

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

<b>Plats och tid</b>	Konferensrum Selleberga, onsdagen den 26 augusti 2020 kl 09:00-09:30		
<b>Beslutande</b>	Mikael Henrysson (SD), ordförande Claes Osslén (SD), vice ordförande Jörgen Johnsson (M)	Anders Månsson (S) Nils Nilsson (C)	
<b>Tjänstgörande ersättare</b>	Kenneth Bolinder (S) för Christer Landin (S)		
<b>Övriga närvarande</b>	Christer Pålsson, kommundirektör Samuel Sköld, ekonomichef, § 133 Julia Pietrek, kanslichef Susan Elmlund, kommunsekreterare		
<b>Justerare</b>	Nils Nilsson (C)		
<b>Justeringens plats och tid</b>	I anslutning till sammanträdet		
<b>Underskrifter</b>			
<b>Sekreterare</b>	Susan Elmlund	Paragrafer	§§ 131-136
<b>Ordförande</b>	Mikael Henrysson (SD)		
<b>Justerare</b>	Nils Nilsson (C)		
	<b>ANSLAGSBEVIS</b> Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.		
<b>Organ</b>	Kommunstyrelsens arbetsutskott		
<b>Sammanträdesdatum</b>	2020-08-26		
<b>Anslaget är uppsatt</b>	2020-08-27 – 2020-09-18		
<b>Förvaringsplats för protokollet</b>	Kommunstyrelsens förvaltning kommunledning		
<b>Underskrift</b>	Susan Elmlund		

**Kommunstyrelsens arbetsutskott****Ärendelista**

§ 131 Dnr 2020-00008	
<b>Val av justerare .....</b>	<b>3</b>
§ 132 Dnr 2020-00009	
<b>Godkännande av dagordning.....</b>	<b>4</b>
§ 133 Dnr 2020-00363	
<b>Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 avseende Skånes kommuner .....</b>	<b>5</b>
§ 134 Dnr 2020-00345	
<b>Yttrande till Region Skåne angående remissversion av Tågstrategi .....</b>	<b>8</b>
§ 135 Dnr 2020-00357	
<b>Yttrande över förslag till planprogram för Selleberga 17:1, i Bjuv .....</b>	<b>13</b>
§ 136 Dnr 2020-00358	
<b>Yttrande över förslag till ny detaljplan för Elestorp 7:97 och del av 7:21 i Ekeby .....</b>	<b>16</b>

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 131

Dnr 2020-00008

**Val av justerare**

**Sammanfattning**

Till att justera dagens protokoll föreslås Nils Nilsson (C).

**Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att välja Nils Nilsson (C) till att justera dagens protokoll.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 132

Dnr 2020-00009

## **Godkännande av dagordning**

### **Sammanfattning**

Föreligger dagordning daterad 2020-08-19.

Ordförande föreslår som nytt ärende 3 *Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 avseende Skånes kommuner.*

### **Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att godkänna den föreslagna dagordningen med ordförandes förslag på tillägg.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 133

Dnr 2020-00363

**Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 avseende Skånes kommuner****Sammanfattning**

Styrelsen för Skånes kommuner (tidigare kommunförbundet Skåne) har föreslagit en ändring av finansieringsmodell, baserad på antalet invånare i de skånska kommunerna.

Förslaget innebär att "Medlemsavgift till Skånes Kommuner" från och med 2021 inkluderar både nuvarande medlemsavgift och samverkansavtal och överenskommelser enligt bilaga 1.

Förslaget har skickats till samtliga medlemskommuner för godkännande. Svar ska ha inkommit till förbundets kansli senast den 29 september.

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår att godkänna förslaget till ny finansieringsmodell.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse Christer Pålsson och Samuel Sköld, 2020-08-13  
Bilaga 1 Förteckning över samverkansavtal och överenskommelser ingående i ny medlemsavgift  
Bilaga 2 Totalram Medlemsavgift Skånes Kommuner 2021-2022  
Bilaga Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från 2021  
Utdrag från protokoll styrelsen Kommunförbundet Skåne 25 juni 2020 § 25  
Viktig information kring förslag på ändrad finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften från och med 2021 för Skånes Kommuner

**Ärendet**

Styrelsen för Skånes kommuner (tidigare kommunförbundet skåne) har föreslagit en ändring av finansieringsmodell, baserad på antalet invånare i de skånska kommunerna. Förslaget innebär att "Medlemsavgift till Skånes Kommuner" från och med 2021 inkluderar både nuvarande medlemsavgift och samverkansavtal och överenskommelser enligt bilaga 1.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

Förslaget har skickats till samtliga medlemskommuner för godkännande. Svar ska ha inkommit till förbundets kansli senast den 29 september.

Förslaget innebär en ram som fördelas utifrån invånarantal istället för kommunernas samlade skatteintäkter och generella statsbidrag, vilket bedöms vara mer transparent. Dessutom föreslås ett antal samverkansavtal och överenskommelser som finns mellan kommunerna slås samman med medlemsavgiften till en total ram.

Den totala avgiften som medlemmarna betalar för finansiering av Skånes kommuner reduceras 2021 med drygt 22 procent och 2022 med ytterligare 7,5 procent., bland annat genom att upphandlingskostnaderna framöver finansieras genom en kick-back från leverantörerna samt att viss verksamhet inte kommer finnas kvar från och med 2021.

För Bjuvs del innebär det att avgiften 2021 föreslås till 526 tkr totalt, jämfört med totalt 803 tkr 2020. Exkluderat verksamheterna som inte finns kvar eller inte finansieras via kommunerna är jämförelsen för 2020 645 tkr.

Samverksamsavtalen som finns finansieras idag via respektive förvaltning medan kommunstyrelsen finansierar den övergripande medlemsavgiften. Motsvarande fördelning av medlemsavgiften kommer göras framåt för de samverkansavtal som framöver istället ingår i den årliga medlemsavgiften.

Konsekvensen av reduceringarna ovan innebär en förändring av medlemsavgiften per invånare enligt följande:

2020: 43 kronor per invånare

2021: 33 kronor per invånare

2022: 31 kronor per invånare

Förbundsmötet 2020-10-02 föreslås fastställa totalramen, Medlemsavgift till Skånes Kommuner, för perioden till och med budgetår 2023. Ramen för medlemsavgiften för 2021 och 2022 framgår av bilaga 2. För 2023 beslutar styrelsen om index-uppräknings av totalramen, med SKR:s prisindex som grund. Det är den totala ramen i tkr som indexeras årligen och inte avgiften per invånare.

I nuvarande stadgar daterade 2011-05-13 står följande:

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

”Förbundsmötet äger besluta om annan grund för årsavgiftens fastställande och erläggande om samtliga medlemmar är eniga härom. ”. För att förbundsmötet 2020-10-02 ska kunna fatta beslut om den nya finansieringsmodellen som föreslås ovan måste samtliga medlemmar sålunda innan förbundsmötet ha godkänt styrelsens förslag till beslut.

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsen att godkänna förslaget till ny finansieringsmodell.

**Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut**

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå kommunstyrelsen besluta att:

godkänna förslag till ny finansieringsmodell.

**Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till kommunstyrelsens beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta att: godkänna förslag till ny finansieringsmodell.

*Beslutet skickas till:*  
(Kommunstyrelsen)  
Diariet

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 134

Dnr 2020-00345

**Yttrande till Region Skåne angående remissversion av  
Tågstrategi****Sammanfattning**

Bjuvs kommun har mottagit ett remissförslag till Tågstrategi. Region Skåne har under ett drygt års tid arbetat med att ta fram en ny tågstrategi. Remisstiden löper till och med 11 september 2020. Efter att remissvaren har studerats och synpunkter arbetats in ska tågstrategin beslutas i Region Skånes fullmäktige senare under året.

Föreliggande yttrande grundas till stora delar på gemensamma synpunkter som tagits fram inom Familjen Helsingborgs infrastrukturnätverk. Därtill har Kommunstyrelsens förvaltning särskilt pekat på för kommunen viktiga formuleringar.

De för kommunen viktiga formuleringarna berör Söderåsbanan, Skånebanan, gods och buller.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse, Mattias Lindblad, 2020-07-15  
Region Skåne, remissversion Tågstrategi

**Ärendet**

Tågstrategin är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas, för att den ska kunna bära sin del av Region Skånes övergripande mål för kollektivtrafiken. Strategin redovisar den tågtrafik som behövs för att kunna möta förväntad efterfrågan, och för att nå de marknadsandelar för kollektivtrafiken som Region Skåne har som mål. Målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 40 % av den motoriserade trafiken år 2030 respektive 50 % år 2050. Strategin är ett underlag i upphandlingar av trafik och fordon, samt för prioriteringar i den Regionala Transportinfrastrukturplanen (RTI). Den är också ett viktigt underlag i dialogen med Trafikverket och Regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

*Kommunspecifika synpunkter*

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------



**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

Nedan presenteras för Bjuvs kommun specifika synpunkter på Region Skånes tågstrategi. De kommunspecifika synpunkterna berör dels två järnvägar som sträcker sig genom Bjuvs kommun, dels gods och buller.

**Söderåsbanan**

I tågstrategin redovisar Region Skåne hur trafiken på Söderåsbanan ska utvecklas. Persontågtrafiken ska starta 2021 och utgörs av 1 tåg i timmen under högtrafik. Region Skåne påvisar att ökad turtäthet blir aktuellt i takt med att reseunderlaget växer och hänvisar ansvaret till kommunernas planering för ortsutveckling. Bjuvs kommun bedömer att Billesholms utveckling i stor utsträckning är beroende av goda pendlingsmöjligheter till regionala kärnor och tillväxtmotorer. För att Billesholm ska bli en pendlingsort med stor mängd dagliga arbetsresor till Malmö/Lund krävs att mängden avgångar, i synnerhet i högtrafik, understödjer ett attraktivt pendlande. Bjuvs kommun vill lyfta att det är genom gemensamma insatser, mellan kommun och region, som reseunderlaget växer. Kommunen kan inte, utan attraktiv kollektivtrafik, utveckla Billesholm i sådan utsträckning så givna färdmedelsfördelningsmål uppnås till 2030 eller 2050. Därav vill Bjuvs kommun uttrycka en önskan om att halvtimmestrafik på Söderåsbanan tidigareläggs så långt det är möjligt. Innan Halvtimmestrafik är i spel bedöms möjlig ortsutveckling i Billesholm begränsad.

Bjuvs kommun önskar ett förtydligande gällande regionens syn på framtida trafikupplägg på Söderåsbanan mellan Åstorp och Malmö c (via Billesholm). Trafikupplägget får betydelse för kommunens planering beroende på om tåget går via Lomma eller Lund. Förväntad målpunkt är viktig för att bedöma vilken arbetsresa som kan genomföras av Billesholmsborna.

**Skånebanan**

Tågstrategin tydliggör att Skånebanan, väster om Åstorp, utgörs av två separata sträckningar. Det framgår i strategin att de två delarna av Skånebanan ska utvecklas på olika sätt. Enligt redovisad tabell (se tabell 1) ska det först börja gå persontåg på sträckan Kattarp – Åstorp till 2040 i och med införandet av system 3 (regiontåg). Sträckan via Bjuv ska i högtrafik först trafikeras av två, sedan tre persontåg i timmen fram till 2040 då utbudet ska minska. Bjuvs kommun ställer sig frågande till det minskade utbudet av persontågtrafik i Bjuvs kommun efter 2040. Även om kapaciteten beräknas godtagbar utifrån två tåg i timmen finns risk att resenärer väljer bort tågresor om utbudet minskar. Ju färre avgångar desto större risk att individens preferens för matchning i tid och rum inte längre uppfylls. Bjuvs kommun ser starkt negativt på en formulerad målsättning som innebär antal avgångar mellan Bjuvs tätort och Helsingborg c efter 2040 och vill att regionen verkar för att även efter system 3 upprätthåller reseutbudet för Bjuvs station.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

För att tillgodose den ökade resandet menar Region Skåne att plattformar längs Skånebanan behöver förlängas till 250 meter. Ju fler som reser, desto större behov av längre tåg under högtrafik och därför behov av längre perronger. Stationerna längs Skånebanan är idag prioriterad som fjärde i ordningen av de skånska järnvägarna som bedöms vara i behov av längre perronger. Skånebanan är dock inte högst prioriterade utan hamnar som fjärde av sex i ordning för utbyggnad. Idag är perrongen cirka 170 meter på Bjuvs station. För att möjliggöra angöring med längre tåg behöver därför plattformen byggas ut med cirka 80 meter. Bjuvs kommun ser idag inget som begränsar nytt ytanspråk för den befintliga perrongen. Att kapaciteten för persontrafik ökar, utan att förändra antalet avgångar, är strategiskt klokt mot bakgrund av den förväntade framtida kapacitetsbristen längs Skånebanan år 2040.

Bjuvs kommun ser gärna att regionen förtydligar hur föreslagna åtgärder i tågstrategin ska finansieras. Bjuvs kommun har ingen möjlighet i dagsläget att utlova kommunal medfinansiering för plattformsförläggning på Bjuvs station.

*Gods*

Bjuvs kommun tolkar att i Hållbart transportsystem för 2050 har mål för utveckling av spårbunden godstrafik. Vi önskar ett förtydligande för hur tågstrategin förhåller sig till de förväntade godsmängderna på spår. Det bör förtydligas om strategin endast avser persontrafik. Det blir missvisande att kalla den för Region Skånes tågstrategi när den inte tar hänsyn till gods. Strategin bör redovisa hur tågstrategin förhåller sig till regionala mål och strategier för gods.

Det finns en målsättning i strategi för hållbar gods- och logistikregion (2017) som innebär ökad andel godsvolym från väg till järnväg 2050. Att döma av syfte och avgränsning i tågstrategin så borde även målsättningar för gods behandlas i tågstrategin. I synnerhet eftersom det återfinns en kapacitetskonflikt mellan persontågtrafik och spårbunden godstrafik. Det hade varit bra om strategin tydliggör vilka antaganden kring godstrafik som ligger till grund för kapacitetsbedömningen.

Förväntar sig Region att godstransporter ökar i samma utsträckning som persontågtrafiken? Denna fråga är viktig vad planering av stationsnära tätortsutvecklingen.

*Buller*

Bjuvs kommun vill lyfta frågan hur ökad tågtrafik, och det buller som medförs, hanteras regionalt. I många skånska tätorter sträcker sig järnvägen genom centrala delar och järnvägsstationen utgör en viktig del av centrumbebyggelsen. I takt med att fler tåg, för gods och persontransport, trafikerar de skånska järnvägarna så ökar nivåerna av buller i flera skånska tätorter. Dubbelspår på Skånebanan innebär dubbelt så många tåg vilket

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

medför ökade bullernivåer i centrala Bjuv. Ökat buller medför en rad kostnader, såväl ekonomiska som hälsorelaterade. Bjuvs kommun förutsätter att Regionen i sitt arbete med fysisk planering och stationsnära läge lyfter fram och jobbar med effekterna av bullerstörning och risk för urspårning eftersom fler tåg ställer krav på kommunens fysiska planering när det gäller ortsutveckling i stationsnära läge.

*Övergripande synpunkter*

Nedan presenteras de för Familjen Helsingborg övergripande synpunkterna på den remitterade tågstrategin.

Allmänt är Tågstrategin föredömligt kortfattad, gedigen och tydlig. Strategin är målstyrd och redovisar åtgärder för att nå de övergripande målen. Detta är bra. Ambitionerna är höga, men samtidigt är de föreslagna åtgärderna i stor utsträckning rimliga. Dock anser vi att en del satsningar måste komma tidigare för att de övergripande målen ska kunna nås.

Det är bra att Tågstrategin utgår från redan gjorda överenskommelser såsom bland annat Skånebildens, Positionspapper inom Regionsamverkan Syd samt Trafikcharter för Greater Copenhagen. Långsiktighet och stabilitet krävs för att få till erforderlig infrastruktur för den önskade trafikutvecklingen.

Under 2019/2020 har Familjen Helsingborg gemensamt med Skånetrafiken arbetat fram ett kollektivtrafikstrategiskt underlag för Nordvästskåne som också redovisar åtgärder kopplat mot övergripande mål, fast då på en delregional nivå. Överensstämelsen dokumenten emellan är god.

Tågstrategin synliggör att tågtrafiken är ett system där de olika delarna har ett ömsesidigt beroende. Exempelvis så påverkar den bristande kapacitetssituationen i Helsingborg möjligheten att köra fler tåg på både Västkustbanan och Skånebanan, vilket ju då drabbar även tågtrafiken i och mellan Lund, Malmö, Hässleholm, Kristianstad med flera.

I kapitel 11.4 om Spårinfrastruktur står det att kapaciteten i spåren inte är tillräcklig för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål, trots hänsyn till planerad utbyggnad och inklusive de åtgärder som inte är skarpt planerade, men som i analysen har förutsatts till år 2040. Detta är oroande då flera röda staplar (de vill säga de sträckor som har hög störningskänslighet och låg medelhastighet) finns i nordvästra Skåne.

Den nu remitterade Tågstrategin är den tredje i sitt slag. Det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur de tågstrategiska frågorna fortsatt ska hanteras och då helst kontinuerligt. Om justeringar och nya strategier kopplas mot den nationella infrastrukturprocessen, eller om strategin följs upp av en handlingsplan kunde gärna beskrivas. Detta för att skapa en trygghet hos alla intressenter kring hur tågtrafiken utvecklas samt hur och när dialogen om detta kommer att ske.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

Det är bra att trafikuppläggen utgår från "takt", dvs att trafiken har fasta minuttal, tågmöten sker på given/samma plats och att knutpunkterna i systemet fungerar. Dock är det viktigt att "öppettiderna" och eventuella "hål" i tidtabellerna utökas respektive täpps igen. Detta så att det kan skapas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem inklusive regionbusstrafik - inte bara för de orter och städer som har tågtrafik. Annars blir det mycket svårt att nå de övergripande målen. Även potentialerna för ett ökat fritidsresande, också för besökande, med kollektivtrafiken talar för ett utökat turutbud "off-peak", vilket också framhålls i strategin.

Intressant att Regionen lyfter den målkonflikt som finns mellan tillgänglighet och effektivitet. Regionen presenterar också en lösning på den etablerade konflikten. Att olika typer av tåg sörjer för olika behov är en utveckling som torde vara mycket gynnsam för reseutvecklingen med kollektivtrafik i Skåne. Införandet av system 3 bidrar till ökad flexibilitet i tågtrafiksystemet som ökar dess attraktivitet och därav antalet resenärer. De målpunkter som presenteras i system 3 är rimliga utifrån regional relevans och koppling mot övriga Sverige samt Europa.

**Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut**

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta Region Skåne.

**Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta Region Skåne.

*Beslutet skickas till:*

Region Skåne  
Trafikplanerare  
Diariet

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 135

Dnr 2020-00357

**Yttrande över förslag till planprogram för Selleberga 17:1, i Bjuv****Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har fått möjlighet att yttra sig över förslag till planprogram för Sellebergaområdet

Syftet med planprogrammet är att skapa ett förslag på struktur för bebyggelse, vägnät samt grönytor. Dokumentet ska fungera som ett stöd och ha en guidande funktion för samordning och utformning av miljön i efterkommande detaljplanering för området. Planprogrammet fungerar även som ett ställningstagande med motiveringar till de konsekvenser som kan uppstå av en utbyggnad i denna omfattning och på det utpekade området. Inom programområdet av Selleberga planeras det att byggas i genomsnitt 40 bostäder per år under de kommande 30 åren. Detta innefattar cirka 1200 bostäder, verksamheter och parkmark. Planprogrammet drivs enligt PBL (2010:900).

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse, Niklas Ögren, 2020-08-18  
Byggnadsnämnden, 2020-06-18, § 44 med följebrev och samrådshandlingar:  
VA-utredning Selleberga nyexploatering  
Undersökning om betydande miljöpåverkan, Selleberga 17:1  
Projekterings PM Geoteknik  
PM Miljö – översiktlig miljöteknisk markundersökning, Selleberga 17:1  
Naturvärdesinventering Selleberga  
Miljökonsekvensbeskrivning Selleberga  
Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Selleberga  
Trafikutredning Selleberga  
Planprogram Selleberga

**Ärendet***Bakgrund*

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i november om att ge byggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan för del av

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

Sellebergaområdet. Det kvalitetsprogram som upprättats i samarbete med den särskilda samordningen för bostadsbyggande och White arkitekter skulle ligga till grund för planutformningen.

Efter dialog med Länsstyrelsen beslutades att upprätta ett program för hela det område som kvalitetsprogrammet. Till programmet har även en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

*Planprogram*

Innan kommunen påbörjar ett detaljplanearbete kan ett planprogram behöva tas fram för att översiktligt utreda förutsättningar och visioner. Planprogram görs ofta över ett större område, till exempel en stadsdel, som underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Programmet innebär då en möjlighet för kommunen att i ett tidigt stadium lyfta frågor om olika alternativa lösningar och ger förslag på en struktur för bebyggelse, vägnät och grönytor.

Det kan vara en fördel att upprätta ett program för komplicerade planer som berör många intressenter och som innehåller starka motstående intressen. Ett annat skäl för att upprätta ett program är om detaljplanen saknar stöd i översiktsplanen. Kommunens bedömning kring behovet av ett program är ett ställningstagande som inte kan överprövas.

Syftet med ett planprogram är att utreda förutsättningarna samt i ett tidigt skede informera sakägare, närboende och övriga invånare om det som planeras och bjuda in till programsamråd. Synpunkterna på planprogrammet sammanställs därefter i en redogörelse. Planprogrammet finns kvar som visionsdokument. Det godkänns men fastställs inte. Därmed är planprogrammet ingen juridisk bindande handling och kan inte överklagas. Ingen byggrätt kommer i detta skede att uppstå.



Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------



**Kommunstyrelsens arbetsutskott***Synpunkter på förslaget*

Förvaltningen har deltagit aktivt i arbetet med att upprätta planförslaget och förvaltningens synpunkter har tillgodosetts i processen och har löpande arbetats in i förslaget.

Förvaltningen har inget att erinra mot förslaget.

*Bedömning*

Kommunstyrelsens förvaltning har granskat planförslaget och kan konstatera att förslaget är utformat i enlighet med kommunstyrelsens beställning.

Förvaltningen bedömer att planprogrammet och upprättad redogörelse kan utgöra underlag för det fortsatta planarbetet och anser att byggnadsförvaltningen direkt kan upprätta planförslag för den första detaljplaneetappen och ställa ut detta för samråd med stöd i tidigare planuppdrag.

**Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut**

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta byggnadsnämnden.

**Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta byggnadsnämnden.

*Beslutet skickas till:*

Byggnadsnämnden

Planeringschef

Diariet

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§ 136

Dnr 2020-00358

**Yttrande över förslag till ny detaljplan för Elestorp 7:97  
och del av 7:21 i Ekeby****Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har fått möjlighet att yttra sig över förslag till ny detaljplan för del av Elestorp 7:97 och del av 7:21 i Ekeby, som syftar till att skapa planförutsättningar för en ny förskola vid Lärkgatan i Ekeby samt ny infart från Franz Daumans väg. Detaljplanen drivs med standardförfarande enligt PBL (2010:900).

*Bakgrund*

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade om att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ändra detaljplanen för fastigheten Elsetorp 7:97 för att möjliggöra en ny förskola i Ekeby samt säkerställa att tidplanen för ändringen efterlevs.

I samma beslut gavs tekniska nämnden i uppdrag att beakta en ny infartsväg till Elestorp 7:97 i budgetprocessen 2021 om kostnaden inte ryms inom förskoleprojektets budget.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------



**Kommunstyrelsens arbetsutskott***Planområdet**Synpunkter på förslaget*

Utifrån beskrivningen av dagvattenhanteringen i planen finns det en begränsning av hur mycket regnvatten som kan ledas bort från den planerade skolgården och ut till befintligt ledningsnät. Enligt bifogad VA-utredning föreslås ett fördröjningsmagasin under förskolegården. Handlingarna bör förtydligas avseende om denna anläggning måste byggas för att kunna bygga förskolan. Vidare måste det säkerställas med fastighetsavdelningen att anläggningen är budgeterad och beställd.

Förvaltningen vill påtala att investeringsmedel för infartsvägen ännu inte har tagits upp i tekniska nämndens preliminära investeringsplan och får därför förutsätta att kostnaderna för infartsvägen täcks av investeringsprojektet för förskolan.

*Bedömning*

Kommunstyrelsens förvaltning har granskat planförslaget och kan konstatera att förslaget är utformad i enlighet med kommunstyrelsens beställning.

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse, Niklas Ögren, 2020-08-18

Byggnadsnämnden, 2020-06-18, § 45 med följebrev och samrådshandlingar:

VA-utredning Elestorp 7:97 och del av 7:21

Undersökning av behovet att upprätta en miljöbedömning Elestorp 7:97 och del av 7:21

Trafik – och bullerutredning Elestorp 7:97 och del av 7:21

Teknisk PM – Geofysik inkl bilaga Elestorp 7:97 och del av 7:21

Rambeskrivning – Mark, landskap och VA Elestorp 7:97

Projekteringsunderlag/Geoteknik Elestorp 7:97 och del av 7:21

Plankarta Elestorp 7:97 och del av 7:21

Planbeskrivning Elestorp 7:97 och del av 7:21, samråd

Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Geoteknik - Elestorp 7:97 och del av 7:21 inkl bilagor

Fasader Lärkgatans förskola Elestorp 7:97

**Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut**

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta byggnadsnämnden.

**Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att anta föreliggande yttrande som sitt eget samt översända detta byggnadsnämnden.

*Beslutet skickas till:*

Byggnadsnämnden

Planeringschef

Diariet

Justerarnas signaturer			Protokollsutdraget bestyrks
------------------------	--	--	-----------------------------