Motion

1981/82: 1560

Sven Munke och Åke Persson

Statligt engagemang i Landskrona-Sundbyprojektet

En utredning om möjligheterna att utnyttja de stora lågvattenområden som ligger väster och söder om Landskrona i Öresund och Lundåkrabukten beställdes av kommunstyrelsen i november 1977. Uppdraget utfördes av Stiftelsen för Industriellt och Ekologiskt Byggeri/Landskronagruppen och utredningen överlämnades den 18 arpril 1978.

Rapporten fick beteckningen Landskrona-Sundby stad ur havet och materialet beskrev skissmässigt landvinningsmöjligheterna samt de tekniska och ekonomiska förhållandena.

Utredningen stödde sig på tekniska och ekonomiska uppgifter från tre internationellt kända företag inom landvinningsbranschen, nämligen KAMPSAX A/S, STEVIN GROUP och BOS-KALIS-WEITMINSTER.

De landvinningsmöjliga arealerna omfattar en yta på 725 ha eller 7,25 km^2. I konceptet förutsättes att landvinningarna utfördes som öar, så att den existerande strandlinjen hålles fri. Den existerande strandlinjen bibehålles därvid och en inre vattenlinje skapas mellan den äldre staden och de nya delarna.

Stadens tidigare landvinningar

Landskrona stad har historisk erfarenhet med landvinningar och stadens utveckling har sedan begynnelsen utnyttjat lågvattenområden. Stegvis har Landskrona vandrat mot väster – ut i havet.

Staden anlades vid den naturliga djupränna som Saxån gräver och i begynnelsen efter grundläggningen 1413 förde bryggor från den naturliga strandlinjen ut till rännan. På 1600-talet gjordes en första landvinning av området mellan strandlinjen och djupränna. Det område som ligger mellan Drottninggatan och nuvarande hamnkajer drogs in för stadsbyggande.

På 1600-talet anlades även fästningsön Gråen som ett andra landvinningssteg på djupränna's yttersida som skydd för hamnen. Detta var stadens andra steg ut i havet.

Man utarbetade kring sekelskriftet 1600-1700 också planer för anläggning av "Vestra staden" som skulle ligga väster om slottet och utgöra ett komplement till nuvarande innerstad som således var "Östra staden". Stengärden lades också ut som stomme för gatunätet och dessa skriver Linné om i sin "Skånska Resa" när han besökte Landskrona 1740. Vestra staden blev dock aldrig byggd, men det är värt att notera att Landskrona Slott

stadsbyggnadsmässigt avsågs ligga symmetriskt mellan östra och västra staden.

Landskronas industriområden med Öresundsvarvet som började utnyttjas på 1900-talet kan ses som ett tredje landvinningsprojekt. Etableringen av Supras gipsö som anknöts till Gråen utgör ett fjärde landvinningssteg.

Under 1970-talet utarbetades planer för Sundshamnsprojektet som innebär en indragning av ytterligare arealer i anslutning till nuvarande industriområden med plats för en ev. djuphamn. Sundshamnsplanen kan ses som Landskronas femte steg ut i havet.

Sundbyprojektet

Landskrona-Sundby utgör i detta historiska perspektiv ett sjätte landvinningssteg. Projektstudien har haft som syfte att värdera vilka arealer som tekniskt-ekonomiskt kan vara möjliga att exploatera under slutet av 1900-talet. All landvinningsmöjlig yta visas därför, men mera detaljerade studier får sedan belysa hur en etapputbyggnad kan göras och hur arealerna kan användas.

Av rapporten Landskrona-Sundby – stad ur havet framgår:

att det finns en historisk bakgrund för projektet genom att man under 1700-talet hade planerat och också påbörjat byggandet av gatunätet till en "Vestra Staden" i sundet väster och söder om Slottet och Gråen,

att teknologin på landvinningsområdet är flera hundra år gammal och känd i dag i tre versioner, nämligen som pålstäder – städer byggda på pålar (ex. Venedig) – stad etablerad på uppfyllda arealer och stad på åkermark etablerad på poldrar, dvs. invallade och torrpumpade områden under havets yta,

att det är utomordentligt närliggande för Landskrona kommun att utnyttja sina stora lågvattenområden och den existerande landvinningsteknologin för att skapa nya stadsdelar.

En lång rad faktorer kan ställas upp som talar för projektet. Viktigast är dock att projektet ger plats för en mängd verksamheter och aktiviteter på markytor som inte medför några speciella naturvårdsproblem. Det gäller ny mark avskiljd från nuvarande strandlinje, lågvattenområden med mycket begränsad biologisk aktivitet och med endast 3–4 fiskeplatser samt belägna så att strömförhållandena (bl. a. genom Sundshamns etablering) inte påverkas speciellt.

För projektet talar

att billiga tomter för småskalig bebyggelse kan skapas i ett koncentrerat och effektivt stadsbyggnadsmönter på ett ställe

att produktiv åkermark i västra Skåne kan frihållas från bebyggelse

att sysselsättning kan skapas för byggföretag och tillverkningsindustri i Landskrona

att en del av projektet kan utföras som beredskapsarbete

att gipsdeponeringsproblemet kan samordnas med landvinningen och lösas på lång sikt

att projektet kan tjäna som bas för alternativ produktion vid kommunens företag

att projektet kan involvera produktutvecklingen inom områdena försörjnings- och energisystem, byggnadskontruktioner m. m.

att projektet kan stödja Sundshamns-utbyggnaden genom samfördelning av kostnader

att nya attraktiva bostadsområden kan erbjudas tillflyttningsindustrier

att betryggande förhållanden för upprätthållande av färjedriften kan skapas

att speciellt gynnsamma förhållanden kan skapas för växthusetablering

att Öresundsvatten kan utnyttjas som energireservoar och nya stadsdelar kan i högre grad baseras på denna energiförsörjning

att bättre balans kan uppstå för stadscentret

att transport och skattefördelar uppstår genom att nya stadsdelar kommer på cykelavstånd (och inte bilavstånd) från arbetsplatser och stadscentra

att gynnsammare förhållande uppstår för kollektivtrafik genom ökad närhet och täthet

att en ny systemhusproduktion vid företag i kommunen kan ge billigare hus

att vindmässigt korrekt bygga ut staden i förhållande till existerande vindförhållande och industriplacering

att högre natur- och brukskvalitet för staden såväl med en ny yttre vattenfront som med en förbättrad inre vattenfront skapas

att möjlighet för att etablera kvarter och miljöer där man kan njuta sitt otium ges

att möjlighet för en rationell organisk långtidsplanläggning skapas

Mot projektet talar att etablerandet av stad och andra arealer på mark ur havet är ett ovanligt framgångssätt och kan medföra psykologiska barriärer samt att projektet kräver en högre kvalitets- och kunskapsnivå.

För projektets tekniska och ekonomiska aspekter visar utredningen och siffror från olika sandpumpnings- och landvinningsföretag:

att projektet *inte har några allvarligare tekniska problem*

att det i dag existerar en preciserbar prisnivå för denna typ av projekt.

Ekonomin kring landvinningen

Den tekniskt-ekonomiska utredningen anger att det finns två sätt att etablera landvinningen, nämligen genom uppfyllning och genom polderbildning.

Vid uppfyllning flyttas sand eller andra massor till platsen och utfyllnad görs så att en ö skapas med plushöjd 1,5 m över vattnet.

Vid polderbildning byggs en vall med +4,5 m höjd över havet runt det aktuella området och den invallade arealen pumpas läns och torkas ut. Den mark som utnyttjas inom poldern ligger då under havets yta. I Landskrona-Sundbyfallet rör det sig om arealer 0.5–1.5 m under havets yta medan man i Holland opererar med arealer 15–20 m under Nordsjöns yta.

Polderbildning är betydligt billigare än utfyllnad. Det i rapporten markerade området lämpligt för landvinning är på 7,25 km² inkl. den inre sjö (1,3 km²) som bildas av gräsrännan. Detta område kan landvinnas genom uppfyllning till en kostnad av ca 300 miljoner och genom polderbildning till en kostnad av ca 150 miljoner (1977 års priser).

Det område som ligger norr om hamnen (i rapporten område A) utgör 1,3 km² eller 130 ha. En utfyllnad av detta kostar 60 milj. kr. och en polderbildning 18 milj. kr. Polderbildningen som ger klart lägst kostnad ger ett m²-pris på ca 15 kr. Detta område kan vara lämpligt som en landvinningsetapp och det motiverar också den Erik Dahlbergska planen på etablering av "Vestra Staden".

I den första rapporten om Landskrona-Sundby visades hur olika etapper med stadsdelarna A, B, S, D, E, (E2), kunde utnyttjas för ett tätt småhusbyggande. Några olika förslag för annat utnyttjande fanns inte då framme.

Rapportering m. m.

Under utredningsarbetet blev konceptet också redovisat för olika överordnade myndigheter. Inga direkt negativa hållningar gentemot projektet kunde då noteras. Tvärtemot mötte projektet betydande intresse inte minst därför att västra Skåne har stora markproblem och att en realisering av Sundby-arealerna skulle kunna lätta trycket på andra håll.

Rapporten inlämnades till kommunstyrelsen i april 1978 varefter en föredragning gjordes för kommunens generalplanekommitté, för stadsarkitekten och länsstyrelsen samt för naturvårdsverkets styrelse. En rad föreragningar för olika intresseorganisationer i Landskrona har också gjorts. Såväl från myndighetshåll som från politiker och allmänhet bemöttes projektet positivt. Det finns en allmän förståelse för de stora möjligheter Landskrona har.

Någon projektgrupp för att driva projektet vidare efter avrapportering bildades inte.

Delprojekt med internationell marina

Vid bildandet av Landskronas kommunala utvecklingsstiftelse gjordes en speciell studie angående utnyttjandet av en del av Sundbyprojektet för en Internationell Marina. Detta skedde under våren 1980.

Bakgrunden för detta projekt är att det i Nordeuropa finns ett stort behov

av marinor för fritidsändamål. I såväl Västtyskland som i Holland och Belgien finns stora befolkningsgrupper som önskar att segla och att vistas vid havet på fritiden. För just segling finns inte så många lämpliga europeiska områden som både har bra vatten, konstanta och rimliga vindförhållanden och intressanta målpunkter. Marinor i Öresund, med möjligheter att nå de danska öarna i Smålandshavet och den Bohuslänska skärgården är klart intressanta. Här finns seglingsmöjligheter under fem månader (1/5–1/10). Etableras en marina med vinterbonade stugor och kompletterande fritidsanläggningar för vintertid (tennis, simning etc.) kunde en sådan anläggning ha en viss drift året runt.

I Danmark har ett antal sådana mindre marinor etablerats och man anger där att undersökningar visat att närmare 1 miljon västtyskar har önskemål om att besöka och vistas i Danmark varje år.

På Landskrona-Sundbyprojektets yttre del Valagrundet eller stadsdel D skisserades en marina med plats för 2 000 stugor på 60 m^2 och fritidsbåtar. Det beräknades av gatukontoret i Landskrona att om 75 % av dessa tomter såldes till priser som enligt uppgifter intagna av PK-banken var realistiska i Västtyskland så skulle projektet nå en break-even punkt. Undersökningen visade således att projektet var klart intressant även utan alla de spinn-off-effekter det skulle ha på sysselsättningen m. m. i Landskrona-regionen.

Projektarbetet avstannade under sommaren 1980 på grund av bristande intresse från utvecklingsstiftelsens sida.

Fördjupad projektstudie

Vid Landskrona Finans bildande sommaren 1981 föredrogs det fram till dess framtagna materialet för H. Cavalli-Björkman, som föreslog en fördjupad studie. Denna skulle dels precisera kostnaderna för en etapputbyggnad, dels penetrera en rad tekniska frågor kring anslutningen och dels omfatta en marknadsundersökning av verksamheter som kunde utnyttja landvinningen.

Som utgångspunkt för verksamhetsanalysen låg de två projekt som varit uppe i tidigare undersökningar. Dessa var dels ett område för småhusbyggeri och dels ett område för den internationella marinan. Till detta har föreslagits att ett område disponeras för ett stort industriellt växthus som kunde utnyttja överskottsvärmen från vissa industrier (ex. Supra, Bergsö). I Köpenhamn som ligger 20 km från Sundbylandvinningen saknas i dag över 40 000 kolonitomter så att en nordisk kolonianläggning kunde utgöra en bricka.

Möjligheterna för en båtlinje mellan Landskrona och Köpenhamn ökar kraftigt med ett Sundbyprojekts etablering. Med rätt båttyp kan överfartstiden minskas från i dag 75–90 minuter till 40–50 minuter. En angöringspunkt skall då finnas i Sundbyområdets sydvästra del så en direktlinje uppstår mellan kusterna för båten.

En helt avgörande faktor för Landskrona är om en daglig pendling kan skapas till Köpenhamn. Detta innebär en restid som inte får överstiga 2x45 minuter. Skulle en sådan kunna etableras uppstår mängder av nya möjligheter såsom lokalisering av gemensamma universitetsfunktioner mellan Lunds univsersitet och Köpenhamns universitet i Landskrona, olika verksamheter av nordisk karaktär, placering av industriella dansk-svenska verksamheter, utnyttjande av Landskrona som bostadsort och för rekreation etc., etc.

För Landskrona Finans, som motorn i Landskronas industriella utveckling, skulle etablering av stora arealer användbara för 1985 och framåt, innebära ett ordentligt resurstillskott. För Malmöhus län är det av intresse om de lågvattenområden som finns i sundet kan utnyttjas och därmed lätta på trycket på den goda jorden. Likaså är det av intresse att få klarhet över i vilken omfattning gips, kolaska och annat avfall kan utnyttjas till poldervallarna.

För landet som helhet är det av stort intresse att se om turistindustriella anläggningar av marinatyp kan etableras.

På flera nivåer har projektet därför intresse.

Under hösten 1981 utarbetades ett idékoncept för denna fördjupade studie under beteckningen "Landskrona efter -83". Detta material utarbetades av Landskrona-Gruppen samt de två Göteborgsföretagen FB-Consulting och C&L. Efter förhandling med berörda parter ansöktes om medel för projektet från fyra parter – Landskrona kommun, Landskrona Finans, BFR och Malmöhus läns Näringslivskommitté. Medlen söktes av parterna under förutsättning att alla beviljade sin del. Medel beviljades från alla utom Malmöhus läns Näringslivskommitté, varför projektet avstannade i december 1981.

Som en avslutande kommentar till det projektarbete och de studier som hittills gjorts kan knytas följande synpunkter.

Ett projekt av den aktuella typen är ovanligt här i landet. Det är dessutom politiskt och ekonomiskt komplext därför att det kräver ställningstaganden på flera olika håll och en ekonomisk konstruktion där flera olika delar tillsammans skall bilda en helhet. Det finns mycket små möjligheter att bedöma projektet utan en klar bild av de viktigaste projektdelarna. Sådana faktorer som beredskapsarbeten, avfallsdeponering i konstruktivt syfte och andra energieffekter är vanskliga att värdera. Många av våra samhällsinstanser – och inte minst politiska beslutsfattare – undviker gärna sådana projekt eftersom de är komplicerade och krävande.

Man kan emellertid ha den uppfattningen att i en pressad samhällssituation finns det få projekt som klarar sig ensamma. Projekten kan vara bra var för sig men ändå inte vara tillräckligt solida för att dra en tung overhead-kostnad av någon art. Endast sammanställningen av flera projekt i buketter klarar sig igenom på grund av den gemensamma kraften. Om det är så, då är det

nödvändigt att arbeta med sådana buketter och Landskrona-Sundbyprojektet hör till denna typ av projekt.

Landskrona kommun har fram till 1970-talet inte behövt göra några speciella utvecklingsmässiga satsningar. Först med *Sundshamnskonceptets* lansering börjar man på allvar notera att arealresurser finns, utgörande en av kommunens viktigaste resurser. *Landskrona-Sundbyutredningen* som beställdes 1978 var ett ytterligare steg i riktning mot analys av dessa lågvattenresursers möjligheter. Båda dessa koncept har av olika anledningar emellertid stannat av. Sundshamnsprojektet har byggt på svårbedömbara förutsättningar och Sundbyprojektet har troligen hittills varit för ogripbart för kommunen.

Man kan utgå ifrån att *kommuner är olämpliga som operativa organ*. Kommunen är en administrerande och förvaltande enhet som inte är organiserad för att driva och utveckla projekt. Hantering av komplexa projekt där många utomstående parter är involverade ligger inte inom en kommuns möjligheter. Därför behövs organ som klarar projektutveckling i samarbete med kommun, stat, organisationer och näringsliv. Sådana organ saknas i dag, men *Landskrona Finans* som tillkommit genom statligt initiativ för att bemästra Landskrona kommuns svårigheter efter varvsnedläggelsen skulle kanske kunna bli den ledande, drivande och organiserade kraft som behövs inom projektet Sundby – stad ur havet.

Sundbyprojektet kan, om det utvecklas en seriös aktivitet kring det, redan tidigare än 1985, stödja företagsetablerandet i Landskrona. Vetskapen om att stora markresurser är på väg att skapas, att kontakten till Köpenhamn radikalt förbättras, att stora miljövärden etableras t. ex. i form av villatomter vid sundet med båtplats eller att en turistindustri är på väg med marinor etc. kan utan tvivel främja det allmänna intresset för Landskronaetableringar.

Som vi ser på Sundbyprojektet måste staten på grund av projektets karaktär och alla juridiska frågor kring detta som skall lösas, medverka i den process som kan leda till ett uppsving för såväl den hårt drabbade kommunen Landskrona som regionen i sin helhet.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående statens intresse för Sundbyprojektet i Landskrona.

Stockholm den 25 januari 1982

SVEN MUNKE (m) ÅKE PERSSON (fp)