



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

Yttrande över **Översiktsplan för Lunds kommun**

Sammanfattning

Lund utsågs 2023 till Sveriges miljöbästa kommun, och har också utsetts till att bli en av EU:s hundra första klimatneutrala städer till år 2030. Detta förpliktar, och kräver en starkare satsning på miljö och klimat än vad som framgår av föreliggande plan. Lunds Naturskyddsforening ser därför följande förändringar som nödvändiga:

- att planens målkonflikter mellan klimat- och tillväxtmål identifieras och de klimatgynnande åtgärderna prioriteras
- att planperioden begränsas till högst 15 år
- att utbyggnaden av bostäder och verksamheter begränsas till den omfattning som är förenlig med kommunens klimatmål och klimatbudget för perioden
- att denna utbyggnad i första hand sker genom förtätning i staden, där behovet av grönytor samtidigt respekteras
- att jordbruksmark inte bebyggs
- att målet för minskning av transportsektorns utsläpp av växthusgaser till 2030 tas på allvar, vilket betyder att inga stora nya vägar kan byggas
- att områden som föreslås för utbyggnad inventeras med avseende på fridlysta arter som kan hindra bebyggelse
- att vattenhållande åtgärder prioriteras för att möta klimatförändringarna
- att planen tar större hänsyn till de höga landskapsvärden som finns i kommunen
- att luftkvalitetsfrågorna får större tyngd.

LNF hänvisar också till sitt yttrande 2022-06-27 över översiktsplanens direktiv (bifogas som bilaga 1).

Tillväxtinriktning och planperiodens längd

LNF välkomnar översiktsplanens tydliga betoning av klimat- och hållbarhetsmålen. Vi noterar dock att dessa kolliderar med planens tillväxtmål, eftersom det inte är möjligt att skapa 30 000 nya bostäder till 2050 utan påtagligt intrång på jordbruksmark och natur samt stora klimatutsläpp. LNF anser att dessa målkonflikter måste lyftas fram. Foreningen ställer sig därför starkt kritisk till översiktsplanens tillväxtomfattning. Vi anser även att de olika målen



måste rangordnas, och att åtgärder som är gynnsamma för klimat och biologisk mångfald ska bli högst prioriterade.

Den långa planperioden till 2050 är olämplig, enligt LNF. Eftersom mycket stora arealer mark- och vattenområden omfattas i en så lång planperiod blir det svårare att styra exploateringen till de platser och den ordning som är bäst ur ett hållbarhetsperspektiv. Klimatförändringarna och de framtida åtgärderna för att möta dem innebär också en stor osäkerhet om planförutsättningarna om 25 år. En planperiod fram till 2040 hade varit mer realistisk, och även en sådan kortare period borde etappindelas.

Medvetandet om de stora klimatförändringar som redan är i gång måste påverka all fysisk planering, eftersom en klimatanpassning i efterhand leder till större kostnader för kommunen. LNF menar att översiktsplanen ignorerar de stora utmaningar som väntar de närmaste årtiondena. En global medeltemperatur som ökar med 1,5-2,0 grader ger stora förändringar i nederbörd, hetta och vindar världen över, vilket kommer att få kraftig påverkan på människors hälsa, den biologiska mångfalden och världens livsmedelsförsörjning.

Omfattningen av nybyggnation

LNF anser att en utbyggnad måste styras av samhällliga mål för välfärd och klimat. Den föreslagna utbyggnadstakten ser vi som orealistisk, eftersom en sådan befolkningsökning ligger långt över långtidsprognosen för sydvästra Skåne. LNF förordar att den föreslagna utbyggnadstakten halveras. Om planen med 1200 nya bostäder per år genomförs blir klimatpåverkan, beroende på materialval och byggnadsteknik, 50-100 000 ton utsläpp per år vilket är omöjligt att förena med kommunens klimatmål. Kommunen har små möjligheter att styra exploatörernas val av teknik och material i detaljplanen, och omställningen till ett klimatneutralt byggande kommer att ta lång tid. All infrastruktur som kräver stål och betong medför stora växthusgasutsläpp, som uppstår innan investeringen så småningom kommer till nytta. Eftersom tiden är oerhört knapp innan klimatmålen ska vara uppfyllda måste denna tidsaspekt beaktas.

Lokalisering av mark- och vattenanvändning

Två huvudalternativ anges för lokalisering av utbyggnaderna: förtätning i staden Lund respektive satsning på ökat byggande i byarna österut. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (s 665) innebär det senare alternativet större miljöbelastningar i form av mer biltrafik och större behov av utbyggd infrastruktur. LNF förordar därför att den utbyggnad som sker i första hand utförs som förtätning i staden, dock med beaktande av att de gröna miljöerna inte bör tas i anspråk.

Att 460 ha jordbruksmark enligt planen ska användas för bebyggelse och verksamheter ser LNF inte som acceptabelt – tvärtom bör arealen vara nära noll. Att använda jordbruksmark för grönområden och idrott kan däremot i vissa fall godtas, under förutsättning att ändringen görs reversibel, dvs att marken kan återgå till livsmedelsproduktion.

Vad gäller ytor för näringsliv säger LNF klart nej till nya verksamhetsområden väster om väg 108. Det finns i stället mycket att göra för att effektivisera användningen av den mark som redan är verksamhetsmark. Exploateringsgraden kan öka betydligt i befintliga verksamhetsområden, bland annat genom att fler våningar läggs ovanpå redan existerande byggnader och delar av markparkeringarna bebygges.

Vad gäller möjliga områden för energiproduktion har LNF inget att invända, eftersom de områden som utpekats redan är påverkade av vägar och andra anläggningar. Större fokus bör dock läggas på solenergis möjliga utveckling i markanvändningen under planperioden.

LNF vill också kommentera vissa särskilda områden:

- En tätortsutbyggnad väster om Dalby är inte möjlig utan att påtagligt skada riksintressen för naturvård och kulturmiljövård.
- De låglänta områdena i östra kanten av Södra Sandby är p.g.a. översvämningsriskerna inte lämpliga för bostadsbebyggelse.
- Hunnerupsområdet söder om Höje å är inte förenligt med artdirektivet och bör utgå.



- Björnstorps stationssamhälle har inte underlag för kollektivtrafik och bör inte byggas ut med mer än enstaka bostäder.
- I Dalby och Veberöd kan reservaten för spårtrafik utgå.

Transporter och kommunikationer

I kommunens styrdokument anges att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med 90 procent mellan 2010 och 2030. ÖP framhåller ökade satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, vilket LNF uppskattar, men det räcker inte för att nå målet. Biltrafiken måste också minska, både i absoluta tal och per invånare. För att nå dit måste samhällsplaneringen utgå från att det ska vara möjligt att färdas fossilfritt i de nya bebyggelser som tillkommer de närmaste åren. Transportmöjligheterna måste analyseras seriöst för varje föreslaget utbyggnadsområde och ingå i beslutsunderlaget.

Lunds kommuns klimatpolitiska råd anger transporter som ett av de två viktigaste områdena att arbeta med för att nå klimatmålen. Rådets bedömning är att kommunen riskerar att inte klara målet till 2030. Ändrade attityder måste åstadkommas för att till exempel restriktioner för privatbilar ska godtas av allmänheten. Arbetet med sådana beteendeförändringar måste ske parallellt med att infrastrukturen för fossilfria transporter blir kraftigt förbättrad.

Även en totalt elektrifierad fordonsflotta påverkar klimat och miljö, och bilkörandet kan därför inte ha samma dimensioner som idag. Minskad biltrafik på landsbygden och i städerna ger automatiskt mer utrymme för cyklister och kollektivtrafik på många vägar, medan gator i staden kan enkelriktas och på ena vägbanan planteras med träd som ger en svalkande effekt. Politiken måste ifrågasätta föreställningen att bilen ska få tränga ut andra trafikanter från gemensamma utrymmen. Den faktiska kostnaden för bilparkeringsplatser måste också tydliggöras, och kostnaderna rimligtvis betalas av användarna.

Alla föreslagna vägreservat bör utgå, eftersom de bygger på föreställningen om ständigt ökad biltrafik. Att bygga ytterligare avfarter från E22 norr om trafikplatsen Lund Norra innebär att kommunen medger att tredjedelsmålet för Brunnsnäs och Ideon inte är värt att uppnå. LNF vill i stället se en utvärdering av hur hållbarhetsmålen för Brunnsnäs har uppfyllts, och hoppas förstås att de storslagna ambitionerna vid projektets början nu blivit verklighet.

LNF vill att hela trafiksituationen inom Sankt Larsområdet utreds innan man tar ställning till att underlätta utfarten till väg 108. Den befintliga genomfarten inom området är för dålig och osäker redan för nuvarande trafikmängd, och biltrafiken bör aktivt motarbetas. Detta är viktigt inte minst eftersom cykelvägen mot Malmö går genom Sankt Lars, och borde erbjuda cyklisterna en positiv upplevelse av den gröna naturmiljö som parken tidigare utgjorde.

Spårtrafik på Simrishamnsbanan är inte längre aktuell sedan Trafikverket i sin väl genomarbetade järnvägsplan från 2014 konstaterat att miljökonsekvenserna vad avser både växthusgasutsläpp från byggandet och påverkan på värdefulla naturområden skulle bli helt oacceptabla. Den gamla banvallen bör i stället bli cykelväg.

Inga fler förbindelser mellan tätorten och Kungsmarken bör öppnas. Fler besökare innebär ökat slitage på den ömtåliga naturen, och fler arter riskerar att försvinna.

Natur och miljö

Att värna och stärka den biologiska mångfalden måste vara ett högt prioriterat mål. Det gäller både i naturen och i den byggda miljön. Här krävs en långsiktig helhetssyn som går utanför gränserna för enskilda planområden.

Risker av olika slag måste uppmärksammas tidigt i planprocessen. Ska Lund växa genom förtätning kommer både människor och samhällsfunktioner att trängas samman på mindre ytor, vilket ökar riskerna för buller, luftföroreningar och svår hetta.

Redovisningen av gällande lagstiftning på naturskyddsområdet är i ÖP:n otydlig. Endast riksintressen beskrivs, vilket är det svagaste skyddet i lagstiftningen. Tvingande lagregler är inte redovisade utan bara någon gång antydda, vilket ger en bild av att det inte finns några sådana lagar att ta hänsyn till. Fridlysningsbestämmelserna i miljöbalken och i



artskyddsförordningen nämns t.ex. bara i förbigående och inte som tvingande, trots domen i Mark- och miljööverdomstolen 2023-05-08 i mål nr P14414-21 (ett planärende).

Samtliga vilda fåglar, fladdermöss, groddjur och orkidéer är fridlysta. Det innebär bland annat att det är förbjudet att avsiktligt döda eller störa fladdermöss samt att skada eller förstöra deras fortplantningsområden eller viloplatser (4 a § artskyddsförordningen). Kommunen måste därför snabbt inventera de föreslagna utbyggnadsområdena så att olagliga intrång förhindras och onödiga markinköp stoppas. Det är också viktigt att vindkraftverk inte byggs längs kända flyttvägar för fåglar och fladdermöss.

LNF anser att principen om 3 träd inom synhåll från varje bostad, 30 procents krontäckning och högst 300 meters avstånd till ett grönområde ska tillämpas så långt det är möjligt i bebyggelseplaneringen.

ÖP-förslagets bakgrundstext om att ge plats för vatten i tätortsmiljöer är relevant och välmotiverad. De slutsatser som dras om vad som måste göras för att hindra översvämningar är däremot mycket vagt formulerade. LNF saknar ett tydligt åtagande om att inte bygga något på tätorternas lägsta områden och områden där vattnet blir instängt.

I förslaget hävdas även att lösningar nedströms bebyggd miljö som renar och fördröjer dagvattnet är kostnadseffektiva. Detta stämmer inte. Förorenat dagvatten måste av kostnads- och effektivitetsskäl renas så högt upp i rörledningssystemet som möjligt innan det späs ut med regnvatten, helst redan vid källan.

Översiktsplanen har inte tagit hänsyn till de höga landskapsvärden som finns i kommunen eftersom det saknas planeringsunderlag för dessa värden, både på kommunal och regional nivå. Riksintressena för naturvård och kulturmiljövård beaktar landskapsvärden utifrån visuella och pedagogiska aspekter, men det saknas analyser av var kärnvärdena finns inom riksintressena och var de kan vara höga ur regionala och kommunala hänseenden utanför riksintressena. De markerade områdena med värdefull kulturmiljö speglar inte alls kärnvärdena i riksintresset för kulturmiljö utan verkar vara slumpvis placerade.

Luftkvalitetsfrågorna bör få större tyngd i den fysiska planeringen i Lund än i ÖP-förslaget. EU har inlett ett lagstiftningsarbete med syftet att de egna reglerna etappvis ska närma sig de skärpta riktlinjer som WHO föreslår. Detta kommer att påverka förhållningssättet i Lund vad gäller fysisk planering, t.ex. när det gäller ett ökat avstånd mellan verksamheter som emitterar luftföroreningar och skolor, förskolor och annan bebyggelse. Lunds förtättningsambitioner behöver också vägas mot möjligheten att bibehålla välventilerade bostadsområden.

Luftföroreningarna är även, vid sidan av klimatet, ett skäl till att biltrafiken behöver minska. Elektrifiering av fordonen innebär inte sänkta utsläpp av partiklar från slitage mellan däck och vägbana. Principerna för lokaliseringen av industrier och andra verksamheter med skadliga utsläpp till luft kan behöva ändras när ny kunskap och nya EU-regler tillkommer.

Väl att märka är att merparten av ovanstående kritik, vad gäller t ex bygg- och transportutsläpp, biologisk mångfald och luftkvalitet, hör samman med ÖPs starka tillväxtinriktning. Om utbyggnaden av bostäder och verksamheter minskas genom exempelvis en halvering skulle miljö och klimat inte behöva skadas i den omfattning föreningen fruktar.

Avslutningsvis vill LNF påpeka att mark- och vattenanvändningskartan är svår att tolka. LNF har sammanfattat sina synpunkter på kartan i bilaga 2.

För Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg, ordförande

Epost: per_blomberg@hotmail.com, tfn: 0702-367849