



Lunds kommun  
Stadsbyggnadskontoret  
Box 41  
221 00 Lund  
stadsbyggnadskontoret@lund.se

## Yttrande, Översiktsplan för Lunds kommun – planförslag för samråd

Dnr BN 2017/0337

### Allmänna synpunkter

Lunds Naturskyddsförening uppskattar att förslaget till översiktsplan gör ett försök till analys av de framtida konsekvenserna av klimatförändringarna. Ändå verkar planen inte ha dragit någon vidare slutsats av denna analys som vi tror kommer att påverka kommunens innevånare i högsta grad. Vårt förslag till vision är:

*Lund ska möta framtidens utmaningar och vara ett samhälle anpassat efter naturens förutsättningar.*

Lunds Naturskyddsförening vill se en rimlig förtätning av Lund och byarna. Det måste finnas tillräckligt med grönytor. Vi anser att all högklassig åkermark ska sparas för framtiden och varken bebyggas eller användas för stora vägprojekt.

Översiktsplanen ska utgå från att bilresandet minskar i enlighet med de nationella målen i Trafikverkets klimatscenario. Målsättningen att *all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik* är för svag. Planeringen ska utgå från att transportarbetet totalt minskar och att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras och ökar kraftigt.

I övrigt finns det många punkter i planen som vi håller med om.

Översiktsplanens förslag om boulevardisering av större trafikleder ser vi mycket positivt på.

2017-11-30

### **Vision för Lunds kommun**

I förslaget till ny översiktsplan för Lund talas det mycket om hur Lund ska växa. Förslaget lutar sig mot framtidsprognoser som utgår från att allt ska fortsätta som förut. Det kanske det kan göra i en oföränderlig värld, men det finns många omvärldsfaktorer som bör vara med när man försöker se tjugo år fram i tiden.

### **Framtiden år 2040**

Översiktsplanen har 2040 som slutår. Då kan det vara bra med en liten analys om vad vetenskapen tror om hur världen ser ut då och vad som kan förväntas hända under tiden:

- 1) Medeltemperaturen i världen 2040 har ökat med 1,4 grader räknat från förindustriell tid. Vid ett El Niño-fenomen i slutet av 2030-talet nådde temperaturökningen för första gången över 1,5 grader.
- 2) Världshaven har 2040 stigit med tio centimeter sedan 2017. Redan på 2020-talet kunde forskare rapportera att haven höjdes med 5 mm per år. Nu 2040 är den snarare 7 mm per år. Trots att man byggt vallar runt låglänta områden är det svårt att sälja ett hus som ligger nära havet.
- 3) Temperaturhöjningen medför att atmosfären 2040 innehåller tre procent mer vattenånga än under 2017. Det innebär att atmosfären transporterar mer vatten är tidigare. Torka och oväder runt om i världen har lett till problem med livsmedelsförsörjningen. USA har haft flera torrperioder av typ "Dustbowl" och i Ryssland har torka lett till att veteexporten vid flera tillfällen har förbjudits för att man i första hand vill föda den egna befolkningen. Konsekvensen har blivit oroligheter i länder som är mycket beroende av matimport. I södra Europa har man problem att odla på grund av torkan.
- 4) I Sverige har man beslutat att ställa om sitt jordbruk för att kunna vara självförsörjande.
- 5) En tröst i detta kan vara att på många håll i världen har man tagit tag i uppgiften och lyckats minska utsläppen radikalt. Insikten kom lite sent på 2020-talet och nu hoppas man att uppvärmningen ska kunna hållas under 2,5 grader. Vid de internationella klimatsamtalen arbetar man hårt för att begränsa den till 2 grader.
- 6) Insikten om den stora omställningen har kommit tidigare i Sverige, redan under sent 2020-tal. Fossildrivna bilar har förbjudits från 2035. Biltrafiken har minskat betydligt.
- 7) Människor har på 2030-talet börjat flytta ut på landsbygden igen och en ruralisering har inletts. Man har blivit tveksam till att bo i städer och vill bo närmre matproduktionen i en osäker tid. Många har också börjat odla en del av sin mat själva.
- 8) Dessa förändringar har lett till kommungränserna 2040 har suddats ut och kommunerna tvingats till omfattande samarbeten.

I planeringen för framtiden måste man också ta hänsyn till denna typ av scenarier, inte bara till prognoser där allt förväntas fortsätta som i dag.

2017-11-30

## Översiktsplanen om utsläpp

I ljuset av klimatförändringarna är det viktigt att sätta målet för de lokala utsläppen till noll mycket snart, senast 2035. Så länge de globala utsläppen inte minskar, krymper den globala utsläppsbudgetens snabbt. Om Sverige och västvärlden ska gå före med någon trovärdighet, krävs snabba nedskärningar av utsläppen.

Lunds kommuns mål om minskade utsläpp måste gälla för alla utsläpp som förorsakas av kommunens invånare (konsumtionsperspektivet). Det är fullständigt otillräckligt att bara räkna på utsläpp från kommunens egen verksamhet bara för att de är enklast att åtgärda.

## Kommunikationer

Översiktsplanen skriver om **flygplatser** (sid 17):

*(Lund bör ...) arbeta för en utveckling av flygplatserna ...*

Lunds Naturskyddsförening är emot alla åtgärder som kan leda till ett ökat flygresande. Flyget står för nära fem procent av de globala utsläppen av växthusgaser och utsläppen från denna sektor ökar oroväckande (se Global Carbon Project). I en hållbar framtid finns inget utrymme för stora utsläpp från flyget.

Lunds Naturskyddsförening anser att **stambanor** för de högsta hastigheterna är negativt för miljön. De kräver en mycket rak dragning och kommer i många fall att leda till att känsliga natur- och kulturmiljöer förstörs. Höghastighetsbanor är inte heller en klimatåtgärd utan kommer att leda till ännu mer långväga resande. Det räcker att bygga nya banor för högst 250 km/tim och dra dem i befintliga korridorer. Det är en illusion att tro att flyget kommer att minska bara för att man kan åka fort på järnväg. Det är inte bara längs en ny stambana som människor vill åka till Stockholm. Det vill man också från andra orter och för att det ska gå fort väljer man flyget.

Det talas ofta om att hela Sverige ska leva och översiktsplanen poängterar att *hela Lund ska leva*. Då måste samhället och kommunen också leva upp till det målet. Det betyder att det är det kortväga resandet som ska prioriteras. Dessutom vill vi ha över gods från väg till järnväg. Då måste alla nya järnvägar byggas så att även godstrafiken fungerar på dem.

**Simrishamnsbanan** skall ses som ett prioriterat kollektivtrafikstråk för tåg/superbuss (Öpl, byggnadsnämndens beslut samt sid 41). Lunds Naturskyddsförening påminner om vad som sägs i klimatkalkylen för denna bana, avsnitt 10.8 i järnvägsplanen för Simrishamnsbanan, där det framgår att byggandet av banan medför koldioxidutsläpp i storleksordningen 320 000–350 000 ton, medan utsläppen från trafik beräknas minska med 40 000 ton räknat på 60 år, som följd av bygget. Att bygga Simrishamnsbanan som järnväg vore således synnerligen negativt ur klimatsynpunkt. Planeringen bör utgå från att sträckan trafikeras med bussförbindelser som görs attraktiva på olika sätt, bland annat genom att deras framkomlighet prioriteras framför biltrafiken.

2017-11-30

**Bostäder** (sid 20)

När det gäller bostadsbyggande måste man skilja på behov och begär. Planering är kommunens möjlighet att styra. Det är motsatsen till att låta marknaden styra. Marknaden kommer att bygga för begär och för det som det finns efterfrågan på, inte för de behov som de resurssvaga grupperna har.

Lunds Naturskyddsförening är positiv till en försiktig förtätning av tätorten på villkor att man respekterar behovet av grönytor med träd, buskar och bänkar för gemenskap, lekplatser, cykelparkering, avrinningsytor och avstånd mellan byggnader för privatlivets skull. Det finns många redan hårdgjorda ytor som kan användas för förtätning. Det är viktigt för en god miljö att man inte bygger för högt. Proportionerna mellan husens höjd och en rimlig storlek på grönytorna måste balanseras så att skuggningen inte blir ett problem. Att bo många våningar ovan mark är heller inte lämpligt för barn som får svårare att vistas ute.

Lunds Naturskyddsförening motsätter sig bestämt att bygga på den goda åkermarken runt tätorterna. På strategikartorna ser vi flera oroväckande förslag till just detta.

Lunds Naturskyddsförening menar att det behövs ett fördjupat samarbete inom hela Skåne så att bostadsförsörjningen kan spridas ut så att det gynnar både den kommun där människor bor och där de arbetar. Skånes tyngdpunkt behöver förskjutas österut om hela länet ska leva. Den enskilda kommunen är ett alldeles för litet område för en långsiktigt hållbar planering. Ett regionalt perspektiv måste beaktas i de kommunala besluten. Bostadsbyggandet måste i högre grad styras av mål som samhället sätter upp och inte av prognoser.

En kompletterande strategi för Lunds kommun är att *planera för billigare standardiserade bostäder i våra tätorter* (Öpl, byggnadsnämndens beslut). Lunds Naturskyddsförening kan bara understryka att detta är en svår avvägning. Det måste gå att producera billigare boenden än idag, men kvaliteten måste vara rimlig och det får inte se torftigt och otrivsamt ut. Ett sätt att sänka boendekostnaderna är att låta bilparkeringsplatserna betala sina egna kostnader fullt ut och inte som nu låta samtliga hyresgäster finansiera ett gemensamt garage.

I Byggnadsnämndens beslut 2017-09-21 om tillägg till översiktsplanen skriver man: *Det behövs utökad verksamhetsmark. De 120 ha som skall ersättas ska ersättas med lika stort utrymme för att möjliggöra för nya verksamheter.*

Betyder detta en utökad area eller en lika stor? Verksamheter har en tendens att breda ut sig som om gränser inte fanns, med byggnader i ett plan och vidsträckta parkeringar. Där nya verksamhetsområden etableras måste arean utnyttjas mycket mer effektivt så att mer verksamhet får plats på mindre, eller i vart fall inte utökad, area.

I samma byggnadsnämndsbeslut står *Stadsdelscentra och övriga tätortscentra ska prioriteras för handel och service för lokalsamhället*. Hur ska detta tolkas? LNF ifrågasätter det rimliga i att koncentrera servicen till några få ställen. Det kan gärna finnas närbutiker och service av typ cykelverkstad och hårfrisering ute i bostadsområdena för att ge liv och variation i bebyggelsen.

2017-11-30

**Besöksnäring** (sid 28)

*Enligt internationella bedömningar kommer det globala resandet och turismen att växa med 66 procent fram till 2030.*

Av detta drar planen slutsatsen att besöksnäringen kommer att öka kraftigt. Detta måste vara en mycket oviss bedömning. Klimatförändringarna kommer att bli kraftiga redan inom planperioden. Det leder snarare till minskat resande vilket som alla vet är nödvändigt för att uppnå klimatmålen.

Lunds kommun bör i stället planera för att fler av kommunens invånare kommer att semestra i närområdet. Konsekvenser av detta är till exempel att cykelvägnätet ska vara väl utbyggt så att dels alla tätorter är förbundna via ett cykelvägnät och dels att det finns goda cykelförbindelser med samtliga grannkommuner.

**Det gröna Lund** (sid 35)

Lunds Naturskyddsförening anser att de utsläpp som kommunens invånare förorsakar (konsumtionsperspektivet) ska vara nära noll redan år 2030. Med senare årtal blir det helt omöjligt att nå klimatmålet om att hålla temperaturökningen under två grader om inte många andra länder har mycket ambitiösare mål än de har i dag.

Analysen i översiktsplanen handlar i huvudsak om hur just Lunds kommun kommer att påverkas av klimatförändringarna. Strategierna tycks inte förstå att de största klimatförändringarna sker utanför Lunds kommun (internationellt) och att de med stor sannolikhet kommer att innebära stora påfrestningar för lundaborna.

*Möjlighet till stadsodling utvecklas och nyskapas så att områden med flerbostadshus i Lunds stad får tillgång till odlingsmöjligheter inom gång och cykelavstånd från bostaden.* Lunds Naturskyddsförening instämmer och menar att kommunen bör förbereda sig på att upplåta mycket mark åt lundaborna för att kunna bedriva stadsodling.

De naturvärden som finns i form av "vild" natur och vilda djur måste också få ha sin plats i planeringen. Mellan dessa "reservat" behövs grönytor, som förbinder dem, så att det inte skapas barriärer, som leder till utarmning och inavel av den natur vi är så beroende av.

Förslaget till Grönprogram för Lunds kommun väntar vi fortfarande på. Rimligtvis måste grönprogrammet vara en integrerad del av översiktsplanen och behandlas samtidigt.

2017-11-30

**Mobilitet (sid 41)**

*All resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.* Detta mål är alldeles för svagt. En översiktsplan måste vara tydlig med att förutsätta att biltrafiken minskar. Det är nödvändigt för att klara klimatmålen enligt flera tunga rapporter (se nedan). Planeringen bör utgå från en kraftig utbyggnad av cykelvägnätet utan att försämra för fotgängare. Lunds Naturskyddsförening anser också att kommunen bör ge Tekniska förvaltningen i uppdrag att göra en stor utredning om hur detta kan genomföras. Då ska man beakta möjligheten att genom enkelriktningar för biltrafiken kunna göra om en halv körbana till en dubbelriktad cykelbana, både på stråk med många cyklister och på bostadsgator där man också vill göra gaturummet mer tillgängligt för både gång- och cykeltrafik.

I byggnadsnämndens tilläggsbeslut 2017-09-21 nämns bilen som en väsentlig del av transportsystemet. Bilismen är idag en dominerande del av transportsystemet, och om det ska finnas någon chans att nå klimatmålen måste denna dominans brytas.

Både den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) och Trafikverkets klimatscenario skriver att biobränslen, eldrift och effektivare fordon inte räcker för att klara målen att utsläpp från trafiken ska minska radikalt till 2030. Det måste markeras tydligt i översiktsplanen att den förutsätter att biltrafiken minskar.

Biltrafik handlar också om utsläpp av mikroplaster från däck mot asfalt samt om all den plats som bilarna tar. Den platsen kan dels användas för förtätning men också för att göra många gator grönare. Planera för att ta bort parkeringsplatser på allmän gatemark. Ersätt ytan med trädplanteringar på bostadsgator och med cykelbanor på lite större gator.

Gatan måste ses som en mötesplats och inte som en barriär, speciellt i bostadsområden.

Kommunen bör tydligt visa hur stor kostnaden är för parkering även på mark. Gatuparkeringar ska betalas med vad de kostar och ska inte subventioneras av de lundabor som inte har bil. I villaområden ska det finnas ytterst få parkeringsplatser på kommunens gatemark.

**Cykelstrategi**

Om Lund ska fortsätta sin ambitiösa kamp för en förbättrad trafikmiljö krävs stora satsningar på cykeltrafiken. Många elcyklar samt större användning av lastcyklar ställer nya krav på infrastrukturen. Det klagas ofta på hur Lunds cyklister uppför sig. Den statliga cykelutredningen (SOU 2012:70) skriver "Cyklisters agerande påverkas mer av trafikmiljöns utformning än av regler". Slutsatsen av detta är att det faktiskt finns åtgärder som kan leda till förbättringar.

Lunds Naturskyddsförening vill se ett antal åtgärder för Lunds cyklister: De viktigaste är en ny vägvisningsplan inom och mellan tätorterna, en stor satsning på målning för att visa hur man ska cykla samt en översyn av standarden på cykelbanorna.

2017-11-30

**Hållbar vägtrafik (Sid 46)**

Vägtrafiken kan inte anses hållbar och lär inte bli det inom planperioden. Vi instämmer i skrivelsen i början av avsnittet. Det är viktigt att planera för en stad med mycket mindre buller än i dag. Då krävs det låga hastigheter men också att tyngre trafik som bussar går över till eldrift.

Ambitionen om att bidra till en hållbar vägtrafik går inte ihop med tanken på att bygga nya avfarter från E22. Det är inte hållbart att bygga ut vare sig bostäder eller vägar på bästa åkerjorden. Det behövs definitivt ingen förbindelse norr om Lund mellan E22 och E6. Det skulle bara öka trafikmängden, vilket är emot hållbarhetsmålen.

Det behövs heller ingen väg från Åkerlund och Rausings väg söderut till väg 108. En sådan väg skulle också leda till en ökning av trafikmängden när det blir lättare att komma in och ut ur staden.

Vi håller med Öpl om att parkeringsnormen bör revideras.

*Komplettera ÖP2018 med en jämställdhetsanalys* (Öpl, byggnadsnämndsbeslut). Det håller Lunds Naturskyddsförening med om och vi ser gärna att trafikfrågorna analyseras i ett jämställdhetsperspektiv.

**Grön infrastruktur**

Förslaget till översiktsplan innehåller en tydlig konflikt mellan förtätning och bibehållande resp. nyskapande av gröna ytor och plats för vatten. De gröna ytorna måste utformas så att de kan ge plats för biologisk mångfald samt användas för lek, rekreation och lagringsytor för överskottsvatten vid långvariga regn. Det är alldeles för dyrt och kräver för stor plats om man bygger stora ledningar och underjordiska vattenmagasin som bara sällan används. Stadens gröna ytor kan användas för lagringsändamål eftersom få utomhusaktiviteter pågår under ösregn och på så sätt kan man hushålla med den goda åkerjorden. De låglänta områden där vatten samlas vid regn får inte bebyggas.

Dessa gröna vattenhållande ytor måste utformas och skötas så att de kan bidra till ekosystem-tjänster, ge ett väsentligt bidrag till att minska översvämningsrisken nedströms resp. tätort och till att miljö kvalitetsnormerna för vatten uppnås i främst Höje å och Kävlingeån. Dessa lösningar måste tillämpas vid all byggnation eftersom endast insatser på kommunal mark inte räcker till för att gällande krav ska kunna uppnås. I konflikten mellan förtätning och gröna lösningar måste de sistnämnda ha företräde, särskilt som andelen grön mark i Lund tillhör de lägsta i landet.

2017-11-30

**Hur mycket ska Lund växa?**

I stora frågor måste samhället styra efter mål och inte efter prognoser. Via beslut har Lunds styrande accepterat att staden växer mycket kraftigt. Det anser vi inte är hållbart när denna expansion leder till att man tar värdefull åkermark och bygger på den.

I ett avsnitt om utmaningar för *Ett hållbart Lund*, (sid 80, p 5) skriver Öpl: *Skapa möjligheter för fler arbetsplatser – När vi blir fler invånare i kommunen behövs samtidigt fler arbetsplatser.*

Detta blir ett cirkelresonemang. Först ska det byggas fler bostäder för att Lund har så många arbetsplatser och för att folk inte ska pendla, sedan finns det för mycket folk och då ska det "skapas" fler arbetsplatser. Här saknas verkligen en målstyrning.

Översiktsplanen måste kunna svara på frågan vad den vill med Lund i framtiden.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande