

# NÄMNDERNAS EVP- SKRIVELSE 2020-2022

Tekniska nämnden

## **Innehållsförteckning**

<b>Inledning inklusive förutsättningar .....</b>	<b>3</b>
<b>Förslag på konkreta åtgärder för att utveckla kvaliteten och hantera beslutade effektiviseringar samt konsekvenser av dessa.....</b>	<b>5</b>
<b>Förändrade förutsättningar som påverkar nämnden.....</b>	<b>8</b>
<b>Nämndens investeringsbehov för de kommande åren.....</b>	<b>10</b>

## Inledning inklusive förutsättningar

Med utgångspunkt från de ekonomiska ramar som kommunfullmäktige beslutat för EVP 2019-2021, och de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna, ska nämnder och styrelser under höstens strategiprocessarbete fortsätta det långsiktiga arbetet med att ta fram strategier och konkreta åtgärder för effektiviseringar och kvalitetsförbättringar.

Nämnderna ska senast den 22 februari inkomma med EVP-skrivelser som innehåller:

- Förslag till konkreta åtgärder för att utveckla kvaliteten och hantera beslutade effektiviseringar samt konsekvenser av dessa
- Förändrade förutsättningar som påverkar nämnden
- Nämndens behov av investeringar de kommande åren

För tekniska nämndens del utgår kostnadskompensation motsvarande 2,5%, därefter har ett årligt effektiviseringskrav om 2% ålagts förvaltningen. Det innebär att inför 2019 har åtgärder vidtagits för att klara verksamheten med 3,8 mnkr i lägre kommunbidrag. Inför 2020 minskas kommunbidraget ytterligare 3,8 mnkr. Kommunfullmäktige har även i beslutet om EVP 2019-2021 gjort riktade satsningar exempelvis för att minska underhållsskulden, satsningar på stadskärnan och de östra tätorterna samt dagvattenåtgärder.

Tekniska nämnden är förvaltningsmyndighet för kommunens tekniska förvaltning. Verksamheten är inriktad mot områdena

- väghållning med trafikmiljö- och trafiksäkerhetsfrågor samt kommunala frågor rörande kollektivtrafik och färdtjänst
- park-, natur- och skogsområden
- exploatering av bostads- och företagsmark samt förvaltning av kommunens markreserv

På nämndens uppdrag drivs ovanstående verksamhet med egen personal, konsulter och entreprenörer. Antalet anställda uppgår till ungefär 85 personer.

Tekniska nämnden har beslutat om följande utvecklingsmål för 2019;

arbeta för att bostadsområden byggs med blandade upplåtelseformer och bostadsstorlek för människor med olika önskemål och behov

skapa en attraktiv och tillgänglig innerstad genom att utveckla de offentliga rummen i bred samverkan med stadens aktörer

säkerställa vackra och funktionella gator, gång- och cykelvägar samt parker och samtidigt minska underhållsskulden

öka attraktiviteten i de östra tätorterna genom att främja naturupplevelser, goda kommunikationer och ett varierat utbud av bostäder och verksamhetsmark

bidra till att växthusgaserna från trafiken minskar i enlighet med kommunfullmäktigebeslut

förebygga och lindra negativa konsekvenser till följd av skyfall, långvariga regn samt torra genom blågröna klimatanpassningsåtgärder

Att fortsatt arbeta för att det byggs bostäder för alla har varit och är ett prioriterat område för nämnden. För att nå upp till ambitionen om 1200 nya bostäder årligen krävs även framöver ett intensivt arbete i samverkan med byggherrar och bostadsföretag.

Den 11 oktober 2018 beslutade kommunfullmäktige att anta Lunds nya översiktsplan som i korthet innefattar;

- Lunds kommun ska växa med 26 000 bostäder fram till 2040 och plats skapas för ett mångfacetterat näringsliv. Fler bostäder ska byggas genom förtätning än genom nyexploatering på åkermarken.
- Lund ska bli en grönare kommun där de gröna och blå strukturerna utvecklas. Så möter vi de förväntade klimatförändringarna och samtidigt ökar de rekreativa värdena och den biologiska mångfalden.
- I Lunds kommun ska tätorterna i första hand växa genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Så säkerställer vi tillgänglighet och en hållbar utveckling.

Samtidigt som spårväg Lund C – ESS avslutas så kommer flera stora projekt pågå, ha startat upp eller påbörjas under planperioden. Clemenstorget, Stortorget och Lund C, för att nämna några. Även exploateringsverksamheten kommer bli omfattande, här märks de stora parkprojekten som Kunskapsparken, Nobelparken, Forskarparken och Tegelbruksparken. Det är en utmaning att hantera resursmässigt såväl utifrån bemanning som utifrån ekonomi. Bristen på konsulter och entreprenörer riskerar påverka kostnadsnivåerna och medföra längre leveranstider. Den allt större rörligheten på arbetsmarknaden innebär stora utmaningar vad gäller att trygga kompetensförsörjningen framöver.

Arbetet för mer hållbart resande och därmed mer miljövänlig kommun har en lång historia i Lund. Strategin är formulerad i LundaMaTs, som en del av LundaEko. Nämndens verksamhet påverkas i hög grad av denna målsättning, både hårda fysiska åtgärder och mjuka beteendepåverkande åtgärder. Allt från rätt utformad trafikmiljö, kollektivtrafiksamordning, trafiksäkerhet och högklassig vinterväghållning till företagsdialoger, informationskampanjer och specialutbildningar.

En mycket viktig fråga för nämnden är att kunna erbjuda en trygg och tillförlitlig färdtjänst. Ambitionen var att nytt avtal skulle vara tecknat under hösten 2017. Men till följd av en utdragen överklagandeprocess har ny upphandling behövt göras och förhoppningen är att nytt avtal ska kunna tecknas från oktober 2019.

## **Förslag på konkreta åtgärder för att utveckla kvaliteten och hantera beslutade effektiviseringar samt konsekvenser av dessa**

Lunds nya vision "Lund skapar framtiden – med kunskap, innovation och öppenhet" och de förhållningssätt som finns kopplade till visionen innebär att ett nytt arbetssätt ska implementeras i nämnden och på förvaltningen. Förhållningssätten - lyssna, lära, leda - hjälper oss att på sikt leva visionen fullt ut i det dagliga arbetet. Att samtidigt pröva nytt i det lilla blir en spännande utmaning. Implementeringen av visionen pågår för fullt men kräver uthållighet och därmed resurser även 2020 och framöver.

Förslaget till effektivisering med 2% ställer höga krav på verksamheten att ändra sitt arbetssätt, eftersom det samtidigt finns ett behov av ökat underhåll och kostnaderna i entreprenörsleden ökar. Bristen på tillgängliga konsulter är påtaglig och innebär längre leveranstider och högre priser. Samma tendens är det inom anläggningssidan där både kompetensen och konkurrensen minskat. Det innebär också att antalet lämnade anbud blir färre. Inom driftverksamheten pressas priserna vilket istället riskerar leda till en lägre kvalitet men också fler klagomål, detta kräver mer av kontinuerliga kontroller och besiktningar.

Inom infrastruktur och projekt kommer de stora projekt som nu planeras och delvis påbörjats framöver att generera stora kapitalkostnader, men även drift- och underhållskostnader tillkommer. För 2020 behöver ramen öka med 2 mnkr till cirka 71 mnkr, för 2021 bedöms behovet till cirka 76 mnkr och 2022 till cirka 80 mnkr. Det är dock nödvändigt att varna för att tidsjusteringar men också förändringar i redovisningsprinciperna kan medföra att behoven förändras. Därutöver hanteras inom denna ram det strategiska markinnehavet, kapitalkostnader på exploateringsverksamheten samt Brunnsnäs där någon ram inte tilldelats. Det är ändå viktigt att ha en hög takt och ambition i de stora projekten, vilka är en förutsättning för att de kommunala målen avseende exempelvis bostadsbyggandet ska kunna uppnås.

En fortsatt utveckling av samverkan inom Citysamverkan tillsammans med handelsföreningen och fastighetsägare är betydelsefull för att stadslivet ska utvecklas och för att inte tappa besökare till andra närliggande kommuner.

De östra tätorterna behöver stimuleras för att kunna utvecklas enligt sina förutsättningar. Förutsättningar som är olika och unika för varje tätort. Inte minst bostadsbyggandet behöver bättre anpassas till marknadens önskemål. Bland annat är det viktigt att bygga för att få igång flyttkedjor

I syfte att i möjligaste mån bevara den goda åkermarken kring Lund och tätorterna, kommer förtätningar att bli det viktigaste förfarandet för att kunna skapa nya bostäder i kommunen. Förtätning kan ske till exempel genom omvandling av parkeringsplatser men också genom omvandling av befintliga, centrala verksamhetsområden. För att kommunen ska kunna växa hållbart är det därför av yttersta vikt att ny verksamhetsmark kan planeras in så att de företag som idag finns i kommunen kan erbjudas en ny etablering.

Förtätningar kommer, rätt hanterat, att bidra till såväl bättre miljö som stadens utveckling. Utmaningen ligger i att redan tidigt i planskedet studera och planera för helheten och därmed öka förståelsen av dessa konsekvenser för alla berörda, såväl politiken, tjänstepersoner som lundabor och andra berörda.

Kraven på de allmänna ytorna ökar. Vissa ytor är väldigt hårt använda utifrån sitt läge i

staden, närliggande verksamheter som skolor, via förtätningar eller nya användningsområden. Det är därför angeläget att se över driftersättningsnivåerna när staden växer och förändras. Vid förtätningar där inte ny allmän platsmark tillkommer ska medel avsättas från försäljningen eller regleras genom exploateringsavtal – i den mån det är möjligt utifrån gällande lagstiftning - för att möta den ökade användningen av omkringliggande allmänna ytor. En utmaning i förtättningsprojekten är att möjliggöra och hantera dagvattenåtgärder på bästa sätt. Genomförandet av åtgärder inom Lunds Vatten, blir särskilt viktiga.

Förvaltningen arbetar i parkinvesteringarna för en unik programmering och evenemangsmöjligheter i parkerna utanför stadskärnan för att stärka stadsdelarna och tätorterna samtidigt som det avlastar de mest centrala parkerna.

Inom parkverksamheten är Kretsloppsgruppen, KL, en viktig aktör. Bland annat medverkar de i utsmyckningen av staden, vid evenemang, inom koloni- och odlingslotsverksamheten samt med enklare gallrings- och beskärningsarbeten. Till följd av effektiviseringskrav på socialnämnden har tekniska förvaltningen behövt öka sitt ekonomiska bidrag till verksamheten. För verksamheten är det viktigt att KL-gruppen fortsatt kan användas.

Arrendeavtalen för koloniverksamheten gäller till och med 2019-12-31. Det innebär att nya avtal ska tecknas från 2020, förhandlingar pågår med Lunds kolonisters centralorganisation, LKC.

Intresset för friluftsliv såsom cykling, vandring, terränglöpning, ridning och fiske växer allt mer, och i kombination med en stabil befolkningstillväxt i regionen ser vi ett ökat besöksstryck på friluftsanläggningar och naturområden. Friluftslivsutövande stärker både folkhälsan och kommunens attraktivitet men kan också leda till konflikter mellan olika intressen. En god förvaltning är nödvändigt för att ge en god tillgång till friluftslivsaktiviteter och samtidigt värna om naturen och andra intressen. Förvaltningen har tillsammans med kultur- och fritidsförvaltningen påbörjat arbetet med att ta fram en friluftslivsplan för att hantera dessa frågor.

Frågor kring urban mobilitet, hur vi kan bli bättre på att samplanera infrastruktur och bostäder/bebyggelse, kommer att få ökat fokus under planperioden. Idén om smarta gator, där gatan kan ses som en plats både för trafik, offentligt liv och angränsande till lokaler och bostadsfasader ser förvaltningen som ett stort och viktigt utvecklingsområde.

Tillsammans med Skånetrafiken förbereds en elektrifiering av stadsbusstrafiken. I projektet utreds bästa teknikval för hela linjenätet, inklusive en samlad depålösning. Ambitionen är att hela stadsbusstrafiken ska vara elektrifierad 2023 vilket förmodligen skulle innebära att Lund blir först med detta bland större städer i Skåne.

Upphandling av nytt färdtjänstavtal pågår, beslut om entreprenör har tagits men överklagats, ärendet ligger fortfarande hos Kammarrätten för avgörande. Prisnivån i det nya avtalet är förnärvarande okänd men helt klart är att kostnaden förväntas öka kraftigt jämfört med gällande avtal. Den ramjustering som gjorts förutsätts bli korrigerad när kostnadsnivån klarlagts. I det nya avtalet förväntas mycket bättre tillgång till fordon och högre tillit till verksamheten, bland annat kommer avtalet innehålla högre vitesbelopp, för att ytterligare öka kraven på entreprenören och motivera och stimulera dem att tillhandahålla en god verksamhet. Under den tid som nuvarande entreprenör utfört färdtjänst har nyttjandet av färdtjänst gått ned, antalet

resor har minskat med cirka 25%. Med en väl fungerande färdtjänst framöver och som efterhand återskapar förtroendet är det troligt att resandet successivt kommer öka mot tidigare nivå. Verksamhetens kostnad under EVP-perioden kommer, utöver kostnadsnivån i nytt avtal, sannolikt därför även påverkas av ett ökat användande av färdtjänsten. I mars 2016 infördes resegarantin, i de fall färdtjänstbilen inte kommit inom 30 minuter har den färdtjänstlegitimerade rätt att beställa en bil från valfritt taxibolag och i efterhand erhålla ersättning med upp till 600 kronor.

Demokratiprocessen i form av dialog är bra, men behöver fokuseras och prioriteras om organisationens resurser och kompetens ska vara tillräckliga. Ett ökat tryck från sociala medier ställer högre krav i kontakten med medborgarna, och högre förväntningar på kommunikation och dialog. Utvecklingen medför att leveransen blir bättre och mer anpassad till medborgarnas behov, men det ställer också högre krav på mängden och kvaliteten i informationen kopplat till vår verksamhet.

Det är främst inom digitaliseringen som de största kvalitetsförbättringarna av verksamheten kommer att märkas hos brukarna. Dessutom sker en kontinuerlig utveckling av verksamheten genom ny forskning, kunskap från omvärlden och egen erfarenhetsinsamling. Förvaltningen deltar i ett antal innovationsprojekt, bland annat om framtidens mobilitet och smart city lösningar. Pågående samarbete med Lunds Universitet och näringslivet inom samarbetsplattformen Future by Lund är också viktig. Digitaliseringen medför nya möjligheter till effektivare och mer överskådlig hantering av information, som kommer leda till bättre planering och därmed effektivare hantering av våra underhållsmedel. De senaste åren har flera digitaliseringsåtgärder genomförts, bland annat har telefonparkering gjort det enklare att betala för sin bilparkering, felanmälningsystemet med både hemsida och app har utvecklats, nytt system för markupplåtelse automatiserar och effektiviserar och appar för dialog och informationsinsamling underlättar kommunikationen. De närmaste åren kommer GIS-kartor och kopplade verktyg för att effektivisera grävningsarbeten, beläggningsprogram och vinterväghållning. De kommer på ett bättre sätt visa helheten och därmed skapa samordningseffekter samt möjliggöra en mer heltäckande uppföljning.

En allt större rörlighet på arbetsmarknaden medför att förvaltningen står inför stora utmaningar vad gäller att trygga kompetensförsörjningen. Många av förvaltningens yrkesgrupper är attraktiva på såväl den privata som den offentliga arbetsmarknaden. Redan nu konstateras en högre personalomsättning och förvaltningen har på kort tid fått många nya medarbetare. Det ställer höga krav på handledning och det är en utmaning att minimera inkörningsperioden för nya medarbetare och att samtidigt tydliggöra uppdraget och arbetssätt. Personalresursmässigt kommer det att vara en stor utmaning att verksamheten kan bedrivas effektivt trots detta. Ett aktivt arbete med att bibehålla förvaltningen som en attraktiv arbetsplats är en viktig framgångsfaktor för att dels behålla befintlig personal, men också attrahera nya medarbetare.

## Förändrade förutsättningar som påverkar nämnden

Generellt kan konstateras att verksamheten kontinuerligt anpassas till gällande lagstiftning, vilket ofta medför högre krav och mer arbete.

Utifrån rekommendationer från Rådet för Kommunal Redovisning, RKR, infördes 2016 komponentredovisning för tekniska nämndens ansvarsområden. Det innebär att asfaltprogrammet, brounderhåll och underhåll av lekplatser som tidigare redovisats som driftåtgärder istället redovisas som investeringsprojekt. Till följd av det minskade driftkostnaderna med drygt 13 miljoner kronor. Dock ger investeringarna ökade driftkostnader i form av kapitalkostnader som ökar med cirka 2 miljoner kronor per år. Detta inkluderar den ökade satsningen för att minska underhållsskulden, där investeringen ska förstärkas med 13 miljoner kronor per år under EVP-perioden 2019-2021. Investeringsramen har dock inte utökats.

Personuppgiftslagen, PUL, ersattes 2018 av den nya Dataskyddsförordningen, GDPR. Även om mycket i GDPR liknar reglerna i PUL pågår ett stort arbete i hela kommunen för att GDPR-säkra verksamheterna.

Den så kallade Bosättningslagen, som innehåller bestämmelser om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning genom anvisning till en kommun, trädde i kraft 2016. För att leva upp till lagen arbetar förvaltningen för att vid markanvisningar skriva in att 20-25% av de nyproducerade bostäderna ska används för ändamålet.

Flera av de större investeringsprojekten förutsätter en hög medfinansieringsgrad och därför en fortsatt god samverkan med stat och region i samhällsutvecklingsfrågor. Lund har i och med spårvägsprojektet påbörjat en period av större ombyggnader. Det är nödvändigt att förvaltningen fokuserar på sin roll som beställarorganisation, vilket i sin tur ställer höga krav på upphandlings- och förhandlingskompetens och effektiv kostnadsuppföljning. Bristen på entreprenörer och byggmarknadens överhettning förväntas påverka kostnadsnivåerna i planerade entreprenader. Liknande situation gäller även för konsultbranschen.

Förtätningsprojekten bedöms bli fler, i de fall kommunen inte är markägare blir det en än större utmaning att hitta nya arbetssätt. Rollerna mellan förvaltningen och stadsbyggnadskontoret har förbättrats och förtydligats genom den kartläggning som gjorts beträffande exploateringsprocessen för kommunalägd mark. Samma förtydligande av processen kommer att genomföras för exploatering av privat mark.

I syfte att minska risken att kommunal mark köps i speulations syfte tillämpar förvaltningen ett inledande arrendeförfarande vid all försäljning av mark, vilket innebär att efter politiskt beslut om försäljning av mark så utgår en arrendeavgift fram tills dess att byggnationen är igång. Arrendeintäkterna är svåra att budgetera eftersom det helt ligger i byggaktörens beslut när byggnationen startar. När det gäller verksamhetsmark specifikt så börjar kommunens markreserv för det ändamålet att minska, både vad gäller planlagd mark, men även mark som enligt översiktsplanen anges för verksamhetsändamål. Konsekvensen av detta är att arrendeintäkterna kommer att minska.

I takt med att förvaltningens äldre fastigheter exploateras försvinner också arrendeintäkterna från dessa, vilka finansierar delar av verksamheten. Istället förvärvas nya fastigheter inom anslaget för strategiska markförvärv. Förvaltningen erhåller kompensation för de kapitalkostnader samt drift- och underhållskostnader som dessa



fastigheter genererar med avdrag för arrendeintäkterna. En diskussion kring hur kompensation för administrationen av dessa fastigheter ska utgå behöver initieras.

Från och med 2019 kommer planöverenskommelse tecknas mellan byggnadsnämnden och tekniska nämnden i samband med planbegäran, där kostnaden för framtagandet av planen regleras, liksom omfattning och tidplan. Det innebär att tekniska nämnden kommer att bära kostnaden för planläggningen. Kostnaden för planläggningen, liksom övriga projektutvecklingskostnader, avses täckas av den intäkt försäljningen av marken ger.

Färdtjänstlegitimerade kan resa avgiftsfritt med Skånetrafikens bussar och tåg i hela Skåne, de så kallade serviceresorna. Skånetrafiken fakturerar kommunen i efterhand kostnaden för dessa resor enligt särskild överenskommelse. Kommunens kostnad 2019 beräknas till cirka 5 miljoner kronor. Förvaltningen anser att det schablonbelopp per resa som Skånetrafiken erbjuder kommunerna i Skåne bör sänkas för att bättre överensstämma med deras faktiska kostnader för resorna. Avtalet för avgiftsfria resor för färdtjänstlegitimerade har sagts upp för omförhandling av prismodellen. Skånetrafiken har nyligen meddelat att det avtalsförslag som tidigare utlovats har försenats. Samtidigt har Skånetrafiken bekräftat att nuvarande avtal fortsatt gäller under 2019. Frågan tas upp på nytt under året. Det ska noteras att nämnden inte tilldelats några ekonomiska medel för serviceresorna utan kompensation har utgått i bokslutet.

Vid resa med färdtjänsten betalar resenären avgift efter resans längd, indelat i intervaller. För första intervallet upp till 8 kilometer är avgiften 20 kronor (grundavgift) och för längre resor tillkommer ett tillägg om 5 kronor per 4 km-intervall. Taxan i färdtjänsten sänktes 2015, grundavgiften från 22 till 20 kronor och tillägget per intervall från 6 till 5 kronor. Samtidigt infördes rabatterad avgift för barn och ungdomar. Skälet till förändringen var att harmonisera taxan i färdtjänsten med den allmänna kollektivtrafiken. Skånetrafiken har beslutat om avgifter för 2019 som innebär att avgiften inom Lunds tätort med buss är 25 kronor och 22,50 kronor med Jojo Reskassa. För serviceresor/färdtjänst i Skånetrafikens regi är grundavgiften för närvarande 30 kronor. Regionfullmäktige har beslutat att kollektivtrafikens priser ska räknas upp med cirka två procent varje år vilket gör att ny prisjustering kommer ske 2020. För att samordna taxan i färdtjänsten med busstaxan behöver grundavgiften höjas till 23 kronor. För att förenkla betalning i färdtjänstbilen men även som förberedelse inför Skånetrafikens taxa 2020 vore en grundavgift om 25 kronor lämplig. Förvaltningen har i uppdrag att återkomma avseende såväl regelverket som taxan för färdtjänst.

## Nämndens investeringsbehov för de kommande åren

Volymen *skattefinansierade investeringar* minskar när Stadsparken färdigställts, vilket bedöms ske under 2019/2020 då delarna kring Observatoriet och den södra delen med dammen genomförts. För att förstärka och förnya äldre parker men också för att arbeta för en minskad underhållsskuld finns sedan några år begreppet *framtidsparken*.

Förvaltningen har även lyft behovet av ett större investeringsutrymme för de delar som ingår i begreppet komponentredovisning, asfaltunderhåll, broar och lekplatser. Detta för att inte underhållsskulden ska öka och för att undvika akuta oplanerade och mer kostsamma lösningar. Detta har hörtsammats och enligt EVP 2019-2021 ska ett ekonomiskt utrymme motsvarande 13 miljoner kronor per år skapas för att minska underhållsskulden. Investeringsramen har dock inte utökats, vilket är angeläget för att möjliggöra satsningen.

Inom *infrastrukturinvesteringar* pågår i projektet Centrumlyftet utveckling av centrum med uppdraget att öka attraktiviteten i stadskärnan och nå en långsiktig utveckling för stadens offentliga rum och dess förutsättningar för handel och möten. Medel finns avsatta för stora investeringar under perioden.

Gestaltningen av Clemenstorget är i ett projekteringskedje och ombyggnaden kommer att genomföras under planperioden. Detta är första etappen av ombyggnaden av Lund C. Här planeras för en ny stationsbyggnad som sträcker sig tvärs plattformarna från östra till västra sidan, nytt cykelgarage under Bangatan och ny angöring på västra sidan. Arbetena ingår i Lunds avtal med Sverigeförhandlingen. Stationsprojektet ingår i sin tur i ett mer övergripande arbete kring Stambanan, som är en del i Trafikverkets projekt med höghastighetsjärnvägen Hässleholm - Lund.

Nya rampanslutningar vid Ideon till E22 och ny järnvägsstation vid Klostergården är bundna genom medfinansieringsavtal tecknade med Trafikverket. Utbyggnaden av Stångby förväntas under perioden kräva investeringar i järnvägsstationen.

Utifrån tagna politiska beslut omfattar investeringsbudgeten också flera cykelåtgärder och utvecklingen av stadsbusslinjenätet som kommer kräva omfattande investeringar under perioden.

På Sankt Hans backar finns förutsättningar för hälsoinspirerade mötesplatser och evenemangsplatser som till exempel amfiteater, platsen har också en stor potential för vinteraktiviteter. Klosterängshöjden ses som ett komplement till Sankt Hans backar, en plats som kan attrahera till träning och tävlingar som toughest, mountainbike och ridning som annars har svårt att hitta en plats i staden. Klosterängshöjden har också en viktig koppling till Brunnsög.

I investeringsbudgeten finns 25 miljoner kronor årligen avsatta för köp av *strategisk mark*. Det är angeläget att de resurser som behövs finns tillgängliga när möjligheter uppstår att förvärva mark som finns med i kommunens översiktsplan.

Inom *exploateringsverksamheten* finns många stora projekt som ska förverkligas under planperioden. De största projekten Brunnsög, Stångby, Södra Råbylund och Hasslanda kommer det vara stort fokus på. Men även områden som förändras och förtätas, såsom Margretedal, Stenkrossen/Råbykungen, Ideon/Medicon och Västerbro kommer att vara i fokus. I slutet av EVP-perioden kommer även utvecklingsområdet Källby att vara under planering. I de östra tätorterna pågår förtätning av Sandby centrum och planprogrammet för Genarp ska arbetas fram, samtidigt fortsätter utbyggnaden av

bostäder inom Påskagänget i Dalby och Idalafältet i Veberöd. I bilaga redovisas budgeten för samtliga exploateringsprojekt förvaltningen vill dock uppmärksamma att det finns många aspekter, som överklaganden och konjunkturen, som kommer att påverka farten i projekten.

Dagvattenåtgärder genomförs i nära anslutning till olika projekt och kan både kopplas till de skattefinansierade investeringarna och exploateringsverksamheten. Planerna kopplade till Lunds Vatten antogs av kommunfullmäktige under 2018. Detta kommer att påverka prioriteringarna.

I nedanstående tabell redovisas förvaltningens anmälda resursbehov under planperioden. Det kan konstateras att utvecklingsplanen för Skrylle är under politisk behandling och några resurser hittills inte avsatts i tekniska nämndens investeringsbudgeten. Beroende på hur kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutar i frågan kan det blir aktuellt att lyfta in Skrylle i investeringsplanen framöver.

Kommunfullmäktige kommer när EVP 2020-2022 beslutas även besluta om fokusområden för de kommande åren. Utifrån fastställda ekonomiska ramar och fokusområden kommer i samband med arbetet med att ta fram en verksamhetsplan med internbudget för 2020 och nya utvecklingsmål en ny prövning av hur resurserna bäst fördelas göras.

SAMMANSTÄLLNING, tkr	Plan		
	2020	2021	2022
<i>SKATTEFINANSIERAD INVESTERINGAR</i>			
Nettoutgift, resursbehov	-50 945	-50 945	-35 445
EVP 2019-2021, beslutad av KF nov 2018	-37 945	-37 945	
<i>INFRASTRUKTURVERKSAMHET</i>			
Nettoutgift, resursbehov	-87 000	-96 500	-118 000
EVP 2019-2021, beslutad av KF nov 2018	-125 000	-127 100	
<i>STRATEGISKA MARKFÖRVARV</i>			
Nettoutgift, resursbehov	-25 000	-25 000	-25 000
EVP 2019-2021, beslutad av KF nov 2018	-25 000	-25 000	
<i>EXPLOATERING</i>			
Nettoinkomst/utgift, resursbehov	-22 000	-27 000	10 000
EVP 2019-2021, beslutad av KF nov 2018	-22 000	-25 000	