv och verksamhetsområden

En tätare stadsmiljö, med balans mellan dag- och nattbefolkning, har goda förutsättningar att kunna bära ett vardagsnära serviceinnehåll som också bidrar till attraktiva arbets- och boendemiljöer. Att kunna erhålla en tilltalande helhet att bo i, verka i och besöka blir allt viktigare vid såväl människors personliga val som vid näringslivslokaliseringar.

Funktionsblandat stadsinnehåll

För många av de framträdande och växande branscherna i Lunds kommun fungerar funktionsblandade stadsmiljöer bra och skapar goda utvecklingsmöjligheter, särskilt för verksamheter som gynnas av att ”finnas där det händer”. Närhet till kunder, samarbetspartners och service är attraktivt och att finnas i välfungerade sammanhang efterfrågas av många anställda.

För att få ett mer blandat stadsinnehåll behöver plats för framtidens mångfacetterade näringsliv säkerställas på både kort och lång sikt. Förutsättningarna ser olika ut i kommunens olika orter. I Lund är kunskaps- och innovationsdrivet näringsliv ett signum och planeringen för mer funktionsblandade stadsmiljöer god. I stråket mellan Lund C och forskningsanläggningarna MAX IV och ESS i Brunnsnäs planeras ett stort antal nya arbetsplatser som bedöms täcka behovet många år framåt. Funktionsblandat stadsinnehåll föreslås också i Öresundsvägens omvandlingsområde (Västerbro) och i sydvästra Lund (Källby). Även om en omvandling av äldre verksamhetsområden resulterar i en höjd attraktivitet och effektivare markutnyttjande finns det också ett värde i äldre lokaler, som ofta är billigare, och i de arbetstillfällena som erbjuds i sådana områden. De verksamheter som kan samlokaliseras med bostäder bör ges möjlighet att hitta sin plats i områdena även efter stadsomvandling. Övriga verksamheter bör ges möjlighet att hitta ny plats i kommunen.

I andra delar av Lund och i tätorterna är näringslivsandelen sett till dagbefolkning lägre men av stor betydelse för attraktionskraft och tillgång till service. Genom att förtäta kring stadsdelscentra och i tätorternas centrala delar, gärna samordnat med kollektivtrafiktillgång, eftersträvas en koncentration av människor och ett lättillgängligt serviceinnehåll. Tätorternas lokala arbetsplatser är av stor betydelse för förutsättningarna för ett lokalt handels- och serviceutbud. Kommunen har en viktig roll som framträdande arbetsgivare i de mindre orterna.

Kommunens näringsliv idag och imorgon

Huvuddelen av kommunens strax under 70 000 arbetstillfällen finns i Lund. De branscher som sysselsatte flest personer i Lund år 2015 var ”vård och omsorg; sociala tjänster”, ”utbildning” och ”företagstjänster”. Sammanlagt omfattar dessa branscher mer än 50% av kommunens arbetstillfällen.

Jordbruket är en framträdande näringsgren i Lunds kommun och är av betydelse för livsmedelsförsörjningen ur såväl ett lokalt som nationellt perspektiv. Andelen sysselsatta utgör dock mindre än 1% av kommunens arbetstillfällen.

Mellan åren 2011-2015, en tidsperiod då Lund drabbades av större varsel, uppgick ökningen av antalet sysselsatta till cirka 3,3 %. En motsvarande utveckling fram till år 2035 skulle betyda strax under nya 10 000 arbetstillfällen. Om utvecklingen som skett de senaste 15 åren istället blir tongivande, då antalet arbetstillfällen i kommunen ökat med ca 1000 per år, kan uppemot 20 000 nya arbetstillfällen tillkommit fram till år 2035. Det finns en stor osäkerhet i bedömningen av utvecklingen av antalet sysselsatta då det till exempel beror på konjunktur, allmän samhällsförändring och teknikutveckling.



Läs mer i PM Näringsliv,
www.lund.se/oplasmer

Samrådsförslaget tar höjd för en planberedskap i linje med en utvecklingstakt om cirka 1000 arbetstillfällen per år eftersom effekterna av MAX IV och ESS förväntas ge tydliga avtryck i näringslivsutvecklingen. Vidare utgår samrådsförslaget från en branschfördelning och krav på yta lik dagens samt ett bedömt behov ersättningsmark för de verksamhetsområden som föreslås stadsomvandlas. Precis som idag kommer avvägningar att behövas göras över vilka verksamheter som kan ges plats, med hänsyn till den värdefulla åkermarken.

Samutnyttjande i rum och över tid

Fördelarna med samutnyttjande är flera. Ekonomisk innebär det att varje enskild aktör behöver investera mindre ju fler man är som delar. Blandade och samutnyttjade platser där flera olika verksamheter och aktörer kommer närmare varandra kan också stimulera till att nya kontakter knyts, inspirera till innovation och hjälpa till att forma starka företagskluster.

Samutnyttjande stärker trygghetskänslan när platser och byggnader inte står tomma långa tider av dygnet eller under perioder av omställning i stadsinnehållet. Behov och möjlighet finns att ge andra aktörer tillfällig tillgång till platser i väntan på den nya användningen. Tillfälliga upplåtelse kan också bidra till en kreativ miljö. För ekonomisk utveckling och näringslivets utvecklingsmöjligheter är det viktigt att kunna erbjuda flexibilitet i till exempel lokaltillgången.

I en funktionsblandad stad minskar avstånden mellan målpunkterna vilket främjar gång- och cykelresande, något som stärker hälsan. Andra rena samhällsvinster som kan kopplas till samutnyttjande av lokaler och platser är minskade koldioxidutsläpp och minskade transportbehov när det byggs mindre.

Ökande besöksnäring

Enligt internationella bedömningar kommer det globala resandet och turismen att växa med 66 procent fram till 2030. Resandet växer snabbast till storstäderna men har även en stor potential till andra destinationer. Ur sysselsättningssynpunkt är turistnäringen personalintensiv och ger möjlighet till arbetstillfällen utan krav på flerårig erfarenhet eller utbildning.

Turismens omsättning och antal sysselsatta inom besöksnäringen i Lunds kommun har ökat stadigt från år 2000. Under samma period ökade omsättningen med ungefär 50 % och antalet sysselsatt med 40 % för att uppgå till nära 900 årssysselsatta personer. Förutom sevärdheter, evenemang och besöksattraktioner kopplat till natur- och friluftsliv, som lockar besökare och turister, har Lund även potential att utvecklas som konferens- och kongresstad utifrån det internationella näringslivet och universitetet.

Kreativa näringar

Kulturella och kreativa näringar är en växande och allt viktigare del av näringslivet. Med kulturella och kreativa näringar avses bland annat arkitektur, film, konst, litteratur och musik. En kulturell verksamhet kan vara en viktig symbol för en plats, kommun eller region. Kultur kan även spela en betydande roll för innovationskraften i andra näringar genom att skapa en miljö med förändringsbenägenhet och grogrund för innovation.

Framtida handel

Efter år 2010 har utveckling för detaljhandelns omsättning varit svag i kommunen. Köptrogenheten för dagligvaror har varit stabil medan sällanköp varierat mer. Förutsättningarna för handel och service i Lund påverkas markant av skolterminerna där folkklivet tunnare ut under loven och konsumtionen minskar påtagligt.

E-handels andel fortsätter att öka och digitaliseringen ersätter delar av platsbehovet för handel med skrymmande varor och sällanköp. Även behovet av detaljhandelsyta väntas minska, eller i alla fall inte öka, när butikerna integrerar näthandeln i sina koncept. Som konkurrensmedel blir individuell och personlig service en allt mer framträdande del av handelns erbjudanden. Värderingar, attityder och beteende kommer att påverka handelsutvecklingen men på vilket sätt är svårt att förutspå. För närvarande är intresset stort för närproducerat.

Trenden pekar mot att det blir allt mer viktigt för den lokala handeln att kunna erbjuda upplevelser och personlig service. Därför återfinns den framtida handeln och servicen i Lund stadsintegrerat, i funktionsblandade stadsmiljöer.

Infrastruktur och kopplingar

Framtidens bostäder och näringsliv förutsätter god tillgänglighet, däribland välfungerande digital infrastruktur. Lund har en stor inpendling av arbetskraft och därmed finns det en potential att fler kommer att vilja bosätta sig i kommunen i framtiden. Fler invånare och ökad tillgång till arbetskraft ger ökad köpkraft vilket leder till ett växande näringsliv men det innebär också att plats för näringsliv behöver värnas i bland annat kollektivtrafiknära lägen. Behovet av lättillgänglighet väntas öka i betydelse, både ditigtalt och geografiskt.

Digital infrastruktur

I en tid där allt fler tjänster blir digitala blir det viktigt att Lunds invånare och företagare har god tillgång till tillräcklig uppkoppling via ett väl utbyggt bredbandsnät. I Lunds kommun finns det en bredbandsstrategi som på en övergripande nivå slår fast hur kommunen ska agera i frågor om digital infrastruktur. En utbyggnad av bredbandsnätet, där minst 95 % av alla hushåll och företag får tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020, ska underlätta och bidra till en långsiktig hållbar utveckling. Fritt höghastighetswifin eller Li-Fi är betydelsefullt för besökare och näringslivet.



Läs mer om bredbandsstrategin (antagen av kommunstyrelsen 2016-04-06) www.lund.se/bygga-bo--miljo/bredband-och-it

Särskilda verksamhetsområden

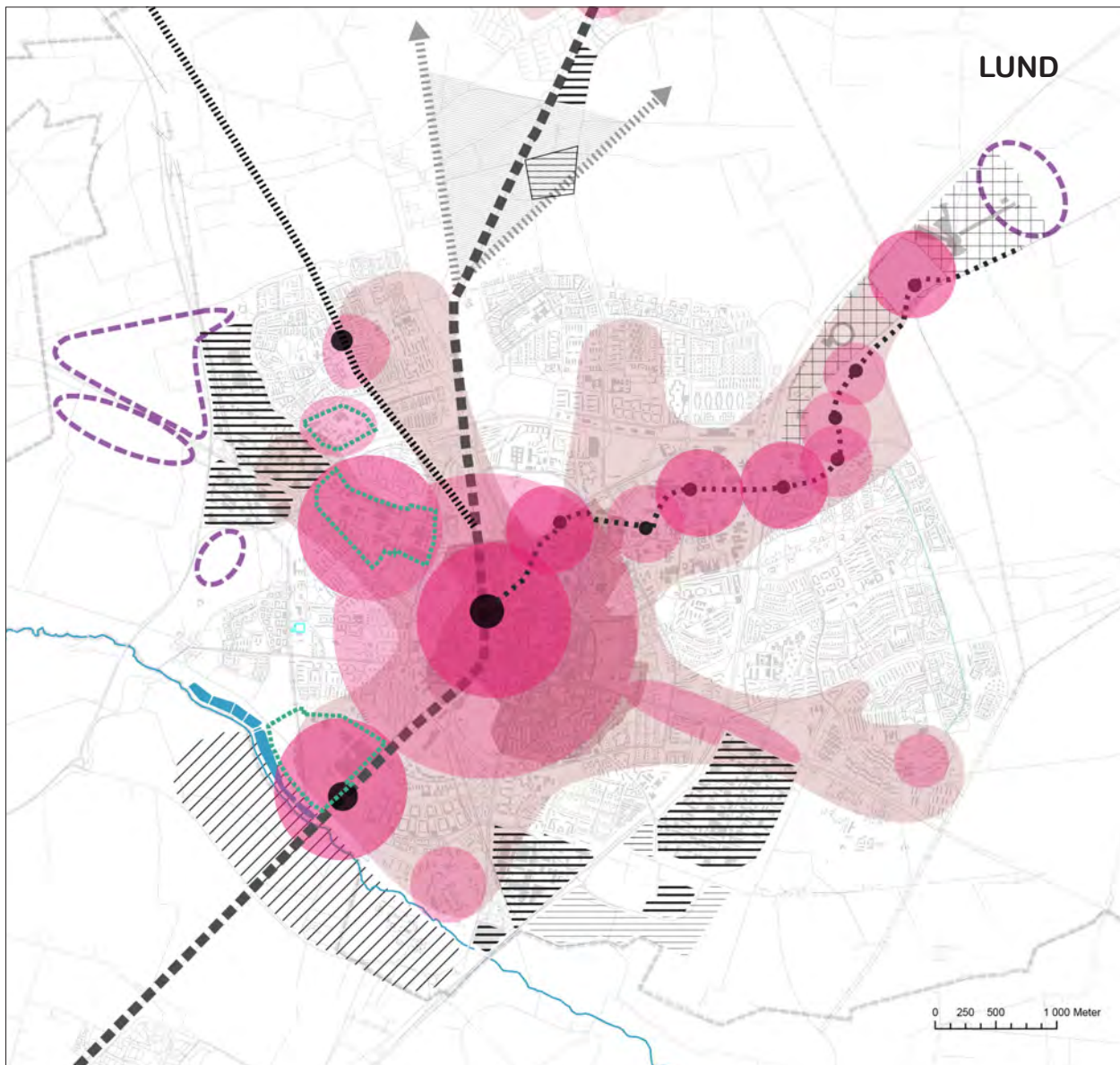
Även om en stor andel arbetsplatser kan och bör lokaliseras i blandade stadsmiljöer finns det behov av renodlade verksamhetsområden för verksamheter som på grund särskilda behov inte kan samordnas med bostäder och annan känslig markanvändning. Idag finns efterfrågan på verksamhetsmark i de flesta av kommunens orter samtidigt som tillgången är mycket begränsad. Pågående stadsomvandlingsprojekt av äldre verksamhetsområden genererar behov av ersättningsmark även om stadsomvandlingarna också ger incitament till förtätning av annan befintlig verksamhetsmark. Inriktningen är att verksamheter som behöver flytta till följd av stadsutvecklingen ska kunna hitta sin plats i kommunen. Lund har därtill stor efterfrågan på verksamhetsmark även om efterfrågan är ojämnt fördelad över kommunen.

Storleken på det framtida behovet av industrimark är svårbedömt bland annat beroende på hur mycket befintliga verksamhetsområden som kan förtätas och vilket utfall digitalisering/automatiseringsvågen ger. Framtidens tillverkning kommer se annorlunda ut, materialåtervinning väntas öka och mycket av handel och service flyttar ut på nätet.

På efterföljande sidor presenteras kartor som förutom plats för funktionsintegrerad stad även visar olika alternativ, i storlek och läge, för framtida renodlad verksamhetsmark i Lunds kommun. Alternativen innebär att åkermark tas i anspråk. Tillgång till goda kommunikationer och goda pendlingsmöjligheter har bedömts vara viktiga lokaliseringsfaktorer.

Strategier

- ▶ God tillgänglighet för näringslivets aktörer och intressenter ska säkerställas – plats för näringsliv prioriteras i stationsnära och kollektivtrafiknära lägen.
- ▶ Tillgång till digital, snabb uppkoppling ska finnas i hela kommunen.
- ▶ Lund ska ha kontinuerlig dialog med företrädare för kommunens näringsliv för att genom samverkan kunna möta näringslivets behov i den allt snabbare globala utvecklingen.
- ▶ De företag som berörs när befintliga verksamhetsområden utvecklas till blandad stad ska kunna hitta sin plats i Lunds kommun också framöver.
- ▶ Lund ska kunna erbjuda ett variationsrikt utbud av lokaliseringsmöjligheter som möter ett mångfacetterat näringslivs behov; (från idé och tjänstesektor till produktion och återbruk), genom att:
 - Näringsliv som kan samlokaliseras med bostäder och annan känslig markanvändning integreras i stadsmiljön.
 - Särskilda verksamhetsområden renodlas för enbart de verksamheter/forskning som kräver skyddsavstånd.
 - Staden erbjuds som testbed och plats/lokaler för StartUp värnas.



Funktionsblandat stadsinnehåll och verksamhetsområden

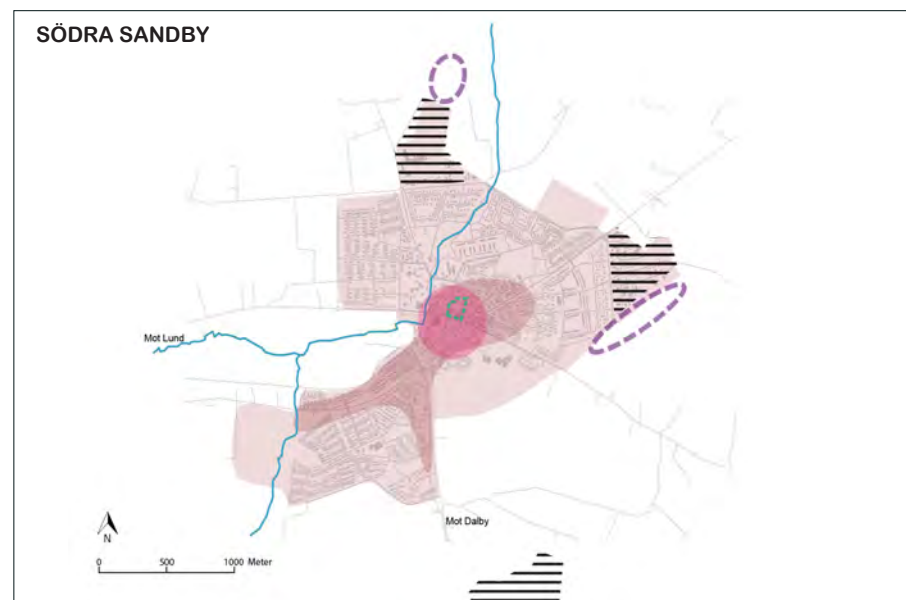
En planberedskap för renodlad verksamhetsmark, det vill säga mark för verksamheter som har behov av skyddsavstånd till bostäder och annan känslig markanvändning, behövs i samband med de stadsomvandlingar av äldre industriområden som är på gång eller planeras. Därtill behövs möjlighet för befintliga företag att utvecklas samt för nyetableringar som stärker kommunen. Genom att kombinera potentialen att förtäta verksamhetsområden med viss tillgång till ny verksamhetsmark blir planeringen mer flexibel och robust.

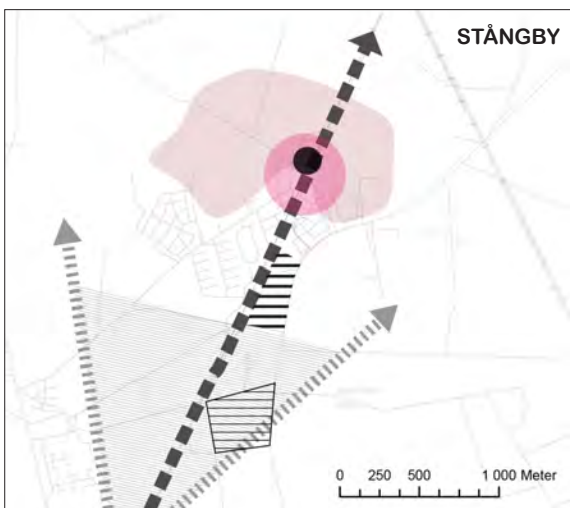
Ytbehovet av renodlad verksamhetsmark är svårbedömt bland annat med hänvisning till betydelsen av ESS och MAX IV samt den snabba teknikutveckling som pågår. För att ersätta de cirka 120 hektar befintlig industrimark som föreslås för stadsomvandling beräknas ett behov på omkring 60-90 hektar mark. Därutöver bedöms en planberedskap på 50-90 hektar för utveckling och nyetablering fram till 2035, bland annat spin off-effekter av ESS.

TECKENFÖRKLARING

- Stadsutveckling - tät och grön blandad stad
- Stadsintegrerat näringsliv
- Järnväg/spårväg respektive hållplatsläge
- Befintligt verksamhetsområde som behålls
- Exploateringsförberedande planering/ anläggning/ ännu ej fullt utbyggt verksamhetsområde
- Forskningsanläggningar
- Befintlig verksamhetsmark som stadsomvandlas
- Olika alternativ för ny verksamhetsmark
- Utredningsområde - tillsammans med Staffanstorps kommun
- Utredningsområde för järnväg

I kartorna studeras möjliga alternativ, i olika storlek och läge, som svarar mot skilda verksamhetsbehov. Alternativen kan kombineras på olika sätt, alla redovisade ytor behövs inte för att möta det bedömda behovet. Traditionell, god tillgänglighet via det allmänna vägnätet erbjuds i västra Lund och i Dalby. Större fokus på forskning kan istället göra ett läge norr om Brunnshög, i anslutning till forskningsanläggningarna, attraktivt. En annan frågeställning är om Lunds stora etableringstryck ska mötas kring staden, då behövs huvuddelen av de föreslagna områdena kring Lund, eller om Dalbys geografiska läge kan vara intressant. Förslaget möjliggör för fler etableringar i Dalby än vad dagens efterfrågan indikerar. Södra Sandby och Veberöd föreslås kunna möta ett etableringstryck motsvarande dagens. Genarp har planlagd, ännu ej utbyggd verksamhetsmark som bedöms täcka behovet fram till 2035.





TECKENFÖRKLARING

- Stadsutveckling - tät och grön blandad stad
- Stadsintegrerat näringsliv
- Järnväg/spårväg respektive hållplatsläge
- Befintligt verksamhetsområde som behålls
- Exploateringsförberedande planering/ anläggning/ännu ej fullt utbyggt verksamhetsområde
- Befintlig verksamhetsmark som stadsomvandlas
- Olika alternativ för ny verksamhetsmark
- Utredningsområde för järnväg
- Spårkorridor Simrishamnbanan



Det gröna Lund

Lund ska vara en föregångare och förebild inom hållbar stadsutveckling och arbeta aktivt för en hushållning av jordens resurser genom mer effektivt nyttjande och minskade utsläpp av växthusgaser. Lund ska fortsätta vara ledande inom hållbar mobilitet genom att skapa effektivare och mer hållbara transportsystem och i planeringen fokusera än mer på utvecklad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter. Lund ska bli en grönare kommun där de gröna och blå strukturerna utvecklas för att möta förväntade klimatförändringar och samtidigt öka de rekreativa värdena och den biologiska mångfalden. Dagens Lund ska vara det gröna Lund.

Mål

- ▶ Lunds kommun ska minska sitt klimatavtryck och utsläppen av växthusgaser ska minska fortlöpande och vara nära noll 2050.
- ▶ All resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.
- ▶ Den blågröna infrastrukturens kvantitet och kvalitet avseende rekreativa och ekologiska värden ska öka i kommunens tätorter och på landsbygden.

Klimatanpassning

Den samlade internationella klimatforskningen (IPCC) visar att människans utsläpp av klimatgaser genererar klimatförändringar som i slutet av detta århundrade innebär stora förändringar av klimatet jämfört med idag. Olika klimatscenarier är tänkbara beroende på om utsläppen sänks eller förblir oförändrade. Även en utveckling med snabbt sänkta utsläpp ner till noll skulle leda till allvarliga klimatförändringar, men som samhället sannolikt skulle kunna klara av att anpassa sig till.



Läs mer i PM Ett klimatanpassat Lund, www.lund.se/oplasmr

En utveckling utan sänkning av utsläppen, leder till så kraftiga klimatförändringar att ekosystem kollapsar och samhälle, människa, djur och natur utsätts för stor fara. Vi måste därför snarast sänka våra utsläpp ner till noll och samtidigt anpassa samhället till de klimatförändringar som kan väntas.

Människans påverkan på klimatet och landskapet är dessutom påtagligt. De senaste 200 årens drastiska förändringar av landskapet har ianspråktagit naturresurser och trängt undan de gratis tjänster (ekosystemtjänster) som ekosystemen annars ger för att ta hand om klimatet. Därför har dagens samhälle sämre grundförutsättningar att anpassa sig till de klimatförändringar som sker. De klimatreglerande ekosystemtjänsterna behöver stärkas inom hela kommunen och en långsiktig mark- och vattenplanering har stor betydelse för förmågan att möta förväntade klimatförändringar. De största utmaningarna ligger i att klimatanpassa landsbygden och befintliga stadsmiljöer.

Värmeböljor och högre temperaturer

En förväntad klimatförändring är att årsmedeltemperaturen höjs med 3-4 grader i Lund. Det kan bland annat innebära risker med urbana värmeöeffekter, vattenbrist och torka. Städer som Lund, där stora delar är hårdgjorda, har en liten förmåga att reglera övertemperaturer och då kan det skapas så kallade värmeöar när soluppvärmda ytor värmer andra intilliggande ytor. Följden kan bli hälsofarlig för de med nedsatt hälsa, äldre och små barn. Höga temperaturer är något som kan mildras genom bland annat mer växtlighet och vatten i stadsmiljön.

Lunds kommun, som till stor del består av odlingslandskap, skulle kunna gynnas av ett varmare klimat med förlängd odlings säsong som följd men för odlingen är det avgörande att nederbörden kommer i rätt mängd och vid rätt tidpunkt. Perioder av torka kommer att drabba åkerlandskapet och jordbruket hårt, särskilt eftersom landskapet är utdikad och inte har förmågan att buffra så mycket vatten inför perioder av torka. Fler vattenmiljöer och höga träd mildrar de höga temperaturerna även på landsbygden.

Ökad nederbörd som en följd av klimatförändringar

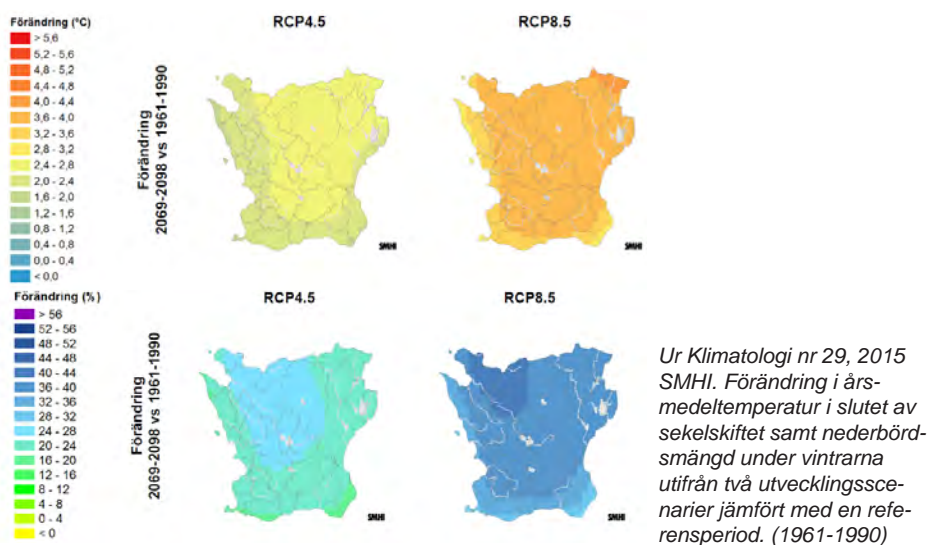
Som en följd av klimatförändringarna förväntas årsmedelnederbörden öka kraftigt i framtiden. På sommaren, trots att klimatet då väntas bli varmare och torrare, kommer fler skyfall att inträffa medan den största totala nederbördsökningen kommer att ske under vinterhalvåret med en förväntad ökning på 20-40 %. Följderna blir framförallt en ökad mängd dagvatten inom tätorterna under vinterhalvåret och översvämningar som följd av skyfall under sommarhalvåret. Då Lunds kommun planerar att växa främst genom förtätning blir det en utmaning att både planera och minska riskerna med de stora regnmängder som kommer på kort tid vid ett skyfall och förbättra dagvattenhanteringen som tar hand om vardagliga regn. Vid placering av ny bebyggelse måste både den specifika platsen och vilka sammanhang som på-

verkar den i översvämningshänseende studeras. I de mindre tätorterna i kommunen är bebyggelsestrukturen glesare och grönare vilket ökar möjligheterna till klimatanpassning och hantering av dagvattnet, men de är fortsatt utsatta vid ett skyfall. Tätorterna påverkas mer av det omgivande landskapets förmåga eller oförmåga att buffra och hantera vatten.

Anpassning till klimatförändringarna

En samhällsplanering som respekterar och bättre utnyttjar naturens stödjande och reglerande egenskaper behövs för att framtidens stad, tätort och landskap ska klara av väntade klimatförändringar och dess följd effekter. I ett framtida varmare och blötare klimat är det viktigt att hårdgjord allmän platsmark, som gator och torg, får mer grönska och öppna vattenytor i form av dagvattenhantering för att både bidra till temperaturregulering och förbättra den vattenhållande förmågan i den allt tätare staden.

Ett sätt att klimatanpassa odlingslandskapet vore att återskapa äldre vattenmiljöer som dels kan utnyttjas av jordbruket under torkperioder och dels buffra vatten för att minska översvämningsrisken nedströms i landskapet vid kraftiga regnperioder. Med rätt utformning kan de åtgärder som görs för klimatanpassningens skull även tillföra kvaliteter och värden som både stad och landsbygd har en brist av idag, såsom ökad biologisk mångfald och rekreativsmöjligheter.



Strategier

- ▶ Temperaturreglera och förbättra den vattenhållande förmågan i tätorterna genom mer grönska och öppna vattenytor på annars hårdgjord allmän platsmark.
- ▶ Utforma anpassningsåtgärderna så att även mervärden, som rekreation, mötesplatser och biologisk mångfald skapas.
- ▶ Planera ny bebyggelse i staden utifrån en plan som tar hand om skyfallsrisker och förhindrar översvämningseffekter.
- ▶ Återskapa landskapets vattenbuffrande förmåga, för att få tillgång till vatten i torrperioder och förhindra översvämningar nedströms i landskapet under regnperioder.

Energihushållning

Lund ska minska utsläppen av växthusgaser till nära noll år 2050 jämfört med 1990 års nivåer. Nya delmål i kommunens miljöprogram, LundEko II, anger att klimatutsläppen ska minska med 80 procent till 2030. De ambitiösa klimatmålen om ett fossilfritt samhälle strävar mot ett samhälle som utvecklas till både människans och naturens fördel.



Läs mer i PM Hållbar energi i Lund, www.lund.se/oplasmer

För att uppfylla de ambitiösa klimatmålen ställs det krav på en förändring i hur man nyttjar resurserna och det i sin tur kan underlättas av hur man planerar staden. Den stora utmaningen i stads- och samhällsplaneringen ligger i att förverkliga målen om nollutsläpp samtidigt som Lund växer kraftigt.

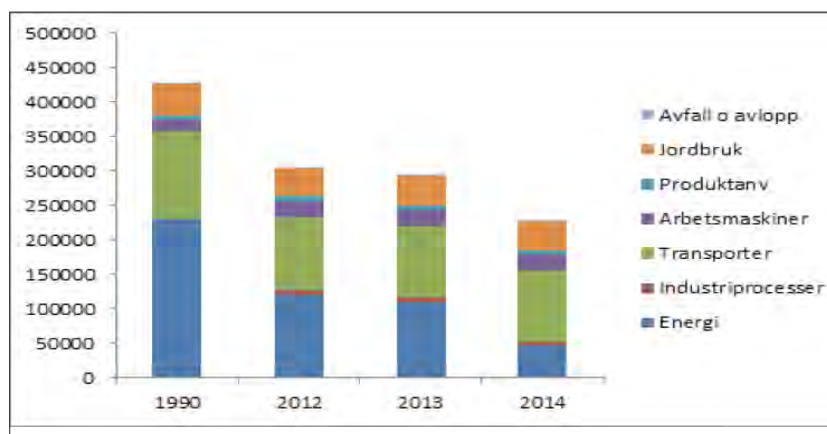
Stads- och tätortsstruktur för minskat energibehov

God stadsplaneringen blir en nyckel i arbetet att försöka minska invånarnas totala energibehov. Det energibehov som återstår måste fyllas med förnybar energi och spillvärme för att nå de uppsatta miljömålen om nollutsläpp. För att lyckas kan man genom stadsplanering minska de företeelser som kräver att energitillförsel sker. Av de klimatutsläpp som produceras inom Lunds kommuns gränser står transporter för den övervägande största delen. Behovet av transporter och tillförsel av energi till byggnader kan minimeras genom att det byggs tätt, och funktionsblandat i kollektivtrafiknära lägen.

Förtätning i staden behöver gå hand i hand med utvecklingen av den lokala närmiljön. Det gäller att förbättra luftkvaliteten, tillgången till grönska, ljud- och ljusmiljön, säkerheten och tillgängligheten i staden för att få människor att vilja bo kvar.

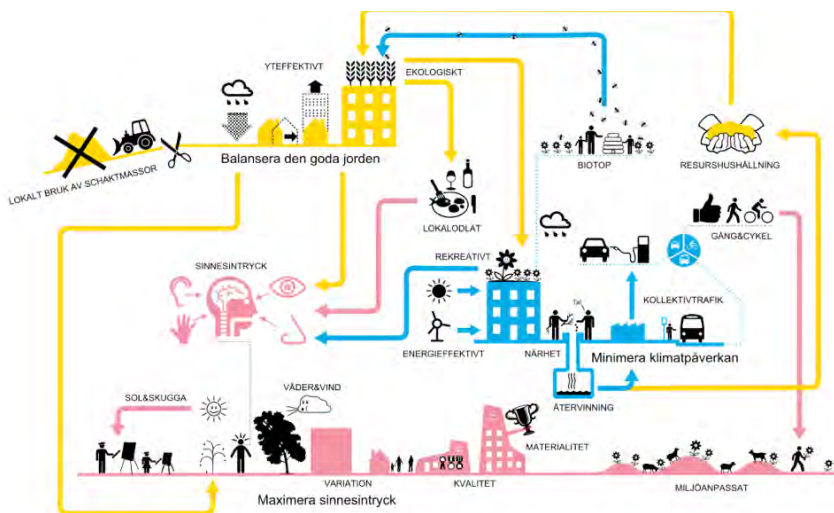
I de mindre tätorterna i kommunen kan lösningen vara en annan. Där kan det naturliga boendet, skapandet av mer service, att stimulera det lokala entreprenörskapet och bättre kollektivtrafik vara det som får människor att bo kvar och på så sätt minska sitt vardagliga beroende av stadens utbud.

Producerade klimatutsläpp (omräknat till ton koldioxid) inom Lunds kommuns geografiska område uppdelat per sektor. I beräkningen ingår inte lundabornas konsumtion av produkter som tillverkats utanför kommunens gränser. Under 10 procent av elen som används i kommunen produceras idag innanför kommungränsen.



Energieffektivare byggnader

Nya byggnader bör placeras främst inom fjärrvärmeområdet och måste i framtiden vara så energieffektiva att de under större delen av året kan leverera mer energi än vad som används inom byggnaden. Den befintliga bebyggelsen är ett större problem då den i regel har ett högre energibehov. Energieffektiviseringsåtgärder kan med fördel vidtas i samband med allmänna upprustningsåtgärder men energieffektivisering måste avvägas mot ekonomiska aspekter och sociala hänsyn så att risken för gentrifiering (undanträngning av grupper) motverkas.



Schematisk bild av staden som ett kretslopp - visionsbild för Brunnshög. Bild: Testbed Studios

Förnybara energikällor

En utmaning för att skapa framtidens energisystem är att bygga ut det förnybara tillräckligt snabbt, att samtidigt se till så att energilagringssystem kommer tillstånd och att mark-, vatten- och energiresurser används optimalt. Transportsektorn kommer att övergå från fossil energi till mestadels el. Därför måste den förnybara elen täcka in transportsektorns framtida behov.

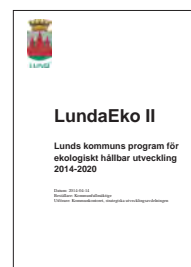
Energiproduktionen inom kommunens gränser är redan idag till nästan 100 % förnybar, genom fjärrvärme. Däremot har elen som används i hushållen och verksamheter ofta ett fossilt ursprung. Efterfrågan på förnybara och klimatsmarta energikällor ökar och utvecklingen är så kraftig att man inom en snar framtid kan förvänta sig att de på grund av sjunkande priser kommer att konkurrera ut de fossila energikällorna. Dock är de förnybara energikällorna i regel mycket mer ytkrävande och därför blir det en utmaning att lösa de ytor som krävs.

Spill- och fjärrvärme

Lund har en unik möjlighet att i framtiden utnyttja spillvärme från forskningsanläggningarna MAX IV och ESS och denna möjlighet bör det planeras för. De årliga volymerna spillvärme skulle kunna täcka en femtedel av årsbehovet värmeenergi till byggnader i Lund, Lomma och Eslöv. Den lågtempererade spillvärmens som de två anläggningarna kan bidra med till skulle väl möta de behov som finns i lågenergihus eller framtidens nära-noll-energihus, men det krävs ett separat lågtempererat nät. Lund har redan ett väl utbyggt fjärrvärmenät och för att minska klimatbelastningen bör ny bebyggelse, där det är möjligt, främst tillkomma inom fjärrvärmeområden. Eftersom fjärrvärmen i Lunds kommun har en låg klimatbelastning skulle det också vara gynnsamt för miljön att ny bebyggelse planeras tätt inom fjärrvärmeområdena i Lunds stad, Dalby och Genarp samt att fjärrvärmenätet kopplas ihop och byggs ut till de tätorter som idag saknar och där bebyggelsen planeras förtätas eller byggas ut.

Vind- och solkraft

Vind- och solkraft är två energikällor som kan utnyttjas bättre i Lunds kommun. Tekniskt lämpade platser för vindkraftsetableringar kan bli föremål för prövning. Detta kommer att utredas närmre till utställningen utifrån det underlag för vindkraft som togs fram för ÖP 2010 och som i stora delar fortfarande är aktuellt. Som ett komplement kan även mindre verk bli intressanta tillskott i en modern stadsbild och dessutom smälta in bättre i kulturlandskapet.



Läs mer i LundaEko II (antagen av kommunfullmäktige 2014-05-23) www.lund.se/oplasmer



Läs mer om vindkraft i Lunds kommun, planeringssunderlag för ÖP 2010, www.lund.se/oplasmer

För solenergin finns det en stor utvecklingspotential i den urbana miljön där exempelvis tak eller fasader på industribyggnader, p-hus eller flerbostadshus skulle kunna täckas med solceller. Om alla tak i Lunds kommun som har optimala förhållanden skulle få solceller kunde stora delar av Lunds invånares elbehov täckas. Vid placering och utformning ska hänsyn tas till kulturmiljön och arkitekturen. Storskaliga solcellsparkar kan ha större inverkan på landskapet än vindkraft och därför bör de också prövas mot intressekonflikter. Vidare utredning om detta tas fram till utställningshandlingen Solceller behövs för att täcka framtidens elbehov och förmodligen kommer både en hel del tak och en del mark att användas för det ändamålet.

Biogas

Biogas behövs som drivmedel men även till industriverksamheter. Biogasproduktion från restflöden har generellt mycket hög klimatnytta, eftersom biogasen kan ersätta fossila bränslen samtidigt som utsläpp av växthusgaser från avfallsprodukterna kan minska. Vid biogasproduktion uppkommer också en rötrest som kan användas som biogödsel i jordbruket. Restprodukter från jordbruket kan i sin tur användas till biogasproduktion. I ett längre tidsperspektiv behövs en planmässig beredskap för rötgasanläggningar.

Behov av smarta framtida energisystem

Energiomställningen kan vara nära fullbordad till 2035. Elkonsumenter kan då vara elproducenter och byggnader ha låga energibehov och istället vara plusenergihus. Fordonsflottan är säkerligen elektrifierad till mycket stora delar och resten använder biobränslen eller andra alternativa drivmedel.

Energisystemen behöver bli smartare så att energin på ett effektivt sätt kan distribueras dit den behövs bäst för tillfället. Med en växande andel förnybar elproduktion växer även behovet av energilagring, till exempel när produktionen inte är i fas med elbehovet. Det pågår utvecklingsarbete för att möjliggöra effektiv lagring av el i batterier, till exempel i anslutning till bostäder. En elektrifierad fordonsflotta kan fungera som ett energilager i systemet. I Lunds kommun finns det även områden som skulle lämpa sig bra för storskalig värmelagring, med hjälp av så kallad djupgeotermi, vilket skulle kunna kopplas till ett befintligt eller utbyggt fjärrvärmenät.

Strategier

- ▶ Planera tätt och funktionsblandat i kollektivtrafiknära lägen för ökad energihushållning och minskat energibehov. Yt- och energieffektivt byggande ska stimuleras.
- ▶ Ny bebyggelse i kommunen bör där det är möjligt främst tillkomma inom fjärrvärmeområden för att minska klimatbelastningen.
- ▶ Utöka fjärrvärmenätet i de tätorter i kommunen där det saknas och där ny bebyggelse planeras.
- ▶ I markplaneringen göra plats för utökad produktion av el från förnybara energikällor som behövs för att täcka det utökade energibehovet av el.
- ▶ Utnyttja djupt liggande akvifärer i berggrunden mellan Lund och Staffanstorps för att lagra värmeenergi genom geotermi.

Mobilitet

Prognoser visar på att Lunds invånarantal kommer att växa relativt kraftigt de närmaste decennierna, uppemot 2 % per år under de nästkommande 10 åren. För mobiliteten i planeringen blir det en utmaning att hantera tillväxten då man, om inget görs, kan räkna med att resandet ökar i ungefär samma takt. En kraftig biltrafikökning skulle inte bara göra det svårare att ta sig fram i trafiken utan även påverka stadens attraktivitet och trivseln på offentliga platser samt människors hälsa. Så länge fordonsflottan inte består av till största delen elfordon påverkas också klimatet, luftföroreningarna och bullernivån.

För att begränsa en sådan utveckling föreslås ett mål om att all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta är ett ambitiöst mål, men det skulle ge en tydligt hållbar riktning och minska negativa trafikeffekter av en kraftig befolkningstillväxt. Målet kräver att Lunds kommun fortsätter att utveckla den goda grunden vi har i vårt framgångsrika strategiarbete med LundaMaTs.

Planering och infrastruktursatsningar

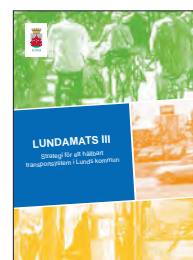
Genom klok planering kan Lund fortsätta vara en kommun med hög tillgänglighet, där stora delar av arbetsplatserna och serviceutbudet kan nås på kort tid. En tätare stad och kommun, där avstånden mellan bostad, arbete, skola och fritidssysselsättning är mindre, kan också på ett effektivt sätt minska transportbehovet och skapa förutsättningar för mer hållbara transporter.

Infrastruktursatsningar bör fokuseras på hållbara transporter. För gång och cykel handlar det om att skapa en hög standard och attraktivitet i nätet som helhet. Särskilda satsningar på snabbcykelstråk och cykelgator är dock angelägna. Busstrafiken bör utvecklas med tätare avgångar och ges högre prioritet i trafikmiljön med egna körfält och prioritering i korsningar enligt tanken ”tänk spår – kör buss”. Nästa steg är tystare fordon med eldrift och där resandeunderlaget är stort nog kan en konvertering till spårväg bli aktuell. Även tågresandet bör ges bättre förutsättningar med ökad turtäthet samt satsningar på stationsmiljöerna. Attraktiva kollektivtrafiknoder med bra kopplingar till övrigt kollektivtrafiknät och gång- och cykelvägnät ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling med förtätning som främsta utbyggnadsstrategi. För att öka järnvägsnätets kapacitet och räckvidd kompletteras stambanan med ytterligare två spår, Simrishamnsbanan byggs ut, och ett yttre godsspår avlastar Lunds stad från den ökande godstågstrafiken.

Nollväxt i biltrafiken

I Norge har Oslo och flera andra större städer tecknat ”bymiljöavtal” med staten, där övergripande målet är att ökningen av persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Genom avtalet erhåller staden medfinansiering för åtgärder inom just gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Avtalen kan jämföras med stadsmiljöavtalen i Sverige, även om målsättningarna i Sverige inte satts lika högt. Lund beviljades stadsmiljöavtal 2015, bland annat med spårväg och cykelåtgärder.

Vancouver har i sin transportplan för 2040 satt ett mål om att 2/3 av resorna ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta innebär att bilresandet totalt sett ska ligga kvar på samma nivå som idag, trots en planering och prognos om fortsatt kraftig ökning av antalet invånare i staden. Mål finns också om att bilresandet per invånare ska minska med 20% mellan 2007 och 2020.



Läs mer om hållbara transportsystem i LundaMaTs III (antagen av kommunfullmäktige 2014-05-07) www.lund.se/oplasmer



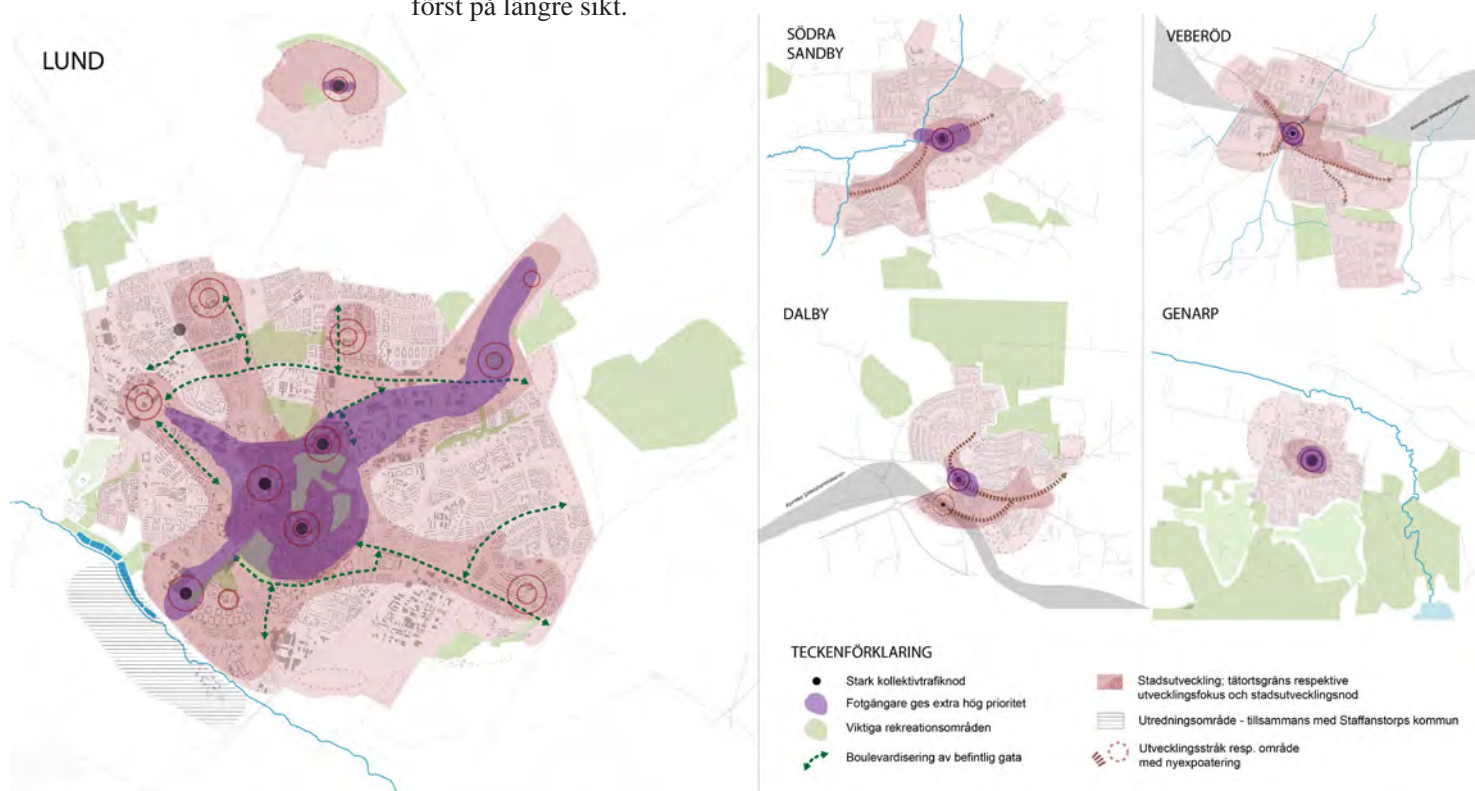
Läs mer i PM Mobilitet och infrastruktur, www.lund.se/oplasmer

Satsa på gångtrafik och boulevardisering

Generellt sett har fotgängare, både förr och nu, getts för lite utrymme i stadsrummet trots att de ofta är flest till antalet och att nästan alla resor börjar eller slutar till fots. Gång är inte bara ett hållbart och hälsosamt sätt att förflytta sig, gående människor bidrar också till ökat stadsliv vilket skapar ett tryggare och intressantare Lund. Det är därför av stor betydelse att tillgodose fotgängarnas behov i planeringsprocessen. Det handlar oftast om att göra många små saker rätt, snarare än några enstaka stora insatser. I stadskärnan, och i viss mån även i stadsdels- och tätortscentrum, kan det dock vara lämpligt att ta större helhetsgrepp. Gående är långt ifrån en homogen grupp. Det är därför viktigt att miljöerna utformas för både unga, gamla eller personer med olika funktionsnedsättningar.

Gatumiljöerna idag är i stor utsträckning utformade på biltrafikens villkor. Behagligare trafikklimate med sänkta hastigheter och mer utrymme för gående, men också för cyklister och kollektivtrafik kan uppnås genom boulevardisering. Boulevardisering innebär att gator med stor bildominans omvandlas till stadsgator, eventuellt förtätade med ny bebyggelse, och blir gång- och cykelvänliga stråk med förhöjda rekreativa och ekologiska värden i form av exempelvis trädplaneringar eller annan grönska. Med fler personer som väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kan framkomligheten i gätunätet öka, så att även resterande biltrafik kommer fram smidigt trots minskat gaturum och sänkta hastigheter. Förutsättningarna och upplevelserna för både fotgängare och cykeltrafikanter skulle bli bättre, både tvärs och längs dessa stråk.

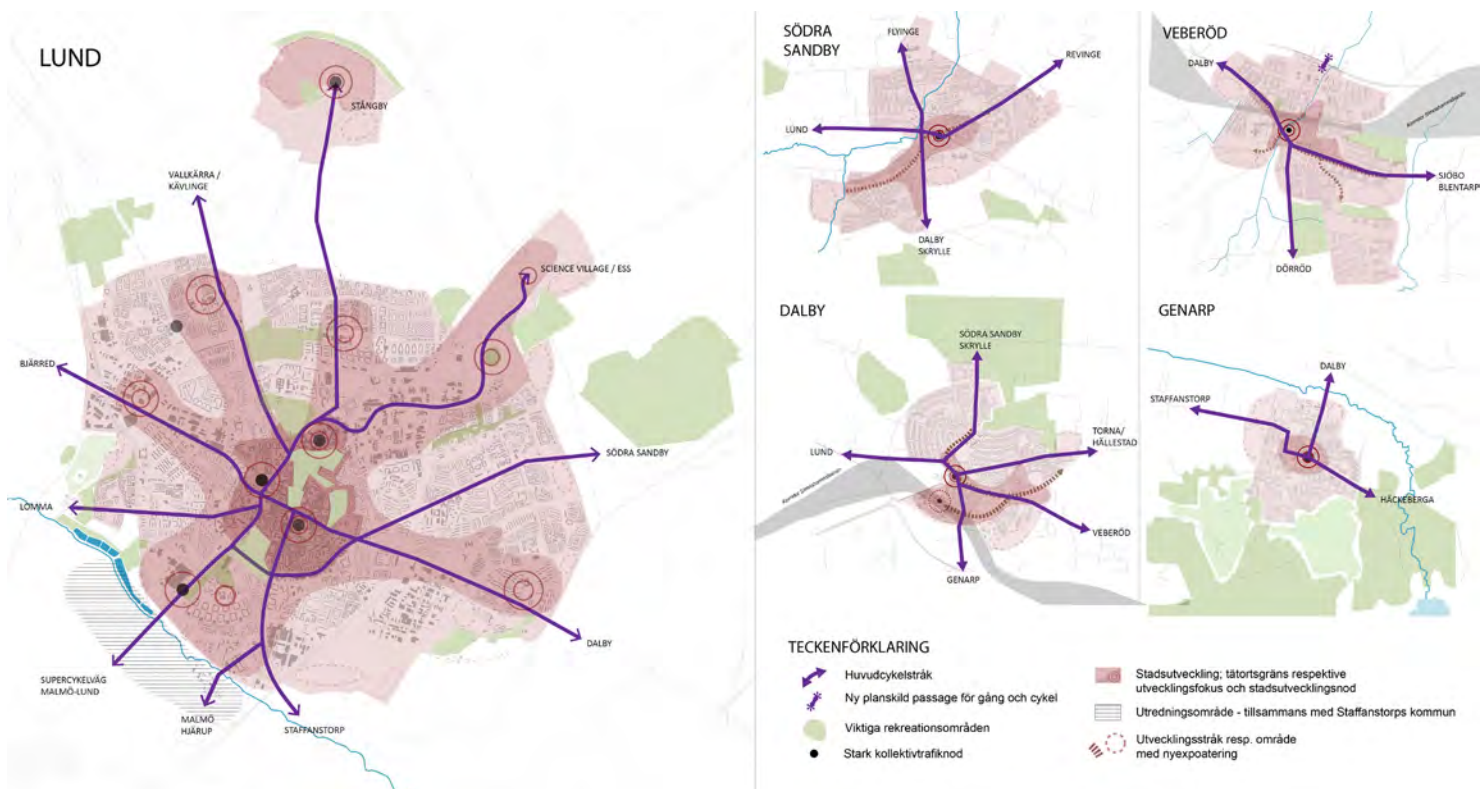
I bilden nedan visas ett förslag där fotgängare föreslås extra hög prioritet i stadskärnan, längs Kunskapsstråket och de större stadsutvecklingsområdena samt vilka gator som ur trafikmiljösynpunkt är aktuella att boulevardisera. Bland annat pekas Sandbyvägen, Svenshögsvägen och Kävlingevägen ut som lämpliga gator. Även Norra Ringen pekas ut som ett aktuell sträckning, fast detta troligtvis är aktuellt först på längre sikt.



Områden där fotgängare föreslås ges extra hög prioritet samt gator som bör boulevardiseras för att uppnå bättre trafikklimate.

Cykelkommunen 2.0

Lund är Sveriges främsta cykelstad och under de senaste 20 åren har cyklandet ökat i ungefär samma takt som befolkningen. Cyklister med elcykel och lastcykel blir allt vanligare och öppnar upp för nya möjligheter. Jämfört med ett cykelland som Holland eller en cykelstad som Köpenhamn finns det potential att höja attraktiviteten ytterligare i Lund. Ett cykelnät bör vara finmaskigt för att kunna erbjuda korta och gena resor till stadens olika målpunkter. Samtidigt finns anledning att skapa hierarki och peka ut några stråk som särskilt viktiga. Detta har gjorts sedan några decennier tillbaka med ett antal "huvudcykelstråk" namngivna efter olika färger. En översyn av dessa stråk föreslås för att koppla stråken bättre till föreslagna stadsutvecklingsstråk och -noder i staden samt till tätorterna runt omkring. Någon eller några av dessa stråk skulle också kunna utformas som snabbcykelstråk, med extra hög framkomlighet och standard. Alla stråkens sträckningar och standard behöver dock utredas ytterligare innan beslut om förändringar fattas.



Förslag till huvudcykelstråk inom Lunds kommun.

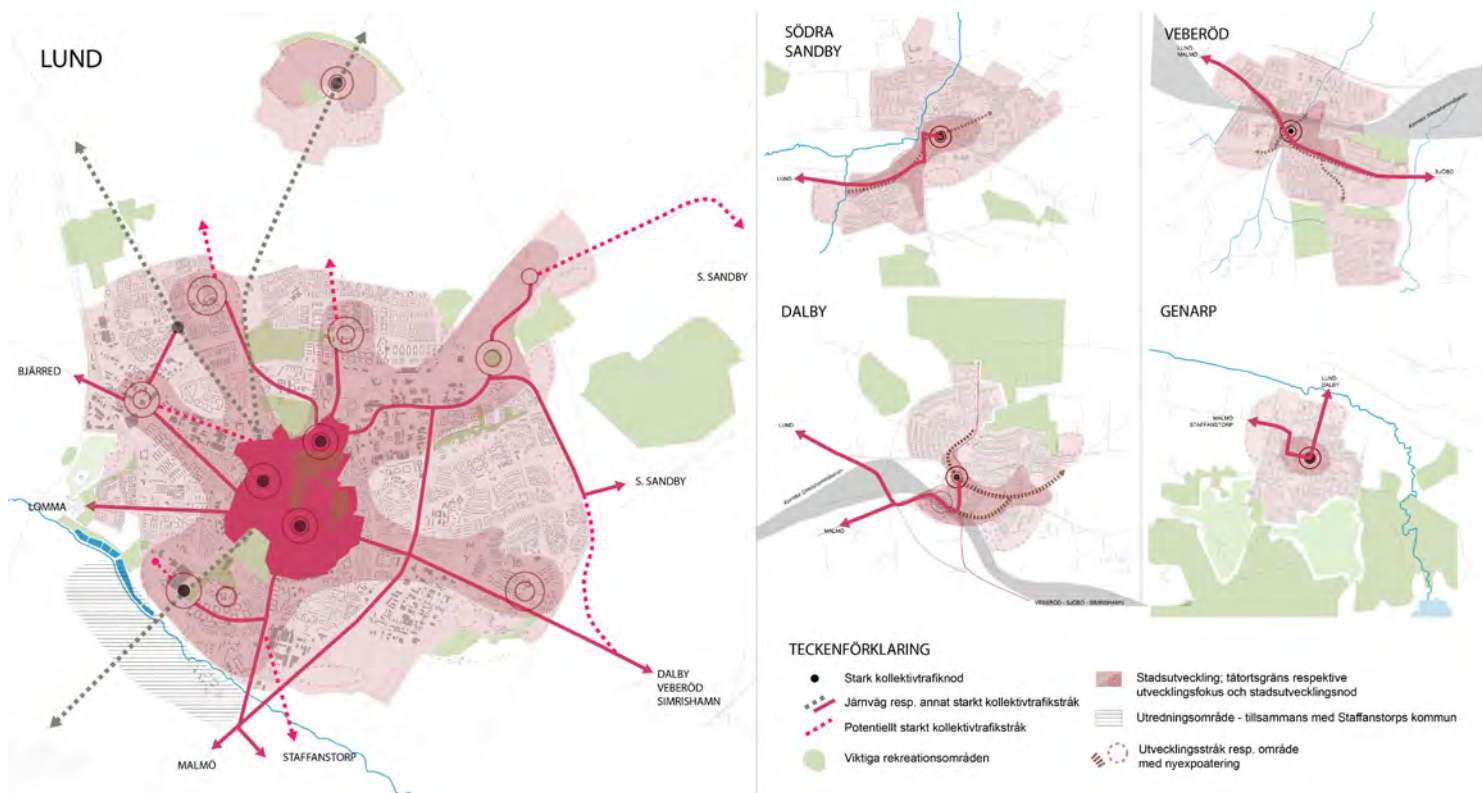
Cykelbanor är det bästa sättet att skapa god framkomlighet och säkerhet för cyklister, och fortsatt utveckling av det befintliga nätet är angeläget. Cykelbanor ger hög standard för cyklister, men det är inte möjligt att ordna längs alla gator. Sänkta hastigheter i blandtrafik samt införande av cykelfartsgator, där cyklister och bilister samsas om samma yta men med en höjd standard för cyklisterna, är andra sätt som underlättar för cyklisterna. Hela-resan-perspektivet måste beaktas och stor vikt bör även läggas på bra cykelparkering för både kort- och långtidsuppställning.

Genom att medvetet prioritera upp cyklistens färdväg och upplevelse i planeringen, öka investeringarna i cykelsystemet samt ta hänsyn till den allt mer varierade cykelflottan, kan vi närma oss holländsk nivå på cyklandet. Detta gäller inte bara Lunds stad, utan även inom och mellan övriga större tätorter. Att utveckla det regionala cykelsystemet är viktigt för såväl arbetspendling som för rekreation och turism.

Starka kollektivtrafikstråk med buss och spårväg

Bussresandet har ökat kraftigt i Lunds kommun under de senaste decennierna vilket bland annat är ett resultat av kontinuerligt utvecklingsarbete och omfattande satsningar. Det har under årens lopp etablerats ett antal stråk i staden som kan betecknas som starka kollektivtrafikstråk, se karta nedan. För både stads- och regionbuss är det viktigt att det fortsatt utvecklas ett stråktänk, både på kort och på lång sikt, då tydliga stråk skapar långsiktiga förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service vilka i sin tur skapar ett större underlag för kollektivtrafiken. Med större samverkan mellan kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering kan långsiktiga stråk gynna en miljömässigt hållbar stadsutveckling.

Med planerad trafikstart 2020 kommer spårvägen bli en ryggrad för kollektivtrafiken i Kunsapsstråket och koppla samman Lund C med Brunnsög. Inga beslut om ytterligare etapper har tagits men i ÖP2010 finns flera spårvägsreservat angivna. Flera av dessa bedöms fortfarande ha potential för framtida utveckling av kollektivtrafiken, som spårväg eller superbusskoncept som BRT (Bus Rapid Transit).



Starka och potentiellt starka kollektivtrafikstråk.

Lunds kommun och Skånetrafiken samverkar för att kunna elektrifiera hela stadsbusstrafiken 2023. Eldrift möjliggör en tystare trafikering, utan lokala utsläpp av luftföroreningar, till nytta för både resenärer och omgivningen. Det är angeläget att Lund följer och deltar i utvecklingen kring bränsle och motorteknik, eftersom dessa befinner sig i en stark utvecklingsfas.



Spårvägen Lund C - ESS planeras för trafikstart 2020, med ändhållplats på Clemenstorget vid Lund C.

Järnvägen som regional ryggrad

Tågresandet i Skåne har fördubblats sedan millennieskiftet, och med rätt insatser finns potential för fortsatt ökning. Ökad turtäthet är viktigt för att nå ett ökat resande, vilket kräver ökad kapacitet i det skånska järnvägssystemet. Genom att komplettera Södra stambanan med två nya spår norr och söder om Lund C, antingen i markplan eller i tunnel, skapas utrymme för fler och snabbare regionaltåg samt höghastighetståg norrut mot Stockholm och söderut mot kontinenten. Denna utbyggnad innebär stora utmaningar för Lunds centrum. Järnvägsnätet bör också utvidgas med Simrishamnsbanan för att koppla samman östra och västra Skåne. Genom att knyta Dalby och Veberöd närmre Lund, Malmö och Köpenhamn kan dessa tätorter bli än mer attraktiva platser att bo och verka i. Simrishamnsbanan skulle kopplas till Lunds centrum och de stora arbetsplatserna längs Kungskapsstråket genom etablering av spårväg Dalby-Brunnshög-Lund C.

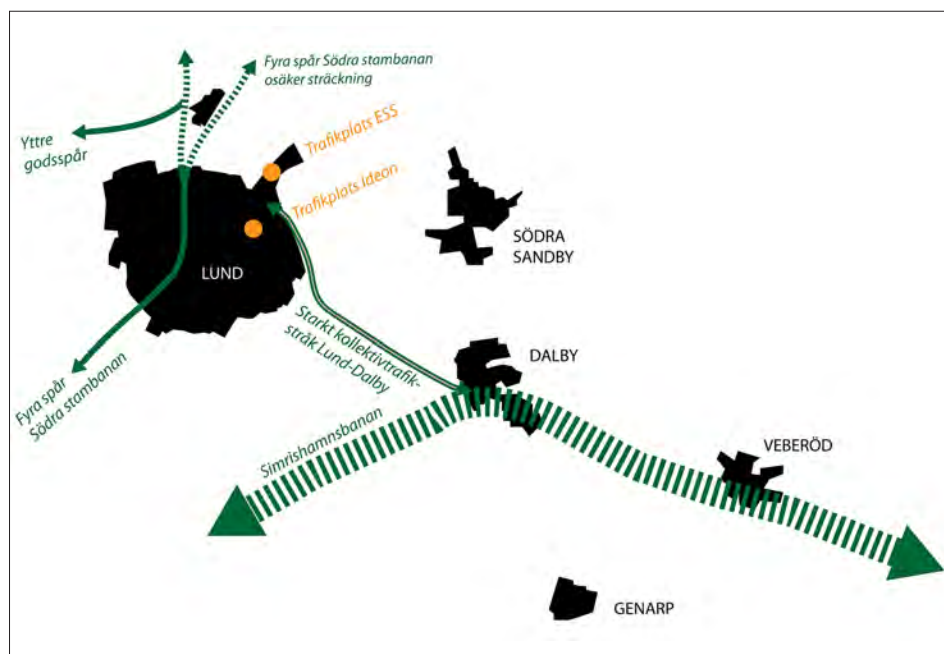
Även stationsmiljöerna måste erhålla särskilda satsningar för att öka resandet, särskilt Lund C som kollektivtrafikens viktigaste knutpunkt i Lund med ca 45000 tågresenärer varje dag. Potential finns också att utveckla stationsmiljöerna i Gunnesbo och Stångby, samt kommande pågatågstation i sydvästra Lund (Källby) och på längre sikt i Dalby och Veberöd.

Södra stambanan trafikeras av ett stort antal godståg genom Lunds stadskärna, vilket orsakar olycksrisker, buller och luftföroreningar. Det finns i dagsläget inga statliga planer på ett yttre godsspår men som kommun är det fortsatt angeläget att planera för ett yttre godsspår som skulle eliminera de påtagliga miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar för staden.

Hållbar vägtrafik

Med planeringsinriktningen att det genomsnittliga bilanvändandet per invånare ska minska, ett mål i LundaMaTs III, finns det ingen anledning att generellt öka kapaciteten och framkomligheten på Lunds gatunät. Med en målsättning om att all resandeökning ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik blir detta än tydligare. Biltrafiken kan snarare i vissa befintliga områden behöva prioriteras ner för att skapa bättre framkomlighet och säkerhet för de mer hållbara trafikslagen. Samtidigt finns det utbyggnadsområden som växer så kraftigt att det kan bli nödvändigt att komplettera väginfrastrukturen trots ambitiösa mål om hållbart resande. Detta är särskilt tydligt i nordöstra Lund, där Brunnsnäs på sikt förväntas ha upp emot 40 000 boende, anställda och studerande. Därför planeras för nya av- och påfarter vid Ideon, och på längre sikt även för en ny trafikplats vid ESS, vilka ska betraktas som vägreservat.

I översiktsplanen från 2010 pekades vägreservat ut mellan E22 och E6 i norr, samt mellan väg 108 och Åkerlund & Rausings väg i söder. Idag bedöms behovet av dessa förbindelser som osäkert. Dessa förbindelser ges därför inte längre statusen vägreservat i översiktsplanen men kan komma att aktualiseras i framtida utredningar och behovsbedömningar, exempelvis i den fördjupade översiktsplanen för Lund Sydväst (Källby) där behov och lokalisering av koppling till väg 108 kommer att studeras.



Föreslagna reservat för väg, järnväg och starka kollektivtrafikstråk

Parkering

Lokalisering, utformning och pris på parkering har stor betydelse för hur många som väljer att resa med bil och därmed behovet av ytor för biluppställning. En god utformning och en marknadsmässig prissättning av bilparkering är därför viktiga för en god stadsmiljö. Behov finns att ta fram en övergripande parkeringsstrategi där dessa frågor behandlas mer ingående. Utvecklingen inom parkeringsområdet går snabbt varpå parkeringsnormen för bil och cykel bör revideras med jämna mellanrum.

Information och beteendepåverkan

Parallellt med den fysiska planeringen är det angeläget att arbeta aktivt med beteendepåverkande åtgärder i kombination med fysiska lösningar för att förändra resebeteenden. För att öka kunskapen om, och uppmuntra till, ett hållbart sätt att resa används Mobility management som metod. Inom Mobility managementarbetet används åtgärder som informations-spridning, dialogarbete och kampanjer för att visa på alternativa sätt att transportera sig på och inspirera till nya sätt att resa. Det är viktigt att Mobility management tillämpas i hela planeringsprocessen och finns med som en röd tråd från övergripande planering till genomförande och förvaltning. Det relativt nya begreppet Mobility as a Service (MaaS) eller Transport som tjänst öppnar upp möjligheten att via digitala plattformar förbättra kommunikationen kring hållbara transporter så delande av fordon, samåkning och hållbart resande främjas.

Framtidens fordon och resor

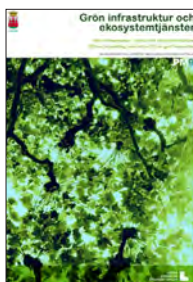
Eldrivna bilar kommer i framtiden sannolikt att utgöra en stor del av fordonsflottan. Nya fordon öppnar upp för nya möjligheter och ställer samtidigt nya krav på infrastrukturen där exempelvis eldrivna bilar, och även cyklar, behöver laddningsplatser. Det finns även högt ställda förväntningar på att framtidens fordon är helt självkörande. Varierande scenarios diskuteras, från stora fordonsflottor i taxisystem, till privatägda bilar som kör till målpunkten men kan parkera själv på annan plats. Självkörande elfordon skulle även kunna öppna upp för högkvalitativa kollektiva transportmedel kopplade till de delar av kommunen som inte har tillräckligt befolkningsunderlag för ett acceptabelt turutbud med buss. Av allt att döma kan självkörande bilar av något slag förväntas bli vanligt förekommande i framtiden, men när detta sker råder det mycket delade meningar om. Konsekvenserna för trafiksystemet och samhället kan bli både positiva och negativa. Eldrivna fordon har uppenbara samhällsvinster som minskat buller- och miljöpåverkan men minskar inte problemen som biltrafiken medför vad gäller markanvändning och trängsel på gator och vägar om bilinnehavet per person förblir det samma som idag. Den kommunala planeringen bör aktivt ta del av utvecklingen och skapa ett flexibelt transportsystem som på bästa sätt kan hantera förändrade förutsättningar och nya möjligheter som uppkommer med tiden.

Strategier

- ▶ Fokusera stadens och tätorternas utveckling i stråk för att minska transportbehoven och förbättra förutsättningarna för hållbart resande.
- ▶ Ge fotgängaren större och kvalitativa utrymmen i stadsrummet för att tillgodose deras behov samt öka tryggheten och attraktiviteten.
- ▶ Höj standarden i cykelinfrastrukturen för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt för att lyfta cyklandet till en högre nivå.
- ▶ Fortsätt utveckla och prioritera kollektivtrafiken efter ett tydligt stråktänk samt koppla samman tågtrafik och regional busstrafik med gång- och cykelstråk samt den lokala busstrafiken.
- ▶ Planera för ett yttre godsspår för att i framtiden kunna eliminera miljöstörningar och risker som godstrafiken orsakar i staden.
- ▶ Boulevardisera bildominerande huvudgator och skapa förtätningsmöjligheter, bättre framkomlighet, säkerhet och attraktivitet för mer hållbara färdssätt.
- ▶ Ta fram en övergripande parkeringsstrategi för kommunen och utveckla parkeringsnormen kontinuerligt.
- ▶ Utveckla arbetet med Mobility management i hela planeringsprocessen för att främja hållbart resande.

Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

Förutsättningarna för Lunds kommun att kunna möta klimatförändringar, rena luft och vatten och samtidigt förse människor med rekreativsmöjligheter är ett direkt resultat av hur tätorterna och dess gröna infrastruktur planeras och byggs. Genom kunskap om vilka miljöer människor, växter och djur behöver för att kunna samexistera kan man välja att rusta sig för framtidens utmaningar.



Läs mer i PM Grön infrastruktur och ekosystemtjänster, www.lund.se/oplasmer



Läs mer i Lunds kommuns Grönstruktur- och naturvårdsprogram (antagen av kommunfullmäktige 2006-03-30) www.lund.se/oplasmer

Lund är en av de mest förtätade städerna i Sverige, sett till grönyta per invånare samt grönytoras andel av tätortsarean (SCB, 2015). Staden har många små grönytor men få stora. Närområdet kring Lunds stad domineras av ett intensivt brukat jordbrukslandskap med lite tillgängliga rekreativsytor. Därför är det av stor vikt att värna de allmänt tillgängliga grönytor som finns och kommer att skapas för att även i framtiden kunna erbjuda stadens invånare bra möjligheter till närrecreation och naturupplevelser. God tillgång till parker och naturområden är en förutsättning för ett rikt och hälsosamt stads- och tätortsliv.

Vid förtätning är det viktigt att låta andra värden än de kortsiktiga ekonomiska ta plats för att kunna utveckla Lund till en hållbar, jämställd och attraktiv kommun.

Naturmiljö

Naturlandskapet är i ständig förändring och under stor påverkan av människor. Lunds kommun består av ett kulturpräglat landskap där människor har levt och verkat i århundraden och därigenom påverkat dess utformning, innehåll och biologiska mångfald. Lunds landsbygd är en arena för många olika intressen, det är en plats där människor bor, vistas och verkar, men också en biologiskt viktig plats för flera växt- och djurarter. Med sin högproduktiva åkermark rymmer både storskaligt jordbruk inriktat på växtodling i väster och jordbruk med inslag av djurhållning i öster. En stor del av kommunens naturområden är privatägd mark och många markägare driver företag inom exempelvis jordbruk, skogsbruk, jakt och turism. Det är viktigt att det finns balans mellan allmänhetens nyttjande av privatägd natur och markägarnas möjlighet att driva verksamhet.

Framtidsutmaningarna för Lunds kommun handlar till stor del om att balansera intressena på landsbygden. Naturens värden och produktion av ekosystemtjänster måste värnas och stärkas samtidigt som man ger förutsättningar för det friluftsliv, den produktion och de samhällsnyttor som också är beroende av landsbygden. För att hejda förlusten av biologisk mångfald behöver habitaterna utvecklas, utökas, förbättras och knyts samman så att livsmiljöer för dessa arter blir sammanhängande nätverk av värdefulla miljöer som är sammanlänkade med korridorer eller spridningsöar, utan oöverstigliga hinder och barriärer.

Ett arbetssätt för att lyckas med denna ambition kan vara att systematiskt bedriva ett strategiskt naturvårds- och vattenvårdsarbete. För att göra detta på ett effektivt sätt presenteras i denna översiktsplan strategier för utveckling av kommunens gröna infrastruktur. I övrigt har Lunds kommun ett Grönstruktur- och naturvårdsprogram som behandlar bevarande, utveckling och skötsel av natur-, rekreativ- och parkområden i kommunen. En uppdatering av detta program, Grönprogram för Lunds kommun, tas just nu fram och samråd planeras att hållas under hösten 2017.

Grön infrastruktur som värdeskapare

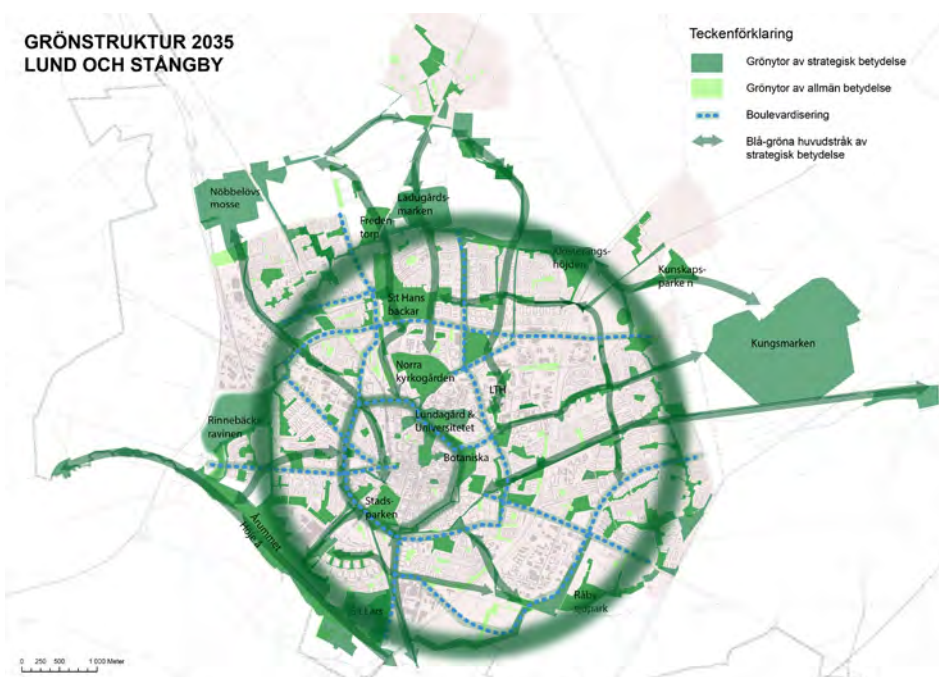
På samma sätt som trafikinfrastruktur måste planeras sammanhängande för att fungera är det viktigt att även den gröna infrastrukturen planeras på ett strategiskt sätt. Ett sammanhängande nätverk av värdekärnor och grönstråk av tillräckligt god kvalitet och storlek behöver skapas i staden och på landsbygden. På så sätt kan man skapa förutsättningar för att ekosystemen kan fungera och producera de ekosystemtjänster som människan är beroende av.

Ett sammanhängande nätverk av blå-gröna miljöer kan höja rekreativvärdena nära bostaden, men kan också skapa livsmiljöer och spridningsvägar för växter och djur och på så sätt bidra till en rik biologisk mångfald i hela kommunen. Lunds stad har många små grönytor och få stora men genom att knyta samman ytorna med blågröna stråk kan sårbarheten minskas och de rekreativa och ekologiska värdena höjas. Grönytor kan också nyskapas i samband med stadsutvecklingsprojekt.

En mångfald av blå-gröna miljöer i tätorterna är en stor tillgång för kommuninvånarna och dessa värden måste stärkas i takt med att kommunen växer. En grön infrastruktur av tillräcklig kvalitet och kvantitet där de olika ytorna är sammanlänkade kan bidra med de ekosystemtjänster som behövs för att göra en tät stadsbebyggelse funktionell och attraktiv att bo i. De gröna miljöerna i staden skapar inte bara ekologiska och klimatmässiga värden utan även ekonomiska värden. Att skydda stadens gröna kapital, det vill säga grönytor, och investera i grönblå infrastruktur är en lönsam investering.

Gröna och blå strukturer i staden skapar rekreativvärden, stödjer den biologiska mångfalden, renar luften från hälsofarliga luftpartiklar, producerar syre, sänker bullernivåer samt fördröjer och renar dagvatten.

Genom strategiska investeringar i grön-blåa strukturer och god förvaltning, skötsel, drift och underhåll kan vi bygga ett robust samhälle med hög motståndskraft mot klimatförändringarnas effekter. Genom att integrera den urbana grönskan med bebyggelsen och skapa multifunktionella ytor kan kostnaderna för klimatrelaterade skador reduceras.



Denna ideskiss redovisar ett förslag till grön infrastruktur för Lunds stad, d.v.s. den högsta skalnivån och den mest grova strukturen för stadens blå-gröna struktur. Dessa värdekärnor och huvudstråk innehåller de mest värdefulla ytorna för rekreation och ekologi och bör prioriteras allra högst vid eventuellt motstående allmänna och enskilda intressen. Det är i första hand i dessa ytor som stadens blå-gröna framtidsinvesteringar bör göras för att skapa en hållbar stadsutveckling som skapar goda förutsättningar för de ekosystemtjänster samhället är beroende av.

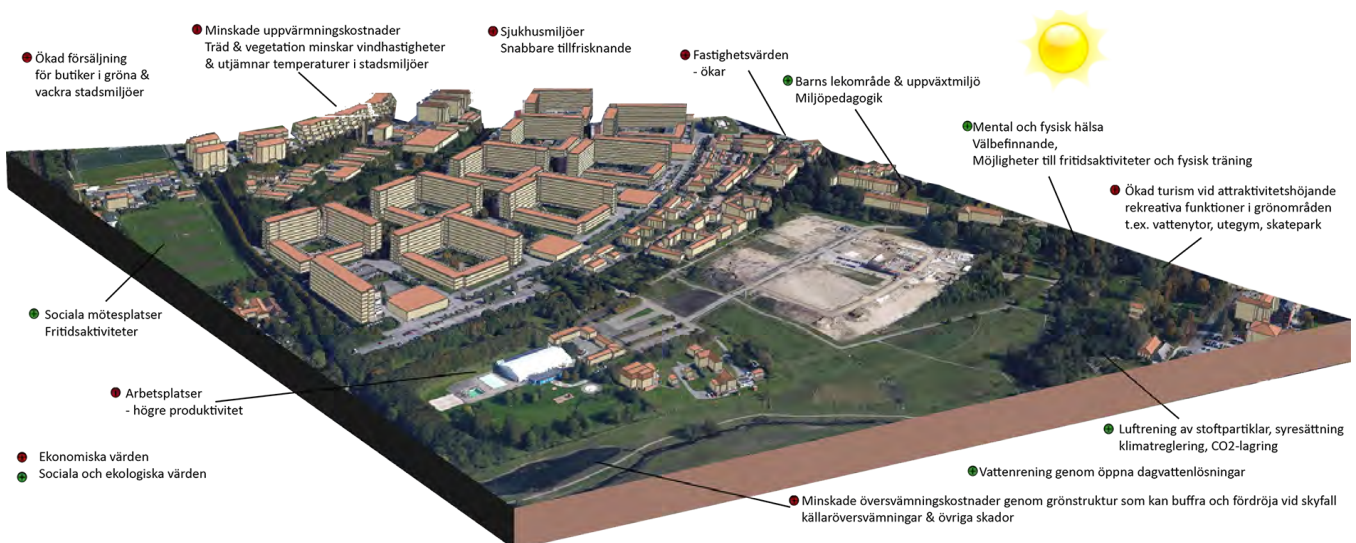


Visionsbild som visar ett exempel på vad en enklare form av boulevardisering av Bryggaregatan i Lund stad skulle kunna innebära. Boulevardiseringen omfattar en trädplantering med ängsytta som är multifunktionell och fungerar för fördröjning av dagvatten och samtidigt skapar förutsättning för ett rikare växt- och djurliv, sänker farten på trafiken och utgör en avskiljande buffertzona mellan bilar/ bussar och oskyddade trafikanter. Underbyggnaden på gång- och cykelvägen är ett luftigt bärlager med stor porvolym som kan buffra en stor vattenvolym.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald

Fungerande grön infrastruktur, i ett stads- och landskapsperspektiv, ger samhället ekosystemtjänster som bidrar till livskvalitet, god hälsa, attraktivitet och skydd mot klimatförändringar. För att stadsmiljön ska kunna erbjuda en rik biologisk mångfald krävs att den gröna infrastrukturen kan erbjuda tillgång till varierade livsmiljöer för växter och djur. Människan och samhället är på flera sätt beroende av ekosystemens funktioner och tjänster. Luften vi andas är filtrerad av växter, gröna ytor buffrar vatten som skyddar bebyggelsen från översvämningar och vårt fysiska välbefinnande är delvis också beroende av tillgången till grönområden. Dessutom har naturbaserade lösningar (nature based solutions) såsom öppna dagvattenlösningar, boulevardisering av gatumuljöer, biofilter, gröna tak, väggar och anläggning av nya ”pocket parks” i en del fall visat sig vara mer effektiva, långsiktigt hållbara och billigare än konventionella tekniska lösningar.

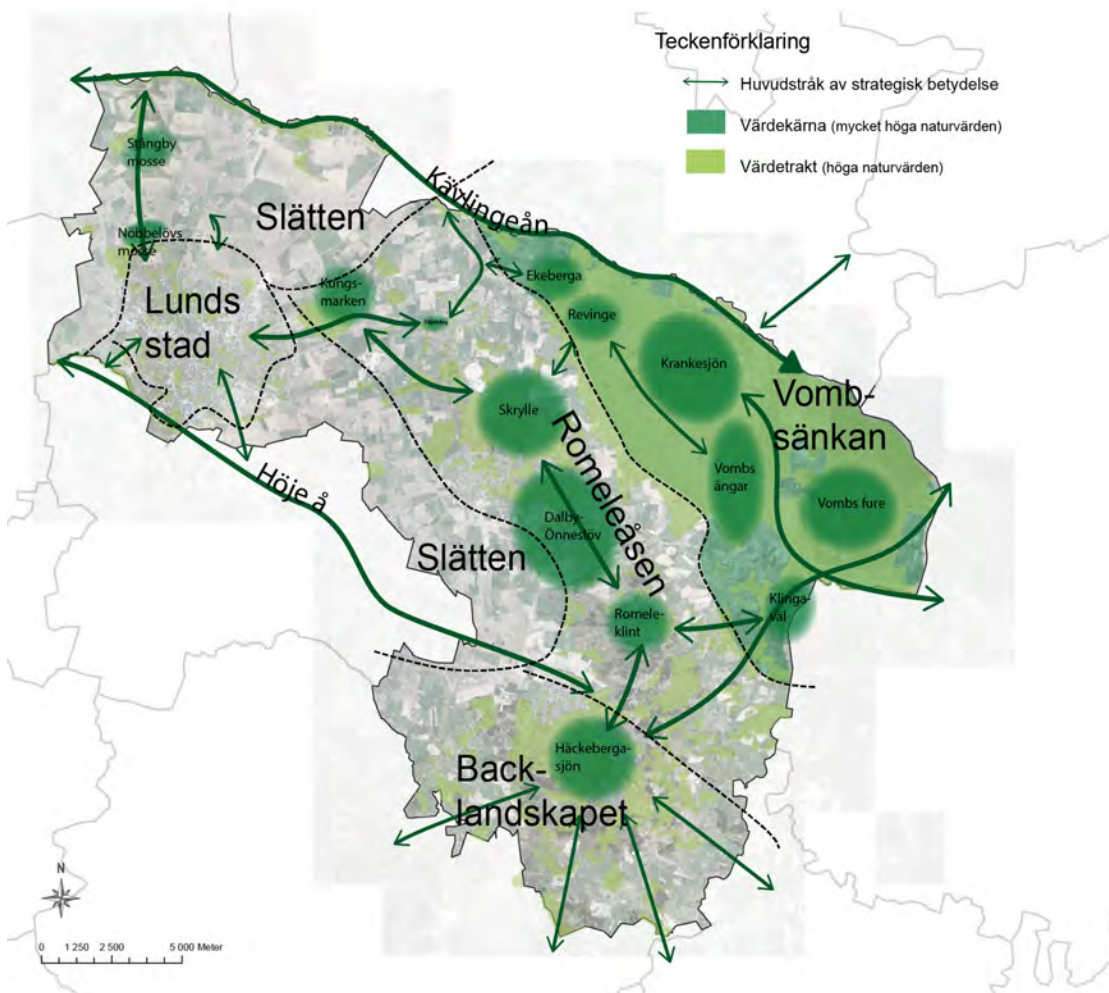
Boulevardisering, där trafikleder förtätas och omvandlas till stadsmässiga, multifunktionella ytor, kan tillföra rekreativt och ekologiska värden och samtidigt öka stadens klimat-resiliens. För att kunna bidra till fler ekosystemtjänster i staden kan de boulevardiserade gatorna förses med ett artrikt och varierat örtskikt som kan främja fjärlar, humlor och bin samt fördröja och rena dagvatten.



Grön infrastruktur - arenan för ekosystemtjänster. Exempel på ekosystemtjänster som finns eller kan utvecklas i staden Lund.

Grön infrastruktur i landskapet

I odlingslandskapet i Lunds kommun finns goda möjligheter att förbättra förutsättningarna för den biologiska mångfalden genom att till exempel återskapa och nyskapa habitat, anlägga våtmarker och odlingsfria trädbevuxna kantzoner. Utan strategiskt inriktade åtgärder från samhället och brukare av marken kommer den biologiska mångfalden i landskapet att fortsätta utarmas. För att hejda den pågående förlusten av biologisk mångfald i Skåne och i Lunds kommun bör förutsättningarna för befintliga habitat förbättras och knyts samman så att de olika arternas livsmiljöer blir mindre sårbara. Det behövs en fungerande grön infrastruktur i den rurala miljön i kommunen för att behålla den biologiska mångfalden och de ekosystemtjänster som den bidrar med. Då krävs det ett nätverk av värdefulla blå-gröna miljöer sammankopplade med korridorer och spridningsöar utan hinder och barriärer. En sådan grön infrastruktur skulle inte bara hjälpa arterna att finnas kvar och sprida sig utan även ge invånarna i Lunds kommun bättre tillgänglighet till attraktiva grönområden.



Grön infrastruktur i ett landskapsperspektiv (principiell struktur). Strukturen bygger på mer eller mindre sammanhängande gröna stråk och ibland "steppingstones" som knyter samman de viktigaste större värdekärnorna och värdetrakterna för rekreativa och ekologiska värden.

Multifunktionella ytor i staden

För att tillgodose behovet av ekosystemtjänster som vi människor är beroende av, är det avgörande att säkerställa tillräcklig kvalitet och kvantitet för värdekärnor och grönstråk. Ett sätt att få in mer grönska, vatten och ekosystemtjänster i en tät stadsmiljö är att skapa multifunktionella ytor där samma yta kan fylla funktioner för exempelvis dagvattenhantering, trafiksäkerhet, rekreation, samt växt- och djurliv. Ökad urbanisering och förtätning i städerna ställer ökade krav på att få in fler funktioner på samma yta. Vid en genomtänkt gestaltning av de offentliga stadsrummen kan de få fler rekreativa och ekologiska funktioner än i dag, även om staden förtätas. Utformningen av dessa tillkommande offentliga ytor med ekologiska och rekreativa värden kommer att vara viktiga för att kunna lyckas bygga en attraktiv, tät och grön stad.

Friluftsliv

Friluftsliv är ett samlingsbegrepp för fritidsaktiviteter som genomförs utomhus, allt från vandring och cykelturer till ridning och bad. Arenan som behövs för dessa aktiviteter är till stor del offentliga platser, parker, naturområden och stränder. Möjligheter till ett aktivt friluftsliv har stor betydelse för Lunds kommuns attraktivitet och det är därför av stor vikt att kommunen kan erbjuda ett varierat utbud av rekreations- och naturområden som fungerar väl för många olika målgrupper. Samhällsvinsterna omfattar en lång rad aspekter, inte minst förbättrad folkhälsa.

Framtidsutmaningar för Lunds kommun handlar till stor del om att kommunen ligger i ett av landets mest tätbefolkade och expansiva områden med låg andel allmänt tillgänglig grönyta per person, i synnerhet i Lunds stad. En ökad urbanisering och förtätning samt en ökad efterfrågan på tätortsnära natur förväntas ge ett högre besöksstryck och slitage på befintliga rekreations- och naturområden. Detta ställer stora krav på robusta miljöer som kan klara ett stort besöksantal utan att förlora i kvalitet, men visar också på behovet av att nyskapa tätortsnära rekreations- och naturområden.

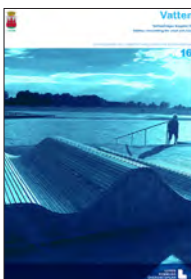
Naturområdena på landsbygden, med betoning på kommunen östra del, utgör en viktig resurs för hela kommunens friluftsliv då de kan erbjuda större naturområden med mindre störningar. Dessa områden har också rekreativa kvaliteter som aldrig helt kan uppnås i eller i nära anslutning till staden och kompletterar stadens utbud. Därför ställs det höga krav på befintliga och nyskapade rekreationsytor vad gäller kvantitet, kvalitet, närhet och tillgänglighet.

Strategier

- ▶ Förbättra tillgång, närbarhet och kvalitet på grönytor för ett rikare och hälsosammare stads- och tätortsliv.
- ▶ Skapa nätverk av gröna miljöer med tillräcklig kvalitet och storlek för att de ekosystemtjänster som människan behöver ska kunna produceras.
- ▶ Planera och förvalta den gröna infrastrukturen så att effekterna av den pågående klimatförändringen hanteras, stadens påverkan på den globala uppvärmningen minskas och kostnaderna för klimatrelaterade skador reduceras.
- ▶ Återskapa och nyskapa habitat för växter och djur för att förbättra den biologiska mångfalden i kommunens tätorter och odlingslandskap.
- ▶ Skapa ett nätverk av grön infrastruktur i stads- och landskapsperspektiv som sammanbinder viktiga rekreationsområden, värdestrakter och värdekärnor.
- ▶ Skapa gröna ytor med flera användningsområden så att de offentliga stadsrummen och behovet av ekosystemtjänster inom tät bebyggelse tillgodoses trots att samhället förtätas.
- ▶ Förtätning av kommunens tätorter ska, så långt som möjligt, ske på andra ytor än parkmark och högkvalitativa grönytor.
- ▶ Om förtätning sker på grönytor ska kompensation, så långt möjligt, ske i närområdet.
- ▶ "Boulevardisera" huvudgator och trafikleder som har god potential och bra strategiskt läge för att stärka tätorternas klimatresiliens samt rekreativa och ekologiska värden.
- ▶ Underlätta medborgarnas möjligheter till friluftsliv och rekreation genom utveckling av närrekreationsområden och ökad tillgänglighet till dessa.
- ▶ Möjlighet till stadsodling utvecklas och nyskapas så att områden med flerbostadshus i Lunds stad får tillgång till odlingsmöjligheter inom gång- och cykelavstånd från bostaden.

Vatten

I takt med att klimatet förändras och i enlighet med de prognoser SMHI gjort, som visar på ökat antal dagar med kraftig nederbörd och ökning av den totala regnmängden, måste de tekniska system som finns i kommunens tätorter för hantering av dagvatten och översvämningar anpassas till nya förutsättningar. Utöver klimatförändringen med ökad och mer intensiv nederbörd som följd påverkar också urbaniseringen med tätare bebyggelse och mer hårdgjorda ytor möjligheterna till fördröjning och rening av dagvattnet.

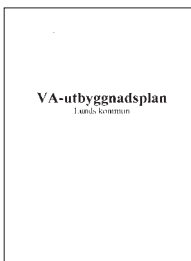


Läs mer i PM Vatten, www.lund.se/o plasmer

Under senare år har flera städer i Lunds närområde drabbats av kraftiga skyfall med efterföljande översvänningsproblematik vilket tyder på att det är sannolikt att även Lund kan drabbas av liknande skyfall i framtiden. Det blir en utmaning ur vattenhanteringshänseende att både bygga ut kommunens tätorter genom förtätning och samtidigt hantera klimatförändringarnas följd effekter.

Lunds vatten

Inom ramen för projektet Lunds vatten håller VA Syd, i samverkan med Lunds kommun, på att ta fram fem delplaner som syftar till att säkerställa en hållbar vattenförvaltning. Lunds vatten kommer att utgöra ett bra planerings- och beslutsunderlag samt bidra till ett effektivare arbete med vattenfrågor. Planerna kan också underlätta att ta hänsyn till vattenfrågor i fysisk planering och beslut som berör mark- och vattenanvändning.



Läs mer i VA-utbyggnadsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2015-04-23) www.lund.se/o plasmer

VA-utbyggnadsplanen är en plan för hur och i vilken prioriteringsordning som kommunens va-utbyggnad kommer att ske. I planen lyfts bland annat frågan hur avloppsreningsverken samtidigt ska kunna hantera en växande befolkning och skärpta miljökrav.

Vattenförsörjningsplanen presenterar hur vattenresurser kan skyddas för framtiden och på lång sikt trygga vattenförsörjningen för kommunens invånare.

Sjö- och vattendragsplanen beskriver hur kommunens sjöar och vattendrag ska uppnå god ekologisk status. Sjöar och vattendrag kan dels utgöra viktiga dricksvattenresurser men är också viktiga för människor genom att de erbjuder naturupplevelser och biologisk mångfald och möjligheter för rekreation, fritidsfiske, turism och bad. Planen visar också på hur ett långsiktigt vattenvårdsarbete bör bedrivas för att säkerställa ekosystemtjänster, biologisk mångfald, minska läckage av gifter, näringsämnen och reducera översvänningsrisker.

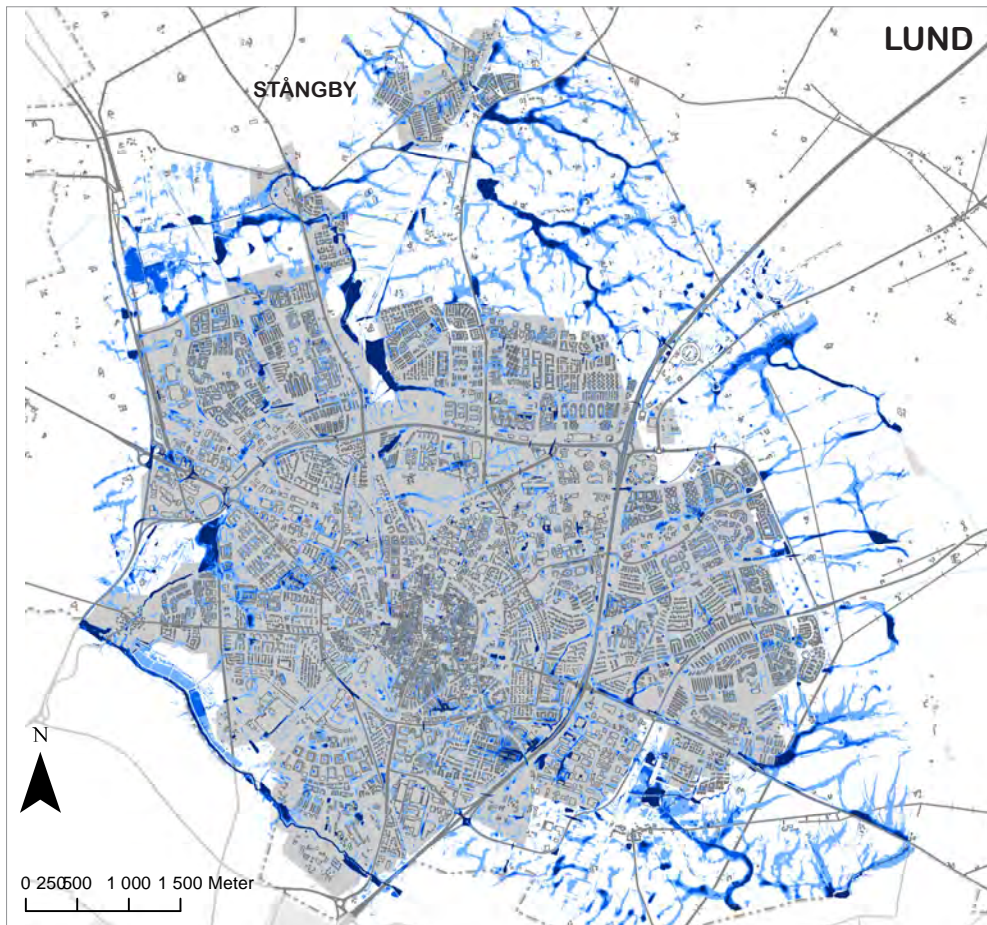


Läs mer i Sjö- och vattendragsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2017-08-31) www.lund.se/o plasmer

Dagvattenplanen håller på att tas fram och behandlar hur tätorternas dagvatten bör hanteras och hur befintligt dagvattennät kan kompletteras med öppna dagvattenlösningar för att klara framtidens utmaningar. Planen kommer att slås samman med kommunens dagvattenstrategi och få en tillhörande åtgärdsplan.

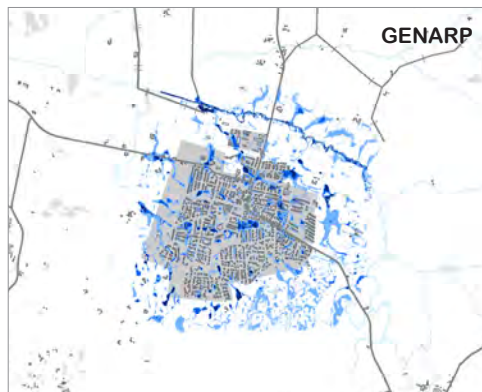
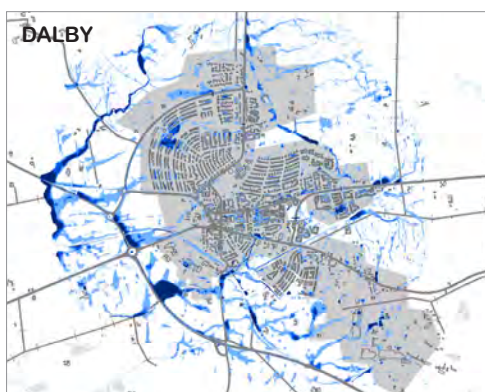
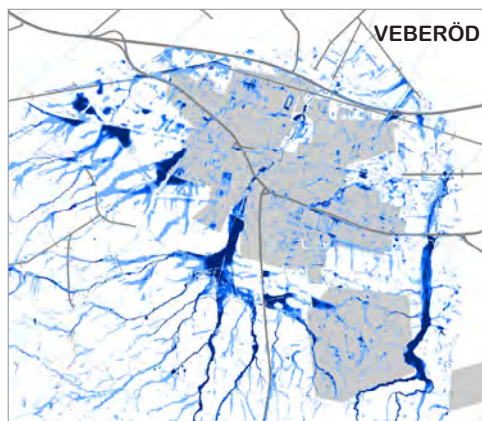
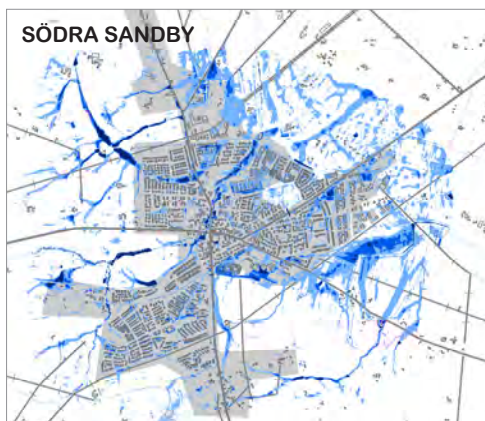
Översvänningsplanen håller på att tas fram och beskriver hur översvänningsrisker vid höga vattenflöden och extremregn bör hanteras och hur Lunds kommun kan öka sin motståndskraft mot klimatförändringarnas effekter. Som grund för planen har en översvänningskartering över kommunens större tätorter tagits fram för att säkerställa att de områden som riskerar att översvämmas inte bebyggs, eller att särskilda skadeförebyggande åtgärder vidtas för att möjliggöra byggnation.

Översvämningsskartering Lunds kommun



Maxvattendjup, 100årsregn

- 0.1 - 0.3 m - Besvärande framkomlighet
- 0.3 - 0.5 m - ej möjligt att ta sig fram med motorfordon. Risk för stor skada
- > 0.5 m - Stora materiella skador, risk för hälsa och liv



Läs mer i Vattenförsörjningsplan för Lunds kommun (antagen av kommunfullmäktige 2017-08-31) www.lund.se/oplasmer



Se och läs om översvämningsskarteringen för kommunens tätorter, www.lund.se/bygga-bo-miljo/vatten-och-avlopp/oversvamningsplan

Öppen dagvattenhantering

Dagens tätorter och det traditionella sättet att hantera dagvatten - att leda bort det i underjordiska ledningssystem - är inte anpassat för att kunna hantera de större nederbördsmängder som förväntas i framtiden. Som komplement till ledningsnätet krävs det därför ett sekundärt system med öppna dagvattenlösningar som vid behov kan hantera mycket större vattenvolymer än det traditionella ledningsnätet. Det handlar om naturbaserade lösningar för fördröjning och rening av dagvattnet innan det rinner vidare mot recipienten. Det kan lösas med dagvattenanläggningar i form av diken, fördröjningsdammar eller våtmarker men även med gröna tak eller mångfunktionella ytor som större delen av tiden kan ha andra funktioner.

Mångfunktionella ytor

För ett effektivt markutnyttjande behövs fler mångfunktionella ytor där dagvattenhanteringen kan fungera tillsammans med andra funktioner. En framtidsutmaning för dagvattenhanteringen ligger i att få samutnyttjade ytor att fungera väl i en tätstad. Exempel på ytor som under kortare tidsperioder kan tillåtas att stå under vatten för att skydda bebyggelse och för samhällets viktiga funktioner är grönytor, parker, fotbollsplaner och torgytor men även cykeltunnlar och parkeringsytor. Vid kraftiga och/eller långvariga regn kan de magasinera dagvatten men huvuddelen av tiden har ytan en annan funktion. Då det ofta finns en brist på ytor som kan användas för att hantera dagvatten är det viktigt att samutnyttja tillgängliga ytor så att de kan få fler funktioner. Ansamlingar av vatten på markytan blir ett problem när det orsakar skador på bebyggelse, andra värdeförluster eller påverkar samhällsviktiga funktioner. Vid större vattendjup finns också risk för människors hälsa och liv.



Visionsbild som visar ett exempel på hur Mästers park i Lunds stad kan anpassas för att kunna bidra med en ökad buffringsförmåga för dagvatten.

Bevara grönytor

Då Lunds väntade befolkningsökning framöver ska tas om hand främst genom tätning kommer det att bli konkurrens om grönytor. Grönytor i tätorterna bör, så långt det är möjligt, ej hårdgöras eller bebyggas, dels för att de behövs för rekreativa och ekologiska värden men även för att de behövs för framtida dagvatten- och skyfallshantering.

Vatten i stadsmiljö

Vatten i stadsmiljön är en tillgång som kan skapa stora värden och leda till positiva effekter. Genom att öka andelen gröna (träd och vegetation) och blå (vatten) inslag i den urbana miljön skapas högre attraktivitet, rekreativitet och boplatser för växter och djur. Miljöpsykologiska undersökningar visar att grönska och vatten är två av de mest attraktiva elementen i en god bebyggd miljö och kan utöver stora ekologiska värden även bidra till ökad livskvalitet och ökad robusthet mot klimat-

förändringarna. Vid nyproduktion finns möjligheten att säkerställa de naturliga systemens förmåga att fördröja och rena dagvatten samtidigt som man skapar grönskande platser med ett bra utomhusklimat. Vatten och grönska bidrar till en levande stadsmiljö.

Anpassning på landsbygden

För att bidra till en hållbar vattenförvaltning som minskar de negativa samhällseffekterna av ökad nederbörd och torka blir en viktig åtgärd, i både Lunds kommun och i grannkommunerna, att återskapa våtmarker, trädbevuxna skydds-zoner kring sjöar och vattendrag och meandrande vattendrag på landsbygden. Med en genomtänkt utformning kan dessa landskapselement skapa både ekologiska och rekreativa värden på landsbygden. Nya våtmarker kan också förbättra jordbruksnäringens bevattningsmöjligheter vid torka och förbättra den allmänna acceptansen för jordbruksnäringen.

Strategier

- ▶ Komplettera dagens ledningsnät med ett öppet system för dagvattenhantering för att hantera ökade vattenvolymer med ökad intensitet och frekvens.
- ▶ Öka andelen multifunktionella ytor i tätorterna med träd, vegetation och vatten där en öppen dagvattenhantering kan fungera tillsammans med andra funktioner i staden.
- ▶ Skapa miljöer för dagvattenhantering som minskar de negativa följder av kraftigt regn samtidigt som attraktiva platser ur rekreativa och ekologiska hänseenden skapas.
- ▶ Öka landskapets vattenbuffrande förmåga genom att återskapa och nyanlägga våtmarker och småvatten för att minska föroreningsrisker och klimatförändringarnas negativa effekter.
- ▶ Återskapa och nyskapa våtmarker och habitat för växter och djur för att förbättra den biologiska mångfalden i kommunens tätorter och odlingslandskap. Arter och miljöer med ekosystem som är hotade och riskerar att försvinna ska prioriteras.



Det nära och levande Lund

För de som bor i, verkar i eller besöker kommunen ska Lund vara en öppen, attraktiv och kreativ plats, den självklara arenan för gränsöverskridande möten och kontakter. Lund ska bygga vidare på sin möjlighet att skapa unika blandningar av historia och innovation och Lunds centrum ska fortsätta att utvecklas som en livfull, överaskande och intressant plats. När Lund växer är det viktigt att det utformas socialt hållbara stadsmiljöer åt den mångfald av människor som finns i Lund. Goda livsmiljöer, för en heterogen befolkning, ska skapas genom närhet och tillgänglighet till gröna miljöer, service och naturliga mötesplatser. Delaktighet och inflytande blir en självklarhet och en naturlig del av vardagen. Lund ska vara det nära och levande Lund.

Mål

- ▶ Lunds kommun ska erbjuda en attraktiv helhet där alla invånare kan känna tillhörighet, delaktighet och en stolthet över att bo i kommunen.
- ▶ De arkitektoniska och kulturhistoriska värdena ska värnas och utvecklas, samtidigt som nya skapas för att stärka identiteten.
- ▶ Lunds stadskärna ska vara den självklara mötesarenan för alla kommuninvånare och dess unikum som spännande plats att bo i, arbeta i och besöka ska stärkas.

Stadsliv och möten

I en värld som blir allt mer individualistisk, digital och anonym finns ett ökande behov att tillhöra ett sammanhang och känna del i något kollektivt. Utmaningen är att skapa ett samhälle där alla människor får lika möjlighet till goda livsmiljöer oavsett vilket behov och vilka förutsättningar de har. Jämlikhet, trygghet, delaktighet och de fysiska strukturerna i stadsmiljön är helt avgörande faktorer för den levande och attraktiva staden.



Läs mer i PM
Stadsliv och möten,
[www.lund.se/
oplasmer](http://www.lund.se/oplasmer)

Möten och relationer

Människors engagemang i samhällsfrågor växer och fysiska mötesplatser får en större betydelse. För att genom stadsbyggnad skapa ett attraktivt framtida samhälle är det viktigt att se staden och kommunen som ett nätverk av relationer där det skapas goda förutsättningar för möten och medskapande. Möjligheter för intressanta möten och relationer attraherar både människor och företag och har en stor betydelse när ett framtida Lund byggs upp. Möten och människors välbefinnande kommer att bli en framtida konkurrensfråga för världens städer. Nya kontaktytor där man kan mötas blir en investering i öppenhet och tolerans där människor inkluderas, polariseringen minskar och resultatet blir en stad som upplevs tryggare.

Vi befinner oss i en värld där professionella möten och event bygger en stads varumärke och höjer invånarnas stolthet. Mötesindustrin erbjuder en verktygslåda för nyskapande samverkan i samhället där näringsliv, akademi, offentlig sektor, kultur- och nöjessektorn och medborgare möts på nya och kreativa sätt och framtidens möjligheter uppstår. Möten har även en stor kompetensmässig betydelse genom all den kunskap som förflyttas till och förädlas på orten.

Möten är verktyg för att:

- stärka Lund som en dynamisk plats
- stärka möjligheten för fler att påverka stadens utveckling
- motverka polarisering
- tydliggöra viktiga värden som måste få plats i den förtätning som väntar kommunen

Digitalisering

Mycket av vårt sociala liv har flyttat ut på internet och handel och service sker allt oftare digitalt och är därför också allt oftare platsobundet. Vi har dock kvar behovet att mötas och fysiska platser kommer alltid ha en stor betydelse i staden men hur de utformas och vilka funktioner de ska erbjuda kommer att förändras på grund av ökande digitalisering. Människors sökande efter ett sammanhang och en tillhörighet plus ett ökat engagemang för samhällets utveckling kommer att leda till att det i den framtida staden även kommer att finnas behov av nya former och platser att mötas på utöver dagens traditionella.

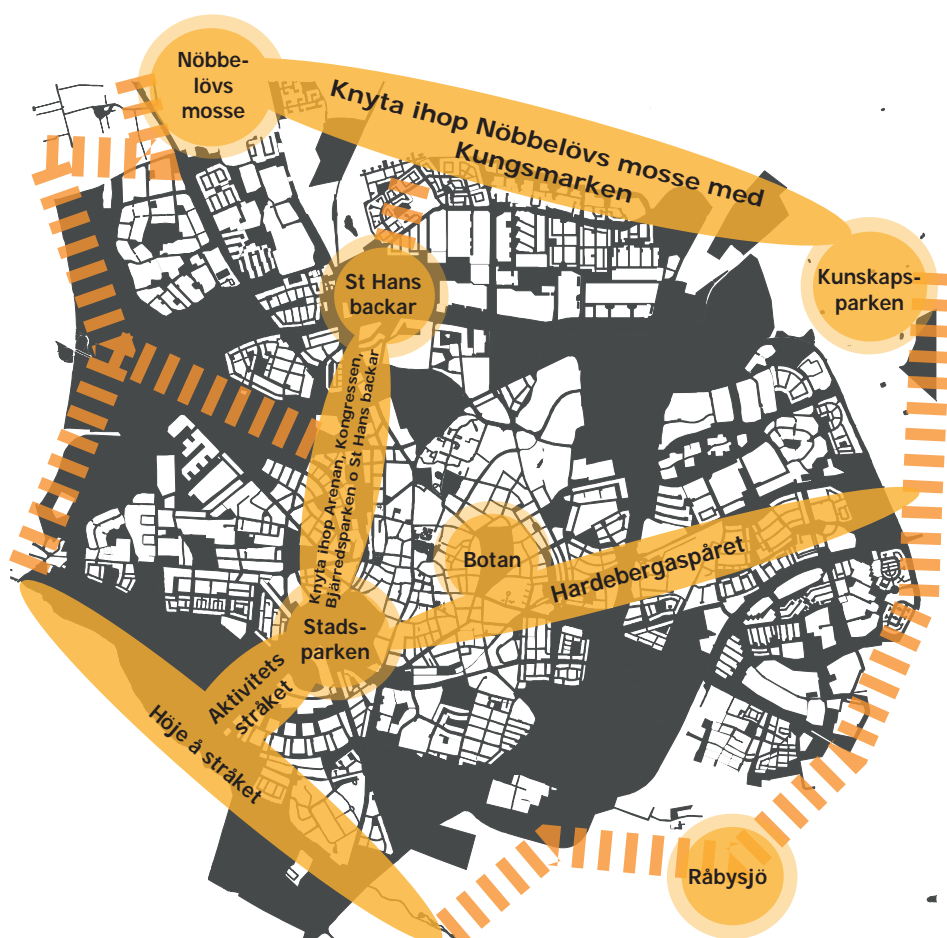
Det gemensamma rummet

Det är mellanrummen i staden och tätorterna som håller ihop och gör det urbana samhället möjligt. I ett förtätningsskede där nya byggnader byggs i befintliga områden är det viktigt att goda förutsättningar för det gemensamma säkerställs. Eftersom mycket av stadsutvecklingen framöver, inte minst vid förtätning, även kommer att drivas av privata aktörer blir förhållandet mellan det privata och det offentliga rummet extra angeläget. När man som invånare använder stadens olika rum och intera-

gerar med andra medmänniskor ska man känna sig välkommen där oavsett vem som äger platsen. Kommunen som koordinatör för stadens utveckling bör oftare kunna ta ett tydligt ansvar och i samverkan med andra aktörer bli garant för utveckling av det gemensamma rummets ytor, mötesplatser och kvaliteter.

Sund och aktiv fritid

För att främja fysiska aktiviteter i staden och därigenom bidra till en socialt hållbar utveckling är det viktigt att det skapas en infrastruktur av sammanhängande stadsrum och ytor där människor kan mötas, rekreera sig eller delta i andra fritidsysselsättningar. God tillgång till platser eller ytor där man kan ägna sig åt fysiska aktiviteter, både spontant och organiserat, har positiv inverkan på invånarna ur många aspekter. Dels förbättras folkhälsan av mer rörelse i vardagen men även integrationen kan underlättas av att personer med olika bakgrund möts på ett otvunget sätt. Ytorna för fritidsaktiviteter bör vara väl sammanlänkade och strategiskt placerade i närheten av bostäder, skolor, arbetsplatser och föreningsliv, så att så många som möjligt får direkt tillgång. Ett sådant sammanhängande nätverk kan med fördel kopplas samman med kommunens gröna infrastruktur där multifunktionaliteten skulle kunna stimulera rörelse, aktivitet och avkoppling och bidra till att flera behov kan tillfredsställas på en begränsad yta.



Aktivitetsnät där urbana rum för aktivitet lokaliseras strategiskt där det redan finns en intensitet med aktiviteter idag. Principen är att man alltid ska ha nära till nätet och att stråken laddas med många funktioner och platser.

Kultur och kreativitet i stadsrummet

För att stärka kommunens attraktivitet som boendekommun är det viktigt att de kulturella och kreativa näringarna ges mer utrymme och att deras möjligheter att utvecklas förbättras. När kommunen växer behöver även platser för dessa näringar utökas eller växa i antal. Ett stort kulturutbud bidrar till ett rikare stadsliv där spontana möten mellan människor kan ske. Det är därför viktigt att passande faciliteter kan erbjudas i hela kommunen. Faciliteter för kulturella och kreativa näringar går ofta med fördel att samutnyttja av flera aktörer och går därför att få till genom förtätning. Ytor och platser som har olika funktion beroende på tillfälle kan ge kreativiteten större utrymme och intressantare former. Det är inte bara i byggnader som kreativitet kan äga rum utan det måste också beredas goda möjligheter för ett gemensamt offentligt liv på torg, i parker och andra platser i den bebyggda miljön.

Studenter och unga vuxna utgör ungefär en tredjedel av kommunens befolkning vilket gör det extra viktigt att även satsa på ett kulturutbud och mötesplatser som passar den målgruppen. Tillgång till billiga lokaler ger ett bredare kulturliv i kommunen som i sin tur bidrar till att öka kommunens samlade attraktivitet.

Strategier

- ▶ Skapa fler informella icke-kommersiella mötesplatser för att främja initiativ för spontana och tillfälliga kultur- och fritidsaktiviteter.
- ▶ Arbeta för ett aktivt samarbete mellan kommunen, ideella organisationer, näringsliv och universitet för att gynna nya koncept för mötesplatser.
- ▶ Skapa ett tillgängligt sammanhängande nätverk av offentliga rum i staden och tätorterna för att skapa goda förutsättningar för möten och stimulera till rörelse och aktivitet.
- ▶ Satsa på ett större kulturutbud och fler mötesplatser för unga och studenter för att få ett kreativare stadsrum.
- ▶ Öka mångfalden av lokaler och offentliga miljöer för kultur, kreativitet och upplevelser.

Social hållbarhet

Social hållbarhet är en viktig byggsten för att skapa ett välfungerande samhälle där människor känner tillhörighet, trygghet och ges lika möjligheter till goda livsmiljöer oavsett vilket behov eller förutsättningar de har. Bra vardagsförhållanden skapas bland annat genom en välplanerad och integrerad stadsstruktur.

Boendemiljö

Både rumsliga och sociala åtgärder är nödvändiga för att åstadkomma socialt hållbara boendemiljöer. Alla stadsdelar och tätorter bör innehålla olika upplåtelseformer, vara attraktiva att bosätta sig i och hålla hög kvalitet. Boendemiljöns kvalitet är av stor vikt, främst för de som inte kan eller har möjlighet att röra sig långt från hemmet och därför blir beroende av en god närmiljö.

Varierade upplåtelseformer, storlekar och prislägen är nyckelfaktorer för att nå social hållbarhet och jämlikhet inom bostadsförsörjningen och boendemiljön. Om det lokala bostadsutbudet är blandat ges människor möjligheten att kunna bo kvar i ett område även ifall deras livssituation förändras. För att stärka ett områdes identitet och samtidigt förnya det utan att befolkningssammansättningen förändras är det angeläget att en bra dialog förs med de som redan bor där. För social hållbarhet är det viktigt att utvecklingen anpassas efter de boendes intressen och ekonomiska möjligheter.



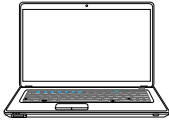
Läs mer i PM Social hållbarhet, www.lund.se/oplasmer

Närhet och tillgänglighet

En central del när man planerar och utvecklar ett samhälle för att nå en social hållbarhet är att skapa närhet och tillgänglighet som underlättar vardagslivet. Att tillfredsställa invånarnas vardagsbehov och skapa god tillgänglighet till skola och utbildning, arbetsplats, fritidssysselsättning eller butiker för vardagsinköp ger rättvisa möjligheter och skapar förutsättningar som bidrar till den socialt hållbara staden. Genom att placera dessa samhällsfunktioner strategiskt kan man knyta samman olika områden och därigenom uppmuntra till rörelse och nya möten. Den fysiska tillgängligheten är viktig, det vill säga möjligheten att ta sig till och från platsen på ett enkelt och smidigt sätt men tillgänglighet kan också vara av ekonomisk och social art, det vill säga aspekter av kostnader för individen och upplevda sociala hinder.

Jämställd delaktighet och identitet

Som invånare i Lunds kommun ska man känna att man har möjlighet att påverka sin vardag och samhällets utveckling. Ges man möjligheten att påverka sina egna livsvillkor får man också en starkare känsla av delaktighet och inflytande. Invånarnas delaktighet kan innebära allt från dialog i planeringsprocessen till att mer konkret delta i utformning av den fysiska miljön. Det är viktigt att mäns, kvinnors, pojks och flickors olika erfarenheter och behov synliggörs och tas hänsyn till i stadsplaneringen. Genom ökad delaktighet i planering av exempelvis stadens och kommunens torg och parker och därigenom utveckla dessa till mötesplatser och kulturella forum skapas en känsla av gemenskap, identiteten stärks och man känner ett ansvar för miljön man lever och rör sig i. När en plats identitet är stark lockas nya invånare att bosätta sig där och näringslivet utvecklas med nya etableringar. Den starka identiteten blir då en konkurrensfördel gentemot andra städer och kommuner.



Läs mer om barns rättigheter och barnchecklistan på www.lund.se/kommun-politik/manskliga-rattigheter/barns-rattigheter

Barnperspektivet

Barn använder de flesta miljöer i ett samhälle men har generellt sett ingen, eller väldigt liten, möjlighet att påverka innehåll och utformning. Det är viktigt att processen för gestaltning av de offentliga rummen utformas så att hänsyn tas till barns behov. Det är viktigt att barn och unga så långt som möjligt bereds möjlighet att vara delaktiga och påverka. Barn är unika individer och ska inte betraktas som en homogen grupp som tycker likadant och upplever saker på samma sätt.

I Lunds kommun finns det en av kommunfullmäktige antagen strategi för att stärka barnens rättigheter, ”Barnets bästa”. Den tillhörande checklisten skall användas i alla beslut gällande fysisk planering så att barnperspektivet ytterligare stärks i den fysiska planeringen.

Barnchecklista

1. Påverkar beslutet barn? Oavsett svar på frågan ska det ges en förklaring av hur de berörs eller varför de inte berörs.
2. Har barn fått uttrycka sina åsikter? När barn fått uttryckt sina åsikter ska de få uppföljning.
3. Hur har barns bästa beaktats? Vid alla åtgärder som rör barn skall barnets bästa komma i främsta rummet.
4. Beskriv eventuella intressekonflikter. När barnets bästa måste ge vika för andra intressen bör kompensatoriska åtgärder övervägas.

Trygghet

Känsla av trygghet handlar indirekt om att ha kontroll över sin vardag och när fler människor är i rörelse i stadsrummet skapas generellt en upplevd trygghetskänsla. Otrygghet kan leda till begränsningar i rörlighet i frågan om vilka transportsätt eller vägar man väljer i det offentliga rummet. Offentliga platser som erbjuder delaktighet i någon mening kan ge positiva effekter som minskad känsla av isolering, ensamhet och otrygghet. Det är därför viktigt att genom planering, med fördel tillsammans med invånarna, skapa förutsättningar som underlättar och stärker rörelsemönstren i kommunens alla tätorter. Det kan åstadkommas genom funktionsblandade stadsdelar, lättillgängliga mötesplatser och goda kommunikationer som gör att staden befolkas under större delen av dygnet.

Strategier

- ▶ Utveckla nya dialogmodeller för att stärka medborgarnas delaktighet i planeringsprocessen.
- ▶ Barn ska ges större utrymme och större möjlighet att påverka de offentliga rummens utformning och innehåll.
- ▶ Skapa förutsättningar för stärkta och nya rörelsemönster i kommunens stadsrum för en ökad trygghetskänsla.
- ▶ Arbeta för ett varierat bostadsutbud i varje stadsdel och kvarter vad gäller upplåtelseform, storlek och prisläge för att nå social hållbarhet på bostadsmarkanden.

Arkitektur och kulturmiljö

Det är viktigt att i planeringen tänka på hur befintliga miljöer påverkas vid utbyggnad och förtätning. En utmaning blir att med god planering göra moderna tillägg som samspelar med omgivande bebyggelse och områden utan att de ursprungliga karaktärsdragen går förlorade. Lund är kontrasternas stad där 1000 årig historia blandas med framtida visioner. Att förvalta arkitekturen och de kulturhistoriska värdena måste vara en central del i planeringen så att befintliga kvaliteter inte försvinner, kanske extra viktig när Lunds kommun förväntas växa genom främst förtätning.

Att passa in ny arkitektur

Även om det till exempel inte byggs i direkt närhet till de äldsta och mest bevarandevärda miljöerna i centrala Lund kan förtätningens effekter med fler invånare och nya funktioner och mötesplatser i staden ha direkt eller indirekt påverkan på de miljöer som idag anses viktiga att värna om. Om en plats tas i anspråk och bebyggs ska det som läggs till eller ersätter tillföra något. Det är av vikt att tilläggen förhåller sig till den rådande skalan. Detta gäller även i stadens eller tätortens ytterområden där landskapet möter bebyggelsen så att nya byggnader blir en naturlig del av stadsbilden och stadssiluetten. Det betyder nödvändigtvis inte att nya byggnader arkitektoniskt måste efterlikna byggnader från äldre tidsepoker dock måste alltid en relation till omgivningen upprättas oavsett om det gäller stadskärnan, tätorterna eller i verksamhetsområden.

Ny arkitektur, speciellt i kulturhistoriskt viktiga miljöer, bör alltid förhålla sig till det befintliga och kommunicera med omgivningen så att platsens berikas av det nya tillskottet. Lunds spännvidd mellan det välförankrade historiska och den innovativa storstadsnära prägeln ger en stor utvecklingspotential. Det är Lunds särart och blandning som måste förstärkas i arkitekturen och inte en specifik tidsepok som måste efterliknas för att behålla och utveckla de drag som är specifika för Lund.

Förhållningssätt till arkitekturutveckling i Lunds kommun

I Lunds kommun finns det framtaget sju förhållningssätt för stads- och landsbygdsutveckling vilka ska användas som hjälp och stöd i det dagliga samhällsbyggandet och vara vägledande för all bebyggelse i Lunds kommun. De ska visa vägen för hur den arkitektoniska kvaliteten kan hållas hög i allt som byggs – såväl i stadskärnan, som i ytterstaden, tätorterna och byarna.

Förhållningssätt för stads- och landsbygdsutveckling

1. Inte avart utan särart

Ny arkitektur ska upprätta en relation till platsens själ och arkitektoniska särart.

2. Inget tagande utan givande

Ny arkitektur ska tillföra värden och utveckla platsen där den uppförs.

3. Inte likgiltigt utan sinnligt

Intressant arkitektur lämnar inte besökaren likgiltig utan stimulerar och berikar sin omgivning.

4. Inte underordnat utan inordnat

Ur ett stadsbyggnadsperspektiv ska alla byggnader vara lika viktiga då de bidrar till helhetsupplevelsen.

5. Inte provokativt utan utmanande

Utmanande står för att själv- och formsäkert gestalta ny bebyggelse i ett eget uttryck. Vi måste våga utmana våra invanda tankar och pröva ny spännande djärv arkitektur.

6. Inte otidsenligt utan tidlöst

Tidsaspekten får ofta en central betydelse i utvärdering av arkitektur - de arkitektoniska kvaliteterna står sig över tid.

7. Inte behärskat utan balanserat

Samhället ska utvecklas så att det råder balans mellan stad och land, centrum och periferi, boende och arbete.



Läs mer i PM Arkitektur, identitet och varumärke, www.lund.se/oplasmer



Läs mer i PM Kulturmiljö, www.lund.se/oplasmer

Behov av arkitekturpolicy

En mänsklig skala dominerar i Lunds kommun och arkitekturen är varierande vilket erbjuder höga upplevelsevärden som är viktiga att bygga vidare på för att behålla och utveckla den nuvarande identiteten. Där nytt möter gammalt skapas dynamik och variation. För att kunna arbeta mer målmedvetet med den arkitektoniska kvalitén och platsers attraktivitet och värde behövs det en arkitekturpolicy för Lunds kommun. Med hjälp av en sådan skulle det bli enklare och tydligare att kommunicera vilka intentioner och vilken ambitionsnivå kommunen har i arkitekturfrågor.

Arkitektur och kulturmiljö som värdeskapare

Mängden byggnader och kulturhistoriska miljöer i Lunds kommun, då främst i Lunds stadskärna, präglar den bild av Lund som många har. Byggnader kopplade till det anrika universitetet, domkyrkan och Kulturen är bara några exempel. Både boende och besökare ser de historiska byggnaderna och kvarteren i centrum som karaktärsskapande och synonymt med vad Lund är. I jämförelse med den sociala hållbarheten som håller på att utvecklas till en konkurrensfördel när det kommer till att attrahera nya invånare och besökare, är arkitekturen och de kulturhistoriska värdena i Lund redan idag viktiga i den konkurrensen gentemot andra städer. Det finns många enskilt viktiga byggnader men det är också helheten och känslan av den historia som är närvarande i hela Lund som attraherar invånarna, verksamheter och besökare från hela världen. Sammantaget skapas ett stadsliv som lockar med intressanta miljöer att träffas och vistas på.

Identitet och levande stadsmiljöer

Ett samhälles identitet är ofta starkt kopplat till den fysiska miljön och hur invånare eller besökare använder, upplever och identifierar sig med ett område, en plats eller en byggnad. I och med den så närvarande historiska miljön skapas möjligheten att med spännande arkitektur och installationer i den fysiska miljön kunna göra händelserika, temporära och överaskande inslag i kommunen för att skapa ett mer levande stadsliv. Växelverkan mellan identiteten, de fysiska platserna och hur de används är en viktig del i den framtida stadsutvecklingen för att skapa levande stadsmiljöer.

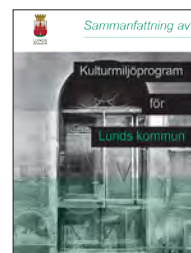


Domkyrkoforum och domkyrkoplatsen. Foto Åke E:son Lindman

Kulturvärden

Kulturmiljön måste lyftas fram när man arbetar med att åstadkomma ett hållbart samhälle. Kulturvärdena bör identifieras och analyseras redan i planeringsstadiet då upplevelsen av olika närvarande tidsepoker bidrar till mening, sammanhang och livskvalitet. De kulturhistoriska värdena måste värnas på ett ansvarsfullt sätt så att kulturarvet, både på landsbygden och i tätorterna, stärks och blir en resurs i den hållbara utvecklingen, tillväxten och i skapandet av goda livsmiljöer.

Det finns ett framtaget kulturmiljöprogram som lyfter fram de historiska kvalitetér och värden som finns bland Lunds kommuns kulturmiljöer. Programmet är tematiskt uppbyggt och visar på bredden och variationen i Lunds kulturmiljö. Till programmet finns också ett bevaringsprogram som innehåller detaljerad information om varje enskild byggnad och landskapsmiljö.



Läs mer om kommunens kulturmiljöer, www.lund.se/kulturmiljo

Kulturmiljöer utanför stadskärnan

Vad som anses värdefullt förändras över tiden och förutom de äldsta och mest karaktärsskapande byggnaderna i staden anses även fler och fler andra miljöer och byggnader, såsom äldre industrimiljöer, bevarandevärda jämfört med hur synen var på dem tidigare. Förutom byggnader i staden innehåller tätorterna och landsbygden flera unika och värdefulla natur- och kulturmiljöer som också är identitetskapande för Lund och utgör stor del av Lunds kommuns attraktion. Land och stad både berikar och kompletterar varandra och varje plats, oavsett om det är i staden, på landsbygden eller i någon av tätorterna, har möjlighet att vara sin egen förebild och utvecklas från sin egen identitet.

Strategier

- ▶ Ny arkitektur ska tillföra värden och utveckla platsen där den uppförs.
- ▶ Ta fram en arkitekturpolicy i Lunds kommun för att tydligare kunna kommunicera kommunens ställning i arkitekturfrågor.
- ▶ Stärk kommunens identitet genom att arbeta medvetet med den arkitektoniska särarten.
- ▶ Höj statusen och kunskapen kring arkitekturens potential som värdeskapare.
- ▶ Förvalta och utveckla befintliga värden och kvaliteter, både vad gäller byggnader och natur- och kulturmiljöer, för att ge en stabil grund för förtätningen.
- ▶ Kunskapen och tillgängligheten till kommunens kulturmiljöer ska öka så att deras värde synliggörs, uppskattas och potential tas tillvara.
- ▶ Viktiga kulturmiljöers värden måste beaktas och skyddas i planeringen så att de kan stärka stadsmiljöer och kommunens attraktivitet.
- ▶ Fortlöpande identifiera och analysera kommunens kulturvärden och förhålla sig till dessa i planeringen.

Stadskärnan

Som en del i en flerkärnig region finns det utmaningar att synas och ta plats. Möjligheten ges med Lunds starka karaktär med sitt historiska centrum och identitet som universitetsstad med en ung, internationell befolkning vilket skiljer sig från många andra städer i regionen. När centrum växer blir det särskilt viktigt att värna och utveckla dessa unika värden och ta tillvara den potential som stadskärnan har genom att vara hela kommunens stadskärna och mötesplats. En växande innerstad betyder att nya samlingspunkter, stråk och platser tillkommer och att den befintliga stadsmiljön måste fortsätta utvecklas för att möta nya önskemål och behov.



Läs mer i PM
Stadskärnan,
[www.lund.se/
oplasmer](http://www.lund.se/oplasmer)

Stadskärnan och centrum i förändring

En stadskärna är traditionellt kopplad till handel som hjälper till att skapa en livfull stad. En ökad digitalisering och förändrade köpvanor minskar dock många stadskärnors betydelse som handelsplats. I Lunds stadskärna sker ständiga förändringar när det gäller utbud av butiker och restauranger men centrumhandeln har klarat sig relativt bra med tanke på hotet från externa köpcenter. Det är en speciell känsla att gå omkring i en småskalig stadskärna vilket också är något som bör utnyttjas och lyftas fram för att profilera Lund.

Utökning av stadskärnan

Centrumhandeln förändras och efterfrågan på ett livfullt stadsliv med caféer, restauranger och kulturutbud ökar. Förväntningarna på stadens centrum kommer att förändra stadskärnan. Under senare tid har Lunds centrum sträckt sig allt mer västerut efter att under en lång period varit koncentrerat till enbart den östra sidan av järnvägen. Just nu pågår och planeras flera både mindre och större stadsbyggnadsprojekt som kommer att påverka stadskärnans utvidgning. Planering av kvarteret Galten vid Mårtenstorget pågår och Lund C kommer att utvecklas som resandenod med anslutande spårväg, regionbussar och som framtida station för höghastighetståg. Tack vare fortsatt ökat resande växer stationsområdets betydelse i centrum och med Sockerbruksområdet och den nya tingsrätten sträcker sig de centrala delarna över järnvägen.

Stadskärnas verksamheter, attraktivitet och identitet

Ett fortsatt publikt verksamhetsinnehåll såsom caféer, restauranger, butiker och olika typer av service är av stor betydelse för stadskärnans identitet som attraktiv och dynamisk mötesplats. Det traditionella utbudet behöver kompletteras med andra typer av aktiviteter som lockar nya grupper av människor. Det finns behov av fler platser och aktiviteter som är icke-kommersiella. För näringsidkarna är kundunderlaget avgörande och för besökarna är stadslivet viktigt.

Idag ligger fler av Lunds stora arbetsplatser utanför centrum. Genom planering kan andelen dagbefolkning (arbetstagar) öka i stadskärnan och ökad tillgänglighet, såväl fysisk som upplevd, kan få fler grupper att söka sig till centrum. Fler centralt belägna bostäder och arbetsplatser innebär också ett större befolkningsunderlag. Det finns ett ökande intresse för centrala kontorsplaceringar och Lunds stadskärna kan erbjuda attraktiva lägen, med tillgång till innerstadens utbud och folkliv. I pågående planering ges förutsättningar för förtätning med ytterligare arbetsplatser och

bostäder i centrala Lund. Samtidigt är det viktigt att karaktären i Lunds medeltida stadskärna tas tillvara och att det byggs vidare på dess signum som gemytlig och mytomspunnen. Den lägre bebyggelsen, gator och gränder kantade av publika bottenvåningar och välkomnande innergårdarna fyllda av verksamheter att upptäcka, ger Lund en unik identitet. Utmärkande för Lunds stadskärna är också studentlivet och universitetets närvaro mitt i staden.

Universitetets närvaro

Med sina ca 40000 studenter har universitetet en naturlig och stor inverkan på staden och är starkt förknippat med Lund. Den fysiska miljön med en närhet, ett central läge och kontakten med de historiska miljöerna är bland annat vad som gör universitetet så populärt bland många studenter.

Universitetet och studenterna hjälper till att skapa en levande stadskärna och ett intressant stadsliv. De har även en nära koppling till näringslivet genom den innovativa forskning som bedrivs. Att få studenterna att fortsatt trivas, vilja studera och bosätta sig i Lund kommer i förlängningen inte bara ge ett fortsatt levande studentliv i staden utan också bidra till att en del av den attraktiva arbetskraft inom forskning och innovation som hela världen konkurrerar om knyts till Lund.

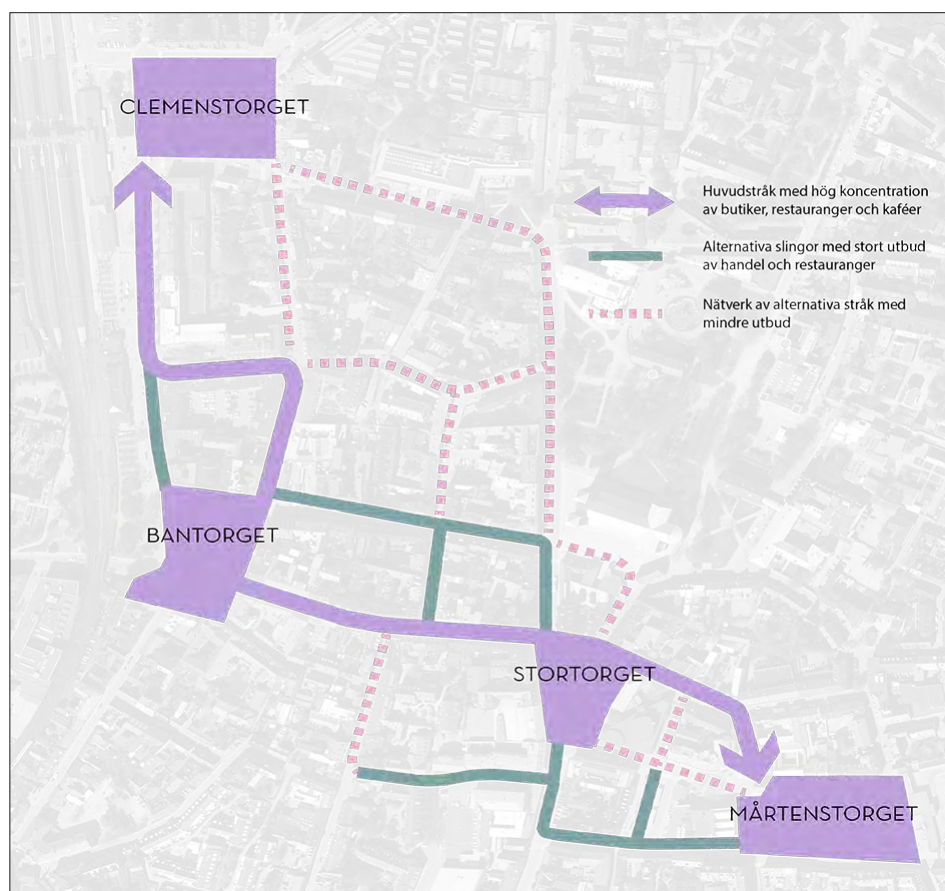
I och med digitaliseringens frammarsch kan man förvänta sig att universitetet och dess utbildningar inte kommer att vara lika fysiskt närvarande i framtiden som de är idag. Universitet runt om i världen kommer att konkurrera om färre studenter som väljer att studera på traditionellt sätt. Därför blir en god stadsplanering som förs i dialog med universitetet och studenterna viktig så att fysiska förutsättningar såsom bra bostadsalternativ i form av hyresrätter eller studentbostäder, fler kreativa mötesplatser runt om i staden och kommunen, närhet till attraktiva rekreationsområden och enkla välfungerande pendlingsalternativ med goda kopplingar till omvärlden skapas. Detta blir konkurrensfördelar gentemot andra universitetsstäder samtidigt som universitetets närvaro fortsatt bidrar till stadslivet.



Stortorget i Lund

Stadslivet i de offentliga rummen

Det offentliga rummet spelar en viktig roll i stadskärnan och genom att låta aktiviteter, tillfälliga utställningar och evenemang ta plats utvecklas stadslivet och nya grupper av besökare lockas till centrum. Stadens torg har en viktig roll som mötesplatser. När centrum förändras kan de befintliga torgen komma att få nya roller i framtiden. Ett tydligt exempel på detta är Clemensterget, som både kommer att påverkas av stationsområdets ombyggnad samt anläggandet av spårvägen. Dessutom kommer hela området kring Bangatan att förändras och fler offentliga ytor att vistas på skapas.



Sammanhängande stråk

Av torgen är det främst Mårtensterget som geografiskt sett kan komma att påverkas av förändringarna i centrum. Torget hade förr en mer central plats i stadskärnan och en utökning av centrum kan få det att tydligare ingå i ett centralt sammanhang med de övriga torgen och platserna.

De fyra största torgen länkas samman av en axel som är identifierad som ett huvudstråk i stadskärnan. Längs stråket finns en hög koncentration av butiker, restauranger och kaféer och det nyttjas både av besökare från stationsområdet och övriga staden. Eftersom det inte är klart hur Bangatan kommer att utvecklas är det osäkert hur flödet från stationen kommer att se ut. Utöver huvudaxeln finns även alternativa stråk med kompletterande utbud av handel och restauranger.

Tillgänglighet i stadskärnan

Tillgängligheten för olika grupper i centrum är en central fråga. Att ta sig runt i stadskärnan ger olika upplevelser beroende på vilket färdmedel man färdas med. Ett bilfritt centrum kan ge en behagligare stadsmiljö men samtidigt är det viktigt med tillgängligheten och flöden i tydliga stråk. Likadant är det med busstrafiken som ibland lyfts fram som ett problem i centrum. För att skapa en trevligare och lugnare miljö i stadskärnan kan nya lösningar för trafiken behövas så att cyklister, gående, bilar och bussar kan samsas på bästa sätt.

Strategier

- ▶ Ge förutsättningar så att handeln i Lunds stadskärna stärks.
- ▶ Skapa mer liv i det offentliga rummet för att locka besökare till centrum och därigenom öka innerstadens verksamheters kundunderlag.
- ▶ Utnyttja och utveckla stadskärnans unika värden samt stärka och tydliggöra befintliga stråk och platser för att öka stadslivet.
- ▶ Möta Lunds universitets och studenternas framtida behov av lokaler, mötesplatser och kommunikationer samt föra en tidig dialog tillsammans i planeringsprocessen.
- ▶ Skapa goda fysiska förutsättningar för universitetet och studenterna för att även i framtiden kunna konkurrera med andra universitetsstäder.



E.D. Knutsen Maskin AB

Planstrategi

Under det senaste decenniet har Lunds kommun vuxit kraftigt och befolkningen förväntas även fortsättningsvis att öka. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi behöver tillgodose det stora behovet av nya bostäder och arbetsplatser samtidigt som en attraktiv livsmiljö stärks och att det sker en hushållning med mark och resurser. Strategierna ska stärka det växande Lund, det gröna Lund och det nära och levande Lund. Förutsättningarna ser olika ut i olika delar av kommunen och hållbar tillväxt handlar även om en jämn fördelning av tillväxten. Rätt utbyggnadsstrategier ska få hela Lund att fortsätta leva.

-
- ▶ **Förtäta** Lunds kommun växer i första hand inom den befintliga tätortsstrukturen.
 - ▶ **Växa inifrån och ut** Stads kärnan i staden samt tätorternas kärnor stärks genom förtätning och vitalisering. Genom utvidgning av kärnorna knyts de samman med omkringliggande områden.
 - ▶ **Satsa på noder och stråk för stadsutveckling** Förtätning prioriteras utifrån stråk och noder som binder samman stadsdelar och områden. En blandad bebyggelse med hög täthet stärks i goda kollektivtrafiklägen och genom boulevardisering.
 - ▶ **Kraftsamla i viktiga stadsutvecklingsområden** Brunns hög, Kunskapsstråket, Stads kärnan, Västerbro, Råbylund, Källby och Stångby är kommunens större områden för hållbar och attraktiv stadsutveckling.

Hela Lund ska leva

Kommunens befolkningsprognos fram till 2029 visar på en fortsatt växande befolkning och om befolkningsökningen fortsätter likartat till år 2035 kan Lunds kommun komma att ha nära 160 000 invånare mot dagens dryga 119 000. Prognosen är osäker på längre sikt men målsättning är att möjliggöra 1200 nya bostäder per år i Lunds kommun. Den utbyggnadstakten innebär 20 400 bostäder fram till år 2035.

Utbyggnadsförutsättningar och planberedskap

Sydvästra Skåne är en expansiv region och Lund upplever ett fortsatt starkt etableringstryck. Allt fler väljer också att bo i städer, även barnfamiljer. De pågående större utvecklingsprojekten i Lund, Brunnsög, Stångby, Råbylund, Västerbro (Öresundsvägen) och Källby (Lund sydvästra), rymmer tillsammans med de förtätningar som pågår längs Kunsjapsstråket en betydande andel bostäder. I centrala Lund finns därtill en stor planberedskap i antagna detaljplaner som möjliggör ytterligare strax under 3000 bostäder. För närvarande pågår flera projekt som innehåller studentbostäder, vilket är angeläget för Lund. Det finns inte någon tydligt definition av studentbostäder eller entydig gränsdragning mellan vanlig hyresrätt och studentbostäder. I dagsläget bedömer nationerna i Lund och de traditionella studentbostadsaktörerna att det tillkommer omkring 2 250 studentbostäder i Lund fram till 2022.

De mindre tätorterna växer långsammare än Lund och har svårare att locka investeringar. Samtidigt kan de erbjuda många kvalitéer och tillsammans med landsbygden breddar de kommunens bostadspalette. Idag dominerar de mindre orternas bostadsutbud av småhus med äganderätt. Just småhus, den egna villa, är ofta det som lockar till inflyttning (barnfamiljer) till orterna. För att vara ett varaktigt och intressant alternativ i framtida behovet orternas inbördes attraktionskraft liksom pendlingsmöjligheterna utvecklas. Vikt bör läggas vid att bebyggelseutveckling bidrar till att skapa folkliv, mötesplatser och vardagskvaliteter. Det behöver också byggas för orternas redan befintliga invånare där de mindre orternas lokala bostadsutbud behöver breddas för att möta invånarnas bostadsbehov genom olika skeden i livet. Fler mindre bostäder och fler upplåtelseformer behövs för att möta bland annat ungas och äldres behov. Det blir också allt vanligare med ensamstående mitt i livet, med eller utan barn. Att möjliggöra ett lägenhetsinnehåll i de renodlande småhusområdena skulle göra det möjligt att bo kvar i närområdet också när villaboendet inte passar det enskilda behovet.

Småhusefterfrågan är stark men generellt är förtätningspotentialen mindre i tätorterna jämför med Lund och det finns färre starka hållplatsnära lägen att erbjuda. Utbyggnader i orterna måste planeras utifrån respektive Orts förutsättningar.

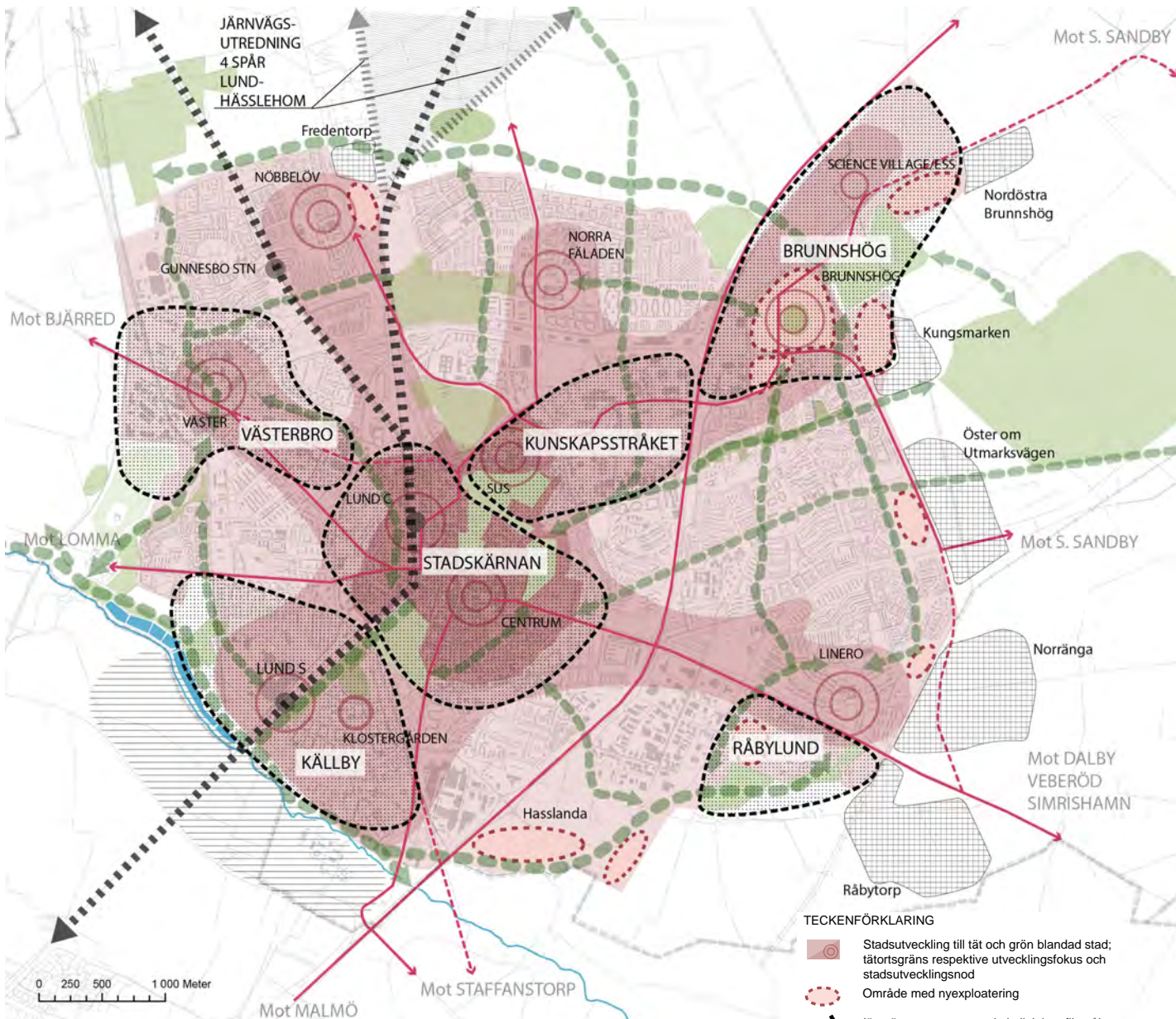
Framtida utbyggnader kommer att vägas mot kommunens översvämningskartering som visar att delar av befintlig bebyggelse och tidigare planerade utbyggnadsområden riskerar översvämmning vid större regn.

Dalby och Veberöd berörs av fastlagd järnvägskorridor för Simrishamnsbanan.

Strategikartor 2035

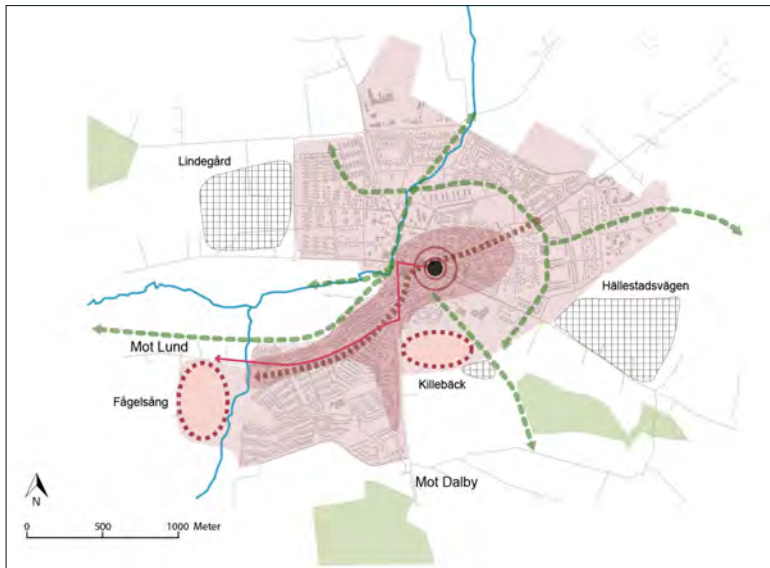
Stadsutvecklingsstrategi för en sammanhållen stad

Följande kartor visar en stadsutvecklingsstrategi där stadens och tätorternas bebyggelse i huvudsak växer inifrån och ut kring strukturbildande stråk och i goda kollektivtrafiklägen. Gränserna för stadsutvecklingsområdena är endast schematiska. Fortsatt planering kommer att förtydliga översiktsplanens intentioner. Kompletterande kartor för trafikinfrastruktur, grön infrastruktur och näringslivsutveckling visas under de olika målområdena.



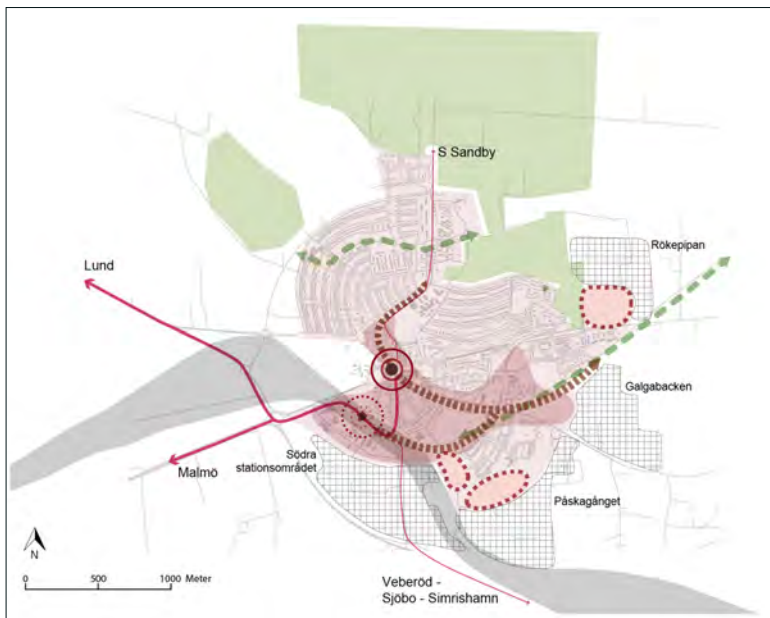
Utveckling i Lund

I Lund pågår flera större stadsbyggnadsprojekt. Brunshög, Källby (Lund sydvästra) och Västerbro (Öresundsvägen) innehåller stora utbyggnadsvolymer och har långa genomförandetider och väntas därmed generera nya bostäder under hela planperioden. Kunskapsstråket kommer fortsätta förtäta, även med bostäder. I centrala Lund finns därtill en stor planberedskap. Antagna detaljplaner omfattar strax under 3000 möjliga bostäder. Också Fredentorp och området kring Dalbyvägen förväntas att utvecklas under kommande år. Sammantaget har Lund potential att rymma över 15 000 av kommunens planerade bostäder fram till år 2035 vilket motsvarar cirka 75%.



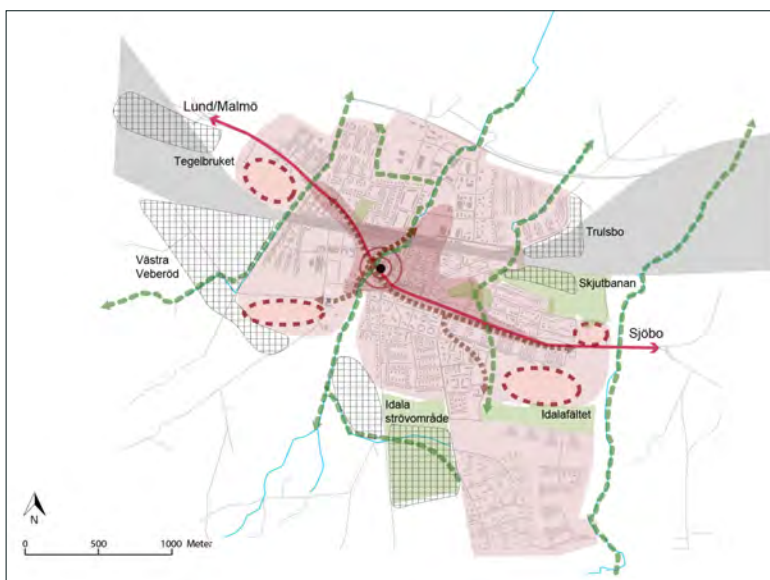
Utveckling i Södra Sandby

Den geografiska närheten till ESS/MAX IV och Brunnsbäck genererar intressanta utvecklingsmöjligheter. I första hand bör Södra Sandby växa genom förtätning och stadsutvecklingsprojekt i de centrala delarna. För att ytterligare ge orten styrka föreslås att Killebäcksområdet exploateras och att Fågelsångsområdet kompletteras med fler bostäder. Sammantaget ger detta mer än 1300 bostäder. En expansion i denna omfattning kräver starkt kollektivtrafik.



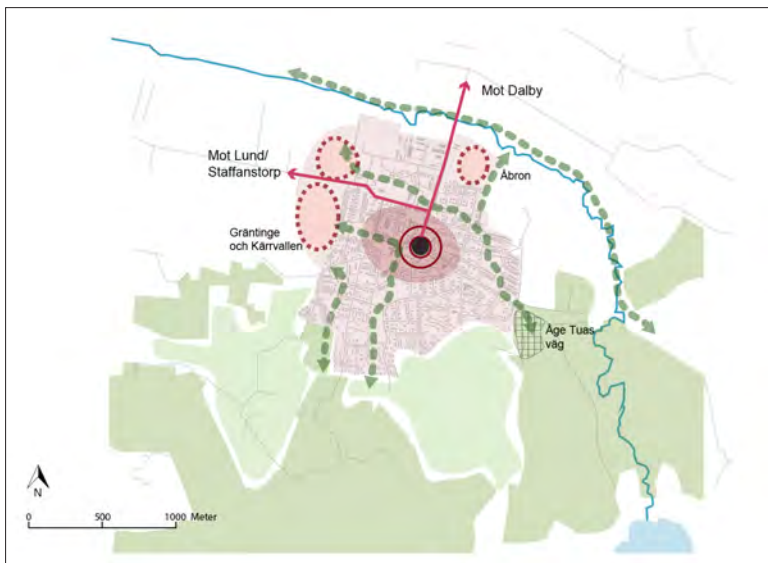
Utveckling i Dalby

Dalby erbjuder ett starkt pendlingsläge mot både Lund och Malmö och blir på sikt en småstad med station på Simrishamnsbanan. Osäkerheten om när i tid Simrishamnsbanan kommer gör att Dalbys utveckling inledningsvis koncentreras till andra delar av orten än det framtida stationsområdet. Ortens möjligheter till förtätning tas tillvara samt den utvecklingspotential som finns längs Veberödsvägen och Hällestadsspåret. I slutet av planperioden påbörjas en stationsnära bebyggelse i sydöst. Fram till 2035 har Dalby möjlighet att utvecklas med 800-2200 bostäder. Den högre siffran relaterar till en stationsutbyggnad under planperioden. I området söder om Dalby och vidare söderut mot väg 11 visar kommunens översvämningskartering på delområden med risk för översvämming.



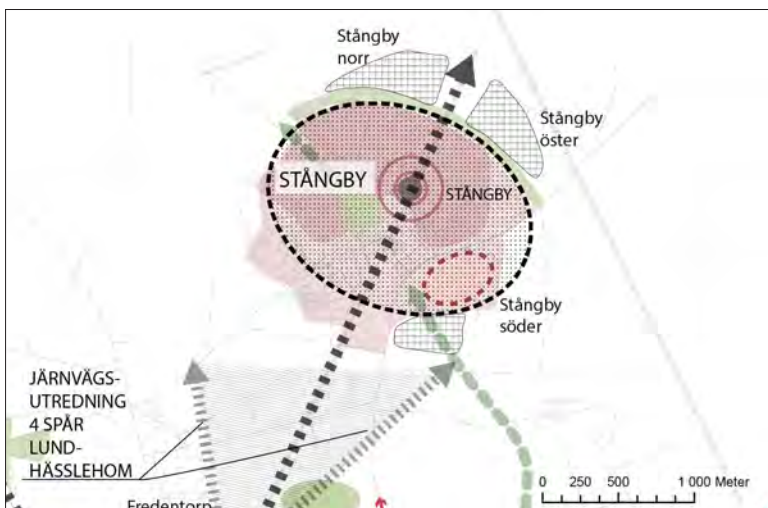
Utveckling i Veberöd

På lång sikt utvecklas Veberöd till ett stationssamhälle längs Simrishamnsbanan. Eftersom osäkerhet råder om när i tid Simrishamnsbanan kommer till stånd, och Veberöd därtill ligger längs järnvägens andra utbyggnadsetapp, koncentreras planperiodens utbyggnader kring centrum, på Idalafältet och till förtätningar längs Dalbyvägen – Sjöbovägen. En bebyggelseutveckling kring centrum har möjlighet att öka ortens attraktionskraft och ge underlag för mer service. Den kan också samordnas med Veberöd Regions Skånes planering för Superbuss. I Veberöd är det angeläget att bredda utbudet av bostäder mot lägenheter och annan upplåtelseform än äganderätt. Under planperioden föreslås cirka 600-700 bostäder. Översvämningskartering visar flera flöden från åsen mot Kävlingeån som måste tas i beaktande.



Utveckling i Genarp

Genarp erbjuder boende med natursköna omgivningar och bebyggelseutvecklingen bör inriktas mot att ytterligare stärka ortens attraktionskraft som levande och småskaligt samhälle. Det är ändå möjligt att förtäta orten och då komplettera bostadsutbudet med flerfamiljshus och hyresrätter. Detta är särskilt angeläget i Genarp som har kommunens äldsta befolkning. För att ge orten utrymme att växa föreslås också områden för nyexploatering. I nordväst föreslås en utbyggnad, Åbron, men exploateringen måste avvägas mot kommunens översvämningskartering. Även i Gräntinge i väster föreslås utbyggnad. Sammantaget föreslås drygt 200 bostäder. Genarps kollektivtrafikförbindelser behöver förstärkas.



Utveckling i Stångby

Stångby utvecklas vidare mot att bli ett modernt stationssamhälle med karaktärsdrag från trädgårdsstaden till småstad. Fram till 2035 kan mellan 2000 -2300 bostäder tillkomma. Stationen planeras att flytta norrut och samordnas med ytterligare passage under stambanan. Stångby berörs av Trafikverkets utredning om fyra järnvägsspår mellan Lund C och Hässleholm. Utbyggnad i Stångby planeras efter rådande hydrologiska förhållanden och översvämningsrisker.

TECKENFÖRKLARING

	Stadsutveckling till tät och grön blandad stad; tätortsgrens respektive utvecklingsfokus och stadsutvecklingsnod		Potentiellt starkt kollektivtrafikstråk		Viktiga stadsutvecklingsområden 2035
	Utvecklingsstråk resp. område med nyexploatering		Starkt hållplatsläge		Utredningsområde/ Framtida möjliga utbyggnadsområden
	Järnväg resp. annat starkt kollektivtrafikstråk		Spårkorridor Simrishamnsbanan		Utredningsområde för järnväg
	Strukturbärande grönstruktur				

Utveckling i byarna och på landsbygden

Också kommunens mindre byar och landsbygd växer. Torna Hällestad och Revinge by erbjuder viss service och tillgång till kollektivtrafik. Baserat på senaste årens ökning bedöms 300-350 bostäder komma till stånd på landsbygden och i de mindre byarna under planperioden. Det kan handla om lucktomter, generationsboende eller konceptboende. Vid prövning av bygglov på landsbygden är det viktigt att uppmärksamma möjligheten att genom generationsskifte säkra jordbrukets fortsatta drift, särskilt viktigt eftersom en stor del av kommunens jordbruk är familjeföretag.

Sammanfattningsvis

Ovanstående utbyggnadsförslag möjliggör mer än 1200 bostäder per år fram till år 2035. I Lund kan över 15 000 bostäder rymmas, motsvarande 3/4 av behovet. Samtidigt har kommunens övriga orter och landsbygd kapacitet för upp till 1/3 av kommunens framtida bostadsbyggande. Planeringsberedskapen för bostäder är alltså god.

2035 - Konsekvenser

Lund ska växa på ett hållbart sätt och utvecklas till en hållbar kommun. I detta avsnitt görs en bedömning av om samrådsförslagets strategiska utveckling till år 2035 leder till hållbarhet.

I en översiktsplan ska konsekvenserna av kommunens långsiktiga planering, enligt Plan- och bygglagen, kunna utläsas och jämföras mot ett nollalternativ. Traditionellt redovisas konsekvenser av ett planförslag i en miljökonsekvensbeskrivning som har fokus på det ekologiska perspektivet av hållbarhet. Lunds kommun har dock en högre ambition med stadsutvecklingen – att uppnå hållbar stad och kommun. Här redogörs därför de övergripande konsekvenserna av den strategiska planeringsutvecklingen för år 2035 ur ett hållbarhetsperspektiv – alltså att strategin leder till att samtliga perspektiv, miljö/natur, människa/samhälle och ekonomi verkar i en positiv riktning.

Eftersom samrådsförslaget presenterar en strategisk utveckling av stad och tätorter och inte innehåller detaljer i markanvändningen håller bedömningen samma övergripande nivå. Tre målområden för översiktsplanens strategiska planering för 2035 som siktar mot visionen har tagits fram. De innehåller i sin tur ett antal planeringsstrategier. Bedömningen syftar till att åskådliggöra hur väl förslagets strategier möter de största hållbarhetsutmaningarna för Lunds kommun.

Processen med hållbarhetskonsekvensbedömning- och beskrivning

Bedömningen av vilka konsekvenser planen leder till är en integrerad del i framtagandet av planförslaget. Samrådet är en viktig del i bedömningsprocessen för att testa planförslagets frågeställningar och strategier kring hållbar utveckling. Den ska påverka utformningen av det slutliga planförslaget. En mer detaljerad miljö- och hållbarhetskonsekvensbeskrivning upprättas till utställningskedet. Planförslaget kommer då att tydligare jämföras med ett nollalternativ och utifrån de mest betydande hållbarhetsaspekterna. Nollalternativet innebär att nu gällande översiktsplan (ÖP2010) förverkligas.

Hur ska konsekvensanalysen förstås?

Konsekvenserna av en planeringsstrategi kan vara samtidigt både positiv och negativ. En konsekvens kan vara liten på lokal nivå men större på global nivå, till exempel utsläpp av klimatgaser från biltrafik. Förslag som är positivt för en aspekt kan vara negativ för en annan, då uppnås inte hållbarhet. Ett förslag som har positiv effekt på kort sikt kan lösa ett problem här och nu men ha en negativ effekt på lång sikt. Då bidrar inte åtgärden till hållbar utveckling på lång sikt. Inget i långsiktig planeringen sker linjärt eller efter en entydigt utstakad plan. Alla händelseförlopp påverkar varandra och beslut kan omvärderas beroende på nya kunskaper och innovationer, varför det ibland kan vara svårt att förutse alla konsekvenser. För att bedöma hållbarhet på längre sikt behöver samtidigt en framtidsprognos utgöra grunden då inte minst teknikutveckling helt kan ändra om i spelplanen för hur betydande för hållbarheten en åtgärd, eller strategi visar sig vara.

Svårigheten i en konsekvensanalys som grundar sig på hållbarhet är frågan om vi kan veta om det vi gör leder till en hållbar utveckling? Antingen är utvecklingen hållbar eller så är den det inte, men när vet vi var skiftet går? Att göra saker bättre betyder inte nödvändigtvis att hållbarhet uppnås, eftersom det fortfarande kan-

ske inte är gott nog. Det finns också alltid en påtaglig risk att vi nöjer oss med att minska ohållbarheten istället för att uppnå hållbarhet. För att visa vägen finns en rad måttsatta mål och indikatorer. Det finns mätbara ekologiska gränser för vad naturen klarar och det finns välfärdsmått för att mäta hur väl befolkningen mår och hur ekonomiska system fungerar.

Riktningen - 17 globala mål för hållbar utveckling

De globala hållbarhetsmålen (FN:s 17 globala utmaningar) har bedömts täcka in alla aspekter som är relevanta för hållbar stadsutveckling. De ska uppnås till år 2030 vilket ungefär motsvarar planens tidshorisont. De är nyligen framtagna och har en bred förankring i alla FN-länder. Syftet är inte att här redogöra för alla dessa mål i detalj utan att översätta de till utmaningar för hur Lunds kommun ska utvecklas hållbart, vilka presenteras i avsnittet *Utmaningar för ett hållbart Lund*. De globala hållbarhetsmålen hittas i sin fullständighet på hemsidan för FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling.

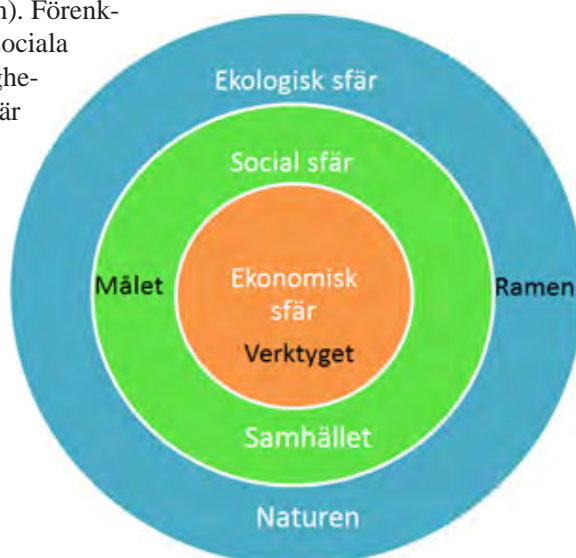


Läs mer om FN:s globala mål på, www.globalamalen.se

Vad är hållbarhet och hållbar utveckling?

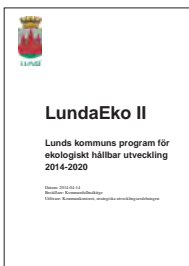
”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” är Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling, som stipulerades 1987 i Vår gemensamma framtid. Vanligtvis delas hållbarhet in i tre kategorier eller dimensioner, ekologisk, ekonomisk och social. Samtliga tre dimensioner av hållbarhet och länkarna däremellan måste optimeras samtidigt för att hållbar utveckling ska uppstå. Således går det inte att fokusera på en av dimensionerna och tala om en hållbar utveckling – då uppstår en skev hållbarhet.

Hållbarhetsbedömningen utgår från systemmodellens syn på hållbarhet (Aalborgdeklarationen för hållbara städer från 1994). Den synliggör att människan är en del av naturen och därav satt i beroendeställning till naturen. Den ekologiska sfären (blå yta) sätter ramarna och utgör förutsättningarna för människan och samhället (grön yta) och ekonomin (orange yta) är en del av samhällsstrukturen och utgör ett redskap för att skapa ett hållbart samhälle. Ekonomin ska verka för människans bästa och måste därmed hålla sig inom ramarna för naturens gränser. När vi bygger vårt samhälle, en hållbar stad, tillgodoser vi människors behov så att samhället kan leva på räntan av olika kapitaltyper (humankapital, naturkapital, socialt kapital och skapat kapital dvs. monetära system). Förenklat kan det därför sägas att den sociala hållbarheten, människors möjligheter att tillfredsställa sina behov, är målet med hållbar utveckling. För att nå detta mål behöver vi ta hänsyn till naturens ramar som ger människor möjligheter att tillfredsställa sina behov. Den ekonomiska hållbarheten är medlet som används för att nå målet.



Utmaningar för ett hållbart Lund

Lund får fler invånare och bostadsbyggandet behöver därför öka. Befolkningsökning hanteras på två sätt, genom bebyggelseutbredning eller genom förtätning. Dessa olika strategier leder till olika konsekvenser. All befolkningsökning leder till miljöpåverkan – mer av naturresurser behöver användas vilket leder till ökade utsläpp. Befolkningsökning leder och andra sidan till positiv ekonomisk tillväxt och kan ge högre mångfald av människor med olika kompetenser och erfarenheter vilket är bra för den sociala utvecklingen i samhället. Genom olika stadsutvecklingsgrepp kan önskvärda beteenden som minskar negativ miljöpåverkan stimuleras.



Läs mer i LundaEko II (antagen av kommunfullmäktige 2014-05-23) www.lund.se/oplasmer

För att växa på ett hållbart sätt och utvecklas till en hållbar stad, enligt vad Lunds kommuns program för hållbar utveckling LundaEko II anger som målsättning, har det utifrån de 17 globala hållbarhetsmålen bedömts finnas några stora utmaningar som utmärker sig för stadsutvecklingen i Lunds kommun. De sammanfattas enligt följande:

1. Begränsa klimatpåverkan, och hushålla med mark och energi - till år 2035 bör klimatpåverkan vara begränsad så att vi närmar oss noll, för att nå nationella och globala mål om begränsad klimatpåverkan. Mark och energi ska användas med försiktighet och med klokhet.
2. Robusthet - undvika, minimera och hantera risker och kriser, - klimatanpassning av samhället, framtida matsäkerhet och landets livsmedelsförsörjning, vattensäkerhet, energisäkerhet, samhällsekonomiska investeringar för långsiktig ekonomisk stabilitet, trygg och tillräcklig bostadsförsörjning
3. Sluta de urbana kretsloppen - flöden av material, varor, avfall och energi som existerar för och är skapade av människan för att upprätthålla vårt samhälle. Produktion och konsumtion av råvaror och varor innebär miljöbelastning, avfallsproblematik, klimatpåverkan etc. Genom att sluta urbana kretslopp minskar behoven av ny råvara.
4. Skapa goda livsmiljöer för alla - Städer och tätorter är idag människors huvudsakliga livsmiljö. Hela Lund ska leva och erbjuda höga livskvaliteter för människor även när vi blir fler stadsbor och lever tätare inpå varandra. Frisk luft, god ljudmiljö, rent vatten, rekreation, natur och grönska, kultur och upplevelser.
5. Skapa möjligheter för fler arbetsplatser - När vi blir fler invånare i kommunen behövs samtidigt fler arbetsplatser. Förtätning innebär förbättrade möjligheter till arbetstillfällen som kan finnas stadsintegrerat om kontor och service. Industriområden kan dock komma att omvandlas till blandstad, vilket gör att vissa verksamheter behöver ny plats, eller flyttar från kommunen.

Det finns naturligtvis fler utmaningar som kan kopplas till hållbar stadsutveckling men dessa täcker in de allra största utmaningarna för Lunds del, i alla fall vid denna tidpunkt. Beroende på hur vi väljer att lösa utmaningarna kan nya uppstå.

Beskrivning av nollalternativet

Gällande ÖP 2010 har som mål att medverka till att kommunens utsläpp av växthusgaser minskar med 85 % till år 2050. Planeringsinriktningar som koncentrerar bebyggelseutvecklingen till områden med god kollektivtrafikförsörjning i bilsnåla lägen har därav formats och kopplar ihop fler orter fysiskt med infrastruktur för kollektivtrafik, starkt spårbunden. Samtidigt finns ett ställningstagande att minsta möjliga yta av den bästa åkermarken klass 8-10 ska tas i anspråk för bebyggelse. Principen för det ekologiska ramverk som ÖP2010 definierar är att intressekonflikten mellan bevarande av jordbruksmark och klimatsmart bostadsutbyggnad är att ju högre klass på jordbruksmarken desto högre krav på god kollektivtrafik och täthet i den tillkommande bebyggelsen. De bilsnåla lägena definieras av ett 5 km avstånd från Lund C och tillgång till service i form av en livsmedelsbutik. Det har resulterat i utbyggnad av bland annat Dalby och Veberöd som inte ligger inom det område med bäst jordbruksmark. Även andra nya bebyggelseområden föreslås på den bästa jordbruksmarken utanför Lund: Norränga, Södra Råbylund, Brunnhög och Stångby. För att minska beroende av bil i tätorterna föreslår ÖP 2010 byggande av Simrishamnsbanan och spårväg till Dalby, samt utbyggnad av spårväg till Södra Sandby och Staffanstorp.

För att göra prioriteringar inom ÖP 2010 som tillåter bebyggelse på många platser har en utbyggnads och boendestrategi (UBS) tagits fram som prioriterar mellan projekten i en ordning fram till år 2025. Projekt som är prioriterade i UBS:n är till övervägande del de som innebär förtätning.

Konsekvenser av ÖP 2010

I ställningstagandena beskrivs att förtätning med blandstad i bilsnåla lägen är viktigt för att nå höga klimatmål, men samtidigt konstateras i konsekvensanalysen att planen inte når upp till dessa utan snarare försämrar förutsättningarna. Det kan bero på att definitionen av bilsnåla lägen kan vara för väl optimistiska, med tanke på att de flesta bilresor som görs är under 5 km. Stadsbyggandet och de mobilitetsfrämjande åtgärderna måste då vara exceptionellt goda och framgångsrika för att motverka bilberoende i de lägena. Det beror också på att mark- och vattenanvändningskartan, trots strategierna, medger att ca 1700ha ny mark tas i anspråk för bebyggelse (se ÖP 2010). Det leder till minskad jordbruksmark och försämrad matsäkerhet i landet. Utbredningen leder till ökat transportarbete. Utökad villabebyggelse leder också till större energibehov jämfört med om tillskottet varit flerbostadshus. Kostnader för att bygga ut kommunal service kan vara högre än för förtätningar.

ÖP 2010 saknar resonemang, plan och strategi för klimatanpassning. Risker med skyfall hade inte studerats till ÖP2010. Den starka bebyggelseutbredningen utanför tätortsgränserna innebär att förutsättningarna till klimatanpassningsåtgärder försvåras. Flera utbyggnadsområden ligger så att de vid ett skyfall riskerar att översvämmas.

ÖP2010 planerar för spårbunden kollektivtrafik till mindre tätorter med en lägre befolkningstäthet. Med den teknikutveckling som sker inom transportsektorn och inom hållbar mobilitet kan syftet att skapa ett hållbart resande för befolkningen utanför staden uppnås på andra sätt som kan vara mera kostnadseffektiva för samhället. Större utväxling för de mindre tätorterna kan ges genom att investera i förbättringar i kollektivtrafiken, utökad service och större aktivitetsutbud för att höja dagbefolkningen.

Planen medger bebyggelseutbredning på jordbruksmark, trots ställningstagandet att spara på jordbruksmarken. Även den sämre jordbruksmarken i kommunen, den i den östra kommundelen, har ur ett nationellt perspektiv en mycket god kvalitet och behövs för att säkra nationens matsäkerhet i ett förändrat klimat.

Sammanfattning av ÖP 2010 - uppnås hållbarhet?

Sammantaget bedöms i dagsläget flertalet av de globala målen för hållbar utveckling inte kunna uppnås genom en fortsatt planering enligt ÖP2010.

ÖP2010 jämfördes mot det dåvarande nollalternativet, vilket visade en försämring av de ekologiska faktorerna men en förbättring avseende de sociala och ekonomiska enligt konsekvensbeskrivningen till ÖP2010. Planen bedömdes dock vara bättre än dåvarande nollalternativ.

Beskrivning av 2035

ÖP- strategier och strategiska utvecklingskartor utvärderas mot hållbarhetsutmaningarna för Lunds kommun. De huvudsakliga utvecklingsstrategierna i samrådsförslaget är att växa genom förtätning, viss ny mark kan tas i anspråk i de mindre tätorterna i kommunen för att ge ett bättre underlag till den lokala servicen och för att ge plats åt näringslivsverksamheter. Förtätning ska göras med ett blandstads-koncept där stadsintegrerade verksamheter tillsammans med bostäder och service finns i lägen med god kollektivtrafik. Trafikinфраstruktur ska erbjuda en väl utbyggd kollektivtrafik som fler ska ha tillgång till och gång och cykel prioriteras. Det är nära till mötesplatser och ett sammankopplat grönt infrastrukturnät för rekreation, kontemplation, aktivitet och klimatanpassning är också starka strukturbildare för planen.

Konsekvensanalys 2035

Utmaning 1 - Begränsa klimatpåverkan och hushålla med mark och energi

Strategin att växa främst genom förtätning gäller alla tätorter i kommunen. Syftet med förtätning är dels att spara på jordbruksmarken, dels att skapa bättre underlag för service och att minska klimatpåverkan. För att klara underlag för service och skapa en bredare bostadspalett i de mindre byarna föreslår planen dock att viss åkermark tas i anspråk för bebyggelse och planen föreslår olika möjligheter för att bereda ny mark för verksamheter. Det kommer därmed att vara svårt att förena samtliga mål och strategier, det vill säga att växa med 1200 bostäder per år, att möta ett mångfacetterat näringslivs behov och samtidigt bevara jordbruksmarken så långt det är möjligt och att förtäta i en sammanhållen och resurseffektiv bebyggelsestruktur.

Det uppstår också en intressekonflikt med strategin att stimulera och utnyttja det nära läget till de två flygplatserna med målet om begränsad klimatpåverkan så länge flygen inte är eldrivna. Det är positivt för klimatet att höghastighetståg till Lunds C erbjuder hållbara långdistansresor och kan konkurrera med främst Malmö Airport.

Förstärkta kollektivtrafikstråk och förbättrade cykelförbindelser i Malmö-Lundregionen är positivt för hållbart resande och minskar klimatbelastningen. Planen har en högre ambition avseende hållbara transporter än ÖP2010. Gång och cykel är viktiga strategier för staden och starka kollektivtrafikstråk binder samman kommunens orter på ett mer samhällsekonomiskt genomförbart sätt än ÖP 2010. Även cykelbanor för internkommunikation inom tätorterna Dalby, Genarp, Södra Sandby och Veberöd lyfts i planen fram som en viktig strategi.

Det nationella snittet för energiförbrukningen för villor är dubbelt så hög som energiförbrukningen för lägenheter i flerbostadshus. Tätorterna Stångby, Södra Sandby och Veberöd är inte anslutna till fjärrvärmenätet. Bebyggelsen här måste därför värmas med el som har en högre primärenergifaktor än fjärrvärme (det vill säga energin som krävs för att tillverka elenergi). En eventuell utglesad låg bebyggelse här ger hög energiförbrukning och elproduktionen måste öka motsvarande. I framförallt Veberöd som har sämre kollektivtrafikförbindelse än Stångby och Södra Sandby finns också en högre klimatbelastning från transporter. Lägst klimatbelastning har fjärrvärmeanslutna flerbostadshus i centrala lägen i Lund med god service och hög tillgång till kollektivtrafik.

En mycket översiktlig första bedömning är dock att förslaget innebär en stor förbättring vad gäller minskad klimatpåverkan och hushållning med mark och energi jämfört med ÖP2010, då planen har större fokus på förtätning, hållbara transporter och mindre ianspråktagen jordbruksmark. Men beräkningar över faktiska avtryck och energi- och klimatbelastning behöver studeras inför utställningsförslaget när det finns en mark- och vattenanvändningskarta.

Utmaning 2 Robusthet - undvika, minimera och hantera risker

Förtätning ger högre avkastning på samhällsinvesteringar i infrastruktur, bättre underlag för service i tätorterna och stärker robustheten. Förslaget innebär bättre samhällsekonomisk långsiktighet i och med optimerad kollektivtrafikförsörjning till kransorter kring Lund.

Jordbruksmark kan även behövas för klimatanpassningsåtgärder. Livsmedelsförsörjningen regionalt och nationellt sjunker därmed, vilket minskar matsäkerheten men till viss del ökar robustheten mot klimatförändringar. Matsäkerhet kan förbättras när jordbrukandet anpassas till det förändrade klimatet och förvaltar jordens kvalitet. Det gäller att motverka jorderosion och riskerna med torra genom att hållbart bruka jorden, välja robusta grödor och öka markens vattenhållande förmåga. Tekniken utvecklas ständigt. Det kan därför finnas vissa möjligheter att kompensera för förlust av jordbruksmark i syfte att säkra matproduktion. Förändring i matvanor kan till exempel ha stor betydelse för hur mycket markyta som krävs för matproduktion.

Klimatanpassning försvåras inte om förtätning sker på redan hårdgjorda ytor, det är dock redan en stor utmaning inom vissa områden att hantera övertemperaturer och ökat dagvatten. Skyfallshantering kräver också större ytor för tillfälligt vatten och eftersom sådana ytor blir färre i en förtätning behöver det vidare utredas hur detta ska tas omhand. Om ny verksamhetsmark förläggs utanför tätortsranden kan klimatanpassning försvåras och beroende på typ av verksamhet riskera markföroreningar.

Utmaning 3 Sluta de urbana kretsloppen

Cirkulär ekonomi kräver yta och plats för att sluta resurser i ett lokalt kretslopp, till exempel förnybar energi, verkstäder för återbruk och reparation av varor. Ökad e-handel minskar behovet av handelsytor men behov av lager och logistik förväntas öka. Önskvärt vore att försöka minska samhällets konsumtion av varor och öka konsumtion av tjänster och upplevelser. Enligt förslaget kan Lunds stadskärna få ett bredare innehåll med kultur, aktiviteter, fler boende och upplevelser vilket är positivt för ekologisk, ekonomi och social hållbarhet. Det är också önskvärt att den handel som behövs finns nära människor. Strategierna i förslaget vill stimulera handeln i stadskärnan. Det behöver utredas vidare kring vilka slags ytor och logistik som krävs för det cirkulära samhället i form av återbrukscentraler, reparationsverkstäder, byteshandel etc.

Utmaning 4 Skapa goda livsmiljöer för alla

Förtättningsstrategier som presenterats i planförslaget ger fler bostäder i centrala lägen. Fler människor blandas och möts, acceptansen för oliktankande höjs. Transportbehov hålls nere och underlag till service ökar. Framför allt är det positivt med viss förtätning och breddat bostadsutbud för de mindre tätorterna i kommunen.

Effekterna av satsning kring en stark Malmö-Lundregion med goda kommunikationsmöjligheter där man kan ta sig längre på kortare tid innebär bättre möjligheter för hållbart resande, men också att bostadsmarknaden förstoras och att städernas starka köpkraft driver upp bostadspriser i mindre kransorter. Det gör att låginkomsttagare har svårare att ta sig in på bostadsmarknaden och måste söka sig längre ifrån städerna och därigenom få längre resor till arbete, kultur och service.

Delvis för att skapa underlag till Simrishamnsbanan föreslås att Dalby och Veberöd förtätas och kompletteras med fler boendetyper. En eventuell Simrishamnsbana kommer att höja statusen och attraktiviteten i dessa tätorter. Det finns då förutsättningar till ett mer hållbart resande. Men en risk är dock gentrifiering - att bostadspriserna i tätorterna blir högre och därmed omöjliggör för vissa grupper att bosätta sig i dessa tätorter. Riskerna kan motverkas av det bostadspolitiska målet att 45 % av nyproduktionen ska vara hyresrätter. En annan risk är att biltrafiken från och inom dessa orter ökar då invånarna från början har ett högt bilinnehav och avstånden mellan målpunkter inom orten redan är långa i den glesa strukturen. Riskerna kan till viss del motverkas av ett mycket väl utbyggt cykelsystem, mobilitetsåtgärder och beteendepåverkan.

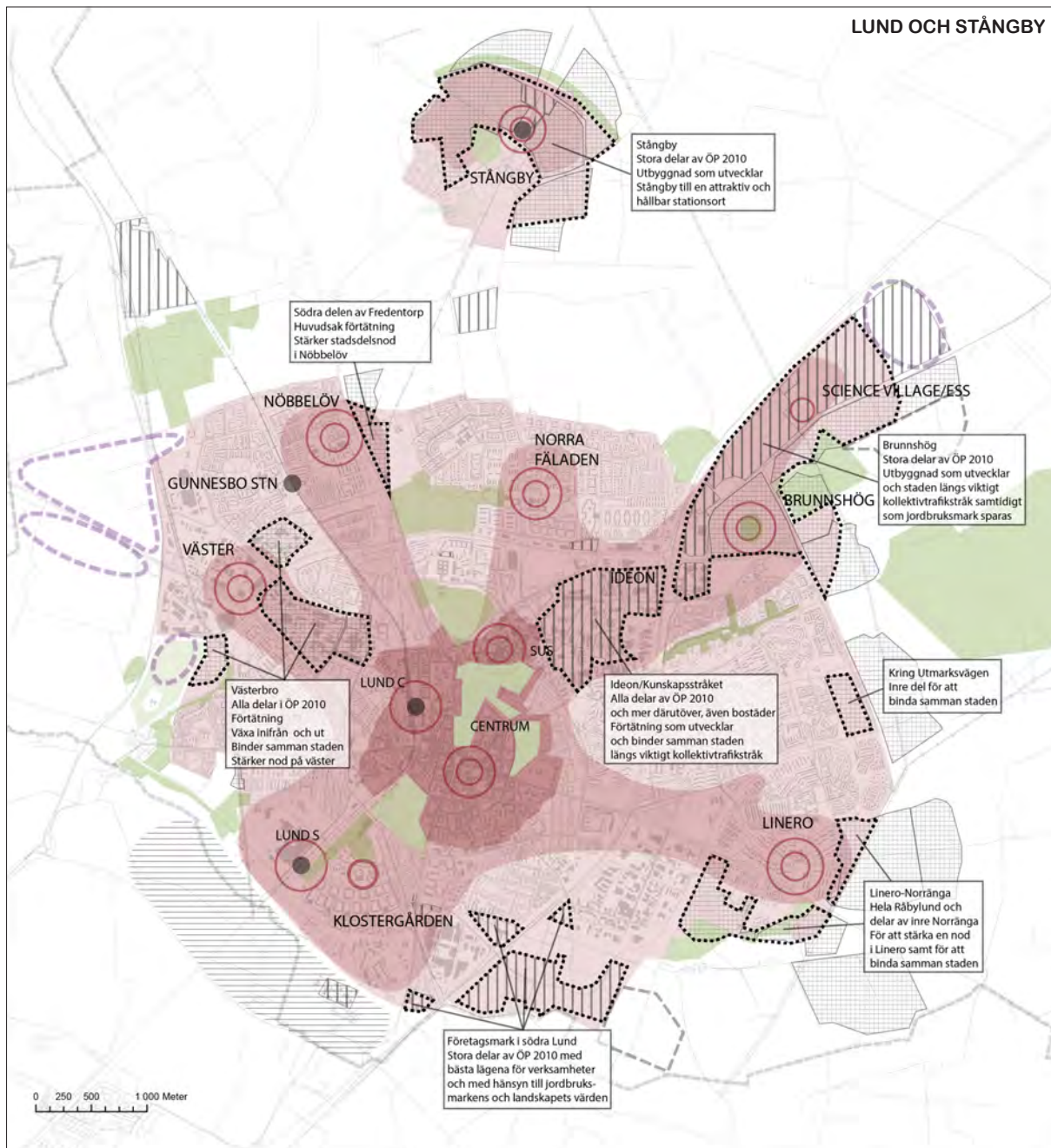
En omständighet som försvårar möjligheten att genomföra goda förtätningar i staden Lund är ökat buller från framförallt E22. Andra sådana försvårande omständigheter vid förtätningar är översvämningsrisker vid skyfall och förorenad mark. Det kraftigt ökade bostadsbyggandet som föreslås i planen, särskilt utanför Lund, kan leda till ökad trängseln på gator i staden varför planens mobilitetsstrategier som stimulerar hållbart resande både inom och utanför staden blir särskilt viktiga att genomföra.

Naturvärden kan påverkas negativt av Simrishamnsbanan och kopplingar för järnväg på stambanan norr om Lund. Dock sker mindre negativ påverkan på naturvärden i förslaget än ÖP2010 i och med att ÖP2010 har fler stora vägreservat och utbyggnadsområden utlagda i eller nära värdefulla naturområden eller områden som är viktiga för grönstrukturen. Förslaget innebär en tydligare satsning på ett grönt infrastrukturnät över hela kommunen och kopplar samman viktiga värdekärnor.

Utmaning 5 Skapa möjligheter för fler arbetsplatser

Inpendlingen till Lund är högre än utpendlingen. Lunds stad ger en hög buffert i självförsörjandegrad på arbetstillfällen inom kommunen. Förstärkt infrastruktur och goda kommunikationsmöjligheter till centrala arbetsplatser är positivt för samhället ur många aspekter. Troligen stärker det efterfrågan på verksamhetsmark i Lund ytterligare, men på eventuell bekostnad av att mindre kransorters dragningskraft att locka till sig verksamheter sjunker från en redan låg nivå. En annan möjlig konsekvens är att vissa verksamheter flyttar från tätorten Lund för att det inte går att finna plats inom stadens begränsade ytor. Flera varianter av lösningar presenteras i planförslaget för att möta olika troliga behov av framtida verksamhetsmark. Det kan uppstå intressekonflikter att försöka möta utmaningen om robusthet i samhället med bevarande av jordbruksmark i Skåne för att säkra den nationella livsmedelförsörjningen och samtidigt möjliggöra fler arbetsplatser samt möta behoven för ett mångfacetterat näringsliv i Lund som ibland kräver ytor. Planen har vissa strategier för att hantera intressekonflikten, se avsnitt om näringsliv och verksamhetsområden.

Utbyggnadsstrategi 2035 jämförd med utbyggnadsområden från ÖP 2010



Jämförande karta mellan denna samrådshandlings utbyggnadsstrategier fram till 2035 och gällande översiktsplans, ÖP 2010, föreslagna utbyggnadsområden för perioden 2010 till 2050.

TECKENFÖRKLARING

UTBYGGNADSSTRATEGI FRAM TILL 2035

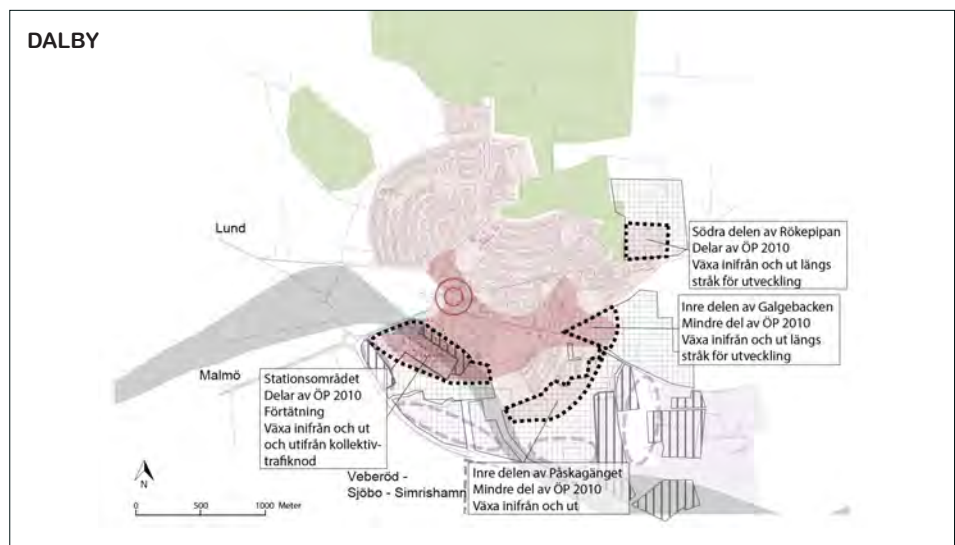
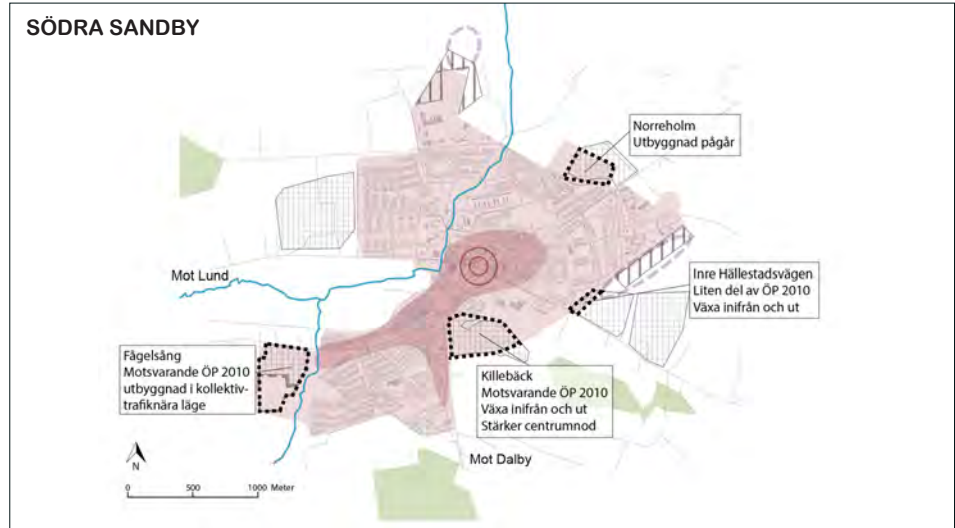
- Stadsutveckling; tätortsgräns respektive utvecklingsfokus och stadsutvecklingsnod
- Strukturbärande grönstruktur
- Utredningsområde - tillsammans med Staffanstorps kommun
- Alternativa lägen för särskilda verksamhetsområden

UTBYGGNADSORMÅDEN UR ÖP 2010 FÖR PERIODEN 2010-2050

- ÖP 2010 utbyggnadsområde bostäder/ blandad stad år 1-20 och 21-40
- ÖP 2010 verksamhetsområde år 1-20 och 21-40
- ÖP 2010 utredningsområde
- Utbyggnadsområde i ÖP 2010 som kan byggas ut fram till 2035

Efter 2035 kan ytterligare delar av ovanstående utbyggnadsområden från ÖP 2010 bli aktuella.





Utbyggnadsstrategi 2035 jämförd med utbyggnadsområden från ÖP 2010







Jämförande kartor mellan denna samrådshandlings utbyggnadsstrategier fram till 2035 och gällande översiktsplans, ÖP 2010, föreslagna utbyggnadsområden för perioden 2010 till 2050.

TECKENFÖRKLARING

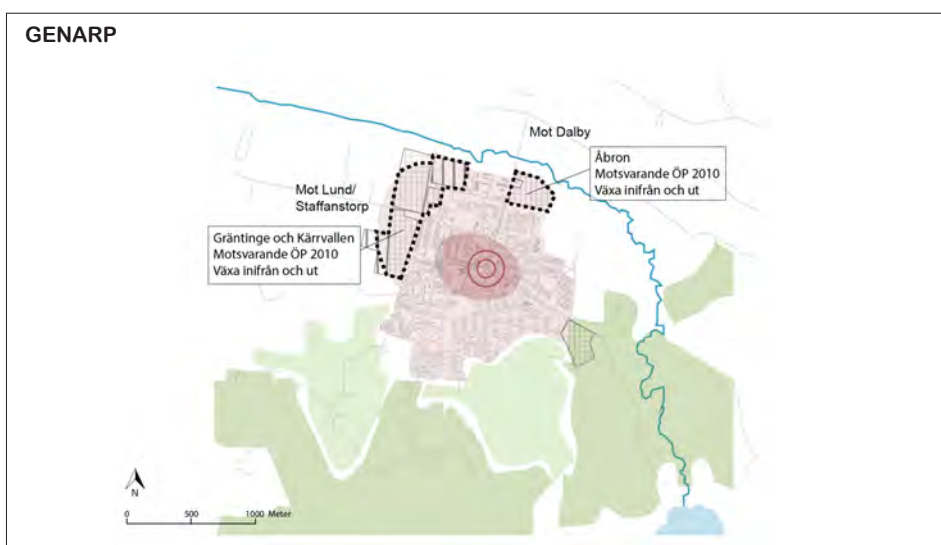
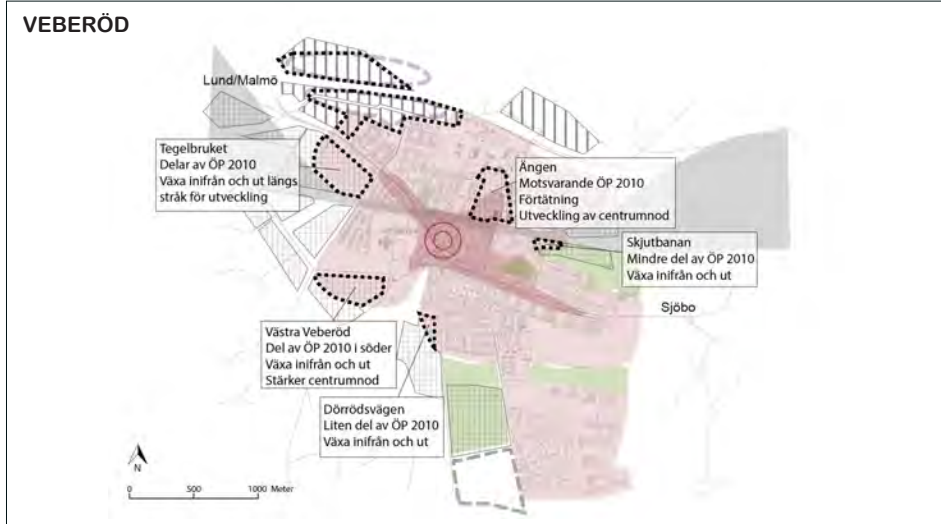
UTBYGGNADSSTRATEGI FRAM TILL 2035

-  Stadsutveckling; tätortsgrens respektive utvecklingsfokus och stadsutvecklingsnod
-  Strukturbärande grönstruktur
-  Alternativa lägen för särskilda verksamhetsområden
-  Spårkorridor Simrishamnsbanan

UTBYGGNADSMRÅDEN UR ÖP 2010 FÖR PERIODEN 2010-2050

-  ÖP 2010 utbyggnadsområde bostäder/ blandad stad år 1-20 och 21-40
-  ÖP 2010 verksamhetsområde år 1-20 och 21-40
-  ÖP 2010 utredningsområde
-  Utbyggnadsområde i ÖP 2010 som kan byggas ut fram till 2035





Efter 2035 kan ytterligare delar av ovanstående utbyggnadsområden från ÖP 2010 bli aktuella.



Jämförande kartor mellan denna samrådshandlings utbyggnadsstrategier fram till 2035 och gällande översiktsplans, ÖP 2010, föreslagna utbyggnadsområden för perioden 2010 till 2050.

TECKENFÖRKLARING

UTBYGGNADSSTRATEGI FRAM TILL 2035

-  Stadsutveckling; tätortsgrens respektive utvecklingsfokus och stadsutvecklingsnod
-  Strukturbärande gröstruktur
-  Alternativa lägen för särskilda verksamhetsområden
-  Spårkorridor Simrishamnsbanan

UTBYGGNADSOMRÅDEN UR ÖP 2010 FÖR PERIODEN 2010-2050

-  ÖP 2010 utbyggnadsområde bostäder/ blandad stad år 1-20 och 21-40
-  ÖP 2010 verksamhetsområde år 1-20 och 21-40
-  ÖP 2010 utredningsområde
-  Utbyggnadsområde i ÖP 2010 som kan byggas ut fram till 2035

Efter 2035 kan ytterligare delar av ovanstående utbyggnadsområden från ÖP 2010 bli aktuella.

Genomförandestrategier

Hela Lunds organisation har ansvar för hur översiktsplanen kan förverkligas. Samverkan mellan förvaltningar, nämnder och bolag är nödvändiga för prioriteringar och investeringar. Samverkan med medborgare och aktörer är viktiga att utveckla där möjligheten att komma in tidigt i processen är nödvändig för delaktighet och för genomförande av översiktsplanen.

Lunds befolkning väntas fortsätta växa vilket påverkar såväl framtida skatteintäkter som behovet av kommunal samhällservice. Trenden är att färre medborgare kommer att behöva försörja fler och behovet av kommunala tjänster väntas öka snabbare än skatteintäkterna. Lunds kommun har som mål att varje generation själv måste bära kostnaderna för den service som den konsumerar. Detta innebär att ingen generation ska behöva betala för det som tidigare generationer har förbrukat. En växande befolkning innebär behov av satsningar på till exempel skola och annan kommunal service, grön- och infrastruktur, kultur med mera. Vägval som innebär effektivare markanvändning och samutnyttjande blir nödvändigt, också i stadsplaneringen.

Utbyggnad- och boendestrategi

En utbyggnadsstrategi har tagits fram för att till att effektivisera och kraftsamla kommunens resurser till prioriterade utbyggnadsområden (antagen av kommunfullmäktige 2016-09-29) Strategin är ett förhållningssätt till hur utbyggnaden av staden och tätorterna ska utvecklas. Strategin syfte är att kraftsamla kring till vissa geografiska områden för att bidra till att kommunens investeringar utnyttjas på ett resurseffektivt sätt både vad gäller infrastruktur som skolor och annan samhällsservice. I dokumentet anges också kommunens bostadspolitiska mål samt hur kommunen arbetar med markanvisningar och exploateringsavtal.



Läs mer i Utbyggnads- och boendestrategi (antagen av kommunfullmäktige september 2016) www.lund.se/o plasmer

Kommunens markpolicy

I Lund är kommunens markinnehav begränsat. Kommunalt markinnehav ger kommunen bättre förutsättningar att bevaka kommunala intressen vid utbyggnad. Strategiska markförvärv är därför viktiga för att möjliggöra förtättnings- och utbyggnadsprojekt och för att underlätta genomförandet av översiktsplanen. I kommunens Markpolicy redovisas hur det egna markinnehavet används för att tillgodose olika krav och ambitioner samt hur processen vid försäljning av kommunal mark ser ut. Markpolicyn redovisar också hur utbyggnad och finansiering av allmän platsmark sker vid exploatering på privat mark. Lunds kommuns utbyggnads- och boendestrategi har tre utbyggnadsstrategier:

Förtäta!

- ▶ längs högklassiga kollektivtrafikstråk
- ▶ på redan ianspråktagen mark, till exempel parkeringar,
- ▶ nära redan befintlig service.

Fokusera!

- ▶ utbyggnad och planering tillhögklassiga kollektivtrafiklägen
- ▶ på orternas och stadsdelarnas attraktivitet genom förtätning och vitalisering av centrummiljöer

Bygga färdigt!

- ▶ de områden som redan påbörjats
- ▶ och begränsa antalet projekt

Effektivt utnyttja kommunens resurser och investeringar

De ekonomiska effekterna av en översiktsplan verkar på flera nivåer och över lång tid. Att konsekvensbeskriva det ekonomiska utfallet är därför en mycket komplex uppgift. I dagsläget saknar Lunds kommun en arbetsmodell för en sådan analys.

Eftersom utbyggnadstakten påverkas av konjunktur och marknadskrafter är det svårt att helt förutse vilka konsekvenser investeringarna får för kommunens ekonomi. Därför är det viktigt att strategierna fungerar vid både låg- och högkonjunktur. En stadsutveckling mot ökad täthet, särskilt i centrala lägen och kollektivtrafikhöga lägen innebär att befintliga strukturer kan nyttjas effektivare. Det innebär att redan gjorda investeringar används effektivare men också att de måste underhållas mer. Flera av de strategier som föreslås i samrådshandlingen syftar även till att stärka den sociala dimensionen i en tät, resurssnål och funktionsblandad stad.

Samhällsservicens markbehov

Nya utbyggnadsområden och förtätningar i befintliga områden till funktionsblandad stad innebär kommunala investeringar för samhällsservice. Nya invånare behöver mötas av motsvarande kommunal service såsom skolor, förskolor, idrottshallar, LSS-boende och äldreboende. Tillräcklig mark måste avsättas eller förvärvas till samhällsservice. För att utnyttja marken effektivt krävs samutnyttjande och integrerade byggnadslösningar. Detta i sin tur innebär nytänkande och innovativa lösningar. Lunds kommun ska kunna leverera en högkvalitativ samhällsservice och för att konkretisera översiktsplanens intentioner bör en plan för samhällsservicens markbehov tas fram.

Utbyggnad i takt med infrastruktur

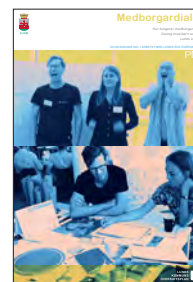
En stor del av kommunens utbyggnad är avhängig genomförandet av större infrastrukturprojekt som till exempel starka kollektivtrafikstråk. Det är avgörande att den utbyggnad som sker fram till 2035 sker i samspel med den infrastruktur för kollektivtrafik som finns idag och som förväntas under perioden. Aktuell nationell respektive regional transportinfrastrukturplan är gällande för perioden 2014–2025. I dessa finns inte Simrishamnbanan utpekade. I planerna finns en ny station i sydvästra Lund på Södra stambanan i samband med en utbyggnad till fyra spår. För utbyggnaden i staden finns en avsiktsförklaring mellan Lunds kommun och Region Skåne för spårväg Lund C – ESS. Den säger att kommunen ska verka för att minst 30 procent av tillväxten av bostäder och verksamheter i Lunds tätort ska ske i Kunskapsstråket och Brunnsberg.

Demokratiska processer och delaktighet

För att skapa en framgångsrik planering som fångar upp viktiga frågeställningar och skapar en bred acceptans i samhället är det viktigt att medborgare och aktörer är delaktiga i planeringsprocessen. Översiktplanen ligger till grund för kommunens utveckling och påverkar i olika grad alla människor som bor, arbetar eller annat sätt vistas i kommunen. Lunds kommun har goda förutsättningar för välfungerande dialoger och viljan att påverka har blivit större. Frågor om stadsmiljö och stadsbyggnad är sådant som ofta intresserar människor då det berör deras direkta närmiljö.

Future City Game

Future City Game genomfördes hösten 2016. Syftet var att i ett tidigt skede fånga upp viktiga frågeställningar, synpunkter och förslag från Lunds medborgare inför arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Målet var även att skapa delaktighet, intresse, engagemang och bidra till ökat samarbete mellan engagerade medborgare och kommunen. Future City Game kan beskrivas som en kreativ verkstad där de inbjudna deltagarnas visioner, idéer och förslag stod i fokus.



Läs mer i PM Medborgardialog, www.lund.se/oplasmr



Läs mer om Future City Game, www.lund.se/oplasmr

Pågående planeringsprocesser

Innehållet i en översiktsplan kan preciseras för tätorter eller andra områden i så kallade fördjupade översiktsplaner. Sedan gällande översiktsplan, ÖP 2010, blev antagen har flera översiktliga planprocesser och program initierats varav ett antal fördjupningar antagits och ett antal fortfarande är under framtagande. Dessa kommer alla att på olika sätt inarbetas i den nya översiktsplanen. Här nedan listas de fördjupningar som avses gälla parallellt med denna översiktsplan med eventuella begränsningar. De som är under framtagande beskrivs kortfattat. Utöver fördjupningarna beskrivs även ett antal andra viktiga övergripande programarbeten. En genomgång av Lunds kommuns samtliga fördjupade översiktsplaner avseende deras status kommer att göras i denna översiktsplans utställningsskede.

Geografiska fördjupningar av översiktsplanen

Framtagna efter att gällande översiktsplan, ÖP 2010, antogs.

Lund NE/Brunnshög

Antagen 2013-12-19

Södra Sandby

Antagen 2013-08-29

Öresundsvägen med omnejd

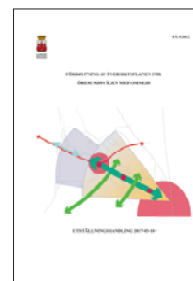
Utställd 18 april till 7 juni 2017, ej antagen ännu.



Läs mer i FÖP
Brunnshög, www.lund.se/fop



Läs mer i FÖP Södra Sandby, www.lund.se/fop



Läs mer i FÖP Öresundsvägen, www.lund.se/oresundsvagen

Pågående fördjupningar

Framtagande påbörjat efter att gällande översiktsplan, ÖP 2010, antogs.

FÖP Lund Sydväst (Källby) inför samråd

Den fördjupade översiktsplanen för Lund sydväst (Källby) är ett pågående arbete där huvuddragen som studeras är hur området kring Klostergården ska kunna utvecklas i samband med att en ny tågstation kan stå klar kring 2023. En station med 4-6 avgångar i timmen kommer att ge människor som bor och arbetar i området helt nya möjligheter att på ett enklare och smidigare sätt kunna nå stora delar av regionen. Stadsdelens omvandling kommer att innebära nya bostäder, service och verksamheter och målet är att skapa en mer blandad stadsdel som kan knytas bättre samman med centrala Lund. Ett samarbete med Staffanstorps kommun kring utvecklingen av området vid Höje å och stationsområdet har påbörjats.

FÖP Veberöd inför samråd

Den fördjupade översiktsplanen för Veberöd är ett pågående arbete där syftet är att förtydliga och vidareutveckla kommunens intentioner för Veberöds framtida utveckling. Några av de viktigaste områdena som studeras i planarbetet är hur Veberöds identitet och karaktär kan vidareutvecklas, hur bostadsutbudet kan breddas, hur en trafik- och kollektivinfrastruktur kan utvecklas, hur ortens näringsliv och service kan stödjas och hur grönstrukturen och dess kopplingar till det omkringliggande landskapet kan utvecklas.

Övrig planering

Lund C

Lund C och det omgivande stationsområdet är redan idag överbelastat. Kapaciteten för tågtrafiken på stationen anses tillräcklig, även för ett ökat resande, men kapaciteten i stationsmiljön som helhet och hos andra trafikslag är kraftigt ansträngd och måste förbättras för att klara det ökande resandet. I ett så kallat ramprogram har Lunds kommun tagit fram en helhetslösning för stationsområdet, både den östra och den västra sidan, vars syfte är att ligga till grund för projektering, detaljplanering och lovärenden inom programområdet. Några av målen för stationsområdet är att skapa ett attraktivt första möte med Lund och dess stadskärna för resande som kommer till Lund, skapa än bättre anslutnings- och bytesmöjligheter mellan olika trafikslag, stärka områdets förutsättningar som handels- och mötesplats och skapa en robust struktur i stadsplaneringen.

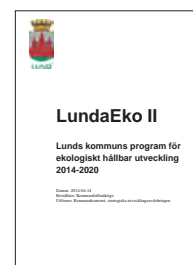
Kunskapsstråket

Kunskapsstråket ingår i Lunds största utvecklingsprojekt, Lund NE, där stråket är kopplingen mellan Lunds historiska centrum och Brunnsberg och spårvägen utgör ryggraden. Kunskapsstråket går via universitetsområdet, Skånes universitetssjukhus, Ideon och Medicon Village och i området finns idag ca 25 000 arbetsplatser och nästan 30 000 heltidstudenter vilket gör det till regionens största arbetsplats för kunskapsbaserade verksamheter. De planerade spårväghållplatserna kommer att bli viktiga knutpunkter och utgångspunkter för att skapa levande stadsmiljöer längs sträckan. Hela området ska utvecklas till en levande stadsdel med tät bebyggelse, mycket folk, god service och levande stadsrum där målet är att skapa hållbara blandade stadsmiljöer som är stimulerande att bo, verka och leva i.

Övriga program

LundaEko II

LundaEko II är Lunds program för ekologiskt hållbar utveckling 2014-2020 och anger vad som ska prioriteras i miljöarbetet, både för det geografiska området Lunds kommun och inom den kommunala organisationen. Utgångspunkterna i LundaEko II utgör grunden för Lunds kommuns arbete för en ekologisk hållbar utveckling och beaktar också sociala och ekonomiska aspekter. LundaEko II bygger, liksom föregångaren LundaEko, på de nationella miljö kvalitetsmålen. Utifrån dessa mål har Lunds kommun formulerat åtta prioriterade områden och inom varje prioriterat område finns ett mål som är övergripande och vänder sig till kommunen som organisation samt till alla som bor och verkar i kommunen.



Läs mer i LundaEko II (antagen av kommunfullmäktige 2014-05-23) www.lund.se/oplasmer



Läs mer om hållbara transportsystem i LundaMaTs III (antagen av kommunfullmäktige 2014-05-07) www.lund.se/oplasmer



Läs mer i Lunds kommuns Grönstruktur- och naturvårdsprogram (antagen av kommunfullmäktige 2006-03-30) www.lund.se/oplasmer



Läs mer i Avfallsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2016-06-15) www.lund.se/oplasmer

LundaMats III

Lund expanderar och en större befolkning och mer verksamhet ställer krav på effektivare markutnyttjande och transporter. De förändrade förutsättningarna innebär att tillvägagångssätt och fokus behöver uppdateras för att nå en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. LundaMaTs, där "MaTs" står för miljöanpassat transportsystem, är ett dokument som anger riktlinjer för politiker och tjänstemän i arbetet med stadens trafik och transporter. På det viset berör LundaMaTs alla som bor och vistas i Lund. LundaMaTs III, antagen 2014, omfattar fokusområden för att ta sig an de utmaningar som kommunen står inför såsom minskade koldioxidutsläpp, expansion och omställning till mer hållbart transportsystem. Helhetssynen är idag väletablerad och inkluderad i alla delar av verksamheten.

Grönstruktur- och naturvårdsprogram

Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet är ett program för bevarande, utveckling och skötsel av natur-, rekreations- och parkområden i Lunds kommun. Det är ett strategiskt dokument som utgör underlag för fysisk planering, utformning av nya parker, natur- och rekreationsområden, förnyelse av parker och grönområden samt förvaltning och skötsel av park- och naturområden. Programmet består av två delar, själva programdelen innehållande mål, strategier och åtgärdsförslag och en beskrivande underlagsdel.

Just nu arbetas det med att ta fram ett nytt och uppdaterat dokument, *Grönprogram för Lunds kommun*.

Övrigt att inarbeta i utställningshandlingen

Grus- och stentäkter

Inom Lunds kommun finns sten- och grustillgångar av stort intresse för regionen och behovet av grusmaterial förväntas fortsatt vara stort till följd av kommande decenniernas utbyggnadsplaner vad gäller bebyggelse samt väg- och järnvägsinfrastruktur. Lunds kommun har för egen del intagit en restriktiv hållning till utvidgning och öppnande av nya täkter och anser att även bergkross måste betraktas som en ändlig resurs. All täktverksamhet medför, oavsett omfattning, också en påverkan på intilliggande områden. Det gäller generellt landskapsbild och trafikbelastning men också ofta buller, kastrisk och vibrationer.

Konkreta ställningstaganden vad gäller grus- och stentäkter kommer att utvecklas i utställningsskedet då en mer detaljerad mark- och vattenanvändningskarta också presenteras.

Avfall

Kommunen har tagit fram en avfallsplan, aktuell för åren 2016-2020, innehållande mål och strategier för att på bästa sätt ta omhand de avfallsmängder som genereras i kommunen. Generellt behöver vi, inte bara i Lunds kommun, bli bättre på att dels minska mängden avfall och dels återanvända och återbruka mer. En av de största utmaningarna inom avfallsområdet är att åstadkomma ett resurseffektivt och miljöanpassat system för hantering av det biologiska avfallet från hushåll, industri, jordbruk och trädgård/parker.

Konkreta ställningstaganden vad gäller avfallshantering kommer att utvecklas i översiktsplanens utställningsskede.

Riksintressen

Delar av föreslagna utbyggnadsområden på strategikartorna till denna översiktsplan sker inom riksintresseområden. Riksintresseområden som kan komma att påverkas av planen är riksintressen för naturvården, kulturmiljövården, friluftslivet, värdefulla ämnen och material, kommunikationer, yrkesfiske (sjö) och totalförsvaret.

Ytmässig påverkan på riksintressena samt eventuella konfliktområden avses att redovisas i utställningsförslaget då en mer detaljerad mark- och vattenanvändningskarta också presenteras.

Säkerhet och riskhänsyn

För att skydda människors hälsa får boendemiljöer, skolmiljöer och liknande inte utsättas för betydande miljöstörningar eller risker. Miljöstörningarna består bland annat av luftföroreningar, vattenföroreningar, lukt, buller och strålning. Riskerna handlar främst om utsläpp från industriella verksamheter, olyckor med farligt gods och naturolyckor.

Konkreta ställningstaganden vad gäller säkerhet och riskhänsyn kommer att utvecklas i översiktsplanens utställningsskede.

Fortsatt översiktsplanering

Planperioden för denna översiktsplan sträcker sig till 2035 men vår omvärld förändras hela tiden vilket betyder att Lunds kommun ständigt kommer att ställas inför nya behov, önskemål och utmaningar. Tas kloka och väl avvägda planeringsbeslut nu och framöver kommer dock kommunen att vara väl rustad inför flera möjliga utvecklingsscenarioer. Hur framtiden kan se ut och hur det kan påverka planeringen i Lunds kommun behandlas i ett av de 17 PM som togs fram i översiktsplanarbetets inledning, ”Spaning efter framtida sammanhang”.

Översiktsplanen är ett stöd i beslut om framtida markanvändning och fungerar som vägledning vid olika mål- och intressekonflikter som kan uppstå men blir aldrig ett heltäckande operativt planeringsinstrument utan behöver kompletteras kontinuerligt. För en kommun i ständig förändring i en region och omvärld som utvecklas och ändras snabbt krävs en löpande strategisk planering där den löpande processen skapar en större medvetenhet om översiktsplaneringens betydelse som styrinstrument för stadens och kommunens utveckling. Översiktsplanen blir en grund för en kontinuerlig översiktlig planering som successivt uppdateras och revideras efter uppkomna behov eller förändrade förutsättningar.

I fortsatta planeringsprocesser behöver fördjupade avvägningar mellan skilda intressen och mål preciseras och mer detaljerade ställningstaganden göras. Det kan ske i form av geografiska eller tematiska fördjupningar av översiktsplanen, planprogram och detaljplaner.



Läs mer om framtidsscenarioer i PM Spaning efter framtida sammanhang, www.lund.se/o plasmer

Förslag till ny översiktsplan, planstrategi för Lunds kommun – samrådsförslag.

Under det senaste decenniet har Lunds kommun vuxit kraftigt och befolkningen förväntas även fortsättningsvis att öka. Kommunen behöver tillgodose det stora behovet av nya bostäder och arbetsplatser samtidigt som en attraktiv livsmiljö stärks och att det sker en hushållning med mark och resurser. Detta förslag till ny översiktsplan möter dessa behov och utmaningar genom att stärka det växande Lund, det gröna Lund och det nära och levande Lund. Förutsättningarna ser olika ut i olika delar av kommunen och hållbar tillväxt handlar även om en jämn fördelning av tillväxten. Hela Lund ska fortsätta leva.

Denna handling, Lunds planstrategi, är ett led i framtagandet av en ny översiktsplan för Lunds kommun och ett underlag för dialogen med medborgarna. Enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ge en god överblick av de planerade förändringarna och tydligt redovisa de övergripande strukturfrågorna för kommunen som helhet samt kommunicera och tydliggöra kommunens syn på den framtida utvecklingen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men har genom sin vägledande funktion en viktig roll i kommunens fortsatta utveckling.

På www.lund.se/op hittar du en länk till en storyboard där samrådshandlingen finns att ta del av digitalt. Där är det också enklast att lämna synpunkter för den som vill. I samrådshandlingen hänvisas det till andra rapporter, program och övrigt underlagsmaterial. Dessa nås via direktlänkar i den digitala översiktsplanen eller på www.lund.se/oplasmer

Har man inte möjlighet att lämna sina synpunkter digitalt är det även möjligt via brev till Stadsbyggnadskontoret Box 41, 221 00 Lund eller via mejl till stadsbyggnadskontoret@lund.se

Alla synpunkter måste vara inkomna senast den 30 november 2017.



Kommunstyrelsen

2017-11-15

Ärende 18

18

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 41

Dnr KS/KF 2017:267.379

Yttrande över remiss av Statens energimyndighets och naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan till vindkraft**Ärendebeskrivning**

Statens energimyndighet och Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag följt upp och analyserat hur planerings- och tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats efter att myndigheternas vägledning om kommunal tillstyrkan togs fram, samt analyserat om det behövs åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen. I uppdraget ingår också att studera om en mer rättssäker process kan skapas. Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes i miljöbalken 2009 i samband med att kraven på detaljplan och bygglag för stora tillståndspliktiga vindkraftverk togs bort i plan- och bygglagen.

De båda myndigheterna rekommenderar att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap 4 § miljöbalken tas bort. Myndigheterna bedömer att miljöprövningen är fullgod även utan kommunal tillstyrkan, och man menar att detta kommer att förbättra förutsättningarna för att bygga ut vindkraften. Därmed skulle det bli lättare att uppfylla miljö kvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" och att uppnå målet om 100 procent förnybart elsystem år 2040. Man konstaterar att kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändningen i samband med vindkraftsetableringar minskar om bestämmelsen tas bort, men att kommunerna ändå skulle ha ett stort inflytande som remissinstans. Kommunerna har, menar man, en stark ställning när tillstånden prövas, och kan genom sin översiktsplanering styra lokaliseringen av vindkraften.

Planeringschefen har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Skrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-31.
- Följebrev från Regeringskansliet 2017-09-05.
- Kommunal tillstyrkan av vindkraft. Statens Energimyndighet och Naturvårdsverket. 2017-06-19.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Lomma kommun anser att det är synnerligen olämpligt att ta bort den kommunala tillstyrkan av vindkraftverk. Vindkraftverk har i många delar av landet en betydande påverkan på bland annat bebyggelse, kulturmiljöer och landskapsbild. Särskilt i tätbebyggda delar kan denna påverkan vara mycket påtaglig. Sveriges kommuner har som uppgift att inom sitt geografiska område göra avvägningar mellan olika intressen vad gäller användningen av mark- och vattenområden. Det är kommunerna som är bäst lämpade att göra denna avvägning mot bakgrund av det ansvar som man har mot sina medborgare och den kunskap som man har om de lokala förutsättningarna. Redan tidigare beslut om att

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-11-08

PLG § 41 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:267.379

inskränka kommunernas möjlighet att ställa krav på detaljplan och bygglov (för stora tillståndspliktiga verk) är ett olyckligt ingrepp i kommunernas möjlighet att styra mark- och vattenanvändningen inom sitt geografiska område.

Skulle kommunal tillstyrkan tas bort urholkar man den möjligheten att lyfta viktig lokal kunskap till processen. Detta är en viktig princip för det kommunala planmonopolet och en av anledningarna till den ursprungliga skrivningen om kommunal tillstyrkan. Myndigheterna visar inte i sin rapport på vilket sätt de säkerställer att denna kunskap verkligen ger avtryck i förändrad process. Inte heller visar de varför infrastrukturen av vindkraft ska behandlas annorlunda än annan infrastruktur.

Lomma kommun anser att föreliggande förslag om att ta bort den kommunala tillstyrkan för stora vindkraft inte ska genomföras.



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
1Planeringsavdelningen

2017-10-31

Vår referens: Anders Nyquist

Direkttel: 040-641 11 05

E-post: anders.nyquist@lomma.se

Diariennr: KF/KS2017:267:379

Er referens:

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft

Ärendebeskrivning

Statens energimyndighet och Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag följt upp och analyserat hur planerings- och tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats efter att myndigheternas vägledning om kommunal tillstyrkan togs fram, samt analyserat om det behövs åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen. I uppdraget ingår också att studera om en mer rättssäker process kan skapas. Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes i miljöbalken 2009 i samband med att kraven på detaljplan och bygglov för stora tillståndspliktiga vindkraftverk togs bort i plan- och bygglagen.

De båda myndigheterna rekommenderar att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap 4 § miljöbalken tas bort. Myndigheterna bedömer att miljöprövningen är fullgod även utan kommunal tillstyrkan, och man menar att detta kommer att förbättra förutsättningarna för att bygga ut vindkraften. Därmed skulle det bli lättare att uppfylla miljökvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" och att uppnå målet om 100 procent förnybart elsystem år 2040. Man konstaterar att kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändningen i samband med vindkraftsetableringar minskar om bestämmelsen tas bort, men att kommunerna ändå skulle ha ett stort inflytande som remissinstans. Kommunerna har, menar man, en stark ställning när tillstånden prövas, och kan genom sin översiktsplanering styra lokaliseringen av vindkraften.

De båda myndigheterna har övervägt olika åtgärder och beskriver dessa med konsekvenser i följande tabell. Bifogat remissmaterial i övrigt redovisar ingående bakgrund och gjorda överväganden med mera.

Tabell 1. Översikt studerade åtgärder – bedömningar utifrån valda kriterier

Åtgärd	Underlätta tillståndsprocessen	Mer rättssäker process	Beaktar kommunens planmonopol	Genomförbar
1. Förtydliga vägledningen	Mycket liten effekt	Ingen effekt	Ingen förändring	Ja
2. Ta fram föreskrifter	Liten effekt	Liten effekt	Ingen förändring	Ja
3. Kräv aktivitet för avstyrkan inom tidsram	Viss effekt	Viss effekt	Ingen förändring	Ja
4. Tidig tillstyrkan och stärk kommunens roll som remissinstans	Medelstor effekt p.g.a. att den stärkta rollen som remissinstans försvårar avvägningen mellan olika intressen.	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen eftersom tillstyrkan blir bindande tidigare	Ja
5. Tidig tillstyrkan	Stor effekt	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen eftersom tillstyrkan blir bindande tidigare	Ja
6. Upphäv MB 16:4 och stärk kommunens roll som remissinstans	Medelstor effekt	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen	Nej, bedöms ge en olämplig lagkonstruktion och försvåra tillämpningen
7. Upphäv MB 16:4	Mycket stor effekt	Mycket stor effekt	Minskat inflytande jämfört med idag	Ja

Lomma kommun är utsedd till remissinstans i detta ärende, men det är frivilligt att svara. Övriga kommuner i Skåne som är remissinstanser är Eslöv och Malmö.

Vindkraft i Lomma kommun

Lomma kommun har inom ramen för den översiktliga planeringen bedömt förutsättningarna för etablering av vindkraftverk i kommunen. I den gällande översiktsplanen, Översiktsplan 2010 för Lomma kommun, anges att storskaliga anläggningar för vindkraftverk inte är möjliga med hänsyn till kulturmiljöintressen, landskapsbild och försvarsintressen. Kommunens ställningstagande i översiktsplanen är att det inte är lämpligt med storskalig vindkraft på de områden som har studerats i kommunen, och tar därför ställning mot sådana etableringar inom kommunens geografiska område.

Detta ställningstagande till trots har kommunen tvingats bevilja bygglov för vindkraftverk i ett av de områden som bedömts som olämpligt. Det område som avses är i den nordöstra delen av kommunen, norr om Fjelie, vid Laxmans Åkarp. Några vindkraftverk har dock ännu inte uppförts i detta område.

I ett annat område i kommunen, vid Önnerup och Kannikemarken, har mark- och miljödomstolen nyligen beslutat att med hänvisning till bortfallet av odlingsmark, gått kommunen till mötes och avvisat överklagandet av nekat bygglov.

Dessa båda exempel avser dock inte tillståndspliktiga verk utan mindre verk som är anmälningspliktiga där bygglov också krävs.

Handlingar i ärendet

A Denna skrivelse.

B Remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraftverk – bifogas.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Lomma kommun ska yttra sig över remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan enligt följande:

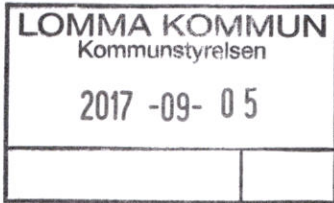
Lomma kommun anser att det är synnerligen olämpligt att ta bort den kommunala tillstyrkan av vindkraftverk. Vindkraftverk har i många delar av landet en betydande påverkan på bland annat bebyggelse, kulturmiljöer och landskapsbild. Särskilt i tätbebyggda delar kan denna påverkan vara mycket påtaglig. Sveriges kommuner har som uppgift att inom sitt geografiska område göra avvägningar mellan olika intressen vad gäller användningen av mark- och vattenområden. Det är kommunerna som är bäst lämpade att göra denna avvägning mot bakgrund av det ansvar som man har mot sina medborgare och den kunskap som man har om de lokala förutsättningarna. Redan tidigare beslut om att inskränka kommunernas möjlighet att ställa krav på detaljplan och bygglov (för stora tillståndspliktiga verk) är ett olyckligt ingrepp i kommunernas möjlighet att styra mark- och vattenanvändningen inom sitt geografiska område.

Skulle kommunal tillstyrkan tas bort urholkar man den möjligheten att lyfta viktig lokal kunskap till processen. Detta är en viktig princip för det kommunala planmonopolet och en av anledningarna till den ursprungliga skrivningen om kommunal tillstyrkan. Myndigheterna visar inte i sin rapport på vilket sätt de säkerställer att denna kunskap verkligen ger avtryck i förändrad process. Inte heller visar de varför infrastrukturen av vindkraft ska behandlas annorlunda än annan infrastruktur.

Lomma kommun anser att föreliggande förslag om att ta bort den kommunala tillstyrkan för stora vindkraft inte ska genomföras.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

Katarina Bergh**Från:****Skickat:****Till:**

Berith Öhman <berith.ohman@regeringskansliet.se>
 den 5 september 2017 14:44
 registrator@svk.se; registrator@bth.se; kommun@borgholm.se;
 registraturen@boverket.se; info@byggmaterialindustrierna.se;
 chalmers@chalmers.se; info@energiforetagen.se; registrator@ei.se;
 eskilstuna.kommun@eskilstuna.se; kommunstyrelsen@eslov.se;
 kommun@falkenberg.se; kommun@filipstad.se; info@friluftsframjandet.se;
 fra@fra.se; exp-hkv; regiongotland@gotland.se; info se; kommun@gullspang.se;
 stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; kommunen@hjo.se;
 hofors.kommun@hofors.se; kommunen@hylte.se; kommun@herjedalen.se;
 region@regionjh.se; kommerskollegium@kommers.se; registrator@konj.se;
 konkurrensverket@kkv.se; kommun@kristianstad.se; kommunen@kristinehamn.se;
 krokoms.kommun@krokom.se; info@iva.se; registrator@kth.se;
 kommun@kungsbacka.se; kopings.kommun@koping.se; kommun@laholm.se;
 registrator@lrf.se; kommun@ljusdal.se; Kommunstyrelsen; info@ludvika.se;
 registrator@lu.se; blekinge@lansstyrelsen.se; gotland@lansstyrelsen.se;
 gavleborg@lansstyrelsen.se; halland@lansstyrelsen.se; kalmar@lansstyrelsen.se;
 norrbotten@lansstyrelsen.se; skane@lansstyrelsen.se; stockholm@lansstyrelsen.se;
 sodermanland@lansstyrelsen.se; uppsala@lansstyrelsen.se;
 varmland@lansstyrelsen.se; vasterbotten@lansstyrelsen.se;
 vasternorrland@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se;
 ostergotland@lansstyrelsen.se; kommunstyrelsen@malmo.se;
 kommunstyrelsen@mjolby.se; kommun@monsteras.se;
 remisser@naturskyddsforeningen.se; norrtalje.kommun@norrtalje.se;
 kommun@ockelbo.se; orustkommun@orust.se; region@skane.se;
 region@regionostergotland.se; info@region.sormland.se; kansli@regionblekinge.se;
 info@rfl.se; regionforbundet@regionvasterbotten.se; info@skgs.org;
 region@skane.se; info@sotenas.se; jordbruksverket@jordbruksverket.se;
 registrator@statskontoret.se; stromsunds.kommun@stromsund.se; svea.avd6
 @dom.se; info@svenskvindenergi.org; info@svensk-vindkraft.org; remisser;
 info@sverigesbyggindustrier.se; peter@sfpo.se;
 thomas.lennartsson@vattenagarna.se; info@skl.se; info@sverigeskonsumenter.se;
 registrator@slu.se; info@birdlife.se; info@teknikforetagen.se;
 tillvaxtverket@tillvaxtverket.se; trafikverket@trafikverket.se; kommun@tyreso.se;
 mmd.umea@dom.se; umea.universitet@umu.se; registrator@uu.se;
 ledningskontoret@uppvidinge.se; vara.kommun@vara.se; kommun@vetlanda.se;
 vindeln.kommun@vindeln.se; mmd.vanersborg@dom.se; info@wwf.se;
 landstinget.vasternorrland@lvn.se; post@vgregion.se; kommunen@ornskoldsvik.se;
 region@regionostergotland.se; kommun@overtornea.se; rg@regiongavleborg.se;
 info@elmateriel.se; info@powercircle.org

Ämne: Remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft

Bifogade filer: M2017-01633 Remisslista Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft.pdf; kommunal-tillstyrkan-av-vindkraft.pdf

Hej!

Remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft.

Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet **senast den 4 december 2017** till m.registrator@regeringskansliet.se med kopia till m.remiss-energi@regeringskansliet.se

Vi ser gärna att remissvaren lämnas in i både word- och pdf-format. Ange diarienummer M2017/01633/Ee och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Frågor under remisstiden besvaras av Andreas Kannesten: tel: 08-405 14 98,
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Med vänlig hälsning

Berith Öhman

Kanslisekreterare

Energienheten

Miljö- och energidepartementet

Regeringskansliet

103 33 Stockholm

070-509 29 63

berith.ohman@regeringskansliet.se



Miljö- och energidepartementet
Energienheten
Andreas Kannesten

Remiss av Statens energimyndighets och Naturvårdsverkets
rapport om kommunal tillstyrkan av vindkraft

Remissinstanser

- 1 Försvarsmakten
- 2 Försvarets radioanstalt
- 3 Statskontoret
- 4 Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt
- 5 Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt
- 6 Mark- och miljööverdomstolen vid Svea Hovrätt
- 7 Affärsverket svenska kraftnät
- 8 Boverket
- 9 Energimarknadsinspektionen
- 10 Kommerskollegium
- 11 Konjunkturinstitutet
- 12 Konkurrensverket
- 13 Statens jordbruksverk
- 14 Tillväxtverket
- 15 Trafikverket
- 16 Blekinge tekniska högskola
- 17 Chalmers tekniska högskola
- 18 Kungliga tekniska högskolan
- 19 Lunds universitet

- 20 Sveriges Lantbruksuniversitet
- 21 Umeå universitet
- 22 Uppsala universitet
- 23 Länsstyrelsen i Blekinge län
- 24 Länsstyrelsen i Gotlands län
- 25 Länsstyrelsen i Gävleborgs län
- 26 Länsstyrelsen i Hallands län
- 27 Länsstyrelsen i Kalmar län
- 28 Länsstyrelsen i Norrbottens län
- 29 Länsstyrelsen i Skåne län
- 30 Länsstyrelsen i Stockholms län
- 31 Länsstyrelsen i Södermanlands län
- 32 Länsstyrelsen i Uppsala län
- 33 Länsstyrelsen i Värmlands län
- 34 Länsstyrelsen i Västernorrlands län
- 35 Länsstyrelsen i Västerbottens län
- 36 Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- 37 Länsstyrelsen i Östergötlands län
- 38 Gävleborgs läns landsting
- 39 Jämtlands läns landsting
- 40 Skåne läns landsting
- 41 Västernorrlands läns landsting
- 42 Västra Götalands läns landsting
- 43 Östergötlands läns landsting
- 44 Samverkansorganet i Blekinge län
- 45 Samverkansorganet i Kalmar län
- 46 Samverkansorganet i Södermanlands län
- 47 Samverkansorganet i Västerbottens län
- 48 Borgholms kommun
- 49 Eskilstuna kommun

- 50 Eslövs kommun
- 51 Falköpings kommun
- 52 Filipstads kommun
- 53 Gotlands kommun
- 54 Gullspångs kommun
- 55 Göteborgs kommun
- 56 Hjo kommun
- 57 Hofors kommun
- 58 Hylte kommun
- 59 Härjedalens kommun
- 60 Kristianstads kommun
- 61 Kristinehamns kommun
- 62 Krokoms kommun
- 63 Kungsbacka kommun
- 64 Köpings kommun
- 65 Laholms kommun
- 66 Ljusdals kommun
- 67 Lomma kommun
- 68 Ludvika kommun
- 69 Malmö kommun
- 70 Mjölby kommun
- 71 Mönsterås kommun
- 72 Norrtälje kommun
- 73 Ockelbo kommun
- 74 Orust kommun
- 75 Sotenäs kommun
- 76 Strömsunds kommun
- 77 Tyresö kommun
- 78 Uppvidinge kommun
- 79 Vara kommun

- 80 Vetlanda kommun
- 81 Vindelns kommun
- 82 Örnköldsviks kommun
- 83 Övertorneå kommun
- 84 Byggmaterialindustrierna
- 85 Elmaterielleverantörernas förening
- 86 Energiföretagen Sverige
- 87 Friluftsförbundet
- 88 Greenpeace Sverige
- 89 Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)
- 90 Lantbrukarnas riksförbund
- 91 Power Circle
- 92 SKGS
- 93 Svensk Vindenergi
- 94 Svensk Vindkraftsförening
- 95 Svenska Naturskyddsföreningen
- 96 Svenskt Näringsliv
- 97 Sveriges Byggindustrier
- 98 Sveriges fiskares producentorganisation
- 99 Sveriges fiskares riksorganisation
- 100 Sveriges fiskevattenägareförbund
- 101 Sveriges Kommuner och Landsting
- 102 Sveriges Konsumenter
- 103 Sveriges ornitologiska förening – Birdlife Sverige
- 104 Teknikföretagen
- 105 Världsnaturfonden WWF

Remissvaren ska **senast 4 december 2017** ha kommit in till Miljö- och energidepartementet m.registrator@regeringskansliet.se med kopia till m.remisser-energi@regeringskansliet.se. Vi ser gärna att remissvaren lämnas in i både word- och pdf-format. Ange diarienummer M2017/01633/Ee och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Statens energimyndighet och Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag följt upp och analyserat hur planerings- och tillståndprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats efter att myndigheternas vägledning om kommunal tillstyrkan togs fram samt analyserat om det behövs åtgärder för att underlätta tillståndprocessen. Myndigheterna har rekommenderat att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap. 4 § miljöbalken tas bort. I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i den bifogade rapporten.

Rapporten finns på Energimyndighetens hemsida:
<http://www.energimyndigheten.se/globalassets/fornybart/framjande-av-vindkraft/tillstandsprovning/kommunal-tillstyrkan-av-vindkraft.pdf>

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Frågor under remisstiden besvaras av Andreas Kannesten, tel. 08 405 14 98, andreas.kannesten@regeringskansliet.se



Robert Andrén
Departementsråd



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY



SKRIVELSE

2017-06-19

Ärendenr:

NV-00099-16

EM 2016-4752

Kommunal tillstyrkan av vindkraft

Redovisning av regeringsuppdrag i regleringsbrevet för 2016

NATURVÅRDSVERKET:
BESÖK: STOCKHOLM -VALHALLAVÄGEN 195
ÖSTERSUND – FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 010-698 10 00
FAX: 010-698 16 00
E-POST:
REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

ENERGIMYNDIGHETEN
Box 310 • 631 04 Eskilstuna • Besöksadress
Kungsgatan 43
Telefon 016-544 20 00 • Telefax 016-544 20 99
registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se
Org.nr 202100-5000

Förord

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har i sina regleringsbrev för 2016 fått regeringsuppdraget ”Kommunal tillstyrkan av vindkraft”.

Regeringsuppdraget har redovisats till Miljö- och energidepartementet i juni 2017. Redovisningen är beslutad av generaldirektörerna Erik Brandsma, Energimyndigheten, och Björn Risinger, Naturvårdsverket.

Innehåll

FÖRORD	4
1 SAMMANFATTNING	7
2 ENERGIMYNDIGHETENS OCH NATURVÅRDSVERKETS FÖRSLAG	9
3 INLEDNING	10
3.1 Uppdraget	10
3.2 Mål och syfte	10
3.3 Genomförande	12
4 BAKGRUND	13
4.1 Bestämmelsen om kommunal tillstyrkans lydelse och införande	13
4.2 Det kommunala planmonopolet	13
4.3 Översiktsplan	14
4.4 Utpekande av riksintresse vindbruk	16
4.5 Detaljplan	16
4.6 Tillståndsprövning av vindkraft och annan miljöfarlig verksamhet	17
4.7 Vägledning vid kommunal tillstyrkan	19
4.8 Balans mellan olika intressen	19
4.9 Vindkraften är viktig i ett förnybart elsystem	19
5 PROBLEMBESKRIVNING	21
5.1 Utvärderingen inom uppdraget	21
5.2 Problem och oklarheter kopplade till kommunal tillstyrkan	22
6 ÖVERSIKT ÖVER STUDERADE ÅTGÄRDER	28
6.1 Studerade åtgärder	28
6.2 Åtgärder som har studerats men prioriterats bort	38
6.3 Slutsatser kring åtgärder i den inledande utredningen	41
7 JURIDISK ANALYS AV UTVALDA ÅTGÄRDER	44
7.1 Åtgärden Upphäv MB 16:4	44
7.2 Författningsförslag gällande åtgärden Upphäv MB 16:4	46
7.3 Åtgärden Tidig tillstyrkan	46
7.4 Studerad utformning av lagstiftning gällande åtgärden Tidig tillstyrkan	50
8 SAMHÄLLSEKONOMISK KONSEKVENSANALYS AV UTVALDA ÅTGÄRDER	51

8.1	Problembeskrivning, mål och kriterier	51
8.2	Referensalternativ	52
8.3	Alternativa lösningar	52
8.4	Berörda aktörer	53
8.5	Upphäv MB 16:4	54
8.6	Tidig tillstyrkan	59
9	BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA	65
9.1	Upphäv MB 16:4 är den mest lämpliga åtgärden	65
9.2	Jämförelse av åtgärderna utifrån kriterierna	65
9.3	Jämförelse av åtgärderna utifrån hantering av identifierade problem	68
9.4	Sammanfattande bedömning av åtgärderna	72
10	KÄLLFÖRTECKNING	74

1 Sammanfattning

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har haft i uppdrag av regeringen att följa upp och analysera hur planerings- och tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft har utvecklats, efter det att myndigheternas vägledning¹ om kommunal tillstyrkan tagits fram. Myndigheterna har valt att utöka tidsperspektivet till att omfatta perioden från det att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes 2009. I uppdraget har även ingått att föreslå åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen, om myndigheterna bedömer att det finns behov av sådana.

Mot bakgrund av den problembild som är kopplad till bestämmelsen (se kap. 5), bedömer myndigheterna att det finns ett behov av att underlätta tillståndsprocessen för vindkraftsetableringar och att göra den mer rättssäker än idag. Problembilden baserar sig bl.a. på den utvärdering som genomförts inom ramen för uppdraget, ”Kommunal tillstyrkan av vindkraft. Hur fungerar det idag?²”, där olika berörda aktörer intervjuats.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket rekommenderar att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap. 4 § miljöbalken upphävs. Att ta bort bestämmelsen är den åtgärd av det totalt olika alternativ som studerats inom uppdraget (se kap. 6) som bäst uppfyller uppdragets mål om att tillståndsprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker.

Myndigheterna bedömer att miljöprövningen är fullgod även utan kommunal tillstyrkan. De problem som förknippas med bestämmelsen åtgärdas i hög grad, utan att det uppstår negativa miljökonsekvenser. Genom att underlätta tillståndsprocessen bedöms åtgärden förbättra förutsättningarna för utbyggnad av vindkraft. Detta i sin tur bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. En fortsatt utbyggnad av vindkraft är också viktig för att kunna uppnå målet om ett 100 procent förnybart elsystem år 2040³.

Kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändning i samband med vindkraftsetableringar minskar jämfört med idag, om bestämmelsen tas bort. Enligt myndigheternas bedömning skulle dock kommunerna även fortsättningsvis ha ett stort inflytande över var vindkraftverken lokaliseras. Kommunerna har en stark ställning som remissinstans när tillstånden prövas, och kan genom sin översiktsplanering styra lokalisering av vindkraften. Rättspraxis visar att översiktsplaner som omfattar vindkraft, och som redogör för hur mark- och

¹ Energimyndigheten, 2015. Vägledning om kommunal tillstyrkan vid tillståndsprovning av vindkraftverk. ER 2015:05.

² Naturvårdsverket, 2017. Kommunal tillstyrkan av vindkraft. Hur fungerar det idag?

³ Energikommissionen, 2017. Kraftsamling för framtidens energi (SOU 2017:2).

vattenområden bör användas, har stor betydelse när ansökan om tillstånd för vindkraftsetablering prövas.

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes i miljöbalken 2009, i samband med att kraven på detaljplan och bygglov för stora tillståndspliktiga vindkraftverk togs bort i plan- och bygglagen. Bestämmelsen anger att tillstånd för att uppföra vindkraftverk bara får ges om den kommun där vindkraftverken planeras har sagt ja (tillstyrkt) till etableringen. Syftet med bestämmelsen var att kommunens inflytande över mark- och vattenanvändningen inte skulle minska när lagstiftningen ändrades.

De utvärderingar som har gjorts om bestämmelsen, bl.a. inom detta regeringsuppdrag, visar att olika aktörer har olika bild av hur tillämpningen fungerar. Många kommuner anser att bestämmelsen fungerar relativt väl och att den är ett viktigt verktyg för det kommunala självstyret. Vindkraftsprojektörer och i viss mån prövningsmyndigheterna anser å sin sida att det finns problem kopplade till bestämmelsen. Några exempel är att det saknas reglerade kriterier för vad kommunen ska grunda sitt beslut på, att besluten inte kan överklagas i sak och att ett beslut om avstyrkan kan komma sent i tillståndprocessen.

Bestämmelsen ger även vindkraft en särställning i miljöbalken i förhållande till de flesta andra miljöfarliga verksamheter. Utöver vindkraft är det bara kärnkraft och annan jämförbar miljöfarlig verksamhet, där det krävs en tillstyrkan av kommunen.

2 Energimyndighetens och Naturvårdsverkets förslag

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har efter den genomförda utredningen beslutat att rekommendera att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap 4 § miljöbalken tas bort.

Valet av åtgärd motiveras framförallt av att myndigheterna anser att det finns ett behov av att underlätta tillståndsprocessen för vindkraftsetableringar och göra den mer rättssäker. Att ta bort bestämmelsen är den åtgärd som bäst uppfyller uppdragets mål om att tillståndsprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker. De problem som förknippas med bestämmelsen och som redogörs för i kap. 5 Problembeskrivning, minskar därmed i hög grad. Åtgärden har också positiva effekter när det gäller demokratiaspekter, eftersom tillstånd till vindkraft då avgörs genom en process där berörda parter har möjlighet att komma till tals och att överklaga tillståndsbeslutet i sak.

I kap. 9 Bedömning av åtgärderna redovisas myndigheternas samlade bedömning av åtgärdsvalet.

3 Inledning

3.1 Uppdraget

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har i sina regleringsbrev för 2016 fått det likalydande regeringsuppdraget ”Kommunal tillstyrkan av vindkraft”. Uppdraget ska redovisas till Miljö- och energidepartementet senast den 30 juni 2017.

Uppdragets lydelse är följande:

”För att få tillstånd till att uppföra vindkraftverk krävs enligt 16 kap. 4 § miljöbalken att den kommun som verken ska uppföras i tillstyrker etableringen. Med syfte att underlätta och effektivisera planerings- och tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft har Statens energimyndighet i samråd med Naturvårdsverket tagit fram en vägledning om kommunal tillstyrkan vid tillståndsprövning av vindkraftverk. Naturvårdsverket ska tillsammans med Statens energimyndighet följa upp och analysera hur planerings- och tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats, efter att vägledningen om kommunal tillstyrkan tagits fram. Om myndigheterna mot bakgrund av analysen bedömer att behov föreligger för ytterligare åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen bör de föreslå sådana, inklusive författningsförslag. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast den 30 juni 2017.”

3.2 Mål och syfte

Energimyndigheten och Naturvårdsverket verkar för en hållbar utbyggnad av vindkraft. Vindkraft är en förnybar energikälla som har en central roll i arbetet med att ställa om till ett hållbart energisystem och att uppnå målet om ett 100 procent förnybart elsystem till år 2040⁴. Vindkraften bidrar även till att nå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Vid etablering av vindkraft är frågan om att hitta en lämplig lokalisering av central betydelse både vad gäller vindkraftens påverkan på omgivningen och för att uppnå ett effektivt utnyttjande av vindresursen.

Målet för uppdraget är enligt Energimyndighetens och Naturvårdsverkets bedömning att tillståndsprocessen för etablering av vindkraft ska underlättas och blir mer rättssäker än idag. Uppdraget rör endast den del av tillståndsprocessen som är kopplad till bestämmelsen om kommunal tillstyrkan, vilken avser att den berörda kommunen ska ta ställning till om den aktuella vindkraftsetableringen utgör lämplig mark- och vattenanvändning.

⁴ Energikommissionens betänkande, Kraftsamling för framtidens energi, SOU 2017:2.

Syftet med uppdraget är att följa upp hur bestämmelsen om kommunal tillstyrkan har fungerat sedan den infördes 2009. (Angående valt tidsperspektiv för den genomförda utvärderingen, se även avsnitt 5.1.) I detta ingår även att analysera om vägledningen för kommunal tillstyrkan, som togs fram 2015, har underlättat och effektiviserat tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft i tillräcklig grad. Syftet är också att ta fram förslag till åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen, om det anses finnas behov av sådana.

3.2.1 Behov av åtgärder

I regeringsuppdraget ingår som tidigare nämnts att vid behov föreslå ytterligare åtgärder för att underlätta tillståndsprocessen. Enligt Energimyndighetens och Naturvårdsverkets bedömning, som är baserad på den beskrivna problembilden som redovisas i kapitel 5, finns behov av sådana åtgärder. De åtgärder som studerades i ett inledande skede redovisas i kapitel 6, och en juridisk analys av utvalda åtgärder finns i kapitel 7.

3.2.2 Kriterier för bedömning av åtgärder

Vid utformningen, och den påföljande bedömningen, av de åtgärder som tas upp i utredningen har hänsyn tagits till nedanstående huvudkriterier.

Åtgärderna ska:

- Underlätta tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft
- Bidra till en mer rättssäker process
- Beakta kommunernas planmonopol
- Vara juridiskt och praktiskt genomförbara.

Vid utformningen och bedömningen av åtgärderna har avsikten varit att möta flera olika aktörgruppers behov. Nedan beskrivs vad som avses med de valda kriterierna.

I kriteriet ”Underlätta tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft” ingår att hantera de problem och oklarheter som existerar i samband med kommunal tillstyrkan, t.ex. gällande parternas olika roller i processen, vad en kommun ska ta ställning till vid tillstyrkan och på vilken beslutsnivå beslut ska tas. Åtgärderna ska bidra till att processen blir mer effektiv, i bemärkelsen att den går snabbare än idag och samtidigt tar tillvara de intressen och hänsyn som ska beaktas.

När det gäller kriteriet ”Bidra till en mer rättssäker process” ska det framhållas att det inte finns någon entydig definition av termen rättssäker. Vi har i denna skrivelse valt att beskriva termen som att rättsregler ska tillämpas på ett förutsebart och effektivt sätt. Vi använder termen i en bred bemärkelse. Det betyder även att vi har vägt in att olika åtgärder som diskuteras så långt möjligt ska vara utformade på ett sådant sätt att de borgar för en saklig och för alla parter tydlig tillämpning, för att därmed adressera sådana problem som olika aktörer upplever kring t.ex. brist på förutsebarhet och transparens kring beslutens grunder.

Kriteriet ”Beakta kommunernas planmonopol” innebär att åtgärder för att underlätta och skapa en mer rättssäker tillståndprocess i sin utformning ska ta hänsyn till vikten av kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändning. Kommunens ansvar och möjligheter att genom planeringsinstrument såsom översikts- och detaljplanering, men även på annat sätt styra över användningen av mark- och vattenområden i kommunen, är en del i det kommunala självstyret. Av 14 kap. 3 § regeringsformen framgår att en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte bör gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den. Att beakta den påverkan som eventuella åtgärder får på kommunens förutsättningar att styra över mark- och vattenanvändningen inom kommunen, utgör därför ett kriterium i utförandet av regeringsuppdraget.

I kriteriet ”Vara juridiskt och praktiskt genomförbar” lägger vi att åtgärden ska kunna ges en författningstekniskt lämplig konstruktion, samt att åtgärden inte ska försvåra berörda aktörers tillämpning av lagstiftningen jämfört med idag.

3.3 Genomförande

Regeringsuppdraget har utförts gemensamt av Energimyndigheten och Naturvårdsverket, med en gemensam styrgrupp respektive arbetsgrupp. En referensgrupp bestående av representanter från miljöprövningsdelegationerna i Västra Götalands och Dalarnas län, mark- och miljödomstolen i Växjö, branschorganisationerna Svensk Vindenergi och Svensk Vindkraftförening, samt Vetlanda kommun, Örnsköldviks kommun och Sollefteå kommun knöts till uppdraget.

Referensgruppen samlades i oktober 2016 för att ta del av preliminära resultat från den pågående utvärderingen av bestämmelsen, diskutera hur kommunal tillstyrkan fungerar idag och om det finns behov av förändringar, samt för att lämna synpunkter på olika alternativa åtgärdsförslag.

3.3.1 Avgränsning

Regeringsuppdraget är avgränsat till att omfatta bestämmelsen om kommunal tillstyrkan av vindkraft. Projektet har undersökt olika möjligheter att underlätta tillståndprocessen för vindkraft, avgränsat till de möjligheter som har koppling till bestämmelsen om kommunal tillstyrkan.

Utredningen avser således inte anmälningspliktig vindkraft eller havsbaserad vindkraft som planeras inom svensk ekonomisk zon. För dessa typer av vindkraftsetableringar är bestämmelsen om kommunal tillstyrkan inte tillämplig. Uppdraget omfattar inte förändringar i plan- och bygglagstiftningen.

4 Bakgrund

En viktig utgångspunkt i arbetet med regeringsuppdraget är tillstånds- och planeringsprocessen för vindkraft. I det här kapitlet belyser vi hur dessa processer ser ut idag och hur de har utvecklats sedan bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes 2009. Vi beskriver också några av förutsättningarna för en hållbar vindkraftsutbyggnad som bidrar till utvecklingen av ett förnybart elsystem.

4.1 Bestämmelsen om kommunal tillstyrkans lydelse och införande

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan finns i miljöbalken 16 kap 4 § och lyder:

4§ Tillstånd till anläggning för vindkraft får endast ges om den kommun där anläggningen avses att uppföras har tillstyrkt det.

Första stycket gäller inte om regeringen har tillåtit verksamheten enligt 17 kap.

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan av vindkraft tillkom i samband med att dubbelprövningen av vindkraft togs bort den 1 augusti 2009. En tillståndspliktig vindkraftsetablering prövades tidigare enligt både plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken. De båda prövningarna hanterade till stor del samma frågor. Ändringen innebar att detaljplanekravet och bygglöv avskaffades för vindkraftsetableringar som tillståndsprövas enligt miljöbalken. Kravet på detaljplan avskaffades dock inte i områden där det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse. Detta eftersom detaljplanen ansågs vara ett ändamålsenligt redskap för att bestämma hur marken lämpligast bör användas i sådana områden. Ändringarna syftade till att få en snabbare och enklare process från projektering till genomförande, inför en planerad kraftigt utökad vindkraftsanvändning. Avsikten var att effektivisera handläggningen och korta handläggningstiderna och på så sätt främja utbyggnaden av vindkraft.

Syftet med bestämmelsen om kommunal tillstyrkan var att säkerställa att kommunens inflytande inte skulle minska ifråga om vad mark- och vattenområden är mest lämpade för.

4.2 Det kommunala planmonopolet

Som en viktig del i det kommunala planmonopolet har kommunen ansvar för att upprätta och besluta om översikts- och detaljplaner, som styr användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Planmonopolet är en del i kommunernas självstyre och en del i den demokratiska processen. Dessa planinstrument beskrivs närmare i avsnitten nedan.

4.3 Översiktsplan

Varje kommun ska enligt 3 kap. 1 § plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ange den långsiktiga strategin för utvecklingen av den fysiska miljön. I planen ska kommunen redovisa vilka hänsyn som ska tas till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Planen ska även redovisa hur kommunen avser att beakta och tillgodose riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande och kan bli föremål för överprövning endast genom laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen (1991:900).

Översiktsplanen ger stöd och vägledning när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser samt prövar bygglov enligt och plan- och bygglagen (PBL). Planen är också vägledande när kommunen fattar andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen. Den används även som bedömningsunderlag för beslut hos länsstyrelsen och domstolar som prövar bygg- och tillståndsärenden. Därigenom är den även av stor betydelse för företag som söker lokalisering av sin verksamhet.

Översiktsplanen kan t.ex. redovisa de områden som bedöms vara lämpliga för vindkraftsetablering, ange riktlinjer för vindkraftsparkers utformning samt rekommendationer för hantering av eventuella motstående intressen. Översiktsplanen kan dessutom vara ett instrument för mellankommunal samordning av vindkraftsutbyggnad.

Planens övergripande karaktär medför att den normalt är aktuell för en längre period. Den kan ändras för en viss del av kommunen eller genom ett tillägg för att tillgodose ett särskilt intresse, t.ex. utbyggnad av vindkraft.

Om en översiktsplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska bestämmelserna om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar i 6 kap. 11–18 och 22 §§ miljöbalken, tillämpas.⁵ Detta innebär att om kommunen tar fram en översiktsplan som anger förutsättningar för en något större etablering av vindkraft så ska kommunen göra en miljöbedömning och inom ramen för den upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Av detta följer att det finns förutsättningar för att i översiktsplaneringen göra en preliminär bedömning

⁵ Enligt 6 kap. 11 § tredje stycket miljöbalken får regeringen meddela föreskrifter om vilka planer som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det följer av 4 § första stycket 2 a förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar att en översiktsplan ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om den anger förutsättningarna för kommande tillstånd för sådana verksamheter som anges i 3 § eller i bilaga 3 till förordningen. Vindkraftsanläggningar som är tillståndspliktiga enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) anges i 3 § och i bilaga 3 till förordningen anges anläggningar för utnyttjande av vindkraft för energiproduktion (grupper av vindkraftverk).

avseende konsekvenser som en vindkraftsetablering kan ha på intilliggande mark- och vattenområden (t.ex. skuggning, buller, hindersbelysning m.m.).

I flera rättsfall från Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) har konstaterats att kommunen redan i den för tillståndprocessen vägledande översiktsplaneringen har ett avgörande inflytande genom att den kan ange vad som är lämplig användning av mark- och vatten. MÖD har också vid flera tillfällen betonat betydelsen av en aktuell och väl underbyggd översiktsplan vid lokaliseringsprövningen av vindkraftverk (se t.ex. MÖD 2009:4).

Av 5 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden framgår också vad den myndighet som ska tillämpa 3 och 4 kap. miljöbalken i ett ärende ska ange. Myndigheten ska bl.a. ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna, samt om anläggningen är förenlig med de översiktsplaner som är tillämpliga i ärendet.

Även om översiktsplanen inte är juridiskt bindande kan den ha stor inverkan på den lokaliseringsprövning som bl.a. görs när en vindkraftsanläggning tillståndsprövas enligt miljöbalken. Som utgångspunkt ska också översiktsplanen vara styrande vid vindkraftsetableringar i en kommun. För att detta ska vara fallet fordras dock att kommunen strukturerat och löpande arbetar med att följa upp översiktsplanen.

4.3.1 Status för kommunernas översiktsplaner

När det gäller kommunens arbete med översiktsplanering kan konstateras att alla kommuner idag inte har en väl avvägd och/eller uppdaterad översiktsplan som omfattar vindkraft. Det saknas samlad information om hur många kommuner som har en översiktsplan som omfattar vindkraft. Baserat på Energimyndighetens genomgång av ett femtiotal kommuners hemsidor i augusti 2016 råder det stora variationer mellan kommunernas planeringsinsatser. I län där det byggts och planeras vindkraft har de flesta kommuner integrerat vindkraft i sina översiktsplaner, medan det i län där det inte skett någon utbyggnad finns som mest en eller ett par kommuner som har pekat ut lämpliga områden för vindkraft. Det krävs stora resurser för att ta fram en översiktsplan och enligt Boverkets utvärdering av stödet för planeringsinsatser⁶ var det tidigare planeringsstödet för vindkraft, som fanns under perioden 2008–2011, en viktig förutsättning för att planeringsinsatserna skulle kunna genomföras. Det talar för att det kan finnas behov av incitament för att planerna ska uppdateras regelbundet.

Enligt Boverkets utvärdering råder även delade meningar om planernas användbarhet som stöd för beslut om tillstyrkan och därmed lokalisering av vindkraft. Kommunerna anser enligt utvärderingen att planen ger bra stöd vid

⁶ Utvärdering och uppföljning av stöd till planeringsinsatser för vindkraft, Boverket rapport 2012:21.

beslut om tillstyrkan och tillmäter planerna större vikt än vad exempelvis miljöprövningsdelegationen gör. Vindkraftsbranschen framför att vissa planer har ett begränsat värde vid lokaliseringsoverväganden, på grund av att de områden som pekats ut som lämpliga områden för vindkraft inte har tillräckligt goda vindförutsättningar för att de ska vara intressanta för en etablering.

4.4 Utpekande av riksintresse vindbruk

Det finns två former av riksintressen enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Riksintressen enligt 3 kap. kan vara både för bevarande och för exploatering, och t.ex. gälla områden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö, energiproduktion eller totalförsvaret. Dessa riksintressen ska ses som statens anspråk på mark- och vattenområden. Riksintressen enligt 4 kap. gäller större områden med stora natur- och kulturvärden och värden för friluftslivet. Dessa områden är av riksintresse i sin helhet.

Energimyndigheten har i uppdrag att peka ut särskilt lämpliga och gynnsamma områden för vindbruk genom rollen som sektorsmyndighet för att hålla uppsikt över mark- och vattenanvändningen gällande energiändamål, enligt hushållningsförordningen. Vid utpekande av områden för riksintresse vindbruk har förutom hänsyn till gynnsamma vindförhållanden m.m. även beaktats bl.a. närhet till bebyggelse, natur- och kulturmiljö samt andra riksintressen, enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

I processen vid framtagande av områden som ska omfattas av riksintresse vindbruk har kommunerna haft möjlighet att utöva visst inflytande genom att länsstyrelserna har samlat in synpunkter från dem. På detta sätt har kommunens ställningstaganden om lämplig mark- och vattenanvändning för vindkraftverksamhet till viss del redan beaktats vid utpekandet av riksintresse vindbruk. I det parallella arbetet med hur dessa riksintressen beaktas och tillgodoses i översiktsplanen har kommunen ett stort inflytande att styra vindkraftsetablering till mark- och vattenområden som är lämpliga för detta. I den kommunala översiktsplanen ska riksintressen tillgodoses och beaktas. Skulle samexistens mellan olika riksintressen inte vara möjlig görs en första avvägning i översiktsplanen. I planen ska det framgå vilket riksintresse som bäst gynnar en långsiktigt hållbar hushållning av mark- och vattenområden.

4.5 Detaljplan

Med en detaljplan reglerar kommunen användningen av mark- och vattenområden. Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till allmänna intressen enligt andra kapitlet plan- och bygglagen samt till hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken. Detaljplanen medför i princip en rätt att bygga i enlighet med planen under en särskild angiven genomförandetid. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter, inte bara mellan markägarna och samhället utan också markägarna emellan. Planen är bindande vid prövning av lov.

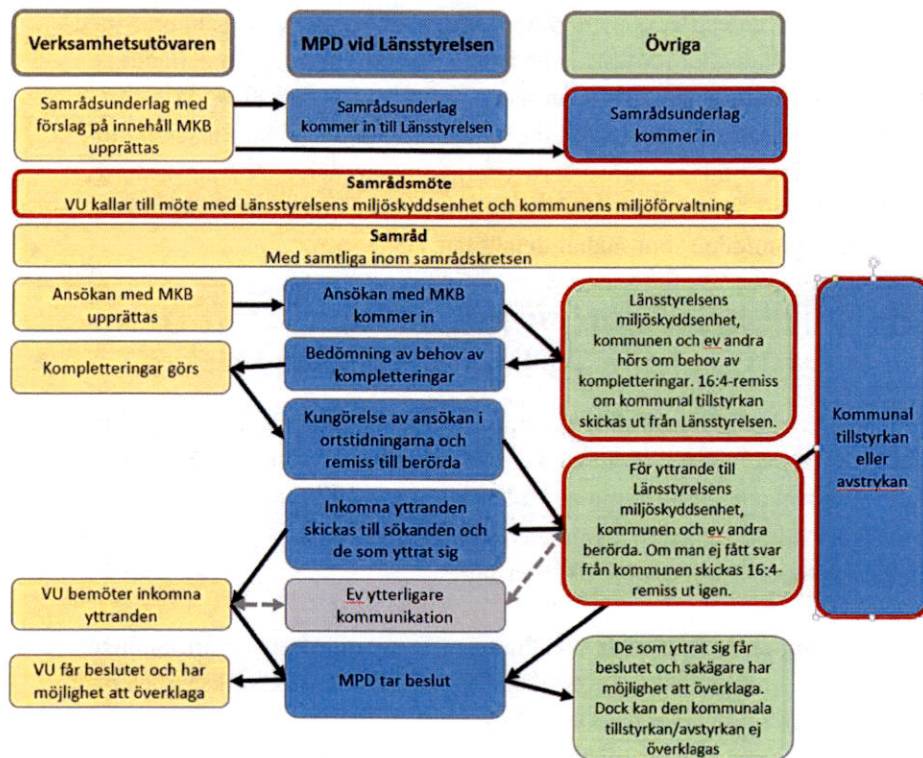
Lokalisering av industrier och andra verksamheter måste överensstämma med gällande detaljplan eller föregås av ändring i planen. Finns ingen gällande detaljplan sedan tidigare behöver en sådan upprättas. Sedan 2009, då dubbelprövningen av vindkraft togs bort, gäller detta dock inte för vindkraftverksamhet. För vindkraft krävs bara detaljplan i områden där det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse. Vindkraften lokaliseras dock ofta till glesbebyggda områden som saknar detaljplan.

4.6 Tillståndsprövning av vindkraft och annan miljöfarlig verksamhet

Miljöbalken är huvudlagstiftning på miljörettens område och är den lagstiftning som har störst betydelse i samband med prövningen av vindkraft. Det övergripande målet i miljöbalken är att främja en hållbar utveckling (1 kap. 1 §). Men tillståndsprövning och samråd kan krävas enligt flera andra lagar beroende på anläggningens utformning och lokalisering.

Prövning genom tillstånds- och anmälningsplikt av miljöfarliga verksamheter enligt 9 kap. 6 § miljöbalken är ett sätt att få kontroll över de verksamheter som bedöms vara de mest störande. Det är samtidigt ett sätt att skapa trygghet för verksamhetsutövarna, då ett tillstånd har långtgående rättskraft.

Figur 1 nedan ger en översiktlig bild av tillståndsprocessen för vindkraftsanläggningars tillstånd enligt miljöbalken.



Figur 1. Tillståndsprövningsprocessen för vindkraftsanläggningars tillstånd enligt miljöbalken. De rödmarkerade rutorna representerar de formella tillfällen då kommunen kan meddela sin inställning avseende mark och vattenanvändningen i det aktuella området.

Källa: Wallberg m.fl. 2015. Användningen av det kommunala vetot mot vindkraft i Västra Götalands län.

Notering gällande nedersta rutan till höger: Kommunal tillstyrkan kan överklagas, men endast genom laglighetsprövning.

Genom att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes skiljer sig tillståndsprövningen för vindkraftsanläggningar från vad som generellt gäller för tillståndsprövning av annan miljöfarlig verksamhet. Vid tillståndsprövning av annan miljöfarlig verksamhet krävs inte att kommunen har tillstyrkt verksamheten för att tillstånd ska kunna lämnas. Dock gäller ett sådant krav för kärnkraftsverksamhet och för annan jämförbar miljöfarlig verksamhet som orsakar, eller kan orsaka, betydande påverkan på omgivningen eller annars bli av ingripande slag, t.ex. vägar och järnvägar i särskilt känsliga eller värdefulla naturområden, vid regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Kommunens möjlighet att bestämma över mark- och vattenanvändning för övriga miljöfarliga verksamheter där kommunal tillstyrkan inte krävs, tillgodoses istället genom planläggning och det förhållandet att verksamheten som prövas måste vara förenlig med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900) för att tillstånd ska lämnas.

4.7 Vägledning vid kommunal tillstyrkan

När bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes saknades riktlinjer för tillämpningen, eftersom förarbetena⁷ endast innehöll en kortfattad beskrivning av bestämmelsen. Det har medfört att det funnits oklarheter kring hur tillämpningen av bestämmelsen ska gå till. I syfte att få till stånd en mer enhetlig hantering av bestämmelsen och för att underlätta och effektivisera prövningsprocessen för vindkraftsärenden, tog Energimyndigheten, tillsammans med Naturvårdsverket, fram en vägledning. ”Vägledning om kommunal tillstyrkan vid tillståndsprövning av vindkraftverk, enligt miljöbalken 16 kap. 4§ miljöbalken (ER 2015:15)” publicerades i februari 2015. Vilken effekt denna vägledning har haft på processen är en fråga som ska belysas i detta uppdrag och beskrivs närmare i avsnitt 5.1.1.

4.8 Balans mellan olika intressen

En hållbar utbyggnad av vindkraften kräver balans mellan olika intressen, där markanvändning för vindkraft vägs mot andra intressen. Sådana andra intressen kan vara annan möjlig markanvändning, graden av påverkan på närboende, påverkan på friluftsliv, biologisk mångfald, naturvärden och landskapsbild. Miljöprövningen leder fram till vilken hänsyn som ska tas av den som bedriver vindkraftsverksamhet eller annan så kallad miljöfarlig verksamhet. Den omfattar en prövning av lokaliseringen och anger de villkor och skyddsåtgärder som krävs för att motverka att verksamheten orsakar skada på människors hälsa och miljön. Exempel på aspekter som prövas i själva miljöprövningen och som ofta kommer upp när det gäller vindkraftverksamhet är:

- lokaliseringen av verksamheten
- påverkan på skyddade arter (ofta fåglar och fladdermöss)
- påverkan på ev. närliggande områdesskydd (t.ex. Natura 2000-områden, naturreservat eller nationalparker)
- buller från verksamheten

Kommunerna har genom sitt planmonopol ansvaret för att bevaka att användningen av mark och vatten blir den mest lämpliga ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv.

4.9 Vindkraften är viktig i ett förnybart elsystem

I Energikommissionens betänkande Kraftsamling för framtidens energi (SOU 2017:2) formuleras målet att Sverige ska ha ett 100 procent förnybart elsystem år 2040. En fortsatt utbyggnad av vindkraft kommer spela en avgörande roll för att kunna uppnå detta mål. För att maximera samhällets nytta, eller minimera samhällskostnaden är det viktigt att utbyggnaden sker på ett samhällsekonomiskt

⁷ Prop. 2008/09:146

kostnadseffektivt sätt.⁸ Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan innebär att kommunen kan göra ett politiskt ställningstagande om vindkraft ska etableras på den aktuella platsen, och om vad som är lämplig mark- och vattenanvändning. Eftersom det saknas reglerade beslutskriterier innebär det att det inte behöver framgå av beslutet vilka skäl som legat till grund för det, och att det står kommunen fritt att välja vilka aspekter som ska vägas in. Det innebär att det kan finnas en risk att de vindkraftsparker som byggs, inte alltid placeras på optimala platser utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta medför i sin tur att fler vindkraftsparker kan behöva byggas för att producera samma mängd energi, med risk för ökad påverkan på människor och miljön som följd, och/eller att utbyggnaden av vindkraft totalt sett blir dyrare än vad den hade behövt vara. Det kan även medföra att den vindkraftsel som produceras blir dyrare för konsumenten än vad den hade behövt vara.

Utmaningen med att etablera vindkraftsanläggningar i områden som är bäst lämpade med hänsyn taget till vad som är samhällsekonomiskt kostnadseffektivt, är dock mycket större än bara frågan om kommunal tillstyrkan.

⁸ Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet innebär att ett uppsatt mål ska nås till lägsta möjliga kostnad för samhället. Det innebär att hänsyn ska tas både till nyttan med etablering av vindkraft t.ex. mängd producerad el, möjligheten att ersätta fossilbaserad el med förnybar, ev. jobbtillfällen till glesbygdsområden och kostnaderna i form av t.ex. ev. negativ påverkan på djur och natur, friluftsliv, turism, boende i området m.m.

5 Problembeskrivning

I regeringsuppdraget ingår att följa upp och analysera hur planerings- och tillståndprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats, och att utifrån detta bedöma om ytterligare åtgärder för att underlätta tillståndprocessen behövs. För att följa upp processen genomfördes bl.a. en utvärdering som beskrivs vidare i avsnitt 5.1 nedan. I detta kapitel redovisas de problem och oklarheter kopplade till bestämmelsen som identifierats i denna utvärdering och i tidigare studier. Problembeskrivningen bygger därmed till stor del på resultaten från tre utvärderingar: Energimyndigheten 2010, Energimyndigheten 2014 och Naturvårdsverket 2017.

5.1 Utvärderingen inom uppdraget

I formuleringen av regeringsuppdraget ingår att följa upp och analysera hur planerings- och tillståndprocessen vid etablering av vindkraft utvecklats efter att vägledningen om kommunal tillstyrkan tagits fram. Eftersom vägledningen publicerades år 2015 har den ännu inte tillämpats i något större antal vindkraftsetableringsprocesser. I den genomförda utvärderingen har därför ett längre tidsperspektiv valts, dvs. från det att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan trädde i kraft år 2009.

Utvärderingen är kvalitativ, inte kvantitativ, och bygger i hög grad på djupintervjuer med de tre aktörsgруппerna kommuner, projektörer och miljöprövningsdelegationer. Målet har varit att fånga upp olika perspektiv kring kommunal tillstyrkan, inte att hitta en generaliserbar bild för de olika grupperna.

5.1.1 Resultat från utvärderingen

Resultaten från utvärderingen redovisas i rapporten ”Kommunal tillstyrkan av vindkraft. Hur fungerar det idag?” (Naturvårdsverket, 2017). Utvärderingen är genomförd av Naturvårdsverkets utvärderingsenhet.

Utvärderingen har syftat till att belysa kommunernas, miljöprövningsdelegationernas och projektörernas bild av:

- hur kommunal tillstyrkan fungerar och om eller hur den kan eller bör förändras, samt
- om vägledningen kring kommunal tillstyrkan har eller kommer att påverka planerings- och tillståndprocessen.

När det gäller hur den kommunala tillstyrkan fungerar har utvärderingen kommit fram till i stort sett liknande resultat som tidigare genomförda studier⁹. Regelförändringarna som infördes 2009 verkar inte ha lett till effektivisering, även om det anses som fördelaktigt att kommunen inte längre behöver upprätta en

⁹ Energimyndigheten 2010 och Energimyndigheten 2014.

detaljplan. Tidsåtgången för tillståndsprocessen verkar inte ha minskat, utan har om något ökat marginellt. Den så kallade ”dubbelprövningen”, det vill säga att etableringen prövas enligt både miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900), PBL, verkar i stort sett ha fortsatt hos kommunen, även om kommunens ”prövning” inte längre är en formell prövning, utan enbart utgör ett underlag för beslutet när det gäller tillstyrkan.

När det gäller vägledningen kring kommunal tillstyrkan bedömer aktörerna att den i stort är bra, men att den lämnar öppet för tolkningar. Vägledningen har varit väl känd hos intervjupersonerna, men ingen av dem tror att vägledningens rekommendationer har någon större styreffekt.

De problem och svårigheter som aktörerna upplever i samband med bestämmelsen om kommunal tillstyrkan tas upp i problembeskrivningen nedan. Framst gäller det att de intervjuade projektörerna inte uppfattar bestämmelsen som rättssäker, och att det är svårt att förutsäga om kommunen kommer att tillstyrka en ansökan eller inte. Projektörerna upplever också att vindkraftsetableringen ibland blir beroende av politiska ställningstaganden utan direkt koppling till sakfrågan. För vissa av de intervjuade kommunerna är däremot den politiska aspekten en självklarhet och kommunal tillstyrkan bedöms vara ett viktigt verktyg för det kommunala självstyret.

5.2 Problem och oklarheter kopplade till kommunal tillstyrkan

Utifrån de utvärderingar som har gjorts kring tillämpningen av bestämmelsen framgår det tydligt att olika aktörer har olika bild av hur väl den fungerar. Överlag anser de kommuner som intervjuades i Naturvårdsverkets utvärdering inom detta uppdrag (2017) att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan fungerar utan större problem, och att bestämmelsen är en förutsättning för att det kommunala självstyret ska tillgodoses. Däremot har projektörer, men även prövningsmyndigheter och Energimyndigheten, i flera utvärderingar lyft fram olika problem som de uppfattar kopplar till den kommunala tillstyrkan i dess nuvarande form.

Nedan listas problem och oklarheter som har direkt koppling till kommunal tillstyrkan. Omfattningen på de olika problemen är inte kvantifierade och de är inte heller på något sätt rangordnade. Det ska dock poängteras att det som upplevs som ett problem av en aktör kan innebära en möjlighet för en annan aktör.

5.2.1 Kommunal tillstyrkan ger vindkraften en särställning i miljöbalken

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan medför att tillståndsprövning enligt miljöbalken för vindkraftsanläggningar skiljer sig från vad som gäller för annan miljöfarlig verksamhet. Bestämmelsen innebär att kommunen kan göra ett politiskt ställningstagande till om vindkraft ska etableras på den aktuella platsen. Eftersom

det saknas reglerade beslutskriterier innebär det att det inte behöver framgå av beslutet vilka skäl som legat till grund för det. Det står kommunen fritt att välja vilka aspekter som ska vägas in. Vid prövning av annan miljöfarlig verksamhet krävs normalt inte att kommunen tillstyrkt verksamheten för att tillstånd ska kunna ges. Undantag gäller för kärnkraftsverksamhet, eller annan jämförbar miljöfarlig verksamhet som orsakar, eller kan orsaka, betydande påverkan på omgivningen eller annars bli av ingripande slag, där det finns ett liknande krav på tillstyrkan (vid regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken).

5.2.2 Reglerade beslutskriterier saknas och besluten behöver inte motiveras

Det kommunala beslutet om tillstyrkan är vad som kallas ett beslut i den oreglerade kommunförvaltningen. Den typ av kommunala beslut som en kommunal tillstyrkan utgör behöver inte motiveras; kommunen behöver endast säga ja eller nej. Det finns inte reglerade kriterier som anger på vilka grunder kommunerna ska fatta sitt beslut. Avsaknaden av reglerade kriterier och oklarheter kring vad det är som kommunen ska ta ställning till, upplevs som ett problem ur projektörernas synvinkel, eftersom det innebär en bristande transparens och en oförutsebar process. En jämförelse kan göras med bygglov och detaljplaner, men även med översiktsplaner, där det finns tydligare kriterier för vad kommunen ska överväga i sitt beslut.

Inkomna synpunkter från miljöprövningsdelegationer betonar att tillstyrkan ska vara ”ren”, dvs. bara innehålla antingen ett ja eller ett nej, och inte vara förenad med villkor. Prövningsmyndigheten måste ha ett tydligt svar för att kunna gå vidare i processen.

Ur kommunernas synvinkel verkar det inte uppfattas som ett problem att tillstyrkansbeslutet inte behöver motiveras. I Naturvårdsverkets utvärdering (2017) bedömer de tillfrågade kommunerna att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan har stor betydelse för kommunernas självbestämmande. Det fanns även i denna aktörsgrupp några intervjupersoner som ställde sig frågande till att kommunerna kan säga nej i den utsträckning som den kommunala tillstyrkan ger möjlighet till.

5.2.3 Tidpunkt i tillståndsprocessen för beslut om kommunal tillstyrkan

Kommunerna vill ofta ha en så komplett tillståndsansökan som möjligt att ta ställning till för att kunna ta ett beslut om tillstyrkan. Det leder till att besluten ofta kommer sent i tillståndsprövningsprocessen.

Nuvarande vägledning styr inte heller mot tidiga beslut. Enligt vägledningen (Energimyndigheten 2015) bör prövningsmyndigheten skicka ut en begäran om tillstyrkan senast när tillståndsansökan är komplett.

Möjligheten att ta beslutet om tillstyrkan relativt sent i processen medför en ökad handlingsfrihet för kommunerna under den tid som prövningsprocessen pågår. Att besluten kommer sent i processen kan dock vara ett problem för projektörer

eftersom det innebär en osäkerhet som är svår att hantera. Samtidigt lyfter de projektörer som tillfrågades i Naturvårdsverkets utvärdering 2017 fram att om kommunen i beslutet om tillstyrkan ska ta ställning till sådant som även rör den tekniska utformningen av vindparken är ett sent beslut att föredra, eftersom projektörerna inte vill låsa fast sådana detaljer tidigt i processen. Ett sent, oväntat beslut om avstyrkan är ett problem för projektörer, prövningsmyndigheten och lokalt berörda intressenter, eftersom det innebär att de har lagt ned stora resurser, i både tid och pengar, i ett projekt som inte blir av. Tidpunkten för beslutet om kommunal tillstyrkan är sammankopplat med vad det är kommunen ska ta beslut om och vilka underlag som krävs för att kunna ta ett sådant beslut.

5.2.4 Tillstyrkansbeslutet kan ändras under miljöprövningsprocessens gång

Kommunen har under miljöprövningens gång möjlighet att ändra sitt ställningstagande, dvs. en tillstyrkan i början av ett projekt kan bli en avstyrkan längre fram i processen genom ett nytt beslut. För kommunerna innebär det en fördel, om ny information tillkommit eller om det finns nya politiska ställningstaganden att ta hänsyn till. Det leder dock till att processen blir oförutsebar, främst för projektörerna, men även för prövningsmyndigheter och berörda sakägare. Det innebär bl.a. en risk för att berörda aktörer lägger ned resurser på ett projekt som inte blir av.

5.2.5 Ökade handläggningstider förlänger tillståndsprocessen

Enligt de utvärderingar som genomförts av Energimyndigheten (2014) och Naturvårdsverket (2017) kan det ta uppemot sex månader att få en kommunal tillstyrkan från kommunen. Hur lång tid kommunen kan behöva ha på sig för att ta ett beslut beror på flera faktorer, bl.a. på kommunens egna handläggningstider, hur processen ser ut eller på ärendets omfattning. Bilden som framkommer i Energimyndighetens och Naturvårdsverkets utvärderingar är att det i många fall tar längre tid än två till tre månader för kommunen att fatta ett beslut. Ökade handläggningstider ses som ett problem, både av dåvarande vindkraftssamordnare¹⁰ vid tiden för Energimyndighetens utvärdering och av miljöprövningsdelegationer.

I Energimyndigheten (2014) anger merparten av miljöprövningsdelegationerna att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan har påverkat handläggningstiderna och att det ofta tar lång tid att få svar från kommunerna. Även i Naturvårdsverket (2017) lyfts långa handläggningstider på kommunen upp som ett problem av de intervjuade miljöprövningsdelegationerna, eftersom det medför att prövningsprocessen tar längre tid. Miljöprövningsdelegationerna kan i vissa fall

¹⁰ Regeringen utser vindkraftssamordnare som har till uppgift att dels medla mellan olika intressenter i specifika vindkraftsprojekt på lokal nivå, och dels att bistå regeringen i arbetet att hantera strukturella hinder för fortsatt vindkraftsutbyggnad i Sverige. Det finns för närvarande 4 vindkraftssamordnare som ansvarar för olika delar av Sverige.

uppleva att de saknar verktyg att kräva in svar från kommunerna gällande tillstyrkan. Utan kommunens beslut om tillstyrkan eller avstyrkan kan miljöprövningsdelegationen inte besluta i tillståndsfrågan.

Även merparten av projektörerna i rapporten från Energimyndigheten (2014) anser att det tar lång tid att få svar. Projektörerna som deltagit i Naturvårdsverkets utvärdering (Naturvårdsverket, 2017) verkar dock inte se några generella problem med handläggningstiderna för just kommunal tillstyrkan, eftersom en miljöprövningsprocess generellt pågår under en lång tid.

5.2.6 Tillstyrkans beslutets lämplighet går inte att överklaga

Det är endast lagligheten av beslutet om kommunal tillstyrkan som kan överklagas (av kommunmedlem), beslutets lämplighet är inte möjligt att överklaga. Att beslutet inte går att överklaga i sak är dock oacceptabelt anser de projektörer som deltagit i Naturvårdsverkets utvärdering, speciellt eftersom kommunen inte behöver motivera sitt svar.

5.2.7 Osäkerhet kring kommunens roll i tillståndsprövningen

Det finns hos en del kommuner en osäkerhet om vad som ska prövas i samband med den kommunala tillstyrkan. Detta gör att ansvarsfördelningen mellan prövningsmyndigheten och kommunen är otydlig för kommunen och möjligtvis även för projektörerna. Det innebär även att många kommuner inte skiljer på rollerna som beslutsfattare vid kommunal tillstyrkan respektive som remissinstans vid tillståndsprövningen. Kommunerna gör i vissa fall en "miljöprövning" av vindkraftsetableringen redan inför beslutet om kommunal tillstyrkan, något som framförallt ska göras av prövningsmyndigheten vid tillståndsprövningen. Här uppstår ett dubbelarbete som kan vara en belastning för kommuner med begränsade resurser. Att kommunerna på detta sätt prövar frågor utöver mark- och vattenanvändning i beslutet om kommunal tillstyrkan bidrar till att processen blir mindre effektiv.

5.2.8 Beslut om tillstyrkan innehåller ibland villkor

I vissa fall ger kommunerna villkorade tillstyrkansbeslut, alltså ett ja under förutsättning att vissa villkor uppfylls. Detta kan orsaka problem för prövningsmyndigheterna då de hamnar i en situation där de måste ta ställning till tillstyrkans giltighet och omfattning. Besluten om kommunal tillstyrkan har t.ex. innehållit villkor angående antal verk eller tekniska villkor kring hinderbelysningen eller höjden på vindkraftverken. Enligt myndigheternas vägledning¹¹ har kommunen möjlighet att istället lyfta sådana krav i dialogen med projektörerna, men de ska inte skrivas in i tillstyrkansbeslutet.

¹¹ Energimyndigheten, 2015.

5.2.9 Otydligt på vilken beslutsnivå beslut om tillstyrkan ska tas

Kommunen avgör själva om det är kommunfullmäktige eller annan styrelse eller nämnd som ska fatta beslutet om tillstyrkan. Denna flexibilitet är tänkt att underlätta en snabbare hantering för kommunen. I vägledningen anges att beslutet, för att effektivisera hanteringen, med fördel kan delegeras till kommunstyrelsen. Enligt kommunallagen ska dock frågor som är av principiell karaktär alltid beslutas av kommunfullmäktige. Stora vindkraftsanläggningar eller etableringar i kontroversiella områden kan anses vara av principiell karaktär och beslut ska därmed tas av kommunfullmäktige. Om ett sådant beslut delegerats till en lägre beslutsnivå och beslutet sedan överklagas genom laglighetsprövning finns en risk att beslutet kommer att upphävas. Detta kan i sin tur leda till en mer tidskrävande tillståndsprocess.

5.2.10 Förfarandet kring tillstyrkansbeslut vid ändringstillstånd uppfattas som otydligt

Det uppfattas idag i vissa fall som otydligt om det behövs en ny tillstyrkan eller ej vid en ansökan om ändring av tillstånd, s.k. ändringstillstånd, eller när ett tillstånd har gått ut och behöver förnyas. Likaså anses det finnas oklarheter när det gäller om endast en del av en vindkraftsanläggning kan tillstyrkas. De miljöprövningsdelegationer som intervjuats¹² (2017) lyfter fram att bristen på praxis gör det svårare att veta hur bestämmelsen ska tillämpas.

5.2.11 Bestämmelsen tillämpas olika

Sammantaget innebär flera av de aspekter som listats ovan till att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan tillämpas på olika sätt inom och mellan kommuner. Det kan t.ex. handla om vilka aspekter som beslutet grundar sig på, vilka underlag som krävs för att kommunen ska kunna ta ett beslut, vem som tar beslutet och när. Att bestämmelsen tillämpas på olika sätt är ett problem för projektörerna eftersom det bidrar till oförutsebarhet. En likartad tillämpning ökar sannolikheten för en mera förutsebar process för projektörerna. Likartad hantering hos kommunerna underlättar också arbetet för miljöprövningsdelegationerna i prövningsprocessen.

5.2.12 Utrymme för förhandling om ekonomisk ersättning ges

I och med att kommunen har en oinskränkt möjlighet att bestämma i frågan om etablering av vindkraft ges ett visst utrymme för förhandling om ekonomisk ersättning mellan kommunen och projektören. Att det uppstår förhandlingssituationer mellan kommun och verksamhetsutövare är inget unikt just för vindkraftsbranschen. Det är dock vanligt förekommande i vindkraftssammanhang¹³ och utmynnar ibland i överenskommelser om någon typ

¹² Naturvårdsverket, 2017.

¹³ Kommunal tillstyrkan av vindkraft. Hur fungerar det idag? Naturvårdsverket, 2017.

av ersättning, ibland kallad bygdepeng. Ersättningar förekom dock redan innan bestämmelsen om kommunal tillstyrkan infördes. Det verkar även finnas en uppfattning bland de projektörer som intervjuades i Naturvårdsverkets utvärdering¹⁴ att ersättningar kommer att finnas kvar även om MB 16:4 förändras eller tas bort. Överenskommelser om ekonomiska ersättningar i sig uppfattas inte nödvändigtvis som ett problem av projektörerna. För dem är det ett sätt att skapa goda relationer och acceptans, för kommunerna en möjlighet att få något tillbaka till bygden. Problemet för berörda aktörer är snarare att det riskerar uppstå en gråzon för vad som kan bedömas som muta och om den kommunala tillstyrkan används som ett påtryckningsmedel. För otillbörlig påverkan finns dock ett särskilt regelverk, och denna aspekt utreds därför inte närmare i uppdraget.¹⁵

¹⁴ Naturvårdsverket, 2017.

¹⁵ Se dock Naturvårdsverket, 2017: Bilaga 1: Ekonomiska ersättningar och kommunal tillstyrkan.

6 Översikt över studerade åtgärder

Som en del i det inledande utredningsarbetet har en översikt tagits fram över olika alternativa åtgärder för att tillståndprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker. Översikten behandlar åtgärdernas fördelar och nackdelar, i vilken mån åtgärderna hanterar de problem som identifierats och om de bedöms som juridiskt och praktiskt genomförbara. Översikten har utgjort underlag för att välja ut de åtgärder som sedan analyserats närmare.

Notera att bedömningarna i översikten speglar myndigheternas översiktliga bild av åtgärderna innan en djupare juridisk analys av åtgärderna gjorts.

6.1 Studerade åtgärder

6.1.1 Åtgärd 1. Behåll MB 16:4 i dess nuvarande lydelse och förtydliga vägledningen

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden innebär att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan behålls i sin nuvarande lydelse och att den befintliga vägledningen för kommunal tillstyrkan, i syfte att skärpa skrivningarna, omarbetas i vissa delar. Åtgärden skulle kombineras med gemensamma informationsinsatser av Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Informationsinsatserna skulle riktas till kommuner, tillståndsmyndigheter och vindkraftsbranschen, och genomföras i samband med att en reviderad vägledning publiceras.

Inriktning på omarbetning av vägledningen

En omarbetning av vägledningen kan bestå i att klargöra några centrala frågor kopplade till kommunal tillstyrkan som inte är tillräckligt tydligt belysta i nuläget. Det gäller bl.a. att förtydliga att det i princip inte finns något tolkningsutrymme vad gäller hur bestämmelsen ska tillämpas. Det skulle också ännu tydligare lyftas fram att kommunal tillstyrkan handlar om kommunens avvägning om vad som är lämplig mark- och vattenanvändning.

En annan fråga som kan behöva lyftas fram ännu tydligare är att kommunens ställningstaganden enbart handlar om att säga ja eller nej till en etablering. Alla frågor utöver frågan om lämplig mark- och vattenanvändning ska hanteras i miljöprövningen. Det är också viktigt att klargöra att etableringen som kommunen ska ta ställning till är etableringen så som den definieras i tillståndsansökan. Det bör förtydligas att kommunen inte ska tillstyrka delar av en etablering och att en tillstyrkan inte heller ska innehålla några villkor.

Ett tydliggörande behövs även angående vilken beslutsnivå i kommunen som ska fatta beslutet. Enligt kommunallagen ska frågor som är av principiell karaktär alltid beslutas av kommunfullmäktige. I en förtydligad vägledning skulle skrivningen kunna justeras på sådant sätt att kommunen bör göra en bedömning av om beslutet är möjligt att delegera eller ej. Rekommendationen i de fall där tveksamheter kring beslutets karaktär föreligger bedöms vara att beslut om tillstyrkan tas av kommunfullmäktige. Om en kommun väljer att delegera beslut av principiell karaktär till en lägre beslutsnivå finns risk för att beslutet kan komma att upphävas om beslutet överklagas genom laglighetsprövning, vilket i sin tur kan leda till en mer tidskrävande process.

Ytterligare ett klargörande som skulle kunna göras är vad som gäller vid ansökan om ändring av tillstånd. Verksamhetsutövare kan ansöka om ändringar av befintliga tillstånd exempelvis avseende vindkraftverkens höjd, antal eller placering. Skäl till att ansöka om ändring av tillstånd kan exempelvis vara att den tekniska utvecklingen gjort det möjligt att bygga högre verk än vad som var möjligt vid tidpunkten för ansökan om tillstånd. Huruvida ändringar kräver en ny tillstyrkan eller inte är dock inte klargjort i praxis och det finns delade meningar i den nuvarande tillämpningen.

Upplägg av informationsinsatserna

Information om en reviderad vägledning skulle kunna spridas via Energimyndighetens och Naturvårdsverkets webbplatser, webbplatsen Vindlov.se (som är gemensam för myndigheter och organisationer) och via den webbaserade utbildningen för vindkraftshandläggare, www.vindkraftkurs.se.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Ett förtydligande av vägledningen berör de flesta frågor som identifierats som problem med dagens tillämpning av bestämmelsen i 16 kap. 4 § miljöbalken. Det handlar om roller och ansvarsfördelning, vad som är en rimlig svarstid, hur beslut om tillstyrkan bör hanteras, vad kommunen bör fatta beslut om och vad ett beslut om tillstyrkan bör omfatta

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Åtgärden bedöms vara enkel att genomföra, eftersom den inte kräver någon lagändring eller regeringsbeslut och bör kunna genomföras på kort tid. För de kommuner som idag inte känner till vägledningen och dess innehåll skulle en förtydligad vägledning i kombination med informationsinsatser kunna leda till förändringar i tillämpningen och utgöra ett stöd för att hantera processen korrekt. Tidigare har ingen särskild riktad informationsinsats genomförts kring vägledningen.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Det finns en klar risk för att åtgärden inte leder till någon nämnvärd förbättring jämfört med situationen idag. Det är dock svårt att bedöma i vilken omfattning olika aktörer skulle ändra sin tillämpning med anledning av förtydliganden i

vägledningens skrivningar. Utvärderingen som har genomförts inom detta uppdrag visar att vägledningen har haft liten påverkan på processen, främst på grund av att det just är en vägledning och därmed inte är förenad med bindande krav. Vägledningen har enbart funnits under begränsad tid, sedan 2015.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden bedöms vara genomförbar. Energimyndigheten och Naturvårdsverket behöver avsätta resurser för omarbetningen av vägledningen och för informationsinsatsen. Denna arbetsinsats bedöms vara relativt begränsad.

6.1.2 Åtgärd 2. Behåll MB 16:4 i dess nuvarande lydelse och inför ett bemyndigande för myndigheten X att besluta om föreskrifter avseende kommunal tillstyrkan.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Alternativet innebär att lämplig myndighet ges bemyndigande att meddela föreskrifter avseende de i vägledningen mest centrala delarna, däribland vad som får och ska beaktas vid beslut om tillstyrkan (se ovan ang. åtgärd 1).

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Åtgärden avser att bidra till ökad tydlighet kring hur bestämmelsen om kommunal tillstyrkan ska tillämpas samt klargöra vilka omständigheter kommunen ska och får beakta vid beslut om tillstyrkan.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

En kodifiering (i detta förslag genom införande i föreskrift) kan bidra till en mer korrekt, enhetlig, förutsebar och därmed rättssäker tillämpning av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Särbehandlingen av vindkraft i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet skulle kvarstå, i och med konstruktionen med kommunal tillstyrkan. Åtgärden skulle kräva både författningsändringar och föreskriftsarbete. Åtgärden hanterar inte problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut. Att överföra relevanta delar av dagens vägledning till föreskriftsform skulle innebära att dagens råd blir bindande regler. Även om råden kodifieras och blir bindande regler bedöms det ändå finnas ett visst utrymme för tolkning. Det gör att det kan finnas skäl att anta att efterlevnaden av reglerna inte kommer att vara fullständig. Ytterligare en föreskrift motverkar även målsättningen om regelförenkling.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden bedöms vara relativt komplicerad att genomföra. Skälet till detta är huvudsakligen författningstekniskt. Det skulle troligen krävas ändring i både lag och förordning för bemyndigandet i sig. Det måste också utredas vilken myndighet som är bäst lämpad att besluta om aktuella föreskrifter. Föreskrifterna i sig måste

vara förenliga med regleringar på det kommunala området. Huvuddelen av det som skulle föreskrivas finns dock redan som råd i vägledningen. Innan föreskrifter som kan få inte oväsentliga kostnadseffekter för kommuner kan beslutas, ska regeringens medgivande att besluta om föreskrifterna inhämtas. Den omständigheten att åtgärden kräver ett nytt bemyndigande bör dock medföra att föreskrifterna som sedan följer redan bör ha övervägts vid bemyndigandet.

6.1.3 Åtgärd 3. Ändra MB 16:4 till att kräva aktivitet för avstyrkan istället för som idag aktivitet för tillstyrkan

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Åtgärdsalternativet skulle innebära att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan ändras i enlighet med följande eller liknande: ”Tillstånd till en anläggning för vindkraft får inte ges om den kommun där anläggningen avses uppföras har avstyrkt det. Om avstyrkan inte skett senast 120 dagar (förslag) efter att förfrågan om tillstyrkan getts in till kommunen ska kommunen anses ha tillstyrkt anläggningen”. Det skulle även, i särskilda fall, finnas möjlighet att meddela visst anstånd med besked från kommunen.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Åtgärden är huvudsakligen tänkt att bidra till att minska antalet ärenden där den beslutande kommunen drar ut på tiden eller inte beslutar alls i frågan. Alternativet är också tänkt att göra den beräknade tidsåtgången för en tillståndprocess mer förutsebar. Åtgärden skulle även kunna medföra att handläggningstiden för beslut om kommunal tillstyrkan, och i förlängningen handläggningstiden för tillståndsärenden, generellt förkortas.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

En begäran om tillstyrkan skulle med detta alternativ alltid leda till någon form av beslut från kommunens sida, och inom en bestämd tidsrymd. I och med att ett för sent eller uteblivet beslut innebär att etableringen anses tillstyrkt, bedöms förslaget även medföra att frågan om tillstyrkan får högre prioritet hos beslutande kommun.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Vindkraftens särbehandling i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet kvarstår, i och med konstruktionen med kommunal tillstyrkan. Åtgärden hanterar inte problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut. Det finns risk att kommunen inte anser sig ha tillräcklig tid att bereda ärendet och att tidsbristen i sig leder till att anläggningen avstyrks endast av skälet att ärendet inte hann beredas. Det kan även vara vanskligt att bestämma en rimlig svarstid. Förslaget om 120 dagar utgår från att huvuddelen av alla kommunfullmäktige sammanträder minst var tredje månad.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden skulle endast innebära en ändring av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i miljöbalken. Det skulle behöva utredas vilken tidsfrist som skulle anses

mest lämplig. Inga övriga följdändringar bedöms nödvändiga. Vägledning i kombination med informationsinsatser skulle kunna underlätta genomförandet.

6.1.4 Åtgärd 4. Tidig tillstyrkan och genomför ändringar/förtydliganden i miljöbalken avseende remiss- och beslutsförfarande

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan, MB 16:4 skulle upphävas. För att ersätta bestämmelsen skulle en ny bestämmelse införas i miljöbalkens 22 kapitel. Bestämmelsen skulle ange att en ansökan om tillstånd till en anläggning för vindkraft ska innehålla en kommunal tillstyrkan.

En tidigarelagd tillstyrkan skulle kunna utformas på sådant sätt att kommunens tillstyrkan blev bindande i den bemärkelsen att prövningsmyndigheten kan gå vidare med prövningen även i de fall kommunen senare skulle ändra inställning. Tillstyrkansinstitutet skulle därmed snarast anta formen av ett tidigt principiellt ställningstagande enbart till frågan om användningen av mark och vatten.

Ovan nämnda förändringar skulle i detta åtgärdsalternativ kombineras med att kommunens roll när ansökan slutligen formuleras stärktes. Detta skulle främst kunna ske genom att kommunens roll som remissinstans/part i den senare miljöprövningsprocessen uttryckligen förtydligades och förstärktes, se vidare nedan.

För att etablera institutet tidigarelagd kommunal tillstyrkan skulle formen för detta kodifieras. Möjliga former utvecklas vidare nedan under rubriken ”Rättsinstitutet kommunal tillstyrkan”.

Tidigarelagd kommunal tillstyrkan

Den nya tidpunkten för den kommunala tillstyrkan i detta åtgärdsalternativ skulle innebära att beslut om tillstyrkan måste inhämtas innan det att tillståndsansökan ges in till prövningsmyndigheten. Ansökan är således inte komplett utan en kommunal tillstyrkan. I praktiken skulle detta innebära att prövningsmyndigheten har att avvisa ansökan i de fall ansökan inte är förenad med en kommunal tillstyrkan. Det skulle ankomma på sökanden att tillse att ansökan är komplett eller kompletteras i behövliga delar.

I detta skede av processen föreligger i normalfallet ingen komplett tillståndsansökan. Frågan om lämpligt underlag måste utredas vidare för denna åtgärd.

Den omfattning av verksamheten som kommunen tillstyrker utgör i den följande processen den yttre ramen för hur ansökan slutligen får utformas. I det fall ansökan

går utöver vad kommunen tillstyrkt är prövningsmyndigheten således förhindrad att pröva de överskjutande delarna.

I det fall kommunens tillstyrkan överprövas ska det, i likhet med idag, endast ske inom ramen för 10 kap. kommunallagen (laglighetsprövning eller s.k. kommunalbesvär).

Rättsinstitutet kommunal tillstyrkan

Rättsinstitutet kommunal tillstyrkan i dess nya form skulle behöva kodifieras eller formaliseras och vi bedömer att det skulle kunna genomföras antingen genom:

- att ett blankettförfarande införs genom vilket den kommunala tillstyrkan inhämtas
- att regeringen utfärdar föreskrifter som utförligare beskriver kommunalt tillstyrkan, eller genom
- att en lag om kommunal tillstyrkan stiftas i anslutning till upphävandet av 16 kap. 4 § miljöbalken.

I samtliga av dessa förslag kan vägledningen om den nuvarande kommunala tillstyrkan utgöra grunden för vad som kodifieras/formaliseras.

Stärkande av kommunens roll i miljöprövningsprocessen

Som framgår ovan innebär en tidigareläggning av tillstyrkanstidpunkten att kommunens beslutsunderlag i normalfallet inte kommer att vara en fullständig tillståndsansökan. Från tidpunkten för tillstyrkan kommer ansökan och miljökonsekvensbeskrivning normalt att förändras i större eller mindre omfattning. Efter kompletteringar, kungörelse och remissförfarande kan ansökan således ha ett förändrat innehåll i förhållande till när tillstyrkan lämnades. För att kommunen ska ha kvar avgörandet avseende användningen av mark och vatten även vad gäller vindkraftsetableringens utformning och omfattning i den kompletta tillståndsansökan skulle kommunens möjlighet att påverka under kompletteringsfas och remissförfarande kunna stärkas genom tillägg och ändringar i miljöbalken. Kommunens yttrande skulle i relevanta delar i ökad omfattning kunna ges särskild vikt vid en miljöbalksprövning av vindkraftsverksamhet. Särskild hänsyn skulle tas till yttrandet i de delar det rör användningen av mark och vatten. Formerna för detta skulle behöva utredas vidare.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Kommunal tillstyrkan som processförutsättning kvarstår, men förändras så att den kommunala tillstyrkan blir en förutsättning för att ansökan ska kunna lämnas in, och inte som idag, för att tillstånd ska kunna ges. Denna åtgärd skulle tydliggöra att tillstyrkan gäller kommunens principiella inställning till användningen av mark och vatten. Osäkerheten kring besked sent i prövningsprocessen elimineras. Belastningen på prövningsmyndigheterna minskar när tillstyrkansbeslutet inte behöver inväntas. Åtgärden skulle också kunna göra den beräknade tidsåtgången för prövningsmyndigheternas tillståndsprocess mer förutsebar.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Kommunernas möjlighet att påverka i de delar det faktiskt rör användningen av

mark och vatten förtydligas och förstärks. Den kommunala tillstyrkan skulle komma i ett tidigt skede, vilket ökar förutsebarheten både för prövningsmyndighet och verksamhetsutövare. Då tillstyrkan ska inhämtas innan ansökan ges in bör detta medföra stora processekonomiska vinster i allmänhet, och i synnerhet för prövningsmyndigheterna. Verksamhetsutövare som får tidigare besked om kommunens inställning kan minska den initiala ekonomiska risken. Avsikten med åtgärden vore också att tidigarelägga den politiska aspekten av beslutet och även att förtydliga den sakliga aspekten i själva miljöprövningen. Vikten av en tidig dialog mellan verksamhetsutövare och kommun ökar.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Vindkraftens särbehandling i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet kvarstår i och med att konstruktionen kommunal tillstyrkan behålls, men i annan form. Vindkraften ges en särställning i miljöprövningsprocessen gentemot andra miljöfarliga verksamheter, eftersom kommunen med denna åtgärd får en stärkt roll som remissinstans i vindkraftsärenden för att kompensera för informationsbristen i det tidigare skedet för tillstyrkansbeslutet. Problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut, kvarstår. Prövningsmyndigheternas avvägning mellan motstående intressen kompliceras. Det finns en risk att kommunen i det tidiga skedet inte anser sig ha tillräckligt underlag för att tillstyrka en etablering och därför väljer att avstyrka den.

GENOMFÖRBARHET

Förslaget bedöms vara praktiskt genomförbart. Ytterligare utredning kring vilken författningskonstruktion som ger bäst resultat behöver dock genomföras, både vad avser tillstyrkansinstitutet och ändringarna kring partsrollen.

6.1.5 Åtgärd 5. Tidig tillstyrkan

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Åtgärden är en variant av åtgärd 4 (se 6.1.4 ovan) och omfattar enbart delen om att tidigarelägga tidpunkten för tillstyrkan. Kommunens roll i miljöprövningsprocessen stärks inte ytterligare jämfört med nuvarande ordning i miljöbalken. Åtgärden skulle innebära att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan, MB 16:4, upphävs och istället införs en ny bestämmelse i miljöbalkens 22 kapitel om kommunal tillstyrkan. En utförligare beskrivning av en sådan ny bestämmelse om kommunal tillstyrkan redovisas i avsnitten ”Tidigarelagd tillstyrkan”, och ”Rättsinstitutet kommunal tillstyrkan” ovan.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Åtgärden hanterar samma problem som åtgärd 4, se ovan i avsnitt 6.1.4.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Den kommunala tillstyrkan skulle komma i ett tidigt skede, vilket skulle öka förutsebarheten både för prövningsmyndighet och verksamhetsutövare. Då tillstyrkan skulle inhämtas innan ansökan ges in borde detta medföra stora processekonomiska vinster i allmänhet, och i synnerhet för prövnings-

myndigheterna. Verksamhetsutövare som får tidigare besked om kommunens inställning kan minska den initiala ekonomiska risken. Åtgärdsalternativet skulle även tidigarelägga den politiska aspekten av beslutet och förtydliga den sakliga aspekten i själva miljöprövningen. Vikten av en tidig dialog mellan verksamhetsutövare och kommun bedöms öka. Prövningsprocessen för vindkraft skulle med en åtgärd av denna karaktär kunna bli mer likställd övrig prövning av miljöfarlig verksamhet. I åtgärd 5 blir författningsarbetet mindre omfattande än i åtgärd 4 och prövningsmyndigheternas avvägning mellan motstående intressen blir mindre komplicerad jämfört med åtgärd 4.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Vindkraftens särbehandling i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet genom konstruktionen med kommunal tillstyrkan skulle kvarstå men i annan form. Problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan skulle behövas vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid kvarstår. Det finns en ökad risk att kommunen i det tidiga skedet inte anser sig ha tillräckligt underlag för att tillstyrka en etablering och därför väljer att avstyrka den. Åtgärden har i stort samma nackdelar som åtgärd 4, men i åtgärd 5 blir författningsarbetet mindre omfattande.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden bedöms vara genomförbar. Ytterligare utredning kring vilken författningskonstruktion som skulle ge bäst resultat behövs.

6.1.6 Åtgärd 6. Upphäv MB 16:4 och genomför ändringar/förtydliganden i miljöbalken avseende remiss- och beslutsförfarande samt eventuellt angående rätten att överklaga

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan upphävs i denna åtgärd. Tillägg och ändringar i miljöbalken skulle göras med innebörden att kommunens yttrande i relevanta delar i ökad omfattning skulle ges särskild vikt vid en miljöbalksprövning av vindkraftsverksamhet. Särskild hänsyn skulle i detta åtgärdsalternativ tas till yttrandet i de delar det rör användningen av mark och vatten. Syftet med tilläggen och ändringarna skulle vara att säkerställa ett långtgående kommunalt inflytande över användningen av mark och vatten.

Kommunen får i dagsläget föra talan i miljöprövningsprocessen för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen inom kommunen. I denna åtgärd skulle, om det ansågs nödvändigt, särskilt föreskrivas om ytterligare möjlighet för kommunen att överklaga ett tillstånd som går emot kommunens inställning i frågan om användning av mark och vatten. En sådan lösning skulle exempelvis kunna utformas så att en kommun i mål om vindkraftsverksamhet även fick överklaga i de fall en tillståndsgiven verksamhet påtagligt kan motverka kommunens användning av mark- och vattenområden.

I en åtgärd med denna utformning skulle kommunen få ökad tyngd som remissinstans. Sammantaget med kommunens översiktsplanering, samt rätten att överklaga, skulle kommunen i praktiken kunna ha ett avgörande inflytande i tillståndsprocessen även då möjligheten till kommunal tillstyrkan upphörde.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Kommunal tillstyrkan som förutsättning för tillstånd skulle försvinna samtidigt som kommunens möjlighet att påverka användningen av mark och vatten skulle bestå i stor utsträckning. Tillståndsprocessen skulle bli mer rättssäker och sakorienterad och därmed skulle risken minska för att ovidkommande hänsyn tas. Problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut, skulle lösas i sin helhet.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

I och med att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan skulle utmönstras likställs vindkraft i detta avseende med andra tillståndspliktiga verksamheter. Processen skulle bli mer transparent då kommunen för att vinna gehör för sin inställning under remissförfarandet måste redovisa sakliga skäl för sin inställning. Kommunernas möjlighet att påverka i de delar det faktiskt rör användningen av mark och vatten förtydligas och skulle förstärkas om talerätten utökas. Tillsammans med översiktsplanerna och kommunernas talerätt torde även i fortsättningen innebära att tillstånd till en vindkraftsanläggning inte skulle ges mot den berörda kommunens vilja. Därmed skulle även vikten av att kommunen har en aktuell och tydlig översiktsplan öka. Åtgärden bör kunna bidra till en effektivare tillståndsprocess i första instans, dvs. miljöprövningsdelegation eller mark- och miljödomstol (om vattenverksamhet berörs).

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Vindkraftens särbehandling i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet skulle kvarstå men i annan form. Ändringarna som rör remissförfarandet skulle innebära att vindkraften ges en särställning i miljöprövningsprocessen, vilket bedöms innebära komplicerade författningslösningar som går emot miljöbalkens systematik. Kommunernas överklagandefrekvens skulle kunna öka. Prövningsmyndigheternas avvägning både mellan vad som framförs av de som har talerätt och mellan motstående intressen skulle kunna kompliceras.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden bedöms vara genomförbar. Ytterligare utredning kring vilken författningskonstruktion som ger bäst resultat skulle dock behöva genomföras och det bedöms som osäkert om det är möjligt att hitta en lagteknisk konstruktion som vore väl fungerande. Ändringar skulle behöva genomföras i miljöbalken, som skulle kunna ändra på dess systematik, och eventuellt i vissa av dess förordningar. Omfattningen bestäms av vilket alternativ på författningskonstruktion som bedöms lämplig att genomföra.

6.1.7 Åtgärd 7. Upphäv MB 16:4

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDENS UTFORMNING

Bestämmelsen om kommunal tillstyrkan upphävs i denna åtgärd, med utgångspunkten att prövningen är fullständig utan kommunal tillstyrkan.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Åtgärden löser till allra största delen de problem som har en koppling till bestämmelsen och som redovisats i problembeskrivningen i kap. 4 ovan. Tillståndprocessen i denna del av miljöprövningen blir effektivare och mer rättssäker. Problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut, skulle lösas i sin helhet.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Åtgärden skulle kraftigt kunna effektivisera tillståndprocessen i den del där handläggningstiden berott på att miljöprövningsdelegationen väntat på kommunens beslut. Förutsebarheten och transparensen skulle öka. Vidare möjliggör denna ordning att frågor som påverkar mark- och vattenanvändningen kan prövas i sak inom ramen för tillståndsprövningen samt genom möjligheten att överklaga beslut av miljöprövningsdelegationerna. Vidare skulle vindkraft likställas med andra tillståndspliktiga verksamheter när det gäller tillståndsprövning enligt miljöbalken.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

Formellt sett skulle kommunernas möjlighet att påverka användningen av mark och vatten inskränkas. Det finns även en risk att kommunens inställning inte i tillräcklig omfattning beaktas i tillståndsprövningen. I praktiken bedöms dock det kommunala självstyret att kvarstå, genom kommunens möjlighet att styra vindkraftsetableringar genom översiktsplanering samt kommunens möjlighet att föra talan som part i tillståndprocessen. Detta var även den slutsats som Miljöprocessutredningen kom fram till i delbetänkandet om prövning av vindkraft¹⁶, angående förslaget om att ta bort dubbelprövningen av vindkraftsanläggningar. Förutsättningarna bör vara desamma idag. Tillstyrkansinstitutet har medfört att det i många fall funnits en konstruktiv diskussion mellan kommuner och projektörer som lett till att kommunerna i allt större omfattning redan i förväg varit tydliga med vilka typer av etableringar som kan medges. Om tillstyrkaninstitutet tas bort kan incitamenten för att föra en sådan dialog komma att minska.

GENOMFÖRBARHET

Åtgärden är juridiskt och praktiskt genomförbar.

¹⁶ Prövning av vindkraft. SOU 2008:86. Delbetänkande i Miljöprocessutredningen.

6.2 Åtgärder som har studerats men prioriterats bort

I det inledande utredningsarbetet har ytterligare åtgärder studerats, men dessa har prioriterats bort eftersom de inte bedöms vara rimliga att genomföra. Dessa åtgärder redovisas nedan.

6.2.1 **Ändring av MB 16:4 enligt följande: Tillstånd till anläggning för vindkraft inom område som inte omfattas av översiktsplan för vindkraft får inte lämnas om kommunen motsatt sig lokaliseringen**

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden skulle innebära att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan ändras med avsikt att ge kommunen möjlighet att avstyrka en etablering endast i de fall den sker utanför ett område som bedömts lämpligt för vindbruk i översiktsplanen.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Åtgärden skulle innebära att tillstyrkan som förutsättning för tillstånd försvann för områden som kommunen redan behandlat i översiktsplanen. Insatsen skulle alltså innebära att kommunen endast behövde ta beslut om att tillstyrka/avstyrka en etablering i de fall vindkraft planeras utanför områden där mark- och vattenanvändningen bedömts gällande vindkraft i översiktsplanen. Projektörerna skulle med stöd av översiktsplanen på förhand kunna avgöra om kommunen tillstyrker etableringen. Förslaget skulle därför kunna medföra att projektörer främst söker tillstånd i områden som är planerade för vindkraft i översiktsplaner, och att etableringar utanför sådana områden därmed minskar i omfattning. Avsikten skulle sammanfattningsvis vara att tillståndsprocessen blir mer rättssäker och förutsebar för områden som pekats ut i översiktsplanen.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Åtgärden skulle kunna innebära att en aktuell översiktsplan kunde utgöra underlag för val av etableringsområden för vindkraft. Borttagande av kommunal tillstyrkan inom bedömda områden skulle också innebära att vindkraft inom dessa områden behandlas mer likt annan miljöfarlig verksamhet. För prövningsmyndigheter och projektörer skulle förslaget kunna medföra att prövningsprocessen blir mer förutsebar i dessa områden, vilket minskar kostnaderna för projektörer och prövningsmyndigheter.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

En åtgärd med denna utformning skulle innebära att en specifik del av översiktsplanerna indirekt skulle bli bindande för kommunerna. Det är högst tveksamt om det är ett lämpligt förfarande, då kommunernas översiktsplaner endast är vägledande vid beslut om mark- och vattenanvändning. Det är också tveksamt om just vindkraft är av sådant allmänt intresse att det ska ges en sådan särställning i översiktsplaneringen. Det finns även en avsevärd retroaktivitetsproblematik. För att det skulle vara rimligt att införa en bestämmelse av denna karaktär borde redan

beslutade översiktsplaner inte omfattas. I annat fall skulle kommunerna vara bundna av översiktsplaner som beslutats innan vindkraften fick den särställning som bestämmelsen skulle medföra. Detta skulle innebära att endast ett fåtal planer skulle omfattas och att bestämmelsen framförallt skulle vara framåtsyftande. Förslaget skulle även förutsätta en kontinuerlig uppdatering av översiktsplaner på ett sätt som inte har skett hittills.

Ytterligare en nackdel med åtgärden är att för de områden som inte hanterats i den översiktliga planeringen kvarstår de problemställningar som är kopplade till kommunal tillstyrkan, såsom långa handläggningstider och avsaknad av beslutskriterier.

GENOMFÖRBARHET

Lagtekniskt skulle åtgärden innebära en ändring av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i miljöbalken. Ändringen, med avseende på att delar av en översiktsplan indirekt skulle bli bindande, skulle dock vara av sådan karaktär att den bedöms som orimlig att genomföra. Eventuella följdändringarna i PBL riskerar bli omfattande och svårhanterliga, samt göra ingrepp i systematiken kring planprocessen.

6.2.2 Ändring av MB 16:4 enligt följande: Tillstånd till anläggning för vindkraft inom område som inte omfattas av riksintresse vindbruk får inte lämnas om kommunen motsatt sig lokaliseringen

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden skulle innebära att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan ändras med avsikt att ge kommunen möjlighet att avstyrka en etablering endast i de fall den sker utanför ett område som omfattas av riksintresse vindbruk enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

PROBLEM SOM ÅTGÄRDEN HANTERAR

Kommunal tillstyrkan som förutsättning för tillstånd skulle försvinna för områden som är angivna som riksintressen för vindbruk. Tillståndsprocessen för dessa områden skulle bli mer rättssäker. Med denna utformning av bestämmelsen skulle det bli tydligare att det är lokaliseringens lämplighet för vindkraft som kommunen ska ta ställning till. Åtgärden hanterar även på vilken nivå ett beslut om avstyrkan ska tas inom kommunen. Förslaget skulle kunna medföra att projektörer främst söker tillstånd i områden som är utpekade som riksintresse vindbruk enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och att etableringar utanför sådana områden minskar i omfattning.

För områden som inte omfattas av riksintresse för vindbruk skulle den kommunala processen vid beslut om avstyrkan vara snarlik den tidigare tillstyrkanprocessen med liknande problemställningar.

FÖRDELAR MED ÅTGÄRDEN

Åtgärden skulle innebära att riksintressen för vindbruk utgjorde underlag för lämpliga områden för vindkraft, vilket innebär att riksintressenas roll i

tillståndsprocessen förstärks och tydliggörs. Borttagandet av kommunal tillstyrkan inom dessa områden skulle också innebära att vindkraft bedömdes likartat som andra miljöfarliga verksamheter. Förslaget skulle kunna effektivisera tillståndsprocessen för etableringar som planeras inom angivna riksintresseområden för vindbruk. För prövningsmyndigheter och projektörer skulle det kunna medföra att prövningsprocessen blev mer förutsebar och prövningsmyndigheternas handläggningstid skulle troligen förkortas, vilket bör leda till minskade kostnader för projektörer och prövningsmyndigheter.

NACKDELAR MED ÅTGÄRDEN

En nackdel med åtgärden vore att den skulle innebära att riksintresse för vindbruk ges en särställning gentemot andra riksintressen i tillståndsprocessen, vilket kan ifrågasättas om det kan anses rimligt. Åtgärden innebär vidare att för områden som inte är inom riksintresse för vindbruk kvarstår de problemställningar som är kopplade till kommunal tillstyrkan, såsom långa handläggningstider och avsaknad av beslutskriterier. Vissa av de problem som nämns kring den bortprioriterade åtgärden i avsnitt 6.2.1. gör sig i övrigt gällande även när det gäller denna åtgärd.

GENOMFÖRBARHET

Det bedöms inte vara möjligt att genomföra denna åtgärd, bl.a. mot bakgrund av att den skulle innebära att riksintresse vindbruk ges en särställning i tillståndsprocessen, som inte anses rimlig samt att konsekvenserna av att ge ett riksintresse denna bindande verkan är svåröverblickbara.

6.2.3 Möjlighet att överklaga beslut om tillstyrkan

En central del i kritiken mot bestämmelsen om kommunal tillstyrkan från framför allt vindkraftsprojektörer, men även från politiker och jurister som är verksamma inom vindkraftsområdet, handlar om att det inte är möjligt att överklaga kommunens beslut om tillstyrkan/avstyrkan i sak. Därför har denna fråga analyserats i den inledande studien av olika åtgärder.

Det kommunala beslutet om tillstyrkan är i nuläget ett så kallat beslut i den oreglerade kommunförvaltningen. Beslutet är således inte ett förvaltningsbeslut utan prövas inom ramen för 10 kap. kommunallagen (laglighetsprövning eller s.k. kommunalbesvär) och kan därmed endast överklagas av en kommunmedlem. Även om det vore möjligt att utvidga kretsen till att omfatta exempelvis även verksamhetsutövare skulle problemet kvarstå. En laglighetsprövning avser nämligen endast ett besluts laglighet och inte dess lämplighet.

Beslut om kommunal tillstyrkan omfattas inte heller av bestämmelsen om motivering i 20 § förvaltningslagen (1986:223). Det bedöms heller inte lämpligt att införa en bestämmelse i miljöbalken som ska reglera kommunens handläggning av denna typ av ärenden. Frågan om motivering måste troligtvis hanteras i annan ordning. Det är därför inte troligt att en klagande verksamhetsutövare, i den mån den skulle tillerkännas klagorätt, skulle vinna framgång i andra fall än där formella fel begåtts. Kommunens inställning i frågan i sig kan i praktiken inte prövas. Ett

annat problem är att beslut om kommunal tillstyrkan kan ersättas med ett nytt beslut. Kommunen kan således ersätta eventuella upphävda beslut med ett nytt likalydande beslut.

Ett alternativ skulle möjligen vara att skapa en möjlighet att överklaga tillstyrkansbeslutet särskilt eller i annan ordning. Det bedöms dock bli en komplicerad konstruktion att överpröva en kommuns beslut inom ramen för överprövningen av ett tillståndsbeslut eller som en parallell process. Det skulle sannolikt även att öka antalet överklaganden av miljötillståndet i sig och det är tveksamt om det skulle gynna någon intressent att ha en parallell överklagandeprocess i frågan om tillstyrkan. Sammanfattningsvis kan det säkerligen framstå som attraktivt att kunna överklaga kommunens beslut. Det är dock inte troligt att en sådan lösning skulle effektivisera tillståndsprocessen, varför något sådant förslag inte har studerats vidare inom ramen för denna utredning.

6.3 Slutsatser kring åtgärder i den inledande utredningen

Inom ramen för uppdraget har det utarbetats ett antal alternativa åtgärder kopplat till förändringar av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan.

Gemensamt för samtliga undersökta alternativ, utom ett, är att de ur ett författningsperspektiv bedöms möjliga att genomföra. Samtliga åtgärder bedöms även medföra någon form av förenkling, antingen i form av ett mindre antal processer, kortare handläggningstid, förutsebarhet och/eller minskade kostnader för företag och myndigheter. Det som skiljer förslagen åt är i vilken grad uppdragets mål om att tillståndsprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker nås, vilken omfattning kommunernas inflytande över användningen av mark och vatten påverkas samt hur stora förändringar i nuvarande lagstiftning som skulle behöva göras.

Åtgärderna är medvetet utformade på ett sådant sätt att de täcker hela spektrat från nuvarande reglering till ett fullständigt upphävande. Flera av åtgärderna går även att kombinera i varierande grad.

SAMMANTAGEN BEDÖMNING

En översikt av bedömningarna av de studerade åtgärdsförslagen återges i tabell 1, se nedan.

Bedömningen är gjord utifrån huvudkriterierna att åtgärderna ska underlätta tillståndsprocessen, ge en mer rättssäker process, beakta kommunernas planmonopol, samt vara juridiskt och praktiskt genomförbara. Gällande kriterierna, se även avsnitt 3.2.2 Kriterier för bedömning.

Tabell 1. Översikt studerade åtgärder – bedömningar utifrån valda kriterier

Åtgärd	Underlätta tillståndsprocessen	Mer rättssäker process	Beaktar kommunens planmonopol	Genomförbar
1. Förtydliga vägledningen	Mycket liten effekt	Ingen effekt	Ingen förändring	Ja
2. Ta fram föreskrifter	Liten effekt	Liten effekt	Ingen förändring	Ja
3. Kräv aktivitet för avstyrkan inom tidsram	Viss effekt	Viss effekt	Ingen förändring	Ja
4. Tidig tillstyrkan och stärk kommunens roll som remissinstans	Medelstor effekt p.g.a. att den stärkta rollen som remissinstans försvårar avvägningen mellan olika intressen.	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen eftersom tillstyrkan blir bindande tidigare	Ja
5. Tidig tillstyrkan	Stor effekt	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen eftersom tillstyrkan blir bindande tidigare	Ja
6. Upphäv MB 16:4 och stärk kommunens roll som remissinstans	Medelstor effekt	Stor effekt	Visst minskat inflytande för kommunen	Nej, bedöms ge en olämplig lagkonstruktion och försvåra tillämpningen
7. Upphäv MB 16:4	Mycket stor effekt	Mycket stor effekt	Minskat inflytande jämfört med idag	Ja

Den sammantagna bedömningen av studerade åtgärder visar att det endast är åtgärd 7 Upphäv MB 16:4 som uppnår ”Mycket stor effekt” för båda kriterierna ”Underlätta tillståndsprocessen” och ”Mer rättssäker process”. Denna åtgärd medför emellertid minskat inflytande för kommunerna än idag. Åtgärd 5 Tidig tillstyrkan uppnår stor effekt på både kriterierna ”underlätta tillståndsprocessen” och ”mer rättssäker process” och bedöms påverka kommunernas inflytande i mindre grad, i och med att beslutet om tillstyrkan skulle bli bindande tidigare än idag. Övriga studerade åtgärder bedöms i mindre utsträckning bidra till att tillståndsprocessen underlättas och blir mer rättssäker. Åtgärd 6 Upphäv MB 16:4 och stärk kommunens roll som remissinstans, bedöms inte vara genomförbar, eftersom den skulle resultera i en olämplig lagkonstruktion och försvåra tillämpningen jämfört med idag.

Mot denna bakgrund bedöms åtgärd 5 och åtgärd 7 vara de åtgärder som i störst utsträckning leder till att målet i detta uppdrag nås, dvs. att tillståndsprocessen för etablering av vindkraft ska underlättas och bli mer rättssäker. De två utvalda

åtgärderna bedöms även i störst utsträckning hantera de problem som är kopplade till bestämmelsen om kommunal tillstyrkan, se kap. 5 Problembeskrivning. En utförligare beskrivning och analys av dessa två åtgärder redovisas i kap. 7 Juridisk analys av utvalda åtgärder.

7 Juridisk analys av utvalda åtgärder

I detta kapitel redovisas en juridisk analys av två åtgärder; ”Upphäv MB 16:4” respektive ”Tidigare tillstyrkan”. Energimyndigheten och Naturvårdsverket bedömer att dessa två åtgärder är effektiva för att uppnå målet i uppdragsformuleringen om att underlätta tillståndsprocessen och att göra den mer rättssäker, och har därför valt att analysera dessa åtgärder vidare.

7.1 Åtgärden Upphäv MB 16:4

Åtgärden Upphäv MB 16:4 syftar till att hantera problem kopplade till kommunal tillstyrkan genom att så långt möjligt likställa prövningen av vindkraftverksamhet med andra tillståndspliktiga verksamheter. Det övergripande syftet med åtgärden är att åstadkomma en mer effektiv prövningsprocess samtidigt som det anknyter till kommunens möjligheter att styra mark- och vattenanvändning inom kommunen genom planeringsinstrument.

Bestämmelsen i 16 kap. 4 § miljöbalken om kommunal tillstyrkan upphävs. Kommunen fräntas därmed möjligheten att, beträffande tillståndspliktiga vindkraftverk, genom den kommunala tillstyrkan med ensamrätt besluta om lämplig användning av mark- och vattenområden inom kommunen. Genom sin ställning som part i miljöprövningsprocessen kan kommunen alltjämt påverka tillåtelse till och/eller utformning av vindkraftverksamhet utifrån sakligt grundade miljömässiga skäl. I de fall ett tillståndsbeslut enligt miljöbalken inte överensstämmer med kommunens inställning till mark- och vattenanvändningen har kommunen precis som idag möjlighet att överklaga dom eller beslut om tillstånd.

Vidare har kommunen möjlighet att påkalla regeringsprövning av större vindkraftsprojekt med stöd av 17 kap. miljöbalken.

Kommunen har därutöver möjlighet att styra användningen av mark- och vattenområden inom kommunen genom planeringsinstrument. Vindkraftsprojekt planeras oftast i glesbygdsområden där krav på detaljplan inte föreligger. Den kommuntäckande översiktsplanen är därför i regel det planeringsinstrument som kan användas när det gäller styrning av var vindkraften bör lokaliseras i kommunen. Även om översiktsplanen inte är juridiskt bindande tillmäts aktuella och väl underbyggda översiktsplaner enligt praxis stor betydelse när det gäller frågan om lämplig lokalisering av vindkraftverksamhet. Visst inflytande kan även sägas finnas vid planering utifrån nationellt perspektiv genom bestämmelserna om hushållning av mark- och vattenområden i 3 och 4 kap. miljöbalken. Gällande bestämmelser genom vilka kommunen kan styra lämplig mark- och

vattenanvändning och därigenom påverka eventuella vindkraftsetableringar redovisas utförligare i kap. 4.

Åtgärden är i stort sett likalydande med det förslag som lämnades i utredningen *Prövning av vindkraft* (SOU 2008:86), och en del slutsatser från den utredningen samt den efterföljande propositionen *Prövning av vindkraft* (2008/09:146) har arbetats in i utformningen.

7.1.1 Vindkraft och prövningsprocessen – en bakgrund

I utredningen SOU 2008:86 kom man fram till att för sådana vindkrafts-anläggningar som ligger utanför områden där konkurrensen på mark- och vatten är stor, är det inte rimligt att ställa krav på detaljplan. Vidare kom utredningen fram till att tillståndspliktiga vindkraftverk inte skulle vara underkastade bygglovsprövning. Bakgrunden till dessa ställningstagande var att Sverige vid den tidpunkten avsåg att kraftigt utöka utbyggnaden av vindkraft och utredningen hade att lämna förslag på en snabbare och enklare process för planering och uppförande av vindkraftverk. Dessa förutsättningar har inte förändrats ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv trots att utbyggnadstakten av vindkraft för närvarande har dämpats som en följd av låga el- och elcertifikatpriser som lett till minskad lönsamhet för många projekt. Energikommissionens betänkande *Kraftsamling för framtidens energi* (SOU 2017:2) beskriver Sveriges långsiktiga energipolitik. Betänkandet lyfter fram att en fortsatt utbyggnad av vindkraften är viktig för att Sverige år 2040 ska ha 100 procent förnybar elproduktion.

Att tillståndspliktiga vindkraftverk undantas från krav på bygglov och detaljplanereglering innebär visserligen att vindkraften i jämförelse med en del andra tillståndspliktiga verksamheter får en viss särställning vad gäller plan- och byggprocessen. Vindkraftens särställning kan dock motiveras med att vindkraft bör jämföras med nyttjandet av andra förnybara naturresurser såsom fiske, rennäring samt jord- och skogsbruk (se prop. 2005/06:143). De vindkraftsparker som behöver byggas för att uppnå Sveriges mål om förnybar energi ligger också till stor del i områden där omgivningspåverkan är mer begränsad. Dessa områden kan i och för sig innehålla andra värden som påverkas, såsom renskötsel eller höga naturvärden, men avvägningen lämpar sig i så fall bäst inom ramen för tillståndsprövning enligt miljöbalken. I vindkraftsärenden prövades dessutom i stort sett samma frågor enligt plan- och bygglagen som enligt miljöbalken med den ordning som gällde innan införandet av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan. Eftersom tillståndsprövningen enligt miljöbalken är den mer omfattande prövningen, bedömdes det inte finnas anledning att ha en parallell prövning enligt plan- och bygglagen.

Vid ett upphävande av bestämmelsen i 16 kap. 4 § miljöbalken kvarstår i huvudsak samma argument för att prövning av vindkraftverksamhet endast bör ske inom ramen för tillståndsprövning enligt miljöbalken.

7.2 Författningsförslag gällande åtgärden Upphäv MB 16:4

I avsnittet beskrivs hur en möjlig lagstiftning baserad på åtgärden ”Upphäv MB 16:4” skulle kunna utformas, inklusive författningskommentarer.

7.2.1 Lag om ändring i miljöbalken

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om miljöbalken att 16 kap. 4 § ska upphöra att gälla.

Denna lag träder i kraft den [XX 2018].

7.2.2 Författningskommentar

Upphävandet av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap. 4 § miljöbalken bedöms inte få några negativa konsekvenser för de ärenden som redan har inlett hos prövningsmyndigheten. Konsekvensen är att frågan om kommunal tillstyrkan inte längre har någon betydelse i prövningsärendet och att prövningsmyndigheten således kan bortse från den aspekten i sin bedömning av ärendet. Det får anses åligga prövningsmyndigheten att bereda kommunen möjlighet att lämna sin inställning, och grunderna härför, till tillståndsansökan i den mån detta inte har gjorts tidigare i ärenden med hänvisning till ställningstagandet i frågan om kommunal tillstyrkan. Det har mot bakgrund av detta inte bedömts nödvändigt att ha övergångsbestämmelser för detta författningsförslag.

7.3 Åtgärden Tidig tillstyrkan

Den andra åtgärd som valts ut för en juridisk analys är ”Tidig tillstyrkan”. Åtgärden syftar till att bibehålla motsvarande möjligheter för kommunen som enligt 16 kap. 4 § miljöbalken att, beträffande vindkraftverk som tillståndsprövas, att med ensamrätt besluta om lämplig användning av mark- och vattenområden inom kommunen. Den huvudsakliga skillnaden med denna åtgärd jämfört med vad som gäller i dag är att frågan om kommunal tillstyrkan särskiljs från processen hos prövningsmyndigheten. Detta sker genom att beslut om kommunal tillstyrkan föreslås utgöra en förutsättning för att prövningsmyndigheten över huvud taget ska kunna ta upp en ansökan om tillstånd till vindkraftverksamhet till prövning. Detta innebär att tidpunkten för beslut om kommunal tillstyrkan, i förhållande till vad som gäller i dag, tidigareläggs.

Åtgärden innebär att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan i 16 kap. 4 § miljöbalken, upphävs. I stället införs en ny bestämmelse i 22 kap. miljöbalken som anger att en ansökan om tillstånd till vindkraftverksamhet endast får tas upp till prövning om kommunfullmäktige i den kommun där verksamheten ska bedrivas har tillstyrkt att platsen för verksamheten är lämplig för ändamålet. Vidare införs ytterligare en bestämmelse i 22 kap. miljöbalken som anger att tillstånd till vindverksamhet inte får lämnas för annan plats än som omfattas av kommunfullmäktiges tillstyrkan.

För att tydliggöra formerna för handläggning och beslut i ärenden beträffande projektörers begäran om kommunfullmäktiges tillstyrkan, föreslås en särskild författning avseende detta.

7.3.1 Kommunfullmäktiges tillstyrkansbeslut som processförutsättning

En följd av denna åtgärd är att beslut om kommunfullmäktiges tillstyrkan blir bindande i den fortsatta processen i den bemärkelsen att prövningsmyndigheten kan gå vidare med prövningen även i de fall kommunen senare skulle ändra inställning i frågan om en viss plats är lämplig för vindkraftverksamhet. Detta är en konsekvens av att beslut om kommunal tillstyrkan utgör en förutsättning endast för att ta upp ansökan till prövning. Om sådant beslut finns i prövningsärendet, ska inte krävas att prövningsmyndigheten därefter gör en uppföljande kontroll av om beslutet om kommunal tillstyrkan alltjämt gäller, för att kunna avgöra ärendet. Den tidigare lagda kommunala tillstyrkan utgör således ett grundläggande ställningstagande om lämplig mark- och vattenanvändning inom kommunen.

En ytterligare följd av detta är att en ansökan om tillstånd till vindkraftverksamhet inte är komplett utan att kommunfullmäktige tillstyrkt att platsen för vindkraftverksamheten är lämplig för ändamålet. Detta innebär att prövningsmyndigheten har att avvisa ansökan i de fall uppgift om kommunfullmäktiges tillstyrkan saknas.

7.3.2 Tillstyrkansbeslutet ska avse plats för vindkraftverksamhet

Den tidigare lagda tillstyrkan bör, liksom enligt nu gällande regelverk, endast avse ett ställningstagande till lämplig mark- och vattenanvändning inom kommunen. För att klargöra detta införs ett förtydligande i den första bestämmelsen i 22 kap. miljöbalken om att kommunfullmäktiges tillstyrkan ska avse att platsen för vindkraftverksamheten är lämplig för ändamålet.

En följd av detta, vilket utgör en väsentlig skillnad jämfört med vad som gäller i dag, är att kommunfullmäktiges tillstyrkan inte föreslås begränsas till enbart en viss vindkraftsetablering utan ska avse frågan om platsen för vindkraftverksamheten är lämplig för ändamålet. Detta innebär samtidigt att kommunfullmäktiges tillstyrkan är generellt tillämplig, i den bemärkelsen att tillstyrkan gäller generellt för vindkraftverksamhet på den aktuella platsen som ryms inom ramen för vad kommunfullmäktige har tillstyrkt. Kommunfullmäktiges tillstyrkan föreslås således inte vara begränsad till en enskild projektörs tillståndsansökan.

För att göra ett grundläggande ställningstagande om ett mark- eller vattenområde utgör en sådan plats som är lämplig för vindkraftsetablering bör inte krävas något mer utförligt underlag. Det underlag som har bedömts nödvändigt för att kommunfullmäktige ska kunna göra sitt ställningstagande är uppgifter om det

område som maximalt kommer att tas i anspråk för verksamheten samt det maximala antalet vindkraftverk som verksamheten ska omfatta. Dessa uppgifter bedöms vara tillräckliga för att kunna avgöra om etablering av vindkraft stämmer överens med översiktsplan och även i övrigt med kommunens planerade användning av mark- och vattenområden. Närmare bedömning av exempelvis miljöpåverkan av en enskild verksamhet bör, för att undvika dubbelprövning, ske inom ramen för den prövning som sker av tillståndsärendet enligt miljöbalken.

7.3.3 Kommunfullmäktiges beslut om tillstyrkan

Kravet om att kommunfullmäktige måste ha tillstyrkt platsen för vindkraftverksamhet för att ansökan om tillstånd till vindkraftverksamhet ska tas upp till prövning, innebär att beslut om detta måste finnas i ärendet hos prövningsmyndigheten för att kungörelse av ansökan ska få utfärdas. Projektören kan begära att kommunfullmäktige tillstyrker plats för vindkraftverksamhet, men det följer bl.a. av den generella tillämpligheten av tillstyrkan att det inte finns något hinder mot att kommunfullmäktige självmant tillstyrker platser lämpliga för vindkraftsetablering. Kravet på tillstyrkan ska alltså kunna uppfyllas genom att projektören, efter begäran därom, erhåller tillstyrkan eller genom att kommunerna självmant tillstyrker platser för vindkraftsetablering.

Som tidigare nämnts avser beslutet om kommunfullmäktiges tillstyrkan att platsen för verksamheten är lämplig för ändamålet. Beslutet gäller således inte nödvändigtvis enbart för den verksamhet som tillståndsprövas i det enskilda fallet. Även andra projektörer kan ansöka om att bedriva vindkraftverksamhet på den plats som kommunfullmäktige har tillstyrkt med stöd av kommunfullmäktiges beslut om tillstyrkan.

Ett beslut om kommunal tillstyrkan föreslås alltså utgöra ett beslut avseende mark- och vattenanvändning inom kommunen som gäller med samma verkan mot var och en som berörs av beslutet. Ett sådant beslut har därför likheter med exempelvis beslut om översiktsplan enligt plan- och bygglagen. Det ger uttryck för kommunens vilja beträffande användning av mark- och vattenområden och har samtidigt rättsverkan gentemot alla som berörs av beslutet.

Som närmare redogörs för nedan sätter kommunfullmäktiges tillstyrkan ramen för hur ansökan slutligen får utformas. Det är därför av grundläggande betydelse att det är tydligt både för projektören och prövningsmyndigheten men även för kommunen själv vad kommunens ställningstagande ska omfatta. Därför bör, på motsvarande sätt som gäller för krav på underlag i projektörens begäran om kommunfullmäktiges tillstyrkan, av kommunfullmäktiges beslut tydligt framgå gränserna för det mark- eller vattenområde som omfattas av tillstyrkan samt det maximala antalet vindkraftverk som tillstyrkan omfattar. Detta för att underlätta prövningsmyndighetens tillämpning av de nya bestämmelserna i 22 kap. miljöbalken.

I de fall kommunfullmäktige självmant tillstyrker platser för vindkraftsetablering, bör kommunen på motsvarande sätt tydligt ange vilket mark- eller vattenområde som tillstyrkan avser samt det maximala antalet vindkraftverk som tillstyrkan omfattar. Det har emellertid bedömts saknas skäl att reglera formerna för detta i författning.

7.3.4 Kommunfullmäktiges tillstyrkans beslut och prövningens omfattning

Kommunfullmäktiges tillstyrkan föreslås alltså utgöra en del av det obligatoriska underlag som domstolen har att ta ställning till vid behandlingen av en ansökan om tillstånd. Det mark- eller vattenområde för verksamheten som kommunfullmäktige har tillstyrkt utgör den yttre ramen för hur den planerade verksamheten får utformas.

Det är dock vanligt att ansökan under ärendets handläggning behöver justeras i något avseende vilket kan innebära en utökning av ansökan. Det får därför åligga projektören att tillse att kommunfullmäktiges tillstyrkan avser ett tillräckligt stort område för att även inrymma sådana justeringar. I det fall prövningen går utöver det mark- och vattenområde kommunen tillstyrkt skulle prövningsmyndigheten nämligen vara förhindrad att pröva de överskjutande delarna utan att ny tillstyrkan inhämtas.

Som ovan har anförts utgör den kommunala tillstyrkan en förutsättning för att ta upp en ansökan till prövning, men det krävs inte i ett senare skede att prövningsmyndigheten gör en uppföljande kontroll av om beslutet om kommunal tillstyrkan alltjämt gäller för att kunna avgöra ärendet.

I konsekvens med detta bör inte heller krävas nytt ställningstagande från kommunen i fråga om ändringstillstånd under förutsättning att ändringen avser annat än platsen där verksamheten ska bedrivas. I fråga om ansökningar om ändringstillstånd som gäller ändring av platsen för verksamhetens bedrivande krävs dock en ny tillstyrkan för att ansökan om ändringstillstånd ska kunna tas upp till prövning.

7.3.5 Endast laglighetsprövning

I det fall kommunfullmäktiges beslut i frågan om tillstyrkan överprövas ska det, i likhet med vad som i dag gäller för kommunal tillstyrkan men även för överprövning av översiktsplaner, ske inom ramen för 10 kap. kommunallagen (laglighetsprövning eller s.k. kommunalbesvär).

7.3.6 Förhållandet till översiktsplaner

Som har redogjorts för ovan finns ett visst samband mellan kommunens översiktsplanering och ärenden om kommunfullmäktiges tillstyrkan. Såvitt avser vindkraftsetablering bör kommunens ställningstaganden i båda dessa typer av planeringsinstrument i stort avse samma frågor, d.v.s. huruvida mark- eller vattenområden kan anses vara lämpliga för vindkraftsetablering, och i så fall, i

vilken omfattning. Dessa båda planeringsinstrument bör därför med fördel så långt möjligt kunna samordnas.

I det fall åtgärden om kommunfullmäktiges tillstyrkan anses lämpligt att genomföra, bör vidare övervägas om det bör införas krav i plan- och bygglagen om att beslut om kommunfullmäktiges tillstyrkan ska återspeglas i kommunens översiktsplan. Regler om detta bör exempelvis kunna införas i bestämmelserna avseende översiktsplanens innehåll i 3 kap. 4 och 5 §§ plan- och bygglagen, i likhet med vad som där föreskrivs om redovisning, hänsyn till och samordning av översiktsplanen med riksintressen. Eftersom regelverket beträffande planprocessen för översiktsplaneringen i förekommande fall indirekt skulle omfatta beslut om att tillstyrka platser för vindkraftsetablering, skulle detta även underlätta insynen i, och kommunikationen av, kommunfullmäktiges beslut om tillstyrkan.

7.4 Studerad utformning av lagstiftning gällande åtgärden Tidig tillstyrkan

Utredningen har studerat hur ett möjligt författningsförslag kopplat till åtgärden Tidig tillstyrkan skulle kunna utformas. Eftersom vi valt att rekommendera en annan åtgärd redovisas författningsutformningen inte här.

8 Samhällsekonomisk konsekvensanalys av utvalda åtgärder

I kapitlet analyseras de samhällsekonomiska konsekvenserna av åtgärderna Upphäv MB 16:4 respektive Tidig tillstyrkan.

En samhällsekonomisk konsekvensanalys görs för att identifiera, beskriva och analysera positiva och negativa konsekvenser som föreslagna åtgärder förväntas medföra för samhället i stort och fördelat på olika aktörer i samhället. Syftet med konsekvensanalysen är att ta fram bra beslutsunderlag som visar hur samhället kan välja mellan olika alternativ så att resurser används på ett sätt som ger mest nytta för samhället. Det är viktigt att förslag inte medför negativa konsekvenser i högre utsträckning än nödvändigt. Så långt det är möjligt ska alla typer av konsekvenser tas med (t.ex. sociala, ekonomiska och miljömässiga) för alla aktörer i samhället. Eftersom det inte har varit möjligt att kvantifiera konsekvenserna, beskrivs de endast kvalitativt nedan.

Eftersom uppdraget handlar om regelgivning, har även de aspekter som ingår i förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning beaktats.¹⁷

8.1 Problembeskrivning, mål och kriterier

Den problembeskrivning som har gjorts inom uppdraget, där genomförda utvärderingar har utgjort ett underlag, visar att det finns ett antal problem med bestämmelsen om kommunal tillstyrkan vid tillståndsprövningen av vindkraftsanläggningar. Dessa problem redovisas i kap. 5.

Målet för uppdraget är att den del av tillståndsprövningen för etablering av vindkraft som rör kommunal tillstyrkan ska underlättas och bli mer rättssäker jämfört med idag. Vid utformningen och bedömningen av de åtgärder som tas upp i utredningen har hänsyn tagits till följande kriterier. Åtgärderna ska:

- underlätta tillståndsprövningen vid etablering av vindkraft
- bidra till en mer rättssäker process
- beakta kommunernas planmonopol
- vara juridiskt och praktiskt genomförbara

Se avsnitt 3.2 för utförligare resonemang om mål och kriterier.

¹⁷ http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid_sfs-2007-1244

8.2 Referensalternativ

Referensalternativet beskriver vad som förväntas hända med planerings- och tillståndsprocessen kopplat till kommunal tillstyrkan om inga ytterligare åtgärder genomförs. Med ytterligare åtgärder avses sådana som går utöver vad som redan ev. har beslutats, men ännu inte införts, eller som har införts men ännu inte har nått den förväntade effekten. Referensalternativet är alltså inte detsamma som situationen i dag utan den situation som vi får om ingen ytterligare åtgärd vidtas. Den faktor som kan komma att påverka planerings- och tillståndsprocessen kopplat till kommunal tillstyrkan utan den förändring/de förändringar som föreslås i detta uppdrag är den befintliga vägledningen om kommunal tillstyrkan som gavs ut 2015 och den effekt den kan förväntas få framöver.

Vägledningen ger rekommendationer för hur kommunerna ska hantera processen kring beslutet om kommunal tillstyrkan. Rekommendationerna är inte bindande. Det medför att det finns en osäkerhet kring vilken effekt vägledningen på sikt kommer att ha på planerings- och tillståndsprocessen kopplat till kommunal tillstyrkan. Eftersom vägledningen endast har funnits en kort tid råder det även osäkerhet kring vilken effekt vägledningen har haft hittills.

Även om den befintliga vägledningen följs av alla kommuner är Naturvårdsverkets och Energimyndighetens bedömning att flera av de problem som redovisats ovan kommer att kvarstå och att det kommer att behövas ytterligare insatser för att åtgärda problemen och nå det uppsatta målet.

8.3 Alternativa lösningar

Flera olika åtgärder har studerats, utvalda för att täcka hela skalan av möjliga förändringar. De olika åtgärdsalternativ som översiktligt utretts är:

- förtydligande av vägledningen,
- införa föreskrifter avseende kommunal tillstyrkan,
- avstyrkan inom tidsram istället för tillstyrkan,
- tidig tillstyrkan med förstärkt remissroll,
- tidig tillstyrkan,
- upphäv bestämmelsen om kommunal tillstyrkan med stärkt remissroll samt
- upphäv bestämmelsen om kommunal tillstyrkan.

Samtliga åtgärder bedöms i olika utsträckning bidra till att nå målet, antingen genom färre antal processer, kortare handläggningstider eller ökad förutsebarhet. Alla alternativ utom ett är möjliga att genomföra ur ett författningstekniskt perspektiv. Det som huvudsakligen skiljer förslagen åt är i vilken grad uppdragets mål om att tillståndsprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker nås, i vilken omfattning kommunernas inflytande över användningen av mark och vatten påverkas samt hur stora förändringar i nuvarande lagstiftning som skulle behöva göras. Inom uppdraget har åtgärden tidig tillstyrkan och ta bort tillstyrkan

analyserats djupare eftersom de i störst utsträckning har bedömts leda till att målet uppnås.

8.4 Berörda aktörer

De aktörer som i första hand berörs av de förslag som läggs fram i detta uppdrag är kommuner, prövningsmyndigheter och vindkraftsprojektörer. Utöver dessa förväntas framförallt Energimyndigheten och Naturvårdsverket, samt allmänheten att beröras i begränsad omfattning. Remissinstanser vid tillståndsärenden enligt miljöbalken förväntas inte beröras av förslagen.

8.4.1 Kommuner

I 164 av Sveriges 290 kommuner finns det vindkraftsanläggningar. I drygt 60 av dessa 164 kommuner består utbyggnaden av ett fåtal vindkraftverk. De tio kommuner som hade störst installerad effekt i slutet på 2016 står för 30 procent av den totalt installerade kraften i Sverige. Kommunerna med störst andel vindkraftverk återfinns i Västernorrland, Jämtland, Västra Götaland och på Gotland.

8.4.2 Prövningsmyndigheter

Tillstånd för vindkraftsanläggningar prövas i första instans av två olika myndigheter beroende på var anläggningen ska lokaliseras. Landbaserade anläggningar prövas av miljöprövningsdelegationer som finns vid tolv av landets länsstyrelser. Tillstånd för vindkraftsanläggningar i vatten prövas av mark- och miljödomstolarna, som finns vid fem av Sveriges tingsrätter.¹⁸

Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt är överinstans i överklagade mål om tillstånd till miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet. Högsta domstolen kan som högsta instans pröva de ärenden som har mark- och miljödomstolen som första instans.

Ärenden gällande laglighetsprövning av kommunens beslut om tillstyrkan prövas av förvaltningsrätten. Det finns 12 förvaltningsrätter fördelade över landet. Ett överklagande av förvaltningsrättens beslut prövas av Kammarrätten.

I konsekvensanalysen benämns dessa aktörer fortsättningsvis som prövningsmyndigheter.

8.4.3 Vindkraftsprojektörer

Det finns uppskattningsvis ett 50-tal företag i Sverige som idag arbetar med att projektera och söka tillstånd för vindkraftsanläggningar. Det omfattar t.ex. energibolag, industrier, investerare och konsultföretag. Dessa företag varierar i

¹⁸ I ekonomisk zon prövas de av regeringen, men behöver inte kommunal tillstyrkan.

storlek från riktigt stora företag med flera hundra anställda till mindre bolag med några få anställda.

I konsekvensanalysen benämns dessa aktörer fortsättningsvis som projektörer.

8.5 Upphäv MB 16:4

Åtgärden innebär att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan upphävs med utgångspunkten att tillståndsprövningen för vindkraft är fullständig utan kommunal tillstyrkan. Åtgärden beskrivs utförligare i avsnitt 7.1.

8.5.1 Konsekvenser för samhället

Förslaget om att upphäva MB 16:4 förväntas leda till att tillståndsprocessen för vindkraft underlättas och blir mer rättssäker jämfört med idag. Processen underlättas till följd av att de oklarheter som finns kring bestämmelsen om kommunal tillstyrkan inte längre kvarstår. Processen blir mer rättssäker eftersom förutsebarheten ökar i och med att kommunen inte kommer att kunna stoppa ett projekt i ett sent skede eller ändra inställning under processens gång. Förutsebarheten bedöms också att öka genom att översiktsplanerna förväntas få en viktigare roll för kommunen för att styra vindkraftsetableringar. Processen effektiviseras genom att momentet med kommunal tillstyrkan tas bort.

Det är i högre grad andra faktorer än en effektivare tillståndsprocess, som t.ex. ekonomiska styrmedel, marknadsläget och teknikutveckling, som styr utbyggnaden av vindkraft. Förslaget förväntas inte påverka utbyggnadstakten i någon stor utsträckning och därmed förväntas inga direkta konsekvenser för miljön, sysselsättning, andra näringar etc. Ett borttagande av kommunal tillstyrkan leder till att tillståndsprocessen för etablering av vindkraft underlättas genom att ett beslutsmoment tas bort och ger en mer rättssäker och förutsebar prövningsprocess. Detta skapar bättre i sin tur bättre förutsättningar för utbyggnad av den förnyelsebara energiformen vindkraft.

Prövningsprocessen effektiviseras och likställs med processen för andra tillståndspliktiga verksamheter. Förslaget innebär dock att vindkraften får en viss särställning i förhållande till andra verksamheter som även prövas enligt PBL. Detta bedöms i praktiken inte medföra något problem eller några konsekvenser för andra verksamhetsområden. Detta dels på grund av att vindkraft oftast lokaliseras till glesbebyggda områden där detaljplanen inte är ett lämpligt instrument för att styra lokaliseringen av vindkraftverk¹⁹ och dels för att miljöbalksprövningen hanterar i princip samma frågor som tas upp vid en bygglovsprövning av vindkraftverk.

¹⁹ Naturvårdsverket 2017.

8.5.2 Konsekvenser för kommuner

Förslaget om att upphäva kommunal tillstyrkan för vindkraft innebär att kommunen frångår möjligheten att, gällande tillståndspliktiga vindkraftverk, med ensamrätt besluta om lämplig mark- och vattenanvändning. Detta innebär formellt sett en inskränkning i det kommunala självstyret. I *Utredningen om prövning av vindkraft* (SOU 2008:86) gjordes bedömningen att det kommunala självstyret i praktiken skulle kvarstå, även om vindkraftsverksamhet endast prövas enligt miljöbalken och utan bygglovsprövning enligt plan och bygglagen. Detta genom kommunens möjlighet att styra vindkraftsetableringar genom översiktsplanering samt som part i tillståndprocessen. Förutsättningarna är desamma idag.

Konsekvensen av detta för kommunen är att de måste lägga resurser på andra verktyg än kommunal tillstyrkan för att styra mark- och vattenanvändningen vad gäller vindkraftsutbyggnad. Detta gäller framför allt möjligheten att styra mark- och vattenanvändningen genom planeringsinstrumenten. Eftersom vindkraftsprojekt ofta planeras i glesbygdsområden där det inte finns krav på detaljplan är översiktsplanen det främsta verktyget. Ett borttagande av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan förväntas därför innebära att kommunernas översiktsplaner och utpekandet av områden för vindkraft i dessa, får en viktigare roll vid tillståndsprövningen av vindkraftsanläggningar jämfört med i referensalternativet. Förslaget förväntas därmed ge ytterligare incitament till kommunerna att ha aktuella översiktsplaner, något som, enligt 3 kap 1 § plan- och bygglagen ska finnas i alla kommuner. Eftersom detta krav redan finns, innebär det ingen förändring jämfört med idag. Till följd av ökade incitament förväntas kommuner lägga mer resurser på att ta fram eller uppdatera översiktsplaner jämfört med i referensalternativet.

En annan förväntad konsekvens av förslaget är att kommunens roll som remissinstans i tillståndprocessen för vindkraft blir viktigare jämfört med idag. Detta förväntas kräva ökade resurser av kommunen, framförallt i de fall där kommunens inställning till vindkraftsetableringen inte överensstämmer med projektörens. För kommuner som inte har översiktsplaner som inkluderar planering för vindkraft kan rollen som remissinstans bli ännu viktigare, vilket innebär att ytterligare resurser förväntas läggas på rollen som remissinstans i dessa kommuner.

Kommunerna kommer fortsatt att vara en viktig part i samrådskedet av tillståndprocessen och projektörernas incitament för dialog med kommunen kring planeringen av en vindkraftsetablering kvarstår. Kommunen förväntas därför även fortsättningsvis ha en möjlighet att tidigt diskutera lokalisering och utformning av vindkraftsparken med projektörerna.

En konsekvens av förslaget kan förväntas bli att kommuner i större utsträckning än idag kommer att utnyttja möjligheten att överklaga tillståndsbeslut för att utöva sitt inflytande och påverka lokaliseringar och utformningar av vindkraftsetableringar.

Att överklaga fler beslut än vad som görs idag kommer i så fall att ta ökade resurser i anspråk för kommunen.

En konsekvens av förslaget är att kommunala resurser som idag används för att ta fram underlag inför beslut och för att ta beslut om kommunal tillstyrkan frigörs och kan användas inom andra områden.

Utrymmet för kommunen att förhandla med projektörerna om ekonomisk ersättning i samband med tillstyrkansbeslut försvinner i och med att bestämmelsen om kommunal tillstyrkan tas bort. Som nämns i problembeskrivningen verkar dock uppfattningen vara att överenskommelser om ekonomiska ersättningar kommer att finnas kvar även vid ett borttagande av MB 16:4.

8.5.3 Konsekvenser för prövningsmyndigheter

Förslaget om att ta bort bestämmelsen om kommunal tillstyrkan förväntas effektivisera prövningsmyndighetens arbete av flera anledningar. För det första försvinner ett arbetsmoment eftersom prövningsmyndigheten inte längre behöver lägga resurser på att tillse att tillstyrkan inkommer till prövningsmyndigheten. För det andra elimineras risken för att domstolen måste göra uppehåll i sin handläggning av tillståndsärendet för att avvakta beslut om kommunal tillstyrkan. För det tredje behöver inte prövningsmyndigheten längre ta ställning till hur beslut om tillstyrkan som innehåller villkor ska hanteras. Även problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller då ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut, försvinner.

En effektivare tillståndsprocess enligt ovan förväntas medföra tidsvinster för prövningsmyndigheten. Dessa tidsvinster innebär ett ökat utrymme för prövningsmyndigheterna att kunna handlägga fler ärenden per år. Antalet vindkraftsärenden som tas upp till prövning styrs dock framförallt av marknadsfaktorer och inte av prövningsmyndighetens möjlighet att handlägga ärenden. Därför förväntas inte ett borttagande av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan direkt innebära att antalet prövningsärenden för vindkraft påverkas. Dock kan det finnas vissa projekt som idag inte tas upp till prövning, om kommunen tidigt har varit tydliga med att tillstyrkan inte kommer att ges, trots att projektet har bra förutsättningar ur andra perspektiv. Åtgärden kan därför i viss utsträckning medföra att något fler ansökningar kommer in till prövningsmyndigheterna jämfört med i referensalternativet. Hur många ansökningar det skulle kunna röra sig om går inte att bedöma.

En konsekvens av förslaget kan förväntas bli att antalet tillståndsärenden som överklagas till MMD och MÖD av kommuner kan komma att öka något. Eftersom de flesta tillståndsärenden gällande vindkraft redan idag överklagas²⁰, bedöms det

²⁰ Enligt uppgifter från fyra miljöprövningsdelegationer, insamlade av Energimyndigheten i maj 2017, har i genomsnitt 75 % av ärendena överklagats under åren 2015-2017.

totala antalet överklagade ärenden inte påverkas nämnvärt. Fler tillståndsärenden som överklagas av kommuner bedöms kräva mer resurser hos prövningsmyndigheterna, om inte väntetiden för ärenden som ska tas upp för prövning ska bli längre.

Arbetsbelastningen på förvaltningsdomstolarna, kopplad till laglighetsprövningar av kommunal tillstyrkan av vindkraft, kommer att minska när några sådana prövningar inte längre är aktuella.

8.5.4 Konsekvenser för projektörer

Förslaget om att ta bort bestämmelsen om kommunal tillstyrkan förväntas inte få negativa effekter av betydelse för projektörernas arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt enligt 7§ i förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Därför har ingen analys av förslagets påverkan på aspekterna i 7 §, utöver vad som följer nedan, gjorts.

För företag som projekterar och ansöker om tillstånd för att uppföra vindkraftverk innebär förslaget om ett upphävande av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan en mer rättssäker prövningsprocess, eftersom de osäkerheter och oklarheter som bestämmelsen har medfört försvinner. Det medför även att den tidigare ekonomiska risken, kopplad till initiala projektutvecklingskostnader, som bestämmelsen om kommunal tillstyrkan innebär för projektörerna, försvinner.

Eftersom kommunen fortsatt är en viktig part i samrådet i tillståndsprocessen förväntas inte projektörernas incitament till en tidig dialog med kommunen, kring planeringen av en vindkraftsetablering, påverkas. Incitamenten för projektörerna att förhandla med kommunerna om ekonomiska ersättningar bedöms minska, eftersom möjligheten för kommunen att besluta om tillstyrkan av ett projekt försvinner.

Ytterligare en konsekvens för vindkraftsprojektörerna är att ett borttagande av kommunal tillstyrkan i vissa fall kan medföra att tillståndsprocessen fram till beslut i första instans går snabbare jämfört med referensalternativet. Det gäller framförallt i jämförelse med de fall när kommunens beslut idag drar ut på tiden eller då inget beslut tas. Detta innebär att uppförande av tillståndsgivna vindkraftsparker, som inte överklagas, i vissa fall kan ske inom en kortare tidsrymd jämfört med idag och att projekten snabbare kan bli lönsamma.

En konsekvens av förslaget är att fler tillståndsbeslut för vindkraft kan komma att överklagas till MMD och MÖD, jämfört med referensalternativet. Dock överklagas de flesta tillståndsärenden gällande vindkraft redan idag²¹ av olika anledningar, varför det totala antalet överklagade ärenden inte bedöms påverkas nämnvärt. Även

²¹ Enligt uppgifter från fyra miljöprövningsdelegationer, insamlade av Energimyndigheten i maj 2017, har i genomsnitt 75 % av ärendena överklagats under åren 2015–2017.

om det är en marginell ökning av antalet överklaganden som kan förväntas, så innebär det i dessa fall en längre tillståndsprocess som kräver resurser av projektörerna och förlänger tiden från ansökan till slutgiltigt beslut.

SÄRSKILD HÄNSYN TILL SMÅ FÖRETAG

Förslaget om ett borttagande av bestämmelsen om kommunal tillsyn innebär att den ekonomiska risk som den kommunala tillstyrkan har medfört för företagen försvinner. För en projektör som får tillstånd att bygga en vindkraftsanläggning är utvecklingskostnaderna relativt låga i jämförelse med kostnaderna för att uppföra vindkraftverken. För ett projekt som däremot inte får tillstånd pga. av att kommunal tillstyrkan inte ges är utvecklingskostnaderna kännbara och ofta bortkastade. Utvecklingskostnaderna kan vara svårare att bära för små företag jämfört med stora företag, eftersom små företag har färre projekt att slå ut kostnaderna på. Förslaget som innebär att osäkerheten i tillståndsprocessen kopplat till kommunal tillstyrkan försvinner, förväntas därför gynna små företag mest, men även stora företag gynnas. Förslaget bedöms därför inte behöva anpassas med hänsyn till små företag. Det kan dock noteras att de flesta ansökningar som görs för tillståndspliktiga anläggningar kommer från större företag.

8.5.5 Konsekvenser för allmänheten/medborgare

Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens möjlighet att komma till tals i tillståndsprocessen, eftersom det inte förändrar samrådsförfarandet (allmänheten yttrar sig både när projektören genomför ett första samråd och när samråd genomförs när tillståndet lämnats in) eller parternas möjlighet att yttra sig i prövningsprocessen. Inte heller allmänhetens möjlighet att påverka i processen för översiktsplanering förändras.

Förslaget om att ta bort kommunal tillstyrkan av vindkraft förväntas öka transparensen för medborgarna. Detta till följd av att beslut om vindkraftsetableringar i större utsträckning än idag förväntas baseras på översiktsplaner. Eftersom översiktsplaner tas fram genom en öppen, demokratisk process där alla medborgare får möjlighet att delta ökar möjligheterna för medborgarna att påverka jämfört med idag när kommunen tar ett beslut om tillstyrkan, utan kriterier och utan motivering, som endast kan laglighetsprövas av kommunens medborgare.

8.5.6 Konsekvenser för Energimyndigheten och Naturvårdsverket

Energimyndigheten och Naturvårdsverket förväntas avsätta resurser för att informera om lagändringen. Det handlar i första hand om att ta fram information om hur kommunen och andra kan föra fram sina synpunkter i tillståndsprocessen, för att publicera på myndigheternas webbplatser samt övriga relevanta webbsidor (t.ex. Nätverket för vindbruk, vindlov.se). Det kan även behöva avsättas resurser för att genomföra en informationskampanj tillsammans med t.ex. Sveriges kommuner och landsting om den förändrade lagstiftningen.

8.5.7 Konsekvenser med hänsyn till Sveriges anslutning till EU

Åtgärdsförslaget bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

8.5.8 Ikraftträdandetidpunkt och informationsinsatser

Ändringen i miljöbalken om att 16 kap. 4 § ska upphöra att gälla föreslås träda i kraft den [XX 2018]. Ett upphävande av bestämmelsen om kommunal tillstyrkan bedöms inte få några negativa konsekvenser för de ärenden som redan har inletts hos prövningsmyndigheten. Därför bedöms inga övergångsbestämmelser krävas, se avsnitt 7.2.2.

Vissa informationsinsatser kommer att genomföras av Naturvårdsverket och Energimyndigheten i samband med lagändringen, se avsnitt 8.5.6 ovan.

8.6 Tidig tillstyrkan

Åtgärden innebär i korthet att tidpunkten för tillstyrkan tidigareläggs och ska avse ett ställningstagande om platsen för vindkraftsverksamheten är lämplig för ändamålet. Åtgärden beskrivs utförligare i avsnitt 7.3.

8.6.1 Konsekvenser för samhället

Åtgärden tidig kommunal tillstyrkan förväntas leda till att tillståndsprocessen för vindkraft underlättas och blir mer rättssäker jämfört med idag. Processen underlättas till följd av att flera av de oklarheter som finns kring bestämmelsen om kommunal tillstyrkan hanteras genom åtgärden. Tillståndsprocessen blir mer rättssäker eftersom åtgärden tidigarelägger beslutet om tillstyrkan och att beslutet blir bindande efter kungörelsen. Det blir tydligt att rätt nivå inom kommunen beslutat om tillstyrkan. Dock innebär förslaget att flera av de problematiska aspekter som har uppstått i samband med bestämmelsen om kommunal tillstyrkan endast tidigareläggs.

Åtgärden innebär att vindkraftens särställning i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet kvarstår, men i annan form. Detta bedöms inte ha konsekvenser för andra verksamhetsområden jämfört med vad som gäller idag.

Det är i högre grad andra orsaker än en effektivare tillståndsprocess, som t.ex. ekonomiska styrmedel, marknadsläget eller teknikutveckling, som påverkar utbyggnaden av vindkraft. Åtgärden förväntas inte påverka utbyggnadstakten i någon stor utsträckning och därmed förväntas inga direkta konsekvenser för miljö och sysselsättning. Däremot bidrar åtgärden indirekt till bättre förutsättningar för hållbar utbyggnad av vindkraft, se avsnitt 9.3.5 nedan.

8.6.2 Konsekvenser för kommuner

Åtgärden innebär att det blir tydligt vad kommunen ska ta ställning till vid kommunal tillstyrkan, nämligen vad som är lämplig mark- och vattenanvändning, vilket bör underlätta kommunernas beslut om tillstyrkan.

Åtgärden med tidigareläggande av den kommunala tillstyrkan skulle kunna minska handläggningstiden och därmed minska handläggningskostnaderna för kommuner jämfört med referensalternativet. Det är under förutsättning att kommunerna tar ställning till om etableringen är lämplig mark- och vattenanvändning inom sex månader. Det finns redan idag kommuner som fattar beslut baserat på lämplig mark- och vattenanvändning inom sex månader. I dessa kommuner förväntas ingen förändring vad gäller handläggningstider och kostnader för detta. Det finns dock en viss risk för att handläggningen av tillstyrkan tar längre tid än sex månader om kommunen begär in mer underlag och behöver mer tid för att granska och ta ställning till ytterligare underlag.

Åtgärden ger kommunen möjlighet att själv ta initiativ till att tillstyrka en plats för vindkraftsetablering. Tillstyrkan är alltså inte knuten till en specifik projektör utan tillgänglig för alla. Detta möjliggör för kommunen att samordna lämpliga områden för vindkraft i översiktsplanen med egna initiativ för tidig tillstyrkan, eftersom båda instrumenten omfattar mark- och vattenanvändning inom kommunen. Hur kommunerna kommer att agera i praktiken är svårt att bedöma och därmed är det svårt att bedöma vilka konsekvenser detta kan innebära för kommunerna.

Åtgärden medför även att den tidiga dialogen mellan projektören och kommunen blir viktigare eftersom tillstyrkan krävs för att en ansökan om tillstånd till vindkraftsverksamhet ska tas upp till prövning. Den tidiga dialogen innebär inte att mer resurser för dialog behöver avsättas, men att resurser kan behöva avsättas tidigare än idag.

Kommunen kan få fler förfrågningar av projektörer för att säkerställa en plats att etablera vindkraft på, eftersom processen för kommunal tillstyrkan tidigareläggs och endast kräver information om områdets yttre gränser och maximalt antal verk. Fler förfrågningar om kommunal tillstyrkan kan kräva mer kommunala resurser för handläggning och beslut.

Kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändningen för vindkraftsverksamhet minskar i någon mån med förslaget om tidig tillstyrkan jämfört med idag, eftersom tillstyrkan blir bindande när ansökan har kungjorts.

Att det tydliggörs att det är kommunfullmäktige som tar beslut om kommunal tillstyrkan minskar risken för överklagande genom laglighetsprövning. Det kan innebära att kommunen behöver lägga mindre resurser på att förse förvaltningsrätten (som handlägger laglighetsprövning) med information om de överklagade ärendena.

8.6.3 Konsekvenser för prövningsmyndigheterna

Åtgärden innebär att prövningsmyndigheten inte kommer att handlägga ärenden utan tillstyrkan, vilket förväntas göra den beräknade tidsåtgången för prövningsmyndigheternas hantering mer förutsebar, samt göra hanteringen effektivare och leda till att belastningen på prövningsmyndigheterna minskar. I referensalternativet ska prövningsmyndigheten begära och invänta tillstyrkan innan beslut om tillstånd kan fattas. Om kommunen avslår tillstyrkan sent i tillståndsprocessen, så har prövningsmyndigheterna i referensalternativet utfört arbete i onödan.

Eftersom prövningsmyndigheterna genom detta förslag endast hanterar ansökningar som kommuner har tillstyrkt, behöver färre tillståndsprocesser inledas. Förslaget tar bort möjligheten att ange villkor i beslutet om kommunal tillstyrkan, vilket gör att prövningsmyndigheten inte behöver ta ställning till sådana villkor och hur de påverkar omfattningen av tillstyrkan. Detta kan förenkla prövningsmyndighetens arbete.

De tidsvinster som uppstår hos prövningsmyndigheterna genom förslaget, bedöms leda till ökat utrymme för prövningsmyndigheterna att kunna handlägga fler ärenden per år. Antalet vindkraftsärenden som tas upp till prövning beror dock på många andra faktorer, såsom marknadsläget och ekonomiska styrmedel.

Arbetsbelastningen på förvaltningsdomstolarna förväntas minska till följd av att antalet överklaganden genom kommunalbesvär minskar, eftersom det nu är tydligt att det är kommunfullmäktige som beslutar om kommunal tillstyrkan.

8.6.4 Konsekvenser för projektörer

Åtgärden att tidigarelägga beslutet om kommunal tillstyrkan förväntas inte få negativa effekter av betydelse för projektörernas arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt enligt 7 § i förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Därför har ingen analys av förslagets påverkan på aspekterna i 7 §, utöver vad som följer nedan, gjorts.

För företag som projekterar och ansöker om tillstånd för vindkraftsanläggningar innebär förslaget om en tidig kommunal tillstyrkan en tydligare och mer förutsebar tillståndsprocess eftersom kommunens beslut ska fattas innan tillståndsprocessen inleds.

Åtgärden innebär att projektörerna ges möjlighet att inhämta kommunal tillstyrkan. Hur stor konsekvensen av detta blir för projektörerna beror på hur stor arbetsinsats detta innebär. Tidsåtgången och väntetiden kan förväntas variera i olika ärenden. Projektören kommer att behöva besked om kommunal tillstyrkan för varje påbörjat projekt, genom att själva inhämta tillstyrkan eller att kommunen på eget initiativ har tillstyrkt en plats.

Genom tidig tillstyrkan blir dialogen mellan kommunen och projektören i ett projekts inledande skede viktigare, eftersom tillstyrkan krävs för att en ansökan om tillstånd till vindkraftsverksamhet ska tas upp till prövning. Den tidiga dialogen innebär inte att mer resurser för dialog behöver avsättas, men att resurser kan behöva avsättas tidigare än idag.

Eftersom tillstyrkan från kommunen ska inhämtas innan tillståndsansökan tas upp för prövning behöver inte projektören i onödan lägga ned resurser på att ta fram en fullständig tillståndsansökan till prövningsmyndigheten om kommunen inte tillstyrker etableringen. Detta förväntas leda till att den ekonomiska risken som är kopplad till initiala projektutvecklingskostnader för projektörerna kan minska. Eftersom beslutet om kommunal tillstyrkan blir bindande i ett enskilt mål om ansökan om tillstånd till vindkraftsverksamhet först då ansökan om tillstånd kungörs av prövningsmyndigheten, kvarstår en viss osäkerhet för projektören då kommunen kan ändra sitt beslut om tillstyrkan fram till dess. En projektör kommer att behöva ta extra ekonomiska risker så länge kommunal tillstyrkan i någon form finns.

Genom att projektören tidigt vet vilka projekt som blir tillstyrkta, kan både finansiella resurser och personresurser besparas för projektörerna. Om handläggningstiden för tillståndsprövning blir mer förutsebar och kortare, innebär detta troligtvis en tidsvinst i form av att beslut om tillstånd kan ges tidigare, vilket innebär en fördel för alla berörda aktörer. För projektörerna innebär detta att vindkraftverk kan byggas tidigare.

Förslaget tydliggör att kommunal tillstyrkan inte får kombineras med villkor från kommunens sida. Det är svårt att bedöma om kommunerna ändå kommer att ställa villkor informellt för att tillstyrka eller om detta riskerar leda till att fler kommuner avstyrker jämfört med vad de annars skulle ha gjort. Därmed är det även svårt att bedöma projektörernas konsekvenser av att kommunal tillstyrkan inte får kombineras med villkor.

SÄRSKILD HÄNSYN TILL SMÅ FÖRETAG

Förslaget om ett tidigareläggande av kommunal tillstyrkan innebär lägre inledande kostnader för företagen innan kommunen ger besked jämfört med dagens kommunala tillstyrkan som kommer i ett senare skede. För en projektör som får tillstånd att bygga vindkraftverk är utvecklingskostnaderna relativt låga i jämförelse med kostnaderna för att uppföra vindkraftverken. För en projektör som däremot inte får tillstånd är utvecklingskostnaderna kännbara och ofta bortkastade. Utvecklingskostnaderna kan vara svårare att bära för små företag jämfört med stora företag, eftersom små företag har färre projekt att slå ut kostnaderna på. Förslaget, som innebär att osäkerheten i tillståndsprocessen minskar, förväntas därför gynna små företag mest, men även stora företag gynnas. Förslaget bedöms därför inte behöva anpassas med hänsyn till små företag. Det kan dock noteras att de flesta ansökningar som görs för tillståndspliktiga anläggningar kommer från större företag.

8.6.5 Konsekvenser för allmänheten/medborgare

Åtgärden bedöms inte påverka allmänhetens möjlighet att komma till tals i tillståndsprocessen, eftersom det inte förändrar samrådsförfarandet (allmänheten yttrar sig både när projektören genomför ett första samråd och när samråd genomförs när tillståndet lämnats in) eller parternas möjlighet att yttra sig i prövningsprocessen. Inte heller allmänhetens möjlighet att påverka i processen för översiktsplanering förändras.

8.6.6 Konsekvenser för Energimyndigheten och Naturvårdsverket

Åtgärden kommer att medföra ett behov att bedriva informationsinsatser om de förändrade bestämmelserna riktade till de berörda aktörerna i landet.

Myndigheterna behöver avsätta resurser för att ta fram en vägledning om hur de nya bestämmelserna ska tillämpas samt för att informera på myndigheternas och andra relevanta hemsidor. Myndigheterna behöver även avsätta resurser för att tillsammans med länsstyrelsernas vindkraftshandläggare arrangera informationsmöten för kommunerna. Även resurser för liknande informationsmöten med vindkraftsprojektörer behöver avsättas. Informationsinsatserna skulle behöva upprepas vid ett par tillfällen.

8.6.7 Problem som förslaget kan skapa

Åtgärden innebär risk för att dagens problem med så kallat tyst veto, det vill säga att en kommun inte ger något besked alls gällande kommunal tillstyrkan, görs osynligt genom att projektörerna ges möjlighet att inhämta kommunens tillstyrkan. Idag går det att följa upp i hur många fall prövningsmyndigheters begäran om kommunal tillstyrkan inte besvaras, en sådan uppföljning blir svårare när kommunal tillstyrkan ska inhämtas innan prövningsprocessen.

Då kommunal tillstyrkan enligt denna åtgärd ska baseras på uppgifter om områdets yttre gräns och maximalt antal verk finns en risk för att kommuner väljer att avstyrka etableringar, för att man anser att detta underlag inte är tillräckligt för att bedöma om etableringen utgör lämplig mark- och vattenanvändning.

8.6.8 Konsekvenser med hänsyn till Sveriges anslutning till EU

Åtgärdens utformning bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

8.6.9 Ikraftträdandetidpunkt och informationsinsatser

Lagen om ändring i miljöbalken, där de nya bestämmelserna om tidig tillstyrkan ingår, föreslås träda i kraft den XX 2018. Vidare föreslås att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för ansökningsmål i vilka kungörelse enligt 22 kap. 3 § miljöbalken har utfärdats före denna tidpunkt, och mål och ärenden som avser överklagande av dom eller beslut i sådant ansökningsmål, till dess målet är slutligt

avgjort. Att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla har ansetts nödvändigt för att hantera de mål där processen redan är igång hos prövningsmyndigheten enligt dagens regler. Annars skulle prövningsmyndigheten behöva avvisa dessa ansökningar på grund av att de inte uppfyller kraven i de nya reglerna om att en ansökan ska innehålla en tillstyrkan.

Vissa informationsinsatser skulle behöva genomföras av Energimyndigheten och Naturvårdsverket i samband med lagändringen, se 8.6.6.

9 Bedömning av åtgärderna

I det här kapitlet redovisas en samlad bedömning av de utvalda åtgärderna, i förhållande till uppdragets mål och kriterier samt den problembild som beskrivs i kap. 5.

9.1 Upphäv MB 16:4 är den mest lämpliga åtgärden

Utifrån den juridiska analysen, konsekvensanalysen och en jämförelse av de utvalda åtgärderna bedömer Energimyndigheten och Naturvårdsverket att åtgärden Upphäv MB 16:4 är den mest lämpliga åtgärden för att nå uppdragets mål om att tillståndprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker.

9.2 Jämförelse av åtgärderna utifrån kriterierna

För att jämföra åtgärderna har vi tittat på hur respektive åtgärd svarar mot uppdragets kriterier. Det kan konstateras att uppdragets kriterier har olika tyngd i de två utvalda åtgärderna. I åtgärden Tidig tillstyrkan beaktas det kommunala planmonopolet i högre grad, i åtgärden Upphäv MB 16:4 ligger tyngdpunkten på att underlätta och bidra till en mer rättssäker miljöprövningsprocess.

I tabell 2 nedan redovisas hur de två åtgärderna Upphäv MB 16:4 respektive Tidig tillstyrkan förhåller sig till huvudkriterierna, dvs. att åtgärderna ska underlätta tillståndprocessen, ge en mer rättssäker process, beakta kommunernas planmonopol, samt vara juridiskt och praktiskt genomförbara. Kriterierna beskrivs utförligare i avsnitt 3.2.2.

Tabell 2. Åtgärderna Upphäv MB 16:4 resp. Tidig tillstyrkan i förhållande till valda kriterier

Kriterier: Åtgärderna ska:	Upphäv MB 16:4	Tidig tillstyrkan
Underlätta tillståndsprocessen vid etablering av vindkraft	Medför betydande processekonomiska vinster och effektivare process, eftersom det löser majoriteten av de problem som finns idag, kopplade till bestämmelsen.	Medför processekonomiska vinster genom att ge en mer förutsebar tidsåtgång för tillståndsprocessen, att tydliggöra vad kommunens beslut ska omfatta och att beslutet kommer i ett tidigt skede.
Bidra till mer rättssäker process	Kraftigt ökad rättssäkerhet jämfört med idag. Undanröjer problemet med avsaknad av reglerade kriterier. Tar bort problemet för projektörer att beslutet inte kan överklagas i sak.	Ökad rättssäkerhet jämfört med idag. Detta i och med att det blir tydligare vad kommunens tillstyrkan ska avse och det finns en författning som reglerar formerna för begäran och beslut avseende kommunfullmäktiges tillstyrkan. Även om det tydliggörs att kommunfullmäktiges tillstyrkan ska avse ett mark- eller vattenområdes lämplighet för vindkraftsetablering, styrs kommunens beslut inte av reglerade kriterier, vilket ger en mer oförutsebar process. Besluten kan inte överklagas i sak.
Beakta kommunernas planmonopol	Kommunernas inflytande över var vindkraftsverksamhet etableras minskar, eftersom deras ensamrätt att ta ett beslut om lämplig mark- och vattenanvändning tas bort. Möjlighet till styrning av vindkraftsetableringar genom översiktsplan är oförändrad.	Viss minskning av kommunernas inflytande över var vindkraftsverksamhet etableras i och med att de inte kan ändra sitt beslut gällande tillstyrkan efter kungörelse av tillståndsansökan. Möjlighet till styrning genom översiktsplan är oförändrad.
Vara juridiskt och praktiskt genomförbara	Genomförbart	Genomförbart

9.2.1 Underlätta och bidra till en mer rättssäker process

Både Upphäv MB 16:4 och Tidig tillstyrkan bidrar till målet om att tillståndsprocessen ska underlättas och blir mer rättssäker. Upphäv MB 16:4 bedöms dock få större effekt i detta avseende och även medföra större processekonomiska vinster än tidig tillstyrkan. En utförligare beskrivning av hur åtgärderna bedöms påverka tillståndsprocessen följer nedan.

9.2.2 Påverkan på kommunens inflytande över mark- och vattenanvändning

Kommunen har genom den kommunala tillstyrkan en i princip oinskränkt ställning vid tillståndsprovning av vindkraft idag. Av detta följer att alla förändringar av tillstyrkansbestämmelsen medför att kommunens ställning och därmed inflytande blir svagare.

Ett upphävande av bestämmelsen MB 16:4 minskar kommunens inflytande över mark- och vattenanvändningen när det gäller vindkraftsverksamhet, jämfört med dagens situation. Kommunen fräntas rätten att tillstyrka eller att avstyra anläggningar för vindkraft. Dock bedöms det kommunala självstyret inte inskränkas i praktiken, genom kommunens möjlighet att styra mark- och vattenanvändningen genom planering, kommunens talerätt och som remissinstans i miljöprovningen (se vidare nedan). Ett borttagande av bestämmelsen har i sig ingen påverkan på de möjligheter och förutsättningar som kommunen har, att genom planeringsinstrument, såsom översikts- och detaljplanering, eller genom exempelvis bygglov förfoga över sitt planmonopol. Detta eftersom åtgärden inte inbegriper några förslag till ändringar av plan- och bygglagstiftningen.

Kommunens inställning till mark- och vattenanvändningen kommer med denna åtgärd prövas samt överprövas inom ramen för miljöprovningsprocessen. Kommunerna kommer troligtvis att behöva lägga mer kraft på att, utifrån sakligt grundande miljöhänsyn, motivera kommunens inställning genom hela provningsprocessen.

Därutöver kommer kommunerna behöva lägga större vikt vid översiktsplaneringen, genom vilken kommunen har stor möjlighet att klargöra var det kan finnas motstående intressen samt var kommunen anser att vindkraftverksamhet är lämplig. Genom att ha en aktuell och väl genomarbetad översiktsplan som omfattar vindkraft stärks kommunens roll i tillståndsprovningen.

Vid åtgärden tidig tillstyrkan skulle kommunens inflytande över mark- och vattenanvändningen minska i någon mån jämfört med idag. Detta på grund av att beslutet om kommunfullmäktiges tillstyrkan skulle bli bindande i den fortsatta miljöprovningsprocessen, efter att tillståndsansökan kungjorts, vilket innebär att kommunen inte längre kan ändra sig efter kungörelsen.

MILJÖPRÖVNINGsutredningens bedömning av påverkan på kommunens självstyre

I utredningen *Prövning av vindkraft* (SOU 2008:86) gjordes bedömningen att kommunens inflytande över användningen av mark- och vatten skulle bli oförändrat även om provning av vindkraftverksamheten enbart skulle ske i tillståndsprovningen enligt miljöbalken och utan bygglovsprovning enligt plan- och bygglagen. I utredningen konstaterades samtidigt att en sådan ordning formellt sett skulle inskränka det kommunala självstyret. Emellertid kom utredningen till slutsatsen att det kommunala självstyret i praktiken skulle kvarstå genom

kommunens möjlighet att styra vindkraftsetableringar genom översiktsplanering samt kommunens möjlighet att föra talan som part i tillståndsprocessen. Utredningen uttalade också att det även i fortsättningen torde bli så att ett tillstånd till en vindkraftsutbyggnad inte kommer att ges mot den berörda kommunens vilja.²²

De omständigheter som låg till grund för utredningens bedömning är desamma idag.

9.3 Jämförelse av åtgärderna utifrån hantering av identifierade problem

För att bedöma åtgärderna har vi även studerat hur åtgärderna hanterar de problem som är kopplade till kommunal tillstyrkan idag, vilket redovisas i tabell 3 nedan. Åtgärden att upphäva MB 16:4 innebär att de problem som är direkt kopplade till bestämmelsen som identifierats i den här utredningen hanteras fullt ut, medan åtgärden tidig kommunal tillstyrkan endast hanterar vissa problem och vissa kvarstår, se tabell 3 nedan. Efter tabellen följer en utförligare beskrivning av hur åtgärderna hanterar problem och oklarheter.

Tabell 3. Åtgärderna Upphäv MB 16:4 och Tidig tillstyrkan i förhållande till identifierade problem

Problem och oklarheter	Upphäv MB 16:4	Tidig tillstyrkan
Särställning i tillståndsprövningen enligt miljöbalken	Löses fullt ut	Kvarstår till viss del, men i annan form.
Reglerade beslutsriterier saknas och beslut behöver inte motiveras	Löses fullt ut	Kvarstår till viss del. Ett fåtal kriterier införs för formerna för tillstyrkan. Kommunens avgörande om vad som är lämplig mark- och vattenanvändning behöver inte grundas på reglerade kriterier.
Ej möjlighet att överklaga i sak	Löses fullt ut	Kvarstår eftersom tillstyrkan endast laglighetsprövas.
Tidpunkt för tillstyrkan - inga, sena och/eller oväntade beslut	Löses fullt ut	Kvarstår till viss del eftersom endast rekommendation om beslut inom sex månader finns.
Beslut som ändras under processens gång	Löses fullt ut	Kvarstår till viss del eftersom beslut kan ändras fram till att ansökan har kungjorts och beslutet då blir bindande.
Tillståndsprocessen hos prövningsmyndigheten förlängs	Löses fullt ut	Löses fullt ut eftersom beslutet om kommunal tillstyrkan ska tas innan ansökan lämnas in och miljöprövningsdelegationen inleder

²² Prövning av vindkraft. SOU 2008:86, s. 282.

		prövningsprocessen.
Osäkerhet kring kommunens olika roller	Löses fullt ut	Löses fullt ut eftersom det tydliggörs att kommunen vid tillstyrkan endast ska besluta om mark- och vattenanvändning och vilket underlag som krävs för kommunens beslut.
Beslut innehåller villkor	Löses fullt ut	Löses fullt ut eftersom det tydliggörs att villkor i beslut inte får förekomma.
Otydlighet kring beslutnivå i kommunen	Löses fullt ut	Löses fullt ut eftersom beslut ska fattas av kommunfullmäktige.
Oklarhet kring ändringstillstånd	Löses fullt ut	Löses fullt ut eftersom ändring av plats kräver ny tillstyrkan.
Bestämmelsen tillämpas på olika sätt	Löses fullt ut	Kvarstår till viss del bl.a. eftersom beslutet inte behöver grundas på reglerade kriterier.

9.3.1 Vindkraftens särställning

Med ett upphävande av MB 16:4 kommer vindkraftens särställning i miljöprövning enligt miljöbalken att försvinna. Däremot kommer tillståndspliktiga vindkraftverk fortfarande att ha en särställning jämfört med andra miljöfarliga verksamheter när det gäller prövning enligt plan och bygglagen, eftersom tillståndspliktiga vindkraftsverk inte omfattas av krav på bygglov och detaljplan. Särställningen i plan och bygglagsprövningen bedöms dock inte innebära något problem i praktiken. Detta dels på grund av att vindkraft oftast lokaliseras till glesbebyggda områden där detaljplanen inte är ett lämpligt instrument för att styra lokaliseringen av vindkraftverk²³ och dels för att miljöbalksprövningen hanterar i princip samma frågor som tas upp vid en bygglovsprövning av vindkraftverk.

I åtgärden Tidig tillstyrkan skulle vindkraftens särställning i förhållande till annan tillståndspliktig verksamhet kvarstå, eftersom det fortfarande skulle krävas att kommunen har tillstyrkt etableringen för att tillståndsansökan ska kunna prövas. Särställningen kvarstår dock i annan och i jämförelse med vad som gäller för prövning av annan miljöfarlig verksamhet mer likställd form. Åtgärden innebär att tillstyrkan skulle utgöra en processförutsättning, i stället för som idag en förutsättning för att beviljas tillstånd, som hanteras som ett parallellt ärende under prövningsprocessen. Det finns flera andra verksamhetstyper med särskilda förutsättningar där det finns krav på att det, förutom de obligatoriska uppgifter som gäller för alla tillståndspliktiga verksamheter enligt 22 kap. 1 § första stycket miljöbalken, i målet finns uppgifter specifika för just den verksamhetstypen. Detta gäller exempelvis för en ansökan om vattenverksamhet som ska innehålla bl.a. uppgift om det finns fastigheter som berörs av vattenverksamheten eller inte, och i förekommande fall uppgifter om ägarna och berörda innehavare av särskild rätt till

²³ Naturvårdsverket 2017.

fastigheterna, samt uppgifter om de ersättningsbelopp som sökanden erbjuder varje sakägare (22 kap. 1 § andra stycket miljöbalken). Vidare gäller detta för ansökan om tillstånd till geologisk lagring av koldioxid som ska innehålla en rad specifika uppgifter (22 kap. 1a § miljöbalken). Ett annat sådant exempel är en ansökan om tillstånd till en anläggning där kostnads-nyttoanalys ska utföras enligt 3 § lagen (2014:268) om vissa kostnads-nyttoanalyser på energiområdet. Här krävs beslut om godkännande av analysen enligt samma lag.

9.3.2 **Transparens och förutsebar process**

Genom att ta bort MB 16:4 löses problematiken kring bristande transparens och en oförutsebar process, som orsakas av det inte finns fastställda beslutskriterier för bestämmelsen om kommunal tillstyrkan. Åtgärden undanröjer även problemet för projektörerna med att kommunens beslut inte kan överklagas i sak.

Åtgärden att upphäva MB 16:4 förväntas ha större positiva konsekvenser för demokratiaspekten än vid tidig tillstyrkan. Det följer av att åtgärden innebär att tillstånd för vindkraft avgörs genom en tillståndsprövning där de som är berörda har möjlighet att komma till tals och där de berörda parterna kan överklaga tillståndsbeslutet i sak. Förväntningar om att översiktsplanerna, vilka innebär ett samlat och förankrat ställningstagande för den framtida mark- och vattenanvändningen, får en ökad tyngd vid tillståndsprövningen av vindkraft vid upphävande av MB 16:4, är också positivt för demokratiaspekten.

Åtgärden med tidig tillstyrkan bedöms öka transparensen och öka förutsebarheten, men inte i lika stor utsträckning som om MB 16:4 tas bort. Det beror på att kommunens ställningstagande om vad som är lämplig mark- och vattenanvändning vid tidig tillstyrkan inte styrs av reglerade kriterier och beslutet går heller inte att överklaga i sak.

Transparensen i beslutsprocessen bedöms också öka genom att den politiska aspekten av tillstyrkanbeslutet tidigareläggs och att det tydliggörs att beslutet endast avser kommunens bedömning av platsens lämplighet för vindkraftsverksamhet utifrån uppgifter om plats och maximalt antal verk.

Åtgärden tidig tillstyrkan bedöms vidare göra den beräknade tidsåtgången för miljöprövningsmyndigheternas tillståndsprocess mer förutsebar. Mot bakgrund av att kommunens ställningstagande ska inhämtas innan kungörelsen i ansökningsmål, medför det stora processekonomiska vinster i allmänhet, och i synnerhet för prövningsmyndigheterna. Även för projektörerna minskar den ekonomiska risken när de får ett tidigare besked om kommunens inställning avseende platsen för vindkraftsverksamheten.

Det finns dock risk att den problematik som har förevarit i relationen mellan projektörer och kommunen i vissa delar kvarstår vid åtgärden tidig tillstyrkan. Även om själva processen hos prövningsmyndigheten kan genomföras på ett

effektivare sätt och att tillstyrkan ska ske inom sex månader, så innebär åtgärden inte att några sanktioner föreslås om kommunen inte lämnar sitt ställningstagande inom den stipulerade tiden. Det har i likhet med vad som gäller för tidsgränsen att meddela beslut i fråga om bygglov enligt plan- och bygglagen, inte bedömts nödvändigt att uppställa sanktioner eller annan följdverkan i det fall tidsgränsen överskrids. Införandet av en sanktion har inte heller bedömts gynna dialogen och förhållandet mellan projektör och kommun, utan riskerar endast resultera i att kommunen avslår begäran om kommunal tillstyrkan på grund av tidsbrist.

Åtgärden tidig tillstyrkan hanterar inte heller frågan om kommunen inte anser att uppgifter om verksamhetsområde och maximalt antal verk är tillräckligt underlag för att tillstyrka en etablering och därför väljer att avstyrka den.

9.3.3 Villkor, tidpunkt för beslut och ändringstillstånd

Problemet med oklarheten vad ett tillstyrkande omfattar om tillstyrkandet t.ex. har förenats med villkor eller krav på viss teknik löses helt om MB 16:4 tas bort. Åtgärden löser även helt frågan att ett avstyrkande kan komma sent i prövningsprocessen eller att kommunen ändrar inställning. Problematiken kring huruvida ett nytt beslut om tillstyrkan behövs vid ändringstillstånd eller där ett nytt tillstånd ska ersätta ett tillstånd vars giltighetstid löper ut, upphör. Dessutom försvinner möjligheten att göra tillstyrkandet beroende av krav på kompensation till kommunen.

Med åtgärden Tidig tillstyrkan klargörs kommunens bedömning om platsen för vindkraftverksamhet är lämplig för ändamålet i ett tidigt skede. Den politiska aspekten av tillstyrkansbeslutet tidigareläggs, när beslutet om tillstyrkan inte kan lämnas eller ändras i ett sent skede av miljöprövningen. Detta bidrar till att förtydliga att det är sakaspekter som prövas i själva miljöprövningen. Avsikten är att eliminera osäkerheten som ett sent besked om kommunala tillstyrkan i miljöprövningsprocessen kan medföra samt att tydliggöra vad kommunens ställningstagande ska omfatta, dvs. enbart kommunens bedömning av platsens lämplighet för vindkraftsverksamhet.

I och med att den tidiga tillstyrkan utgör den yttre ramen för den fortsatta miljöprövningsprocessen, klargörs det även att en ny tillstyrkan vid ändring eller förlängning av tillstånd till befintliga verksamheter endast krävs i de fall där den nya ansökan går utöver ramen för den ursprungliga kommunala tillstyrkan i fråga om ändring eller förlängning av tillstånd till befintliga verksamheter. Även för kommunen innebär ett särskiljande av tillståndsprocessen och frågan om kommunfullmäktiges tillstyrkan därigenom fördelar.

9.3.4 Ekonomisk risk

För projektörerna innebär förslaget om upphävande av kommunal tillstyrkan att den ekonomiska risken som är kopplad till bestämmelsen försvinner eftersom processen blir mer transparent och förutsebar till följd av att utbyggnaden av

vindkraft enbart avgörs inom tillståndsprövningen. I åtgärden Tidig tillstyrkan minskar den ekonomiska risk som kommunal tillstyrkan innebär idag för projektörerna. Detta eftersom beslut om tillstyrkan tas tidigare jämfört med i referensalternativet. En viss ekonomisk risk kopplad till kommunal tillstyrkan kvarstår så länge denna finns kvar i någon form.

9.3.5 Miljöpåverkan av åtgärderna

Vindkraft är en förnyelsebar energiform. Främjandet av produktion av förnyelsebar energi syftar mot miljöbalkens mål i 1 kap. 1§ om hållbar utveckling. För att uppnå en hållbar vindkraftsutbyggnad är det emellertid av grundläggande betydelse att hänsyn tas till samtliga miljö kvalitetsmål. Lokaliseringen har en avgörande betydelse när det gäller vindkraftens påverkan på bl.a. naturvärden, biologisk mångfald, buller och landskapsbild. Varken åtgärd Upphäv MB:16 eller Tidig tillstyrkan bedöms innebära några direkta miljökonsekvenser, i form av påverkan på något av de nationella miljö kvalitetsmålen. Detta eftersom ingen av åtgärderna innebär någon ändring av själva prövningen av vindkraftverksamheter enligt miljöbalken. Åtgärderna förväntas heller inte påverka utbyggnadstakten av vindkraft i någon stor utsträckning, då det är andra faktorer än en effektivare tillståndsprövning som i högre grad styr utbyggnaden av vindkraft, som t.ex. marknadsläget och ekonomiska styrmedel.

Åtgärden Upphäv MB 16:4 bedöms dock skapa bättre förutsättningar för en utbyggnad av vindkraft, genom att åtgärden förväntas ge en effektivare, rättssäkrare och mer förutsebar tillståndsprövning. Detta i sin tur gör att åtgärden bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Även åtgärden Tidig tillstyrkan skulle underlätta tillståndsprövningen jämfört med referensalternativet, men inte i lika hög grad.

9.4 Sammanfattande bedömning av åtgärderna

Båda åtgärderna Upphäv MB 16:4 och Tidig kommunal tillstyrkan bidrar till målet om att tillståndsprövningen ska underlättas och blir mer rättssäker. Upphäv MB 16:4 bedöms dock resultera i en mer effektiv och rättssäker process än tidig tillstyrkan, eftersom åtgärden i hög grad löser de problem som förknippas med bestämmelsen. Åtgärden med tidig tillstyrkan hanterar vissa av de problem som bestämmelsens nuvarande utformning medför, men flera dilemman sett ur rättssäkerhetssynpunkt kvarstår, bl.a. bristande transparens och förutsebarhet. Detta är kopplat till att beslutet inte styrs av reglerade kriterier och inte går att överklaga i sak.

När det gäller kommunernas inflytande över mark- och vattenanvändning för vindkraftsetableringar innebär åtgärden att ta bort MB 16:4 att kommunernas inflytande minskas i större omfattning än med åtgärden tidig tillstyrkan. Detta i och med att kommunen fräntas rätten att fatta beslut om tillstyrkande eller avstyrkande av vindkraftsanläggningar. Genom kommunens möjlighet att styra mark- och

vattenanvändningen genom översiktsplanering, kommunens talerätt och rollen som remissinstans i miljöprövningen bedöms dock ingen inskränkning av det kommunala självstyret ske i praktiken.

Åtgärden att ta bort tillstyrkan bedöms även ha större positiva effekter när det gäller demokratispekter än tidig tillstyrkan, då tillstånd till vindkraft avgörs genom en process där berörda parter har möjlighet att komma till tals och överklaga tillståndsbeslutet i sak.

Vid en sammanvägning av samtliga ovan nämnda aspekter bedömer Energimyndigheten och Naturvårdsverket att åtgärden att upphäva MB 16:4 är den mest lämpliga för att uppfylla uppdragets mål om att tillståndprocessen ska underlättas och bli mer rättssäker.

10 Källförteckning

- Bengtsson, B., 2015. Speciell Fastighetsrätt Miljöbalken (11:e uppl.).
Iustus Förlag
- Bengtsson, B., m.fl, 2012. Miljöbalken En kommentar Del I & II, suppl.,
Norstedts Juridik
- Boverket, 2012. Utvärdering och uppföljning av stöd till planeringsinsatser för
vindkraft. Boverket rapport 2012:21
- Dalman, Linde m.fl., Kommunallagen med kommentar och praxis (5:e uppl.).
SKL Kommentus Media, (2011)
- Didón, L.U., m.fl., 2014. Plan- och bygglagen (2010:900) – En kommentar, suppl.,
Norstedts Juridik
- Energikommisionen, 2017. Kraftsamling för framtidens energi. Betänkande av
Energikommisionen (SOU 2017:2)
- Energimyndigheten, 2014. Kommunal tillstyrkan i praktiken. En
enkätundersökning om kommunal tillstyrkan vid tillståndsprovning av
vindkraftverk enligt 16 kap. 4 § miljöbalken.
- Energimyndigheten, 2010. Sammanställning konsekvenser 16 kap. 4 § miljöbalken.
Dnr. 440-10-004487
- Energimyndigheten, 2015. Vägledning om kommunal tillstyrkan vid
tillståndsprovning av vindkraftverk, enligt miljöbalken 16 kap 4 §.
ER 2015:05
- Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning
- Holmberg m.fl, Grundlagarna, 3 u, Nordstedts Juridik AB, 2012.
- Karnov Lexino, Regeringsform (1974:152), 2016-11-14
- Miljöbalken (1998:808)
- Miljödepartementet, 2009. Prövning av vindkraft. Regeringens proposition
2008/09:146

Miljöprocessutredningen, 2008. Prövning av vindkraft. Delbetänkande i Miljöprocessutredningen (SOU 2008:86)

Naturvårdsverket, 2017. Kommunal tillstyrkan av vindkraft
Hur fungerar det idag? Utvärdering.

Prop. 1985/86:1 med förslag till ny plan- och bygglag

Prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m.

Prop. 1997/98: 45 Miljöbalk

Prop. 2009/10:170 En enklare plan- och bygglag

Prop. 2010/11:63 Komplettering av den nya plan- och bygglagen

Strömberg, H., Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform (2:a uppl.).
Juristförlaget i Lund (1995)

Wallberg, m.fl. 2015. Användningen av det kommunala vetot mot vindkraft i
Västra Götalands län.