

Kallelse till miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde

Datum och tid: 2026-05-20 kl. 13:30

Plats: Stadshuset, Christian Nilsson

Förhinder anmäls till Ina Petersson, ina.petersson@eslov.se

Ärenden

- | | | |
|----|---|----------|
| 1 | Upprop | |
| 2 | Val av protokolljusterare | |
| 3 | Vårprognos 2026 | 2026/203 |
| 4 | Investeringsbudget 2027 samt plan för 2028-2031 för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden | 2026/23 |
| 5 | Antagande av projektplan för friluftslivsplan | 2026/193 |
| 6 | Lägesuppdatering för laddinfrastrukturplanen för publik laddning 2025 | 2026/209 |
| 7 | Remissredogörelse för Mobility Management-plan i Eslövs kommun | 2025/230 |
| 8 | Föreläggande att avlägsna enheter från fastigheten Reslöv 32:1 (BYGG 2024-228) | |
| 9 | Olovligt uppförd byggnation på fastigheten Städet 9, Eslöv (BYGG 2025-764) | |
| 10 | Initiativärende från Centerpartiet (C) gällande begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet | 2026/199 |
| 11 | Information från kart- och bygglovsavdelningen | |
| 12 | Information om uppsökande bostadstillsyn | |
| 13 | Redovisning av delegeringsbeslut 2026 | 2026/19 |
| 14 | Anmälningar för kännedom 2026 | 2026/20 |

Ordförande

Bengt Andersson (M)

2026-05-04

Wajahat Ali

wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Vårprognos 2026

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att:
 - godkänna Vårprognos 2026 och överlämna den till kommunstyrelsen.
 - föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att utöka budgetramen för år 2026 med 0,9 mnkr till följd av ett nytt avtal avseende gatubelysning om 0,5 mnkr samt kostnader för kommunlicens för GIS om 0,4 mnkr.
 - föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besluta att anvisa 0,7 mnkr av det statliga vindkraftsstödet till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för insatser inom den gröna omställningen.

Ärendebeskrivning

Vårprognosen har tagits fram i samråd med avdelningarna på Miljö och Samhällsbyggnad. Anvisningar från Kommunledningskontoret har följts.

Beslutsunderlag

- Vårprognos 2026, miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beredning

Vårprognos för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har tagits fram. Prognos för året visar på ett underskott om 0,5 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Underskottet är hänförligt till gata-, trafik- och park och det beror på ett nytt avtal avseende belysningen. Nämnden har inte utrymme i budgeten för att finansiera denna kostnad på egen hand. I de fall nämnden beslutar om att ansöka om utökad budget och tilläggsanslag minskas prognostiserat underskott med motsvarande belopp till noll.

Nuvarande GIS-avtal med Sokigo begränsar både utveckling och tillgång till licenser, vilket påverkar flera nämnders verksamheter. Risken är att viktiga kartfunktioner tas bort. En kommunlicens är en långsiktig lösning, men en akut åtgärd krävs redan i år för att kunna använda befintliga funktioner fullt

ut. Den uppkomna situationen beror på en avtalstolkning. Parallellt så arbetar förvaltningen med att lösa den uppkomna situationen med avtalstolkningen, men blir detta en återvändsgränd så behövs en resursökning.

Investeringsprognosen visar att 110,0 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 32,7 mnkr lägre än budgeterat. Kanalgatan etapp 2 har avstannat efter att entreprenören PVS försattes i konkurs den 2 mars 2026. Upphandling av ny entreprenör planeras före sommaren.

Övriga projekt följer i huvudsak plan och budget, med mindre förseningar på grund av sträng vinter. Budgeten för Föreningstorget etapp 2 om cirka 14,0 mnkr kommer inte nyttjas under året.

Hälsotalet för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är 94,4 procent och avser perioden maj 2025 till april 2026.

Omflyttning av medel

Kommunen har erhållit statligt vindkraftsstöd om 2,3 miljoner kronor. Syftet med stödet är att öka incitamenten för kommuner att tillstyrka nya vindkraftsetableringar samt att kompensera kommuner som redan har byggt ut vindkraften för den lokala påverkan detta medför. Det saknas statliga riktlinjer för hur medlen ska användas. Kommunen har dessutom redan tagit ställning till vindkraft i översiktsplanen.

För att vindkraftsstödet ska komma till största möjliga nytta föreslås att medlen används till lokala satsningar inom den gröna omställningen. Inom Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer saknas i dagsläget budgetmedel för genomförande av flera åtgärder.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår därför att delar av bidraget disponeras enligt följande:

Föreslagna åtgärder

1. Kartläggning av kolsänkor i kommunen, 0,3 mnkr.
Åtgärden syftar till att ta fram underlag för kommunens koldioxidbudget samt för värdering av naturmiljöer och kommande översiktsplan. Kartläggningen bidrar till genomförandet av Energi- och klimatplan för Eslöv, åtgärd 1.1 Koldioxidbudget.
2. Inventering av invasiva arter, 0,4 mnkr.
Under 2025 har nya direktiv och krav från Naturvårdsverket tillkommit. Bland annat har parkslide EU-klassats som invasiv art, vilket medför ökade krav på kommunen i rollen som fastighetsägare. För att uppfylla dessa krav krävs en inventering av invasiva arter i kommunens bestånd. Under året kommer även en plan för bekämpning av invasiva arter att tas fram, där inventeringen utgör ett nödvändigt

underlag. Inventeringen bidrar till genomförande av Naturplan för Eslöv, åtgärd 2.13 Invasiva främmande arter på egen mark.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Katerina Katsanikou
Avdelningschef stab- och miljö

Nämndens namn

Ordförande:	Bengt Andersson
Förvaltningschef:	Dave Borg
Budgetavvikelse, prognos (mnkr)	- 0,5 mnkr

Händelser av väsentlig betydelse

Förvaltningen har nu en ny miljöstrateg på plats som bland annat ska påbörja arbetet med en friluftsplän för kommunen. Planen för mobility management har skickats ut på nämndsremiss. Därutöver har Eslöv återigen planerat för en uppskattad kemikaliekonferens, som legat i träda sedan pandemin.

Utvecklingen av GIS har avstannat med anledning av begränsningar i gällande avtal med Sokigo. Avtalet innebär också att antalet tillgängliga licenser är begränsat och samtliga licenser är utdelade. GIS är ett kommunövergripande system som används i varierande utsträckning i samtliga nämnders verksamheter, dock mest hos kommunstyrelsen och hos miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Nuvarande avtal förhindrar nödvändig utveckling inom ett flertal kritiska verksamheter och i värsta fall måste en hel del förbättringar i form av kartunderlag tas bort och kan därmed inte längre användas i verksamheterna, exempelvis Örat mot marken. En kommunlicens löser emellertid kommunens problem på sikt. Det finns dock ett akut behov av att lösa det redan under innevarande år för att fullt ut kunna använda befintliga funktioner, då det saknas licenser att dela ut till bland annat externa aktörer. Den uppkomna situationen beror på en avtalstolkning. Parallellt så arbetar förvaltningen med att lösa den uppkomna situationen med avtalstolkningen, men blir detta en återvändsgränd så behövs en resursökning.

Vid årsskiftet fick nämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att ta fram skötselplaner för Gyaskogen och Skytteskogen. Uppdraget var inte budgeterat, vilket har medfört omprioriteringar inom naturvården. För att genomföra arbetet har en timanställd naturvårdsbiolog anställts som utför naturvärdesinventeringar med start från april, vilket utgör ett viktigt underlag för skötselplanerna. Omprioriteringen innebär att andra insatser tillfälligt får stå tillbaka. Samtidigt skapas förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling av skogarna, med positiva effekter för både biologisk mångfald och invånarnas tillgång till attraktiva rekreationsområden.

Från och med årsskiftet ska Eslövs kommun samtliga anläggningsentreprenader genomföras fossilfritt inom ramavtal för anläggningsentreprenader. Det innebär att entreprenaderna blir mindre beroende av rådande oljepriser. Ny upphandling för kommunens drift och underhåll av gatubelysning samt övriga elanläggningar har genomförts och tilldelats Vattenfall. Utredning pågår avseende ett införande av kommunalt huvudmannaskap (enligt KFs beslut 2025-06-16, KF 2025/236) i kommunens nio byar med vägföreningar. Under våren kommer utredningen att fortsätt med

inventering av vägstatus och eventuellt underhållsskuld samt driftskostnad för ett övertagande från de byar som framfört önskemål om ett överlämnande.

Under 2025 har nya direktiv och krav från Naturvårdsverket tillkommit. Bland annat har parkslide EU-klassats som invasiv art, vilket medför ökade krav på kommunen i rollen som fastighetsägare. För att uppfylla dessa krav krävs en inventering av invasiva arter i kommunens bestånd. Under året kommer även en plan för bekämpning av invasiva arter att tas fram, där inventeringen utgör ett nödvändigt underlag.

Omflyttning av medel

Kommunen har erhållit 2,3 miljoner kronor i statligt vindkraftsstöd. Eftersom statliga riktlinjer saknas föreslås medlen användas till åtgärder inom Miljöstrategi för Eslöv, där finansiering i dagsläget saknas för en koldioxidbudget (0,3 mnkr) och inventering av invasiva arter (0,4 mnkr). Åtgärderna bedöms stärka kommunens arbete med klimat, naturvård och hållbar samhällsutveckling.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

UTFALL PER 30 APRIL

Driftredovisning (Mnkr)	Budget 2026-04	Utfall 2026-04	Avvikelse 2026	Budget 2026	Prognos 2026	Avvikelse 2026
Intäkter	7,0	8,1	1,1	21,0	20,1	-0,9
Personalkostnader	-13,6	-13,1	0,4	-41,6	-41,5	0,1
Övriga kostnader	-18,6	-18,0	0,6	-57,0	-56,7	0,3
Kapitalkostnader	-13,9	-13,4	0,5	-41,8	-41,8	0,0
Nettokostnad	-39,1	-36,5	2,6	-119,4	-119,9	-0,5

Utfallet för perioden visar ett överskott på 2,6 miljoner kronor. Merparten av överskottet beror på poster av engångskaraktär, såsom lägre utbetalda bidrag avseende bostadsanpassning, lägre kapitalkostnad, lägre personalkostnader till följd av vakanser samt högre intäkter än budgeterat inom miljötillsyn och kart- och bygglovsverksamheten.

HELÅRSPROGNOS

Driftredovisning (Mnkr)	Budget 2026-04	Utfall 2026-04	Avvikelse 2026	Budget 2026	Prognos 2026	Avvikelse 2026
Politisk verksamhet	-0,3	-0,3	0,0	-0,8	-0,8	0,0
Staben och Miljöstrategiskt arbete	-5,2	-4,7	0,5	-15,8	-15,7	0,1
Enhet tillsyn	-1,4	-0,7	0,7	-4,4	-4,3	0,1
Kart- och bygglovsavdelning	-2,5	-1,7	0,8	-7,7	-7,7	0,0
Bostadsanpassning	-1,3	-1,0	0,3	-3,8	-3,3	0,5
Gata Trafik Park	-28,5	-28,1	0,4	-87,0	-88,1	-1,1
Nettokostnad	-39,1	-36,5	2,6	-119,4	-119,9	-0,5

Prognos för året visar på ett underskott om 0,5 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Underskottet är hänförligt till gata-, trafik- och park och det beror på ett nytt avtal avseende belysningen. Nämnden har inte utrymme i budgeten för att finansiera denna kostnad på egen hand.

Gata-, trafik- och park visar även underskott till följd av kostnader för garantiskötsel till följd av trädplantering enligt kommunens trädpolicy samt lägre debitering än budgeterat för byggherrekostnader. Dessa delar kan nämnden dock hantera med befintliga resurser. Prognos för vinterväghållning förutsätter att året avslutar med en mild vinter.

För staben, miljötillsynsverksamheten och bostadsanpassning prognostiserats ett överskott. Den politiska verksamheten och kart- och bygglovsverksamheten har prognostiserats att vara i paritet med budgeten.

PROGNOS AV INVESTERINGARNA

Utfallet för perioden är lågt men flertalet större projekt är i uppstart eller i tidiga skeden där utgifterna kommer under sista tertialet. Prognosen för helåret indikerar på att 110,0 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 32,7 mnkr lägre än budgeterat. Trafikverket kommer att betala ut infrastruktursbidrag för projekt gång- och cykelväg Medborgarhuset etapp 1 och föreningstorget etapp 1 i samband med färdigställande. Det innebär en minskning av kommunens likviditetsbelastning och ekonomisk genomföringsgrad.

Anläggningen av Kanalgatan etapp 2 har avstannat eftersom entreprenören PVS försattes i konkurs den 2 mars 2026. Konkursboet har meddelat att det inte avser att driva entreprenaden vidare. Upphandling av fortsatt entreprenad med ny entreprenör förväntas genomföras innan sommaren. Övriga projekt löper på enligt plan och budget, dock med viss försening på grund av en strängare vinter med tjäle än beräknat. Budgeten för Föreningstorget etapp 2, cirka 14,0 mnkr, kommer inte att utnyttjas under året.

Projekt	Projekt-nummer	Investeringsram senaste KF-beslut	Redovisat till och med 2026-04	Prognos totalutgift	Budget 2026	Utfall 2026	Prognos 2026
Infrastruktur							
Trehäradsvägen etapp 2 (Gasverksg-Verkstads)	95017	-17,0	-10,7	-17,0	-12,0	-2,8	-12,0
Kvarngatan etapp 2	95048	-16,0	-8,3	-8,4	0,0	0,0	0,0
Föreningstorget	95057	-31,5	-16,6	-31,5	-14,9	0,0	1,5
Kanalgatan etapp 1 (Bryggareg-Trollsjö)	95072	-33,0	-26,9	-27,0	-0,5	0,0	-0,3
Kanalgatan etapp 2	95075	-36,5	-5,9	-36,5	-31,4	-0,8	-24,8
Kanalgatan etapp 3	95076	-31,0	-1,2	-31,0	0,0	-0,1	0,0
GC-väg Medborgarhuset-Bryggaregatan	95074	-12,0	-9,0	-10,0	-3,2	-0,1	0,4

GC-väg Per Håkanssons väg (Kvarngatan-Vikhemsvägen)	95110	-16,0	0,0	-26,0	-1,0	0,0	-1,0
GC-väg M huset-Brygg etapp 2	95077	-15,0	-0,6	-15,0	0,0	0,0	0,0
Stinstorget	95108	-13,0	-7,6	-13,0	-6,0	-0,2	-6,0
Trehäradsvägen etapp 4	95019	-26,0	0,0	-26,0	-1,0	0,0	-1,0
Broar	95112	-10,0	0,0	-10,0	-5,0	0,0	-5,0
Ringsjöv-Österg etapp 2 o 3	95081	-32,0	0,0	-32,0	0,0	0,0	-0,5
Projekt med Trafikverket							
GC-väg Vetegatan-Ö Asmundtorp	95053	-5,5	-0,9	-7,5	-4,6	0,0	-4,0
Belysning							
Belysning på landsbygden etapp 2	95065	-34,4	-11,9	-34,4	-7,4	-0,3	-6,0
LED-armaturer 2023-2025	95078	-22,7	-16,2	-22,7	-4,5	0,0	-4,5
Grönområden							
Stadsparken	95213	-31,0	-28,4	-28,6	-0,5	0,0	-0,1
Park Gröna torg	95214	-16,0	-1,8	-16,0	0,0	0,0	0,0
Ölycke områdeslekplats	95218	-5,0	-4,6	-4,6	0,0	0,0	0,0
Övrigt							
Ellinge upplagsplats	95109	-6,0	-0,1	-6,0	-4,0	-0,1	-1,0
Harlösa o Gårdstånga lekplats	95219	-8,0	-0,2	-7,0	-8,0	0,0	-7,0
Örtofta stationsområde	95111	-11,0	0,0	-11,0	-1,0	0,0	-1,0
Slutredovisade projekt							
Summa		-428,6	-150,7	-421,2	-105,0	-4,4	-72,3
Årsanslag							
Asfaltering	95007	-15,0	0,0	-15,0	-15,0	0,0	-15,0
Om- och nybyggnad gatuaneläggningar	95010	-3,8	-0,3	-3,8	-3,8	-0,3	-3,8
Broar	95028	-2,0	0,0	-2,0	-2,0	0,0	-2,0
Dagvattenåtgärder	95031	-1,1	0,0	-1,1	-1,1	0,0	-1,1
Gatubelysning	95061	-3,9	-0,7	-3,9	-4,4	-0,7	-4,4
Övriga orter	95069	-1,1	0,0	-1,1	-1,1	0,0	-1,1
Cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet	95073	-2,5	0,0	-2,5	-2,5	0,0	-2,5
Lekplatser	95202	-2,5	-0,1	-2,5	-2,5	-0,1	-2,5
Grönområden Eslövs tätort	95203	-1,4	0,0	-1,4	-1,4	0,0	-1,4
Grönområden byarna	95205	-1,3	0,0	-1,3	-1,3	0,0	-1,3
Utsmyckning	95215	-0,7	-0,3	-0,7	-0,7	-0,3	-0,7
Fritids- och naturanläggningar	95216	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	-0,1	-0,2

Trädplanteringar	95217	-1,5	0,0	-1,5	-1,5	0,0	-1,5
Sensorer	95029	-0,2	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
Summa Årsanslag		-37,2	-1,4	-37,2	-37,7	-1,4	-37,7
Summa		-465,8	-152,2	-458,4	-142,7	-5,9	-110,0

2026-05-04

Wajahat Ali

041362361

wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Förslag till reviderad investeringsbudget 2027 samt plan för 2028–2031 för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner förvaltningens förslag till reviderad investeringsbudget för 2027 samt plan för 2028–2031 för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, och lämnar den vidare till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Miljö och Samhällsbyggnad har tagit fram förslag till investeringsbudget för budget 2027 och planperioden 2028–2031, fördelad på årsanslag och större projekt.

Förslagen till investeringsbudget tar hänsyn till tillgängliga resurser (egen personal samt konsulter i enstaka projekt) för att kunna genomföra projekten. I underlaget framgår det också att det planeras att använda personalresurser till att genomföra anläggningsdelen av vissa av kommunstyrelsens exploateringsuppdrag och landsbygdsmedelsprojekt.

Beslutsunderlag

- Bilaga 1: Förvaltningens förslag till reviderad investeringsbudget 2027 samt plan för 2028–2031.
- Bilaga 2: Beskrivning av investeringar.
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 42, 2026 Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens investeringsbudget 2027 med plan för 2028–2031.

Beredning

Nämnden beslutade om ett förslag till investeringsbudget i mars, som därefter skickades på remiss till Kommunstyrelsens arbetsutskott. I sitt remissvar ger Kommunstyrelsens arbetsutskott nämnden i uppdrag att se över investeringsbudgetför perioden 2028–2031.

Framtagandet av det nya förslaget till investeringsbudget har haft utgångspunkt i 2026 års beslutade budget samt det uppdraget som nämnden har fått från Kommunstyrelsens arbetsutskott.

Kommunens förutsättningar att finansiera investeringar har förändrats, bland annat på grund av högre räntekostnader. Förvaltningen har fått nedanstående ramförslag från Kommunledningskontoret för kommande år.

Detta innebär att en ny investeringsbudget för de större projekten har sammanställts. Förvaltningens förslag innebär en investeringsbudget i ungefärlig nivå med efterfrågad.

	2027	2028	2029	2030	2031	2027– 2031
Efterfrågad budgetnivå	115,0	80,0	82,4	84,9	87,4	449,7
Förvaltningsförslag budgetnivå	115,2	87,5	97,9	76,3	73,9	450,8

Planering av projekt som genomförs i samarbete med andra aktörer, som Trafikverket, VA-Syd och Krafringen, har beaktats i planeringen. Planeringen baseras på nuvarande förutsättningar. Genomförandegraden under budgetåret kan dock påverkas av faktorer såsom anbud, betalningsplaner och möjligheten till medfinansiering. Under år 2026 har 11,6 mnkr i statlig medfinansiering beviljats för projekten; Kanalgatan etapp 2, gång- och cykelväg längs Trollenäsvägen och hastighetssäkrat övergångsställe på Trollsjögatan och Smålandsvägen.

Förvaltningens förslag, för att nå en lägre investeringssumma, innebär generellt att;

- Anläggningsbudgeten för projekten fördelas över två år, vilket innebär en lägre genomförandetak av projekten. Det innebär att igångsättningstiden för ett nytt projekt utökas till vartannat år istället för att ett nytt projekt per projektledare igångsätts varje år.
- Projektuppstart under hösten kan innebära problem i samarbetet med ledningsägare VA-Syd och Krafringen, vars arbete är känsligt under vinterhalvåret.
- Några infrastrukturprojekt flyttas fram i tiden.
- Personal från och med år 2029 omfördelas till andra arbetsuppgifter, med risk för att avdelningen inte klarar byggherrekostnader och personalbudget.

För att närma sig budgetramen har förvaltningen flyttat Kvarngatan etapp 3 utanför planperioden. Projektering har ännu inte påbörjats och inga externa parter är berörda i nuläget, vilket gör det möjligt att skjuta upp projektet på obestämd tid. Detta är den enda förändringen som har gjorts jämfört med nämndens beslutade budget i mars.

Förvaltningens förslag innebär dessutom att tidsplanen har ändrats för följande projekt i investeringsbudgeten:

- Gång- och cykelväg Per Håkanssons väg (Kvarngatan-Vikhemsvägen):
 - Anläggningskostnad utökad med 10 mnkr. Tidsplanen för projektet har ändrats; anläggning sker 2028–2029 istället för 2028.
- Trehäradsvägen etapp 4 (Sallerupsvägen-Lundavägen) inklusive gång- och cykelväg på bro och gång- och cykelväg Ystadsvägen:
 - Anläggningskostnad utökad med 2,0 mnkr. Tidsplanen för projektet har ändrats; anläggning sker 2028–2029 istället för 2028.
- Östergatan/Ringsjövägen etapp 1 (Östra vägen-Bergavägen):
 - Projekteringsbudgeten för 2029 har minskat med 1,0 mnkr.
- Östergatan/Ringsjövägen etapp 2 och 3 (Bergavägen-Nils Johnssonsväg):
 - Tidsplanen för projektet har ändrats; projektering påbörjas under 2027 och anläggning sker 2030–2031.
- Trehäradsvägen etapp 1 (Verkstadsvägen - väg 113) exklusive cirkulationsplats
 - Tidsplanen för projektet har ändrats; projektering påbörjas under 2031.
- Gång- och cykelväg Vetegatan - Ö Asmundtorp:
 - Anläggningskostnad utökad med 2,0 mnkr.
- Park Gröna torg:
 - Tidsplanen för projektet har ändrats; anläggning sker 2028–2029 istället för 2028.
- Sundelius park inklusive lekplats, Marieholm:
 - Tidsplanen för projektet har ändrats; anläggning sker 2029–2030 istället för 2029.

- Industrispåret
 - Tidsplanen för projektet har ändrats; anläggning sker 2030 istället för 2029.
- Årsanslagen är årligen återkommande mindre investeringssummor för framför allt underhåll, men även mindre nyinvesteringar i gata och grönyta. Den totala investeringssumman för år 2027 är 40,9 mnkr. För att minska kommunens underhållsskuld inom samtliga områden samt uppgradera infrastrukturen föreslås en budgetökning med 3,7 miljoner kronor.
 - Det innebär att budgeten ökar från 37,2 miljoner kronor i 2026 till 40,9 miljoner kronor i 2027.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef gata, trafik
och park

Förvaltningens förslag till reviderad investeringsbudget 2027 samt plan för 2028–2031.								
Projekt Större investeringar	beslutad enligt kf*)	Ram Förändring	Inv.ram Ny kalkyl förslag	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
				2027	2028	2029	2030	2031
Gator och vägar								
Kanalgatan etapp 3 (Föreningstorget-Västergatan) inkl Timmermansparken	31,0	-	31,0	30,0				
GC-väg Per Håkanssons väg (Kvarngatan-Vikhemsvägen)	16,0	10,0	26,0		15,0	10,0		
Örtofta stationsområde	11,0	-	11,0		5,0	5,0		
Trehäradsvägen etapp 4 (Sallerupsvägen-Lundavägen) inkl GCvåg på bro och GC Ystadsvägen	26,0	2,0	28,0		12,0	15,0		
GC-väg Medborgarhuset-Bryggaregatan, etapp 2 (Trollsjögatan-Bryggaregatan)	15,0	-	15,0	15,0				
Östergatan/Ringsjövägen etapp 1 (Östra vägen-Bergavägen)	27,0	-	27,0			1,0		5,0
Östergatan/Ringsjövägen etapp 2 och 3 (Bergavägen-Nils Johnssonsväg)	32,0	-	32,0	1,0	1,0		15,0	15,0
Östergatan/Ringsjövägen etapp 5 (Kvarngatan-Storgatan)	17,0	-	17,0				1,0	
Trehäradsvägen etapp 1 (Verkstadsvägen - väg 113) exkl cirkulationsplats	26,0	-	26,0					1,0
GCvåg Västerlånggatan etapp 1 (Vikingavägen-Västergatan)	16,0	-	16,0					
GCvåg Västerlånggatan, etapp 2 (Västergatan-Odengatan) inkl Malmgatan	11,0	-	11,0					
GCvåg Västerlånggatan, etapp 3 (Odengatan-Villavägen) inkl Bryggaregatan och Villavägen	11,0	-	11,0					
Kvarngatan etapp 3 (Kvarngränd-Trehäradsvägen)			26,0					
GC-väg Vetegatan - Ö Asmundtorp	5,5	2,0	7,5	2,0				
Grönområde								
Solkullen och Kungshult lekplats	8,0	-	8,0	8,0				
Park Gröna torg	16,0	-	16,0		5,0	10,0		
Sundelius park inkl lekplats, Marieholm	22,0	-	22,0	2,0		10,0	10,0	
Parkåtgärder Löberöd torg	16,0	-	16,0		1,0			10,0
Onsjö parken	11,0	-	11,0				1,0	
Sallerup lekplats	7,0	-	7,0					1,0
Badhusparken inkl lekplats	16,0	-	16,0					
Övriga projekt								
Belysning landsbygden	34,4	-	34,4	6,0	6,0	6,0	1,4	
Utökning av investeringsmedel för byte av armaturer till LED	22,7	-	22,7	2,0				
Ellinge upplagsplats	6,0	-	6,0	2,0				
Hpl Gårdstånga	1,6	-	1,6		1,6			
Broar	10,0	-	10,0	5,0				
Industrispår	8,0	-	8,0	1,0			7,0	
GCvåg Eslöv-Ellinge	11,0	-	11,0					1,0
Bron Abullahagen			0,3	0,3				
Summa	434,2	14,0	474,5	74,3	46,6	57,0	35,4	33,0
Förslag årsanslag				40,9	40,9	40,9	40,9	40,9
Total summa investeringar	434,2	14,0	474,5	115,2	87,5	97,9	76,3	73,9

Investeringsbudget 2027 och plan för 2028-2031, Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Gator och vägar

Kanalgatan etapp 3

Projektet avser omhändertagande av skyfall, separering av dag- och spillvatten samt infrastrukturplanering i enlighet med detaljplan från 1938. Förstudie för hela Kanalgatan genomfördes 2021. Med anledning av ledningar i marken kommer antalet träd att minskas ner jämfört med detaljplan från 1938. Osäkerhet föreligger kring föroreningar i marken. Projektering av etapp 3 (Västergatan–Bryggaregatan) är klar och upphandling. Etappen innehåller även en mindre park vid kvarteret Timmermannen.

Per Håkanssons väg (Kvarngatan-Vikhemsvägen)

Gång- och cykelväg längs Per Håkanssons väg som knyter ihop Kvarngatan och Vikhemsvägen. Nytt projekt påkallat i samband med projektering av Trehäradsvägen. Projektering påbörjas 2026 och anläggning sker 2028-2029.

Örtofta stationsområde på Trafikverkets mark

I samtal med Trafikverket har det framkommit att kommunen har möjlighet att genomföra åtgärder för att rusta upp Örtofta stationsområde genom att investera på Trafikverkets mark. Det kan göras insatser för cykelparkeringar, övergångsställe, belysning, markmaterial, mm. Det är möjligt att ansöka om bidrag av både Trafikverket och Skånetrafiken vid ett ev framtida anläggande. Vid en sådan kommunal investering på Trafikverkets mark åtar sig Trafikverket att se över en förbättrad tillgänglighet vid obebakad övergång till spår 2.

Trehäradsvägen etapp 4 (Sallerupsvägen-Lundavägen) inklusive gång- och cykelväg på bro

Projektet genomförs för skyfallshantering, bättre trafiksäkerhet ev med cirkulationsplatser och bättre gång- och cykelvägar.

Medborgarhuset–Bryggaregatan, etapp 2 (Trollsjögatan-Bryggaregatan)

Projektet avser gång- och cykelväg längs Köpmansgatan samt trafiksäkrare belysning. Byggs för att koppla ihop gång- och cykelvägen från Med-borgarhuset till Stora torg. Anläggning sker 2027.

Östergatan/Ringsjövägen etapp 1, 2 och 3 samt 5

Projektet genomförs i linje med Östra Eslövs intention och nya bostadsområden i östra Eslöv, Bergaträdgårdstad etapp 1. I den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för östra Eslöv anges att Östergatan/Ringsjövägen ska gestaltas som en stadsgata.

Trehäradsvägen etapp 1 (Verkstadsvägen - väg 113 exkl cirkulationsplats)

Projektet genomförs för bättre trafiksäkerhet ev med cirkulationsplatser och bättre gång- och cykelvägar.

Gång- och cykelväg Vetegatan–Östra Asmundtorp

Gång- och cykelväg längs kommunens egen väg, men anläggs i samband med Trafikverkets projekt. Projektering och anläggning sker i samarbete med Trafikverket. Anläggs från Vetegatan i Eslöv (längs Trollenäsvägen) och ansluter till gång- och cykelvägen Östra Asmundtorp–Trollenäs. Projektering pågår. Anläggning sker 2026-2027.

Parker och grönområden

Solkullen och Gårdstånga lekplats

Investering som en följd av antagen lekplatsplan. Anläggning 2027.

Park Gröna torg

Projektet är färdig projekterat men anläggning framskjutet på grund av utredning av nedlagd deponi.

Sundelius Park, Marieholm

Ny lekplats enligt lekplatsplanen samt upprustning av parken.

Parkåtgärder Löberöd torg

Ombyggnation av Löberöd torg.

Onsjöparken

Omvandling av Onsjödeponin till park- och rekreationsområde.

Sallerup lekplats

Investering som en följd av antagen lekplatsplan.

Belysning

Belysning landsbygden

Tidigare beviljad investeringssumma från år 2017; 18 mnkr. Kommunfullmäktige beslutade i budget 2022 att förstärka budgeten med ytterligare 19 mnkr. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade i februari 2024 att ytterligare äska investeringsmedel på 15,4 mnkr för att uppförande av samtlig ursprunglig belysning (enligt utredning 2017) på landsbygden. Total investering för belysning på landsbygden 52,4 mnkr.

Byte till LED-armaturer

I syfte att minska energiförbrukningen inom gatubelysningen genomförs byte av 4 500 st armaturer till LED. Investering utökas med ett år 2,0 mnkr pga indexökning samt noggrannare beräknat antal armeraturer.

Ellinge upplagsplats

Investering på grund av nya miljökrav och för kontroll av in- och utfart av material.

Broar

Arbetet med kommunens broar är eftersatt och behovet av underhåll är stort. Kommunen har 44 st broar (två broar delas dock med Lunds kommun, men är registrerade på Eslövs kommun). För 12 broar finns omfattande underhållsbehov som snarast behöver åtgärdas, såsom broräcke dåligt, betongskador, saknad av infästningar, sättningsskador, rostangrepp och räcke som är ruttet. Underhållsskuld för kommunens broar uppgår till en större investering på 10 mnkr under två år. Det skulle innebära att det absolut akuta behovet kan åtgärdas.

Pendlarparkering Gårdstånga

Pendlarparkering Gårdstånga behöver uppgraderas till SkåneExpressen-standard med tillhörande cykelparkering på pendlarparkeringen. En överenskommelse är påskriven mellan parterna, kommunen och Skånetrafiken, avseende omfattning och kostnader. Detta förutsätter att det finns finansiella medel avsatta i den kommunala budgeten. Investeringsbehovet uppgår till 1,6 miljoner med möjlighet till medfinansierings bidrag på 50%. Planerad byggnation år 2028–2030 tillsammans med Trafikverket.

Industrispår

I enlighet med kommunstyrelsens beslut lägg in § (KS.2020.0479) att investeringar görs för att uppnå en normal funktionsduglig standard för fortsatt drift av industrispåret. Med anledning av kommunens minskade investeringsutrymme har projektet flyttats fram i tiden.

Gång- och cykelväg Eslöv-Ellinge

Avsiktsförklaring finns med Trafikverket om gång- och cykelvägsutbyggnad (TR 40-A 2005:4889). Med anledning av kommunens minskade investeringsutrymme ligger projektet utanför planeringstiden.

Årsanslag

Mindre investeringar/årsanslagen är årligen återkommande mindre investeringssummor för framförallt underhåll, men även mindre nyinvesteringar i gata och grönyta. Utökning av budget för årsanslag beror mest på beläggningsunderhållsskuld.

En inventering 2024 visar att eftersatt beläggningsunderhåll uppgår till cirka 80 mnkr för gatunätet och 9 mnkr för gång- och cykelvägar, totalt 89 mnkr. Fördelat över 2025–2029 motsvarar detta cirka 18 mnkr per år utöver normalt underhåll. För 2026 uppgår investeringsbudgeten till 15 mnkr, samt 1,1 mnkr för övriga orter.

Konsekvenser med en för låg investeringsbudget är att underhållsskulden ökar och akuta åtgärder blir fler och dyrare. Med hål i vägen, sprickor och sättningar ökar även olycksrisken för personsador i trafiken. En låg investeringsbudget ger även en negativ påverkarna i medborgarundersökningarna, i Koladas undersökning framgår det att nöjdheten med skötseln av utomhusmiljöer är låg och även att kostnaden för infrastruktur per invånare är låg i jämfört med andra kommuner.

Investeringsbudgeten föreslås därför utökas med 3,7 mnkr.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 42

KS 2026/194

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens investeringsbudget 2027 med plan för 2028-2031

Beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att se över investeringsbudgeten för eventuella ytterligare omprioriteringar för perioden 2028-2031.

Ej deltagande i beslut

Jasmina Muric (C) och Anna Osvaldsson (KD) deltar ej i beslutet.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har tagit fram förslag till investeringsbudget för budget 2027 och planperioden 2028–2031, fördelad på årsanslag och större projekt. Förslaget lämnas till kommunstyrelsens arbetsutskott på remiss.

Beslutsunderlag

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 34, 2026 Förslag till investeringsbudget 2027 samt plan för 2028-2031
- Bilaga 1 Förvaltningens förslag till investeringsbudget 2027 samt plan för 2028–2031
- Bilaga 2 Beskrivning av investeringar
- Bilaga 3 Driftkostnad av investeringar

Beredning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har till kommunstyrelsens arbetsutskott överlämnat förslag till investeringsbudget för 2027 med plan för 2028–2031.

Kommunledningskontoret har tillsammans med Miljö och Samhällsbyggnad diskuterat framtida investeringsnivåer för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Bakgrunden är kommunens behov av att minska den totala investeringsnivån för kommunen efter fler år av stora investeringar.

Under flera år har kommunen gjort stora satsningar för att lyfta både den offentliga miljön, såsom gator, vägar, gång- och cykelvägar och parker, och att underhålla och bygga nya lokaler. En stor positiv befolkningsutveckling drev också på behovet att bygga om och bygga nytt. Sedan 2021 har dock

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Kommunstyrelsens arbetsutskott

befolkningsutvecklingen planat ut såväl i Eslöv som i Sverige som helhet. Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, påpekar återkommande att kommunerna behöver ställa om från nyinvesteringar till underhåll.

Utgångspunkten för kommunens framtida investeringsutrymme har dels varit reinvesteringsnivåer, dvs att det värde som skrivs av ska återföras som investeringar. Hänsyn har tagits till redan planerade projekt och kommunens behov av att fortsätta utveckla den offentliga miljön.

Efter diskussioner med Miljö och Samhällsbyggnad har Kommunledningskontoret överlämnat ett förslag på investeringsutrymme för budget 2027 och planperioden 2028–2031. Totalt för de fem åren uppgår detta utrymme till 449,7 mnkr.

I miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag uppgår investeringarna för perioden 2027–2031 till 481,8 mnkr.

I tjänsteskrivelsen har fyra alternativa förslag till fördelning av investeringsbudgeten presenterats.

Kommunstyrelsens arbetsutskott uppmanar miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att se över investeringsbudgeten för eventuella ytterligare omprioriteringar för perioden 2028-2031.

Yrkanden

Janet Andersson (S) yrkar på att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att se över investeringsbudgeten för eventuella ytterligare omprioriteringar för perioden 2028-2031.

Catharina Malmborg (M) yrkar bifall till Janet Anderssons (S) yrkande.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Janet Anderssons (S) yrkande och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med detta.

Beslutet skickas till

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

2026-05-01

Lotten Johansson

0730-75 81 48

Lotten.johansson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Förslag på projektplan för framtagande av Friluftslivsplan, Eslövs kommun

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner förslag på projektplan gällande framtagande av Friluftslivsplan för Eslövs.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har ett utpekat ansvar i *Naturplanen för Eslöv* för åtgärden om att ta fram en friluftslivsplan. Arbetet ska påbörjas 2026 då en ny miljöstrategi anställts med uppdraget på avdelningen Stab och Miljö.

Under våren 2026 har ett förslag på projektplan för uppdraget tagits fram som definierar projektets upplägg, tidsplan och organisation. Enligt denna kan ett färdigt förslag på Friluftslivsplan för Eslöv färdigställas under 2027.

Framtaget förslag på friluftslivsplan för Eslöv ska antas av kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

- Naturplanen för Eslöv
- Miljöstrategi för Eslöv
- Förslag på projektplan gällande framtagande av Friluftslivsplan för Eslöv.

Beredning

Den framtagna projektplanen ger förslag på målsättning, projektorganisation, tidsplan och budget för framtagandet av en friluftslivsplan för Eslövs kommun.

En övergripande analys har gjorts av befintliga underlag och ansvarsområden för att skapa en nulägesbild av kommunens arbete med friluftsliv och befintliga möjligheter för friluftsliv som kommunens invånare

och besökare har att tillgå. Analysens slutsatser tillsammans med en omvärldsbevakning avseende bland annat andra kommuners friluftslivsarbete, ligger till grund för projektplanens tidsplan, organisation och metoder.

Analysen har identifierat att det är många intressenter, både interna inom den kommunala förvaltningen samt externa aktörer, som berörs av arbetsområdet friluftsliv samt att intressenterna delvis har olika mål och behov. Särskilda avvägningar kommer därför vara nödvändiga avseende kommunens friluftslivsarbete och framtida utveckling. Avvägningarna kommer framför allt beröra tillgänglighet, rekreation och besöksnäring, naturvärden och bevarande samt drift och långsiktig förvaltning. En tydlig dialog med primärintressenter i projektet samt tidig involvering av interna och externa kompetenser är avgörande för ett väl förankrat resultat, i form av en friluftslivsplan.

Beslutet skickas till

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Dave Borg
Förvaltningschef

Katerina Katsanikou
Avdelningschef Stab och Miljö

NATURPLAN FÖR ESLÖV

Denna naturplan bidrar till det lokala miljömålet *Rik natur i Eslöv* i *Miljöstrategi för Eslöv*. Den gäller för kommunens förvaltningar samt för bolagen ebo och Merab.

Innehåll

Bakgrund	4
Syfte	4
Organisation	4
Kommunfullmäktige	5
Kommunstyrelsen	5
Styrgrupp.....	5
Intern referensgrupp	5
Samordnare	5
Rådighet	5
Avgränsningar och kopplingar	5
Uppföljning	6
Mål	6
Åtgärder	7
1. Skydda natur	7
1.1 Den kommunalägda marken i och i anslutning till Gyaskogen samt skytteskogen i Stehag skyddas	7
1.2 Snärjet säkras som natur- och friluftslivsområde	8
1.3 Rönneholms mosse utvecklas till natur- och friluftslivsområde	8
2. Bevara och utveckla biologisk mångfald	8
2.1. Biologisk mångfald i detaljplaneringen	8
2.3 Kommunens naturreservat sköts enligt skötselplan	9
2.4 Vattenledning till Abullahagens södra hagar	10
2.5 Naturvårdsåtgärder för hotade arter	10
2.6 Mer ängsmark.....	10
2.7 Mer inhemska växtarter.....	11
2.8 Fler träd	11
2.9 Mer död ved	12

2.10 Skötsel av naturmark.....	12
2.11 Mer blommande grönytor	12
2.12 Fler boplatser.....	13
2.13 Invasiva främmande arter på egen mark	13
2.14 Invasiva främmande arter rapporteras in.....	13
2.15 Hantering av främmande invasiva arter	14
3. Vattenvårdsarbete.....	14
3.1 Kävlingeåns vattenråd.....	14
3.2 Rönne å vattenråd.....	14
3.3. Saxån-Braåns vattenråd.....	15
3.4 Ringsjöns vattenråd.....	15
4. Friluftsliv.....	16
4.1 Friluftsplän	16

Bakgrund

Utarmningen av biologisk mångfald och därmed förlust av ekosystemtjänster nu och i framtiden är ett av de största hoten mot hållbar utveckling. I Eslövs kommun har vi arbetat strategiskt och framgångsrikt med förvaltning av sjöar och vattendrag i många år men när det gäller förvaltning av den landbaserade naturen saknas till stor del det strategiska och långsiktiga förhållningssättet.

Naturplan för Eslöv ska beskriva det arbete som görs för att leva upp till målet Rik natur i Eslöv i *Miljöstrategi för Eslöv*, som lyder: *Naturen och den biologiska mångfalden i Eslövs kommun ska skyddas, bevaras och utvecklas.*

Naturmiljöprogram

I juni 2020 antog Eslövs kommunfullmäktige *Naturmiljöprogram*. Naturmiljöprogrammet innehåller viktiga kunskapsunderlag samt mål och ställningstaganden för naturvården. *Miljöstrategi för Eslöv* och *Naturplan för Eslöv* ersätter naturmiljöprogrammet som styrande dokument. Mål och ställningstaganden i naturmiljöprogrammet har arbetats in i miljöstrategin och naturplanen. Materialet i naturmiljöprogrammet har omarbetats och utgör ett kunskapsunderlag till miljöstrategin.

Syfte

Naturplan för Eslöv ska samla, systematisera och presentera naturmiljöarbetet i Eslövs kommunorganisation som framför allt bidrar till målet *Rik natur i Eslöv i miljöstrategi för Eslöv*, såväl vattenvårdsarbetet som arbetet med den landbaserade naturen. Syftet med planen är att på ett bättre sätt bidra till att skydda, värna och utveckla naturvärdena i Eslövs kommun som helhet. På så sätt bidrar planen till flera av de nationella miljömålen och till framförallt mål 14 och 15 i Agenda 2030.

Naturplan för Eslöv ska lyfta fram prioriteringar inom arbetsområdet.

Organisation

Naturplan för Eslöv utgör en av de planer som tillsammans beskriver arbetet som ska leda fram till målen i *Miljöstrategi för Eslöv*.

Kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antar *Miljöstrategi för Eslöv* som innehåller mål som ligger till grund för *Naturplan för Eslöv*.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar *Naturplan för Eslöv*.

Styrgrupp

Miljöstrategin har en styrgrupp bestående av kommundirektörens ledningsgrupp. Styrgruppen ska hållas uppdaterad om arbetet med planerna kopplade till miljöstrategin och kan besluta om ändringar i dessa planer.

Intern referensgrupp

Miljöstrategin har en intern referensgrupp bestående av representanter från kommunens olika verksamheter samt från bolagen ebo och Merab. Arbetet i planerna kopplade till miljöstrategin följs upp, sammanställs, analyseras av arbetsgruppen. Resultaten redovisas årligen internt och externt.

Samordnare

Arbetet med att skydda, värna och utveckla naturvärden kräver specifik kompetens inom biologi. Naturplanens samordnare ska bistå med kompetens och stöd i de processer där biologisk kompetens krävs för att genomföra åtgärderna i denna plan och därmed bidra till att målet *Rik natur i Eslöv* uppnås.

Naturplanens samordnare ska delta i miljöstrategins arbetsgrupp och i arbetet med att följa upp denna plan.

Rådighet

Kommunorganisationen ska arbeta aktivt med att skydda, värna och utveckla den biologiska mångfalden. Det görs i skötsel av den egna marken, i den fysiska planeringen, i upprättande av avtal, i anläggande, med hjälp av kommunikation, inom pedagogik och i vattenförvaltningsarbetet med mera. Kommunorganisationen ska också driva naturvårdsprojekt och samverka med andra aktörer för att bidra till målet *Rik natur i Eslöv*.

Avgränsningar och kopplingar

Naturplanen hanterar inte frågor som styrs direkt av lagstiftning.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tillsyn enligt miljöbalken styrs inte av denna plan, inte heller de tekniska vattenfrågor som hanteras av VA SYD

eller utveckling av grön infrastruktur som kommer att hanteras i kommande grönplan.

Naturplan för Eslöv hanterar natur- och vattenfrågor inom kommunorganisationens verksamhet och kopplar till *Miljöstrategi för Eslöv*, som ska samla det arbete inom Eslövs kommunorganisation som bidrar till de 16 nationella miljömålen och därmed till stora delar av de 17 globala hållbarhetsmålen i *Agenda 2030*.

Miljöstrategin och planerna ska bidra till det regionala miljömålsarbetet som samordnas av länsstyrelsen.

Vissa frågor som bidrar till *Rik natur i Eslöv* styrs i andra planer kopplade till *Miljöstrategi för Eslöv*, till exempel måltidsverksamhet, arrendeavtal, exploatering, kommunikation, samverkan och upphandling.

Uppföljning

Uppföljningen av åtgärderna i *Naturplan för Eslöv* sker inom ramen för uppföljning av *Miljöstrategi för Eslöv* som också innehåller indikatorer för att mäta status och behov av insatser.

Arbetet i planerna kopplade till miljöstrategin ska följas upp årligen. Uppföljningen består av insamling av underlag till indikatorer samt av inrapporterade åtgärdsresultat från de utpekade åtgärdsansvariga. Det inrapporterade materialet ska sammanställas, analyseras och sedan presenteras internt och extern. Resultatet av uppföljningen ska användas till att utveckla kommunorganisationens miljöarbete.

Uppföljningen samordnas av naturplanens samordnare.

Mål

Naturplan för Eslöv ska bidra till att uppnå målet *Rik natur i Eslöv* i *Miljöstrategi för Eslöv*.

Målet *Rik natur i Eslöv* definieras så här:

Naturen och den biologiska mångfalden i Eslövs kommun ska skyddas, bevaras och utvecklas.

Vad målet innebär beskrivs i *Miljöstrategi för Eslöv*.

Åtgärder

De åtgärder i *TILLSAMMANS FÖR ETT HÅLLBART SKÅNE - Regionalt åtgärdsprogram för miljömålen 2022–2025* där kommunerna har tilldelats ansvar, ska lyftas in i planerna kopplade till miljöstrategin i de fall de anses möjligt, prioriterat och befogat. Naturplanen bidrar framför allt till följande åtgärder i det regionala åtgärdsprogrammet:

HS10. Integrering av biologisk mångfald och ekosystemtjänster i urbana miljöer

HS11. Skydd av tätortsnära natur

HS12. Friluftslivet tydliggörs i samhällsplaneringen

HM5. Lokalisering av våtmarker utifrån biologisk mångfald, övergödning och minskad klimatpåverkan.

HM10. Genomförande av strategi för formellt skydd av skog.

HM11. Naturvårdsåtgärder för hotade arter

HM12. Strategi för invasiva främmande arter

HL3. Gynna vilda pollinatörer i hela landskapet

På nationell och regional nivå finns ett stort antal strategier, program och liknande som hanterar olika typer av miljöfrågor. De har beaktats vid framtagandet av denna plan. Utöver det regionala åtgärdsprogram för miljömålen bidrar naturplan för Eslöv främst till prioriterade åtgärder riktade mot kommuner i *Naturvårdstrategi för Skåne, handlingsplan för grön infrastruktur* och Vattenmyndighetens åtgärdsprogram för vatten 2022 - 2027.

Åtgärderna är framtagna i dialog med de verksamheter som berörs av dem. Åtgärderna är prioriterade så att de på ett resurseffektivt (stor miljönytta per insatt resurs) bidrar till målen i *Miljöstrategi för Eslöv*.

1. Skydda natur

1.1 Den kommunalägda marken i och i anslutning till Gyaskogen samt skytteskogen i Stehag skyddas

Beskrivning

Gyaskogen och skytteskogen i Stehag utses till naturreservat med fokus på att bevara biologisk mångfald och tätortsnära rekreation.

Detta är en fortsättning på det pågående arbete som drivs av Kommunledningskontoret – Tillväxt med att ta fram inriktningsmål och skötselplan för den kommunalägda skogen.

Ansvar Miljö- och Samhällsbyggnad - Stab och Miljö med stöd av Kommunledningskontoret – Tillväxt

Resurs Beror på behov av inventeringar med mera

När Arbetet påbörjas när den inledande processen är klar

Uppföljning Finns naturreservat för den aktuella skogen

1.2 Snärjet säkras som natur- och friluftslivsområde

Beskrivning

Möjligheterna till att utveckla det tätortsnära naturområdet Snärjet för friluftslivet och bevarandet av den biologiska mångfalden ska utredas i samverkan med markägare.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxt

Resurs Inom ram

När Start 2023

Uppföljning Finns utredning eller inte

1.3 Rönneholms mosse utvecklas till natur- och friluftslivsområde

Beskrivning

Kommunen ska via dialog med verksamhetsutövare och länsstyrelsen verka för att Rönneholms mosse utvecklas till ett naturområde med fokus på fågelliv, biologisk mångfald och friluftsliv.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö med stöd av Kommunledningskontoret – Tillväxt

Resurs Inom ram

När Under och efter tåktens efterbehandling

Uppföljning Är området återställt eller inte

2. Bevara och utveckla biologisk mångfald

2.1. Biologisk mångfald i detaljplaneringen

Beskrivning

Den fysiska planeringen ska bidra till att skydda, bevara och utveckla den biologiska mångfalden. Det innebär att följande miljöaspekter ska beaktas i arbetet med detaljplaner:

Hänsyn till biologisk mångfald och ekosystemtjänster

- Vid detaljplaneläggning ska bevarande och långsiktig utveckling av natur och naturvärden säkras genom planläggning av park och natur. Naturområden eller områden med höga naturvärden ska i första hand planläggas som natur och inte som park.
- Vid detaljplaneläggning ska bevarande och långsiktig utveckling av natur och naturvärden säkras genom planläggning av park och natur.
- I arbetet med detaljplaner ska planområdets ekosystemtjänster innan exploatering beskrivas. Till det används verktyget ESTER. Ambitionen ska vara att ekosystemtjänster stärks och/eller tillskapas i samband med exploatering.
- Öppna dagvattenlösningar ska prioriteras.
Hänvisning till: *Dagvatten- och översvänningsplan för Eslövs kommun.*
- Träd skyddas i detaljplanering med befintliga verktyg såsom exempelvis krav på marklov för fällande av värdefulla träd. Se Eslövs kommuns *Riktlinjer för trädfällning, Allmänna intressen.*

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen och Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö

Resurs Inom ram

När Kontinuerligt

Uppföljning Har aspekterna hanterats i framtagna detaljplaner

2.2. Ekosystemtjänstanalys

Beskrivning

Planeringsunderlag tas fram som visar de viktigaste ekosystemtjänsterna som rör urban och tätortsnära miljö. Arbetet ska ske stegvis och på sikt omfatta alla kommunens tätorter.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxt med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö

Resurs Tid och pengar uppskattas

När När resurs finns

Uppföljning Finns underlaget. Används det

2.3 Kommunens naturreservat sköts enligt skötselplan

Beskrivning

Skötselåtgärder görs årligen enligt upprättade skötselplaner för att bevara områdenas naturvärden och leva upp till kommunens åtagande. Anläggningar ses över och renoveras eller byts ut vid behov.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs 300 tkr (ingår i ökad budget för naturvård)
När Årligen
Uppföljning Årlig redovisning av utförda åtgärder

2.4 Vattenledning till Abullahagens södra hagar

Beskrivning

Vattenförsörjningen till Abullahagens betande djur ska säkras genom att en vattenledning dras till Södra hagarna.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxt med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs 200 tkr har avsatts till åtgärden
När Snarast
Uppföljning Finns vatten är indraget till Abullahagen

2.5 Naturvårdsåtgärder för hotade arter

Beskrivning

Åtgärder för att gynna förekomst av hotade arter och biotoper i Eslövs kommun ska genomföras. Fokus ska ligga på arter och biotoper med åtgärdsprogram samt för kommunens ansvarsarter. Åtgärder drivs i projektform och minst två projekt ska drivas årligen.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs Externa medel bidrar till finansiering, Samordning/genomförande 400 h per år
När Kontinuerligt
Uppföljning Redovisade/påbörjade projekt

2.6 Mer ängsmark

Beskrivning

Kommunala grönytor läggs om till ängsmark, det vill säga blomrik gräsmark med inhemska arter som inte gödslas och sköts med slåtter. I första skedet ska minst en hektar grönyta läggas om till ängsmark varav 2 400 kvadratmeter läggs om genom insådd av ängsfrö. Detta arbete och mål utförs fram till december 2024 via LONA-projekt ”Blommor och Bin i Eslöv”. Därefter ska minst en grönyta läggas om till ängsmark årligen.

Ängsmark skapad genom insådd av inhemsk ängsvegetation ska prioriteras när möjlighet finns.

För att få en hållbar ökning av ängsmark på kommunens mark ska en utredning göras angående hållbara lösningar för hantering av det slåtttrade höet.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och miljö, Gata, Trafik och Park samt bolaget ebo
Resurs Inom ram
När Enligt beskrivning
Uppföljning andel ängsmark av kommunens grönytor, utredning om hantering av hö finns.

2.7 Mer inhemska växtarter

Beskrivning

Vid utformning av utemiljöer, rabatter och planteringar ska i möjligaste mån inhemska växtarter och /eller växtarter som utgör nektar och pollenresurser för vilda bin väljas. Fokus ska ligga på att bevara, utveckla och skapa värden för den biologiska mångfalden samt minska användandet av exotiska växtarter, bland annat på grund av att det finns risk för att exotiska växter och trädslag kan bli invasiva i ett framtida förändrat klimat (avstämning mot artdatabankens risklista). Undantag ska motiveras.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park, Serviceförvaltningen – Fastighet och ebo
Resurs Inom ram
När Kontinuerligt
Uppföljning Trädinnehav och trädplantering ses över årligen. Andel inhemska växter och/eller resursväxter per ny plantering.

2.8 Fler träd

Beskrivning

Fler träd ska planteras i Eslövs tätorter och antalet träd i Eslövs tätorter på kommunal mark ska öka. När träd fälls ska de kompenseras enligt kommunens riktlinjer för trädfällning.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park, Serviceförvaltningen, Kommunledningskontoret och ebo

Resurs Inom ram
När Kontinuerligt
Uppföljning Antal nyetablerade träd. Antal kompenserade träd.

2.9 Mer död ved

Beskrivning

Hantering av nedtagna och fallna träd beskrivs i Kommunens trädrutiner. För att dessa ska kunna följas ska faunadepåer etableras i anslutning till kommunens större tätorter där död ved, som inte kan lämnas på plats, samlas. Risker för stöld av ved minimeras genom skyltning, val av plats och när nödvändigt staket.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Stab och miljö samt Gata Trafik och Park, Serviceförvaltningen och ebo

Resurs Inom ram
När Kontinuerligt
Uppföljning Antal faunadepåer

2.10 Skötsel av naturmark

Beskrivning

Skötselplan för naturvårdsanpassad skötsel för kommunal mark planlagd som natur, mark klassad som natur i parkkartan, annan naturlig mark i exempelvis parker samt kommunala dammar/småvatten ska tas fram. Minst ett område per år ska tas in i och omfattas av planen.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö för samordning, samt Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park

Resurs Samordning 200 h
När Start 2024
Uppföljning Antal områden med naturvårdsanpassad skötselplan

2.11 Mer blommande grönytor

Beskrivning

Klippningsregimen anpassas för utvalda kommunala grönytor för att gynna blomning och blommörekomst. Detta kan exempelvis göras genom att byta klippregim (exempelvis bruksgräs till långgräs), eller öka intervallet mellan klippningar under blomning för utvalda ytor.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och miljö för samordning, samt Gata, Trafik och Park, Serviceförvaltningen, Kommunledningskontoret och ebo

Resurs Inom ram
När Start 2024
Uppföljning Antal grönytor med anpassad klippningsregim årligen

2.12 Fler boplatser

Beskrivning

Antalet boplatser ska öka i kommunens tätorter genom renovering av befintliga mulmholkar, uppsättning av holkar för fåglar, fladdermöss med mera. När det är möjligt ska sandblottor skapas på lämpliga ställen vid exempelvis åtgärdsarbeten och exploatering. Åtgärderna kan med fördel kopplas till pedagogiska verksamheter när det är möjligt och intresse finns.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och miljö för samordning, samt Gata, Trafik och Park, Serviceförvaltningen och ebo,
Resurs Inom ram
När Start 2024
Uppföljning Antal anlagda/renoverade boplatser

2.13 Invasiva främmande arter på egen mark

Beskrivning

Kommunorganisationen bekämpar invasiva främmande arter på den kommunala marken. Bekämpning sker i första hand av arter på EU:s förteckning (ref. EU-förordning) men även av vissa arter på den nationella listan med förekomst i kommunen. En kommunövergripande strategi för bekämpning av främmande invasiva arter ska tas fram. Möjlighet till koordinerade insatser ska undersökas där listade invasiva arter finns i stora bestånd som inte bara finns på den kommunala marken.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö, Gata Trafik Park, Kommunledningskontoret – Tillväxt
Resurs Inom ram
När Kontinuerligt
Uppföljning Antal bekämpningsinsatser, framtagen strategi finns

2.14 Främmande invasiva arter rapporteras in

Beskrivning

All uppmärksammas förekomst av främmande invasiva arter ska rapporteras in till artportalen. Kommunorganisationen ska rapportera till Naturvårdsverket om en främmande invasiv landart påträffats och till Havs- och vattenmyndigheten om en främmande invasiv vattenart påträffats.

Ansvar	Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö och Gata, Trafik och Park
Resurs	Inom ram
När	Kontinuerligt
Uppföljning	Antal bekämpningsinsatser

2.15 Hantering av främmande invasiva arter

Beskrivning

I dagsläget tas främmande invasiva arter som avfall endast emot på en plats inom Merabs upptagningsområde, Rönneholms avfallsstation. Möjligheten att lämna in avfall bestående av främmande invasiva arter ska förbättras genom att inlämning även möjliggörs på återvinningscentraler inom Merabs upptagningsområde.

Ansvar	Merab med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs	Inom ram
När	Snarast
Uppföljning	antal återvinningscentraler inom Merabs upptagningsområde som tar emot invasiva främmande arter som avfall (utöver Rönneholms avfallsstation).

3. Vattenvårdsarbete

3.1 Kävlingeåns vattenråd

Beskrivning

Eslövs kommun ska engagera sig i och finansiera samarbeten kring vattenvård inom Kävlingeåns vattenråd. Inom vattenrådet samordnas åtgärder som syftar till att uppnå god ekologisk- och kemisk status i ån. Det har till stor del handlat om anläggande av våtmarker inom avrinningsområdet. Se mer om åtgärdsarbetet på vattenrådets hemsida.

Ansvar	Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs	1,1 mkr (avgift för 2024) Representation i organisationen 60 h
När	Kontinuerligt
Uppföljning	Redovisning av sammanfattad recipientkontroll, redovisning av vattenkvalitetshöjande åtgärder

3.2 Rönne å vattenråd

Beskrivning

Eslövs kommun ska engagera sig i och finansiera samarbeten kring vattenvård inom Rönne å vattenråd. Ett mer aktivt åtgärdsarbete för att uppnå god ekologisk- och kemisk status i ån planeras starta upp de kommande åren (start 2025). Se mer om arbetet i och omkring ån på vattenrådets hemsida.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs 40 tkr
Representation i organisationen 60 h
När Kontinuerligt
Uppföljning Redovisning av sammanfattad recipientkontroll, redovisning av vattenkvalitetshöjande åtgärder

3.3. Saxån-Braåns vattenråd

Beskrivning

Eslövs kommun ska engagera sig i och finansiera samarbeten kring vattenvård inom Saxån-Braåns vattenråd. Inom vattenrådet samordnas åtgärder som syftar till att uppnå god ekologisk- och kemisk status i ån. Det har till stor del handlat om anläggande av våtmarker och vattendragsrestaurering i avrinningsområdet. Se mer om åtgärdsarbetet på vattenrådets hemsida.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs 220 000 kr (avgift för 2023)
Representation i organisationen 40 h
När Kontinuerligt
Uppföljning Redovisning av sammanfattad recipientkontroll, redovisning av vattenkvalitetshöjande åtgärder

3.4 Ringsjöns vattenråd

Beskrivning

Eslövs kommun ska engagera sig i och finansiera samarbeten kring vattenvård inom Ringsjöns vattenråd. Inom vattenrådet samordnas åtgärder som syftar till att uppnå god ekologisk- och kemisk status i sjön. Det har hittills främst handlat om biomanipulation genom utfiskning av vitfisk som har gett bra resultat för den ekologiska balansen i sjön. Se mer om åtgärdsarbetet på vattenrådets hemsida.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö
Resurs 395 tkr

Representation i organisationen 60 h
När Kontinuerligt
Uppföljning Redovisning av sammanfattad recipientkontroll, redovisning av vattenkvalitetshöjande åtgärder

4. Friluftsliv

4.1 Friluftsplän

Beskrivning

En friluftsplän ska tas fram för utveckling av friluftslivet i kommunen.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö

Resurs en tjänst, friluftslivsstrateg

När När resurs finns

Uppföljning Finns friluftsplän eller inte

MILJÖSTRATEGI FÖR ESLÖV

Miljöstrategi för Eslöv ska bidra till att skapa en hållbar utveckling. Miljöstrategin gäller för kommunens förvaltningar och för de kommunala bolagen ebo och Merab.

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Ansvar och förväntningar	4
Från mål, genom prioriteringar, till resultat.....	5
Kopplingar	5
Styrmedel	6
Ansvar	6
Utveckling av befintliga processer	6
Kommunikation	6
Utbildning	6
Samverkan.....	6
Stöttning och samordning	6
Lagstiftning och myndighetsutövning	7
Morötter och piskor.....	7
Uppföljning och redovisning av resultat	7
Organisation.....	7
Kommunfullmäktige	7
Styrgrupp.....	7
Intern referensgrupp	7
Samordnare	8
Uppföljning	8
Målen.....	9
1. Rik natur i Eslöv.....	9
2. Ren miljö i Eslöv	12
3. Begränsad klimatpåverkan i Eslöv.....	15

Framtagandeprocess	17
Bilaga 1 – Indikatorer	19
Indikatorer Rik natur i Eslöv.....	19
Indikatorer Ren miljö i Eslöv.....	19
Indikatorer Begränsad klimatpåverkan i Eslöv.....	20
Bilaga 2a	
Bilaga 2b	
Bilaga 2c	

Bakgrund och syfte

Miljöstrategi för Eslöv visar riktningen för miljöarbetet och den miljöförändring som Eslövs kommunorganisation vill se framåt. Miljöstrategin samlar och presenterar den politiska viljan med kommunorganisationens miljöarbete och utgör ramen för det arbete som bedrivs och som bidrar till de nationella miljömålen och därmed till stora delar av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Till miljöstrategin kopplas ett antal planer och tillsammans utgör de den strategiska miljöstyrningen av Eslövs kommunorganisation.

Miljöstrategin och planerna kopplade till den ska generera miljönytta för dem som bor och verkar i Eslövs kommun, men också för naturen och de ännu ofödda.

Miljöstrategin innehåller mål, beskrivningar av metoder och arbetssätt som kan användas för att nå fram till målen, samt indikatorer (bilaga 1) som ska mäta status och visa på behov av åtgärder.

I miljöstrategin finns inga utdelade ansvar eller beskrivna resursbehov. Det kommer att finnas i de planer som ska kopplas till miljöstrategin. Miljöstrategin inkluderar alla verksamheter inom Eslövs kommunorganisation som uppmanas till att bidra till måluppfyllnad.

Planerna som har en direkt koppling till miljöstrategin är: *Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv, Energi- och klimatplan för Eslöv* och *Avfallsplan för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby*. I dem finns åtgärder som bidrar till att målen i miljöstrategin nås.

Ansvar och förväntningar

Det finns ett tydligt uttalat och utdelat ansvar från riksdagen till kommunerna om att arbeta aktivt för att bidra till det nationella miljömålsarbetet och därmed till stora delar av Agenda 2030. Det finns också höga förväntningar på kommunorganisationens miljöarbete från andra aktörer, såsom allmänheten och det lokala näringslivet.

Eslövs kommun ska ta ansvar och leva upp till förväntningar från riksdag, regering och statliga myndigheter kopplade till det nationella miljömålssystemet, samt till de förväntningar på kommunorganisationens miljöarbete som finns hos näringsliv, andra organisationer och medborgare.

De åtgärderna i *TILLSAMMANS FÖR ETT HÅLLBART SKÅNE - Regionalt åtgärdsprogram för miljömålen 2022–2025* där kommunerna har tilldelats ansvar, ska lyftas in i planer kopplade till miljöstrategin i de fall de anses möjligt, prioriterat och befogat.

Enligt Eslövs kommuns reglemente är det Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden som ansvarar för samordningen av kommunens miljöstrategiska arbete.

Från mål, genom prioriteringar, till resultat

Miljöstyrningen i Eslövs kommun bygger på en röd tråd från de mål som presenteras här i miljöstrategin, genom identifierade behov och prioriterade åtgärder i de planer som finns kopplade till miljöstrategin, till uppföljning, analys, presentation av resultat och fortsatt utveckling av miljöarbetet inom kommunorganisationen.

Kopplingar

Miljöstrategi för Eslöv kopplar till Agenda 2030, de 16 nationella miljömålen, de regionala miljömålen, regionala åtgärdsprogram och strategier, den nationella livsmedelsstrategin och lagstiftning inom området samt till kommunorganisationens budget och översiktsplan för Eslöv.

Till miljöstrategin kopplas *Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv, Energi- och klimatplan för Eslöv*. Dessa har i sin tur kopplingar till andra styrsystem, till exempel *Riktlinjer för inköp och upphandling, Lokalförsörjningsplan för Eslöv, Riktlinjer för markanvisning, vattenrådets åtgärdsplaner* och *Trafikstrategi- och trafikplan för Eslöv*.

Till miljöstrategin kopplas också *Avfallsplan för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby med handlingsplan för resurshushållning och cirkulära materialflöden 2023–2026* som innehåller mål och åtgärder enligt krav i miljöbalken och avfallsförordningen.

Även kommande grönplan och vattentjänstplan kommer att ha kopplingar till miljöstrategin.

Styrmedel

Styrmedel är de strategiska verktyg som kan användas för att styra i rätt riktning mot målen. Här beskrivs några av dem.

Ansvar

Alla verksamheter har ansvar för att bidra till målen. Målformuleringarna är öppna och ger utrymme för flexibilitet. Det ställer höga krav på verksamheterna att själva hitta sina respektive möjligheter att arbeta i miljöstrategins utpekade riktning. I planerna kopplade till miljöstrategin beskrivs ansvar för olika specifika åtgärder och vilka resurser de kräver.

Utveckling av befintliga processer

Miljöarbetet ska arbetas in i kommunorganisationens befintliga processer, såsom upphandling, inköp, fysisk planering, exploatering, skötsel, avtal, näringslivssamverkan, rådgivning, drift och måltidsverksamhet, kommunikation med mera.

Kommunikation

Arbetet med miljöstrategin ska genom kommunikation göras känt internt och externt. Det ska finnas en kommunikationsplan med identifierade målgrupper, kanaler och aktiviteter. Kommunikationen ska göra miljöarbetet känt och förståeligt. Kommunorganisationens miljöarbete ska utgöra en positiv del i bilden av Eslöv.

Utbildning

Utbildning av förtroendevalda och anställda ska säkerställa att organisationen har förståelse för och insyn i kommunorganisationens miljöarbete.

Miljöstrategin ska kunna vara ett verktyg för att utveckla miljöpedagogiken inom de pedagogiska verksamheterna. Den ska också ge stöd för kompetensutveckling inom miljöområdet mot allmänhet, föreningar, företag och andra organisationer.

Samverkan

Kommunorganisationen ska vara öppen för samverkan med andra aktörer för att ge större kraft åt, få in mer kompetens och resurser till, och nå bättre resultat av miljöarbetet.

Stöttning och samordning

Miljöstrategin och organisationen kring den ska stötta och samordna kommunorganisationens miljöarbete i miljöstrategins utpekade riktning.

Lagstiftning och myndighetsutövning

Mycket miljöarbete är tvingande genom lag och myndighetsutövning. Vissa delar av Eslövs kommunorganisationens verksamhet omfattas av tillsyn enligt miljöbalken. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden utövar tillsyn enligt miljöbalken på verksamhetsutövare i kommunen. Tillsynen styrs av nämndens behovsutredning och verksamhetsplan.

Morötter och piskor

Bra miljöarbete ska uppmuntras och uppmärksammas och verksamhet/aktiviteter som går emot miljöstrategins utpekade riktning ska göras krångligt och obekvämt. Ett exempel på morot är kommunorganisationens interna vandringspris (se miljöplanens åtgärd 1.9) och ett exempel på piska är klimatväxling (se energi- och klimatplanens åtgärd 1.3).

Uppföljning och redovisning av resultat

En viktig del i miljöstrategins genomförande är uppföljning. Årligen ska arbetet i planerna kopplade till miljöstrategin följas upp, liksom de indikatorer som finns i bilaga 1. Uppföljningen ska analyseras och redovisas internt och externt. Resultatet av uppföljningen ska användas till att utveckla kommunorganisationens miljöarbete.

Organisation

Kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antar *Miljöstrategi för Eslöv* som ska revideras varje mandatperiod. Målen är inte tidsatta.

Styrgrupp

Miljöstrategins styrgrupp utgörs av kommundirektörens ledningsgrupp. Styrgruppen ska hållas uppdaterad om arbetet med miljöstrategin och planerna kopplade till den.

Intern referensgrupp

Miljöstrategin har en intern referensgrupp bestående av representanter från kommunorganisationens verksamheter samt från bolagen ebo och Merab. Även bolagen VA SYD och Kraftringen erbjuds att vara med i gruppen. Arbetet i planerna följs upp, sammanställs och analyseras av referensgruppen. Resultaten redovisas årligen externt och internt.

Samordnare

Kommunens miljöstrateg samordnar arbetet med miljöstrategin och planerna kopplade till den tillsammans med naturplanens samordnare och energi- och klimatplanens samordnare.

Uppföljning

Den årliga uppföljningen ska bidra till att utveckla kommunorganisationens miljöarbete.

Samordnaren samordnar uppföljningen som består av insamling av fakta till indikatorer, uppföljningen av åtgärder i planerna kopplade till miljöstrategin och sammanställning av annat arbete som gjorts inom kommunorganisationen som bidrar till målen i miljöstrategin.

Målen

1. Rik natur i Eslöv

Naturen och den biologiska mångfalden i Eslövs kommun ska skyddas, bevaras och utvecklas.

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

1.1 Andelen skyddad natur ska öka

Fakta

Förlust och fragmentering av livsmiljöer är ett av de största hoten för våra inhemska arter och ekosystem. Att skydda och restaurera kvarvarande naturmiljöer samt utveckla nya natur- och grönområden är därför viktiga åtgärder för att bevara den biologiska mångfalden.

Som skyddad natur räknas natur med någon form av områdesskydd enligt miljöbalken såsom exempelvis nationalparker, naturreservat, natura 2000-områden, biotopskyddsområden. Ett områdesskydd innebär inte automatiskt att naturen inte kan fortsätta att användas för exempelvis skogsbruk eller rekreation. I vissa fall kan andra metoder, exempelvis markägaravtal, användas för att till exempel säkra tillgång till natur värdefull för rekreation.

Nuläge och väg framåt

I Eslövs kommun är 0,3 procent av ytan skyddad som naturreservat. Det är en mycket låg siffra, även med hänsyn tagen till att kommunen till 70 procent består av jordbruksmark. Målet inom EU är att 30 procent av ytan ska ha ett lagligt skydd till 2030. I Sverige ligger siffran idag på nästan 15 procent.

Eslövs kommunorganisation ska arbeta för att mer natur i kommunen ska omfattas av någon form av områdesskydd enligt miljöbalken. Områden med höga naturvärden, områden av betydelse för bevarande av biologisk mångfald samt naturområden viktiga för friluftslivet ska prioriteras. Detta för att säkerställa deras framtida bevarande och minimera risken att de tas i anspråk för exploatering på lokal, regional och nationell nivå, nu och i framtiden. Inledningsvis bör fokus ligga på att skydda värdefulla naturområden på kommunal mark samt tätortsnära områden i enlighet med det regionala programmet *Skydd av tätortsnära natur*.

1.2 Den biologiska mångfalden ska bevaras och utvecklas

Fakta

Den biologiska mångfalden behöver inte bara bevaras, den behöver också utvecklas, utökas och förbättras. Ekosystemtjänster är de tjänster vi människor får av naturen såsom ren luft, rent vatten, mat, råvaror, rekreation och hälsa. Ekosystemtjänster är också förmåga att ta hand om vatten vid till exempel ihållande regn och att ge svalka vid värmeböljor. Stabila, robusta ekosystem och biologisk mångfald behövs för att vi ska få tillgång till alla dessa gratistjänster.

Den natur som dominerar i Eslövs kommun med hävdade ängs- och betesmarker är hotad i och med att sådana marker växer igen i hög grad. De ansvarsarter som tilldelats Eslövs är knutna till den naturtypen. I kommunen finns inte mycket tillgänglig skog men de senaste åren har kommunorganisationen köpt in tätortsnära skog med höga natur- och rekreationsvärden.

Kommunorganisationens verksamhet ska bidra till att den biologiska mångfalden ökar.

Mer om hoten mot biologisk mångfald, ekosystemtjänster, lagstiftning kopplad till naturvård och fakta om naturen i Eslövs kommun finns i bilaga 2a, *Naturmiljö i Eslövs kommun – kunskapsunderlag*.

Nuläge och väg framåt

I Eslöv finns behov av att utveckla naturvårdsarbetet. Under många år har skötsel och underhåll av naturområden blivit eftersatt. Det finns utvecklingspotential för skötsel av den kommunägda marken och för den fysiska planeringen och exploateringen. Eslövs kommunorganisation äger cirka fyra procent av marken (varav 171 hektar utgörs av naturmark) inom kommunen som till 70 procent består av odlingsmark.

Naturvårdsarbetet ska utvecklas. Inom kommunorganisationens verksamhetsområden såsom exempelvis fysisk planering, exploatering och skötsel, ska arbetet med att skydda, värna och utveckla den biologiska mångfalden utvecklas vidare. Samverkan och dialog med andra aktörer/markägare ska utvecklas för att bidra till målet.

Bilagorna 2a, 2b och 2c utgör kunskapsunderlag till miljöstrategin. I dem finns fakta om naturen och naturvärdena i Eslövs kommun. Dessa

kunskapsunderlag ska användas som stöd i kommunorganisationens miljö- och naturvårdsarbete, planarbete och annat strategiskt arbete.

1.3 Våra vattenförekomster ska uppnå God ekologisk- och kemisk status

Fakta

Alla ekosystem och alla ekosystemtjänster är beroende av rent vatten. Inom EU styr *EU:s ramdirektiv för vatten* (vattendirektivet) vattenförvaltningen som ska säkerställa att vi ska ha tillräckligt mycket vatten av god kvalitet, både idag och imorgon. Det kräver mycket arbete och mycket samverkan. I Sverige är formen med vattenråd vanlig för att hantera vattenförvaltning. Vattenråd är organisationer där flera aktörer/organisationer samverkar för att få god status i vattendrag, sjöar och hav. Eslövs kommunorganisation är med i fyra vattenråd.

Nuläge och väg framåt

Eftersom Eslövs kommun domineras av jordbruksmark är eutrofiering (övergödning) ett stort problem i många av kommunens vattenförekomster. I många yt- och grundvatten finns rester av kemiska bekämpningsmedel och flera vattendrag är rätade och markerna utdikade vilket försämrar deras förmåga att bromsa, hålla och ta upp näring från vatten på väg ut i sjöar och hav. Rönne å och är reglerad vilket hindrar ett naturligt flöde och organismers möjlighet att röra sig naturligt mellan Ringsjön och havet.

Eslövs kommunorganisation ingår i Ringsjöns vattenråd, Kävlingeåns vattenråd, Saxån- Braåns vattenråd och Rönne å vattenråd, där recipientkontroll genomförs samordnat och där åtgärder genomförs för att förbättra åars, sjöars och havens ekologiska- och kemiska status.

VA SYD är VA-huvudman i kommunen. Det innebär bland annat att de ansvarar för dagvattenhantering i tätorterna samt spillvattenhantering och dricksvattendistribuering inom de verksamhetsområden som finns i kommunen.

Sydvatten AB processar råvatten och producerar dricksvatten till stora delar av Skånes befolkning. Verksamheten innebär att såväl Ringsjön som Vombsjön regleras, vilket påverkar vattenkvaliteten i såväl sjöarna som åarna Rönne å och Kävlingeån.

Samverkan/dialog med andra aktörer/markägare ska utvecklas och kommunorganisationen ska arbeta aktivt inom sina egna arbetsområden för att bidra till målet.

1.4 Sprida information om, och locka ut människor i, naturen

Fakta

En viktig ekosystemtjänst är naturrekreation som leder till bättre hälsa och välbefinnande. Inte minst efter pandemin har det blivit tydligt hur viktigt det är med tillgänglig natur. Att vistas i naturen är viktigt också för att förstå och värdesätta den. I Sverige ska arbetet med de tio nationella friluftslivsmålen bidra till ökad vistelse i naturen.

Nuläge och väg framåt

I kommunorganisationen pågår inget strategiskt friluftslivsarbete. I kommunen finns väldigt lite markerade leder, ingen tillgänglighetsanpassad natur och få angoringspunkter för friluftsliv.

Kommunorganisationen ska arbeta för att utveckla friluftslivet i kommunen.

2. Ren miljö i Eslöv

Eslövs kommun ska arbeta för ren och effektiv resursanvändning och vara en hållbar förebild.

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

2.1 Vara en god miljö-förebild

Fakta

Kommuner är viktiga när det gäller att driva miljöarbete. De har stor rådighet, verkar inom flera olika områden och har kontakt med många människor och organisationer. I stort sett all verksamhet kan genomföras med mer eller mindre miljöhänsyn. Var ribban läggs avgörs av bland annat resurser, kompetens och ambition.

Den offentliga upphandlingen omfattar årligen över 700 miljarder kronor och är ett viktigt verktyg för att styra utvecklingen av varor och tjänster mot mer hållbara lösningar. Genom att upphandla hållbart bidrar kommunorganisationen till att säkerställa den goda affären sett till hela livscykeln.

Livsmedelsproduktion är en viktig näring i Eslövs kommun, 70 procent av ytan utgör odlingsmark. Inhemsk livsmedelsproduktion är viktigt av många anledningar och när det gäller livsmedelsproduktionen är det själva brukandet som ger den största miljöpåverkan.

Nuläge och väg framåt

Eslövs kommun är en av landets ekokommuner. *Sveriges ekokommuner* är en förening bestående av drygt hundra kommuner och regioner som vill verka som miljöförebilder och samverka för att utveckla det kommunala miljöarbetet.

Eslövs kommunorganisation ska göra skillnad genom att ta miljöhänsyn i alla delar av sin verksamhet. Genom att ta miljöansvar och verka som förebild när det gäller miljöfrågor ska organisationen påverka andra till att också göra bra miljöval. Det kan ske genom att till exempel ställa miljökrav i upphandlingar och arrendeaftal, att göra miljö-bra val när vi planerar, bygger och anlägger, att utveckla måltidsverksamheten med fokus på alla miljöaspekter kopplade till livsmedel och måltidsverksamhet i enlighet med den nationella livsmedelsstrategin, att arbeta med hållbara placeringar av pengar och genomföra arrangemang med stor miljöhänsyn.

2.2 Människor och miljö ska skyddas från exponering av farliga kemiska ämnen, med extra fokus på att skapa giftfria miljöer för barn och unga

Fakta

Farliga kemiska ämnen finns runtomkring oss i alla möjliga typer av produkter såsom byggmaterial, livsmedel, möbler och utrustning av olika slag. Farliga kemiska ämnen finns också i kemiska produkter såsom förbruknings- och underhållskemikalier och bekämpningsmedel.

I arbetet med att minska riskerna med exponering för farliga kemiska ämnen är barn och unga särskilt viktiga. Det beror bland annat på att barns kroppar inte är färdigutvecklade och att störningar i utvecklingen av exempelvis nervsystem, fortplantningsorgan och immunsystem kan få stora negativa konsekvenser. Forskare ser samband mellan exponering av farliga kemiska ämnen och bland annat koncentrationssvårigheter, lägre IQ, fetma, tidig pubertet, försämrad fertilitet, fosterskador, diabetes, cancer och andra sjukdomar.

Luftföroreningar är ett annat stort miljöproblem som påverkar människors hälsa negativt genom bland annat luftvägssjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar. 6 700 förtida dödsfall i Sverige beräknas orsakas av luftföroreningar varje år i Sverige (IVL Miljöinstitutet 2022). Trafik, industriverksamhet, vedeldning och annan förbränning är några av de vanligaste källorna till luftföroreningar.

Nuläge och väg framåt

Det finns en stor utvecklingspotential när det gäller kemikaliefrågor, inte bara i Eslövs kommunorganisation utan i hela samhället. Frågorna är komplexa och ett systematiskt arbetssätt saknas inom flera områden. Kommunorganisationens arbete med det nationella miljömålet *Giftfri miljö* behöver utvecklas och systematiseras.

Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt och systematiskt med miljöfrågor kopplade till kemiska ämnen och produkter. Fokus ska ligga på att skydda människor och miljö (med extra fokus på barn och unga) från farliga kemiska ämnen, på att fasa ut de mest miljö- och hälsofarliga kemiska ämnena och på processer med stora material- och kemikalieflöden.

När det gäller luftföroreningar i kommunen ligger halterna under gällande miljö kvalitetsnormer för alla parametrar. Lokalt kan vedeldning och trafik orsaka höga halter av luftföroreningar under vissa perioder.

2.3 Kommunikation och samverkan

Fakta

Kommunikation är en viktig del i ett hållbart miljöarbete. Den enskildes förståelse för miljöfrågorna och för möjligheten att själv kunna bidra till förändring kan skapa engagemang och handling i rätt riktning. Kommunorganisationen har många kanaler och nätverk där miljöfrågor kan och ska lyftas och kommuniceras.

Nuläge och väg framåt

Det saknas idag ett strategiskt arbete kring kommunorganisationens miljökommunikation.

Genom kommunikation och samverkan ska kommunorganisationen arbeta för att lyfta och stötta miljöarbete i den egna verksamheten, andra organisationer, företag och föreningar.

Minskad nedskräpning, avfallsminimering och hållbar avfallshantering

Enligt miljöbalken och avfallsförordningen ska alla kommuner ha en avfallsplan. Eslövs kommun har en gemensam avfallsplan tillsammans med kommunerna Höör och Hörby samt avfallsbolaget Merab. Enligt regelverket ska en avfallsplan innehålla syfte, mål och åtgärder. Det innebär att mål kring frågorna minskad nedskräpning, avfallsminimering och hållbar avfallshantering styrs av avfallsplanen och inte av miljöstrategin. Under våren 2023 inför vidare process inför antagande i kommunfullmäktige.

Avfallsplanen kopplas till miljöstrategin och arbetet med den följs upp i samma process som miljöstrategin och de andra planerna som är kopplade till den.

Ur avfallsplan för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby samt Merab

Minskad nedskräpning

Nedskräpningen i kommunerna ska minska vilket förväntas bidra till ökad trygghet och trivsel. Minskad nedskräpning gör att mer material kan återvinnas och inte sprids i miljön.

Avfallsminimering

Mindre avfall ska uppstå. Upphandling och inköp, återvinning och återbruk samt minskat matsvinn är centrala områden att arbeta med för att förhindra att avfall uppstår.

Hållbar avfallshantering

Målet innebär att insamlade fraktioner ska bli fler och renare, att andelen brännbart avfall ska minska och att andelen återvinningsbart avfall ska öka. Farliga ämnen ska inte spridas från nedlagda deponier.

Målet innebär att steg tas upp för avfallstrappan.

3. Begränsad klimatpåverkan i Eslöv

Eslövs kommun ska bidra till att begränsa klimatpåverkan.

Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen.

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

3.1 Balansera och kompensera växthusgasutsläpp

Fakta

Klimatförändringarna är ett av de största hoten för människor och ekosystemen och redan nu märks effekterna av de kraftigt förhöjda halterna av växthusgaser i atmosfären.

Nuläge och framåt

För att bidra till ambitionen i Parisavtalet, EU:s gemensamma klimatarbete och den nationella klimatlagstiftningen ska Eslövs kommuns nettoutsläpp av växthusgaser minska. Med *Miljöstrategi för Eslöv* bidrar kommunorganisationen till *Klimat- och energistrategi för Skåne*.

Eslövs kommunorganisation ska minska sina direkta (de utsläpp vi själva orsakar i våra egna verksamheter, såsom exempelvis egna transporter och egen uppvärmning) och indirekta (exempelvis de utsläpp som uppstår när produkter och tjänster vi köper in framställs och utförs) växthusgasutsläpp samt kompensera och balansera de utsläpp som uppstår.

3.2 Bli fossilbränslefria

Fakta

Att fasa ut de fossila bränslena är en av de viktigaste åtgärderna för att nå målet om begränsad klimatpåverkan. Det sker främst genom att användningen av energi totalt sett minskar, genom att den energi som används är förnybar och att produktionen av den tar hänsyn till andra miljöaspekter.

Nuläge och väg framåt

Eslövs kommun har arbetat aktivt i flera år för att fasa ut fossila bränslen (inom el, uppvärmning, bränsle, resor och transporter) inom den egna verksamheten. Det arbetet ska fortsätta och utvecklas till att inkludera all energianvändning, även den indirekta.

Samverkan och dialog med andra aktörer ska utvecklas för att bidra till målet.

3.3 Minska effekt- och energianvändningen

Fakta

För att främja energihushållningen och begränsa klimatpåverkan behöver arbetet med att minska energianvändningen fortsätta. På nationell nivå finns målet om att Sverige ska år 2030 ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005.

Nuläge och framåt

Det finns stor utvecklingspotential när det gäller effekt- och energieffektivisering. Kortsiktiga energieffektiviseringsåtgärder inom fastighetsbeståndet har genomförts och pågår löpande. Framåt behövs mer omfattande och långsiktiga energieffektiviseringsåtgärder.

Eslövs kommunorganisation ska bli mer energieffektiv, bland annat genom att aktivt arbeta för att minska energianvändningen i fastighetsbeståndet med 15 procent (5 procent minskning 2024–2027 och 10 procent minskning 2028–2030) i jämförelse med år 2022.

3.4 Ökad förnybar energiproduktion

Fakta

Behovet av förnybar energi ökar kraftigt när den fossilbränsleframställda energin ska fasas ut. Det kommer att behövas många olika energislag, ny teknik och nya lösningar för att klara omställningen.

Nuläge och väg framåt

Inom Eslövs kommun produceras mycket förnybar energi i form av framförallt värme och el från kraftvärmeverket i Örtofta och el från vindkraftverk.

Eslövs kommunorganisation ska vara öppen för samverkan och ny teknik samt arbeta aktivt för ökad produktion av förnybar energi.

Kommunens översiktsplan är idag positiv till vindkraft men ska se till att också skapa förutsättningar för andra energislag.

3.5 Resa och transportera hållbart

Faktaruta

Resor och transporter står för en fjärdedel av Sveriges växthusgasutsläpp och bidrar till många andra miljöproblem såsom dålig luftkvalitet.

Nuläge och väg framåt

Andelen hållbara resor och transporter har ökat i antal inom Eslövs kommunorganisation men mer arbete med att främja hållbara resebeteenden inom organisationen behövs.

Eslövs kommunorganisation ska resa och transportera hållbart. Det vill säga fossilbränslefritt, energieffektivt och inte i onödan.

Framtagandeprocess

Miljöstrategi för Eslöv har tagits fram på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Projektledningen har utförts av Miljö och samhällsbyggnad – Stab och Miljö. Kommundirektörens ledningsgrupp har fungerat som referensgrupp.

Ledningsgrupper, berörda tjänstemän, nämnder och bolag har informerats längs vägen genom möten, workshops och föredrag.

Under våren 2023 var miljöstrategin på intern tjänsteperson-remiss till alla förvaltningar och kommunala bolag.

Under perioden juli – september 2023 var *Miljöstrategi för Eslöv* tillsammans med *Naturplan för Eslöv*, *Miljöplan för Eslöv* och *Energi – och klimatplan för Eslöv* på remiss. Alla kommunens nämnder, bolagen ebo, Merab, VA SYD och Kraftringen, Länsstyrelsen i Skåne samt kommunerna Hörby och Höör var remissinstanser.

Bilaga 1 – Indikatorer

Denna bilaga innehåller de nyckeltal som ska användas för att mäta miljömålets status och behov av åtgärder. Indikatorerna följs upp årligen tillsammans med den uppföljning av planerna som är kopplad till miljöstrategin, det vill säga avfallsplanen, naturplanen, miljöplanen och energi- och klimatplanen.

Indikatorer Rik natur i Eslöv

Skydda natur

- Areal skyddad natur i Eslövs kommun
- Andel yta skyddad natur av den kommunägda naturmarken

Bevara natur

- Areal ängs- och betesmarkmark
- Areal stadsäng
- Areal betesmark
- Areal skogsmark

Vattenvårdsarbete

- Vattenförekomsternas statusklassning
- Redovisning av sammanfattad recipientkontroll, redovisning av vattenkvalitetshöjande åtgärder för varje vattenråd
- Volym bräddat avloppsvatten

Invasiva arter

- Redovisning förekomst av främmande invasiva arter (baserat på inrapporterade förekomster i kommunens egen rapporteringstjänst samt i Artportalen, och effekt av bekämpning).

Friluftsliv

- Sträcka utmarkerade cykel- och vandringsleder

Indikatorer Ren miljö i Eslöv

Vara en god miljöförebild

- Andel ekologiskt odlade livsmedel
- CO₂-ekvivalenter/kg livsmedel
- Andel ekologiskt odlad kommunägd mark
- Andel ekologiskt odlad mark i kommunen

- Vattenförbrukning per invånare
- Vattenförbrukning kommunorganisationen

Skydda människor och miljö för exponering av farliga kemiska ämnen, med extra fokus på att skapa giftfria miljöer för barn och unga

- Användning av bekämpningsmedel för skötsel av kommunens mark
- Förekomst av bekämpningsmedelsrester vid aktuella provpunkter

Minskad nedskräpning, avfallsminimering och hållbar avfallshantering

- Skräpmättningsindex
- Antal inkomna klagomål som rör nedskräpning
- Andel nedlagda deponier med åtgärdsplaner
- Andel genomförda åtgärdsplaner för nedlagda deponier
- Mäta lämpliga budgetposter som speglar ökade livslängder, minskad förbrukning, återbruk och avfallsminimering
- Mängd återtag av vissa produktslag
- Livslängd på vissa produktslag
- Mängd hushållsavfall
- Mängd brännbart avfall per person
- Total mängd insamlat brännbart avfall
- Kostnader för förbränning av avfall
- Fraktioners renhet
- Andel rötbart matavfall av det insamlade matavfallet
- Volym producerad biogas

Indikatorer Begränsad klimatpåverkan i Eslöv

Balanserade växthusgasutsläpp

- Andel klimatkompenserade växthusgasutsläpp
- Växthusgasutsläpp utanför utsläppshandeln
- Växthusgasutsläpp från utsläppshandeln
- Växthusgasutsläpp från transporter

Fossilbränslefritt

- Andel fossilbränsleanvändning inom el, uppvärmning, drivmedel, transporter och resor

Minska effekt- och energianvändningen

- Total energianvändning i kommunen
- Energianvändning i fastighetsbeståndet

Mer förnybar energiproduktion

- Andel solcellsanläggningar i kommunorganisationen
- Andel producerad förnybar energi inom kommunens geografiska område
- Andel använd förnybar energi inom kommunens geografiska område

Hållbara transporter och resor

- Antalet flygresor, alternativt sträcka för flygresor
- Antal körsträcka med privat bil i tjänst
- Antal laddpunkter i kommunorganisationen
- Antal laddpunkter inom kommunens geografiska område

Naturmiljö i Eslöv – kunskapsunderlag



Medverkande vid framtagandet
Anna-Carin Linusson, Birgitta Karlsson,
Susanne Hultman (kartframställning),
Annika Söderman, Erika Fjelkner

Kartor
Geodata har hämtats från följande myndigheter och sammanställts av
personal på Miljö och Samhällsbyggnad.

Med upphovsrätt ©:
Lantmäteriet Geodatasamverkan, Sveriges geologiska undersökningar
(SGU).

Öppen data (CCO):
Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Skogsstyrelsen, Länsstyrelserna,
Trafikverket, Havs- och Vattenmyndigheten, Vatteninformationssystem
(VISS)

Foto
Eslövs kommun
Anna-Carin Linusson, Anna Nimander Pflanzl,
Annika Söderman, Birgitta Karlsson, Jonas Johansson, Lars-Erik Williams,
Marie Brandt, Örjan Fritz, Arne Thell, Föjers arkiv, Jens Rydell, Mikael
Larsson, pexels.com, pixabay.com



LOkala
NAturvårds
satsningen

INNEHÅLL

Naturvårdsarbete i Eslövs kommun.....	5	Åkerholmar, odlingsrösen och stengården	19
Bakgrund	5	Alléer och pilevallar	20
Syfte	5	Småvatten och mangelgravar	20
Områden med höga naturvärden	6	Vägkanter och banvallar	20
Biologisk mångfald och ekosystemtjänster.....	7	Värdefulla grönområden i tätorter	20
Biologisk mångfald och ekosystemtjänster.....	8	Skyddad och annan värdefull natur i Eslövs kommun.....	22
Varför hotas den biologiska mångfalden?	9	Vattendirektivet	22
Styrmedel	11	Art- och habitatdirektivet samt Fågeldirektivet.....	22
Internationella konventioner	11	Artskyddsförordningen	22
Lagstiftning	11	Ramsarkonventionen.....	23
Andra styrmedel	11	Natura 2000	24
Agenda 2030	11	Riksintresse för naturvård (NM).....	25
Miljömål	12	Områden skyddade enligt miljöbalken kapitel 7	26
Nationella Friluftslivsmål.....	12	Naturreservat.....	26
Naturmiljö i Eslövs kommun	13	Landskapsbildsskydd	26
Klimat.....	13	Naturminnen	27
Berggrund och jordarter.....	13	Biotopskyddsområde	27
Markanvändning	14	Invasiva främmande arter.....	28
Det skånska landsbygdsprogrammet	15	Rödlistade arter	28
Centrala mellanbygden.....	16	Åtgärdsprogram för hotade arter och naturtyper	29
Södra mellanbygden	16	Värdefulla naturmiljöer i och i anslutning till sjöar och vattendrag ..	30
Lund- och Helsingborgsslätten	16	Kommunala ansvarsarter	30
Vombsjösänkan	16	Ordlista	33
Naturtyper.....	16	Källor	36
Skogsmark.....	16		
Barrskog	17		
Ädellövskog	17		
Fuktlövskogar och sumpskogar.....	17		
Torrängar	18		
Friskängar.....	18		
Fuktängar	18		
Gräshed och rished	18		
Trädbärande betesmarker (hagmark).....	18		
Åar och mindre vattendrag	19		
Våtmarker	19		
Åkermark och småbiotoper.....	19		



Flitiga naturvårdare.

NATURVÅRDSARBETE I ESLÖVS KOMMUN

BAKGRUND

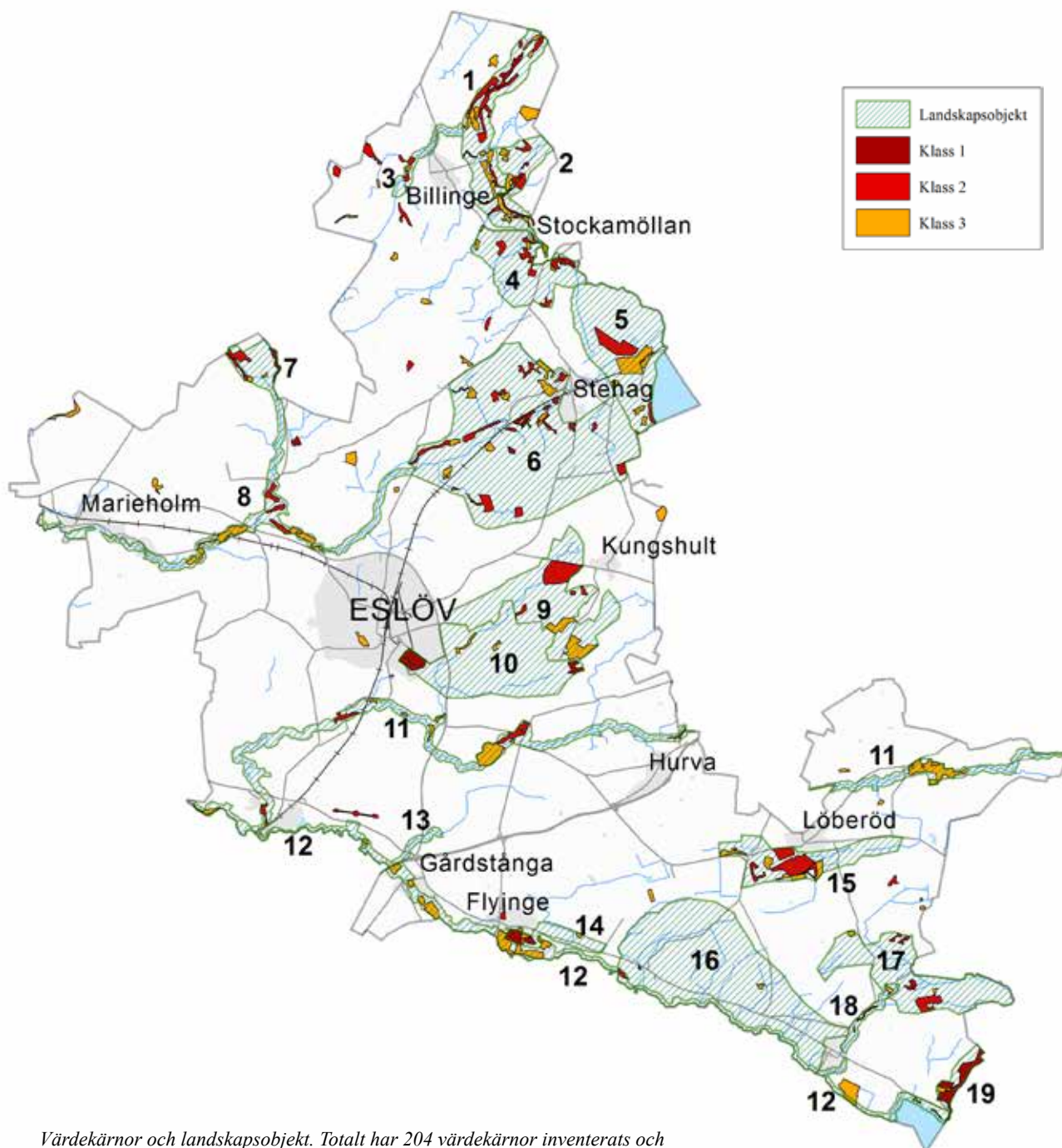
Varje kommun har ett stort ansvar för sitt lokala naturvårdsarbete, både inom fysisk planering och vid genomförandet av konkreta naturvårdsåtgärder. Ett led i detta ansvar är att upprätta ett naturvårdsprogram. Att skydda och förvalta naturen så att biologisk mångfald gynnas är grunden för naturvårdsarbetet. Landskapet har förändrats (exempelvis genom igenväxning och exploatering) och kunskapsläget har utvecklats sedan kommunens förra naturvårdsprogram togs fram 2007. Det är därför dags för en revidering. Områden med höga naturvärden har också ofta höga kultur- och friluftslivsvärden. Vi har därför valt att göra ett naturmiljöprogram där dessa tre områden innefattas. Tyngdpunkten i programmet ligger dock på naturen och dess värden.

SYFTE

Naturen i Eslöv - kunskapsunderlag är i första hand en samlad redovisning av naturvårdens intressen och ställningstaganden. I programmet redovisas områden med höga natur- och kulturvärden samt områden av intresse för friluftsliv.

OMRÅDEN MED HÖGA NATURVÄRDEN

Mer detaljerad information om landskapsobjekt och värdekärnor finns i den digitala kartan på Eslövs kommuns hemsida.



Värdekärnor och landskapsobjekt. Totalt har 204 värdekärnor inventerats och 19 landskapsobjekt har pekats ut.

BIOLOGISK MÅNGFALD OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER

Sverige undertecknade 1993 konventionen om biologisk mångfald som togs fram under Riokonferensen 1992. Vi har därmed, tillsammans med andra länder, förbundet oss att arbeta för bevarandet och utvecklandet av biologisk mångfald. Konventionen ratificerades samma år och har sedan införlivats i både miljöbalken och de nationella miljökvalitetsmålen där framför allt målen Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap samt Ett rikt växt- och djurliv siktar mot att bevara och utveckla biologisk mångfald. Eslövs kommun har slagit fast att organisationen ska arbeta aktivt för att bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen, och därmed också stora delar av Agenda 2030 uppfylls.

Genom att på lokal nivå aktivt arbeta för att skydda, bevara och återställa natur bidrar kommunen till att skydda och bevara biologisk mångfald och därmed till att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen. Med begreppet biologisk mångfald menas variationsrikedomen bland alla levande organismer och livsmiljöer. Det är helt enkelt allt liv, i alla dess former, som existerar på jorden. Man brukar tala om biologisk mångfald på tre nivåer:

- mångfald inom arter (genetisk variation mellan individer och populationer av samma art)
- mångfald av arter (artdiversitet)
- mångfald av miljötyper (biotoper) och ekosystem.

Hög biologisk mångfald kan öka ett ekosystems förmåga att anpassa sig till miljöförändringar som till exempel torka. Ju fler arter det finns, desto större är chansen att någon av dem överlever förändringen och att viktiga ekosystemfunktioner då finns kvar.

Vissa av ekosystemens funktioner är så kallade ekosystemtjänster, som direkt gynnar oss människor genom att upprätthålla och förbättra våra livsvillkor och vårt välmående. Ekosystemtjänster kan delas in i olika grupper, beroende på vad de bidrar med:

- stödjande ekosystemtjänster: innefattar de grundläggande ekosystemfunktioner som är en förutsättning för de andra ekosystemtjänsterna, till exempel produktion av näringsrik jord, fotosyntes och cirkulation av näringsämnen och vatten
- reglerande ekosystemtjänster: omfattar ekosystemfunktioner som påverkar och reglerar miljöfaktorer, till exempel klimatreglering genom kolinlagring, rening av vatten och luft, nedbrytning av organiskt material och pollination
- försörjande ekosystemtjänster: inkluderar alla de varor som ekosystemen producerar och vi nyttjar, till exempel mat, vatten, medicin, fibrer och trä
- kulturella ekosystemtjänster: innefattar alla de mer ogripbara tjänster som ekosystem bidrar med, till exempel rekreation, ekoturism, inspiration, hälsa, kunskap och skönhet.

Eftersom biologiska processer är en förutsättning för livet på jorden, är bevarandet av biologisk mångfald en försäkring mot konsekvenserna av exempelvis miljökatastrofer i form av skogsbränder, översvämningar och torka. Någonstans finns en gräns för hur mycket den biologiska mångfalden kan utarmas utan att det medför allvarliga konsekvenser även för människan.



När biologisk mångfald går förlorad riskeras förlust eller försämring av ekosystemen och därmed ekosystemtjänsterna. Att bevara biologisk mångfald är därför nödvändigt för att bevara naturen för framtida generationer och säkerställa de livsnödvändiga tjänster som ekosystemen förser oss med, nu och i framtiden. Vi har även en moralisk skyldighet inför kommande generationer att använda jordens resurser på ett hållbart sätt, att göra insatser för att säkerställa biologisk mångfald och sluta utrota arter.

BIOLOGISK MÅNGFALD OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER

Sverige undertecknade 1993 konventionen om biologisk mångfald som togs fram under Riokonferensen 1992. Vi har därmed, tillsammans med andra länder, förbundit oss att arbeta för bevarandet och utvecklandet av biologisk mångfald. Konventionen ratificerades samma år och har sedan införlivats i både miljöbalken och de nationella miljökvalitetsmålen där framför allt målen *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap* samt *Ett rikt växt- och djurliv* siktar mot att bevara och utveckla biologisk mångfald. Eslövs kommun har slagit fast att organisationen ska arbeta aktivt för att bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen, och därmed också stora delar av Agenda 2030 uppfylls.

Genom att på lokal nivå aktivt arbeta för att skydda, bevara och återställa natur bidrar kommunen till att skydda och bevara biologisk mångfald och därmed till att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen. Med begreppet biologisk mångfald menas variationsrikedomen bland alla levande organismer och livsmiljöer. Det är helt enkelt allt liv, i alla dess former, som existerar på jorden. Man brukar tala om biologisk mångfald på tre nivåer:

- mångfald inom arter (genetisk variation mellan individer och populationer av samma art)
- mångfald av arter (artdiversitet)
- mångfald av miljötyper (biotoper) och ekosystem.

Hög biologisk mångfald kan öka ett ekosystems förmåga att anpassa sig till miljöförändringar som till exempel torka. Ju fler arter det finns, desto större är chansen att någon av dem överlever förändringen och att viktiga ekosystemfunktioner då finns kvar.

Vissa av ekosystemens funktioner är så kallade ekosystemtjänster, som direkt gynnar oss människor genom att upprätthålla och förbättra våra livsvillkor och vårt välmående. Ekosystemtjänster kan delas in i olika grupper, beroende på vad de bidrar med:

- **stödjande ekosystemtjänster:** innefattar de grundläggande ekosystemfunktioner som är en förutsättning för de andra ekosystemtjänsterna, till exempel produktion av näringsrik jord, fotosyntes och cirkulation av näringsämnen och vatten
- **reglerande ekosystemtjänster:** omfattar ekosystemfunktioner som påverkar och reglerar miljöfaktorer, till exempel klimatreglering genom kolinlagring, rening av vatten och luft, nedbrytning av organiskt material och pollination
- **försörjande ekosystemtjänster:** inkluderar alla de varor som ekosystemen producerar och vi nyttjar, till exempel mat, vatten, medicin, fibrer och trä
- **kulturella ekosystemtjänster:** innefattar alla de mer ogripbara tjänster som ekosystem bidrar med, till exempel rekreation, ekoturism, inspiration, hälsa, kunskap och skönhet.

Eftersom biologiska processer är en förutsättning för livet på jorden, är bevarandet av biologisk mångfald en försäkring mot konsekvenserna av exempelvis miljökatastrofer i form av skogsbränder, översvämningar och torka. Någonstans finns en gräns för hur mycket den biologiska mångfalden kan utarmas utan att det medför allvarliga konsekvenser även för människan. När biologisk mångfald går

förlorad riskeras förlust eller försämring av ekosystemen och därmed ekosystemtjänsterna. Att bevara biologisk mångfald är därför nödvändigt för att bevara naturen för framtida generationer och säkerställa de livsnödvändiga tjänster som ekosystemen förser oss med, nu och i framtiden. Vi har även en moralisk skyldighet inför kommande generationer att använda jordens resurser på ett hållbart sätt, att göra insatser för att säkerställa biologisk mångfald och sluta utrota arter.

VARFÖR HOTAS DEN BIOLOGISKA MÅNGFALDEN?

Vi förlorar arter hela tiden och biologisk mångfald minskar i snabb takt över hela världen. I den första globala rapporten om biologisk mångfald (IPBES, 2019) slås det fast att aldrig någonsin under mänsklighetens historia har biologisk mångfald minskat i så snabb takt som nu. Så mycket som en miljon av jordens växt- och djurarter hotas av utrotning inom de kommande decennierna. Var sjätte år lämnar EU:s medlemsländer in en statusrapport över sitt arbete med att motverka förlust av biologisk mångfald. Sveriges senaste rapport visar att tillståndet för arter och naturtyper i stort sett är fortsatt dåligt till följd av intensivt fiske och ensartat jord- och skogsbruk samt upphörd hävd (slåtter och bete) av biologiskt värdefulla gräsmarker. Där tillståndet trots allt har förbättrats beror det på åtgärder som till exempel att områden med höga naturvärden har skyddats. För att bevara biologisk mångfald och vända trender i naturen är det därför viktigt att åtgärdsarbetet fortsätter.

Förlust eller försämring av naturliga livsmiljöer

Att livsmiljön för djur, växter och svampar förstörs, minskar eller försämras anses vara det främsta hotet mot landbaserad biologisk mångfald. Detta beror framför allt på förändringar inom de stora areella näringarna jord- och skogsbruk samt expansion av urbana områden. Inom skogsbruket huggs äldre variationsrik skog ner, med direkt förlust av arter och ekosystem som följd, och ersätts med ensartad skogsplantering. Inom jordbruket har ändrad markanvändning resulterat i förlust av livsmiljöer genom att artrika ängs- och hagmarker antingen omvandlats till åker eller växt igen på grund av minskad hävd (slåtter och bete). Även små naturmiljöer som åkerholmar, åkerrennar, stengården, småvatten och öppna diken har tagits bort för att effektivisera jordbruket. Naturliga livsmiljöer har försvunnit genom utdikning av våtmarker och sjöar, minskad förekomst av gamla träd och död ved, övergödning av mark och vatten samt användning av kemiska bekämpningsmedel.

I hav och sjöar förstörs och påverkas livsmiljön negativt genom muddring av botten, upptag av sand och grus och exempelvis bottenrålning som bedöms vara den största orsaken till minskningen av ryggradslösa djur i våra vatten. Tätorter som expanderar och förtätas är också ett ständigt hot mot naturmiljöer och biologisk mångfald eftersom arealen med naturliga livsmiljöer minskar.

Föroreningar

Förorening av naturen – det vill säga nedskräpning, nedsmutsning eller utsläpp av kemiska ämnen till luft, vatten och mark – har en stor negativ påverkan på den biologiska mångfalden och människans hälsa. Föroreningar kan påverka ekologiska processer så att ekosystemens sammansättning och arternas utbredning förändras. De orsakar även miljöproblem som förorening

och övergödning samt bidrar till klimatförändringarna.

Spridning av farliga kemiska ämnen är ett växande problem. Ämnen som är direkt giftiga, hormonstörande, cancerframkallande och som kan störa fortplantningsförmågan finns i dag överallt, även i naturen. Många av dessa ämnen är svårnedbrytbara och ackumuleras i näringskedjorna. Det innebär att koncentrationen ökar i näringskedjorna, och de högsta halterna av miljögifter hittar vi hos toppredatorerna, till exempel rovfiskar, rovfåglar och människor.

Mikroplast är ett annat föroreningshot. Små plastpartiklar som hamnar i miljön kan orsaka svält när de av misstag uppfattas som föda. De ackumuleras även i näringskedjorna. Plastpartiklarna innehåller dessutom ofta farliga kemiska ämnen som har förmågan att attrahera andra farliga ämnen och därmed gör därmed plastpartiklarna ännu giftigare.

Överexploatering av arter genom jakt och fiske

Överutnyttjandet av vilda arter genom ohållbar jakt och fiske är ett av de största hoten mot biologisk mångfald. Historiskt sett har vi redan utrotat många arter på grund av för högt jakt- eller fisketryck och många fler riskerar att drabbas av samma öde. Utrotning eller minskning av toppredatorer – det vill säga rovdjur i toppen av näringskedjan som ofta är mål för jakt, till exempel varg, lo, björn, järv och rovfåglar – kan få kaskadeffekter längs hela näringskedjan och påverka hela ekosystem. I marina miljöer, där andelen hotade arter är högre än i någon annan livsmiljö, utgör ohållbart kommersiellt fiske (med för hårt fisketryck på kommersiella arter och stora bifångster samt bottentrålning) det enskilt största hotet.

Klimatförändring

Det finns en nära koppling mellan biologisk mångfald och klimat. Biologisk mångfald skapar jordens ekosystem och förändringar i naturliga ekosystem kan påverka klimatet. Förändring i klimatet som att mängden nederbörd förändras, haven värms upp och vattennivåer och temperatur stiger, kan i sin tur påverka den biologiska mångfalden. Klimatförändringen går nu så fort att ekosystem och arter inte hinner anpassa sig och många djur och växter riskerar att dö ut, såväl på land som i vatten. Man har redan noterat effekter på exempelvis växters och djurs reproduktion och utbredning, växtsäsongens längd och förekomst av skadeorganismer och sjukdomar. Klimatförändringen utgör därför ytterligare ett hot mot biologisk mångfald.

Fungerande ekosystem kan buffra klimatförändringen genom exempelvis fångst av näring, inlagring av kol eller genom produktion av bioenergi. Eftersom ekosystem med stor biologisk mångfald ofta har bättre förmåga att motstå eller anpassa sig till förändringar jämfört med art- och individfattiga ekosystem är bevarandet av biologisk mångfald av avgörande betydelse för både klimatförändringen i sig och effekterna av den.

Invasiva främmande arter

Invasiva främmande arter räknas också som ett av de absolut största hoten mot biologisk mångfald. Arter räknas som invasiva när de, oftast med människans hjälp, har etablerat sig utanför sitt naturliga utbredningsområde och orsakar problem för den inhemska biologiska mångfalden. Invasiva främmande arter kan påverka den inhemska biologiska mångfalden negativt genom till exempel predation på inhemska djur och växter, förstörelse eller förändring av livsmiljöer, konkurrens om livsnödvändiga resurser eller introduktion av nya patogener och parasiter.

I takt med att vi människor blir fler och reser mer, ökar risken för att allt fler arter ska sprida sig utanför sitt naturliga utbredningsområde. Vi har också en ökad global handel där vi både medvetet och omedvetet flyttar arter mellan ekosystem. Arter sprids även exempelvis via fartygens ballastvatten, konstgjorda spridningskorridorerna som till exempel kanaler eller från uppfödare och odlingar. Invasiva främmande arter kan orsaka stora skador på jord- och skogsbruk och ha negativa effekter på människors hälsa och ekono-



Gul skunkkalla är en art som omfattas av EU-förordningen om främmande invasiva arter.

STYRMEDEL

INTERNATIONELLA KONVENTIONER

Sverige har antagit en rad internationella konventioner som rör skydd av miljön och hushållning med naturresurser. Här är några av dem:

- Våtmarkskonventionen (Ramsar) 1975; ratificerat av Sverige med Parisprotokollet 1986 och Reginaprotokollet 1994 (skydd av våtmarker av internationell betydelse, speciellt livsmiljöer för vattenlevande fåglar)
- Washingtonkonventionen eller Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) 1975 (reglerar den internationella handeln med utrotningshotade växt- och djurarter)
- Bonnkonventionen 1979 (skydd av djurarter som flyttar över landsgränser)
- Bernkonventionen 1979 (skydd av europeiska vilda växter och djur)
- Helsingforskonventionen 1992 (skydd av Östersjöns marina miljö)
- Konventionen om biologisk mångfald 1993 (konventionens mål är bevarande och hållbart nyttjande av biologisk mångfald samt rättvis fördelning av nyttan som uppstår vid användandet av genetiska resurser)
- Landskapskonventionen 2004; ratificerat av Sverige 2011 (syftar till att förbättra skydd, förvaltning och planering av landskap i Europa)
- Aichimålen 2010 (strategisk plan för bevarande av biologisk mångfald)
- Nagoyaprotokollet 2014 (reglerar tillträde till genetiska resurser och rättvis fördelning av vinster som kan uppstå vid användandet av dem)

(Angivet årtal syftar på det år då konventionen trädde i kraft.)

LAGSTIFTNING

Den viktigaste lagen som berör naturvården och naturvårdsintresset är miljöbalken (MB), som trädde i kraft 1999. För naturvårdens del gäller främst miljöbalkens allmänna hänsynsregler, grundläggande respektive särskilda bestämmelser för hushållning av mark- och vattenområden, skydd av naturen, vattenverksamhet, täkter och jordbruk. Även friluftslivets intressen tillvaratas i miljöbalken. Den viktigaste lagen som berör kulturminnesvården är kulturmiljölagen. Andra lagar är till exempel skogsvårdslagen och plan- och bygglagen (se bilaga Lagstiftning).

ANDRA STYRMEDEL

Andra styrmedel är civilrättsliga avtal, exempelvis naturvårdsavtal, eller olika stödformer finansierade av EU. Landsbygdsprogrammet 2014–2020 innehåller stöd för att utveckla landsbygden. Programmet finansieras både via EU:s jordbruksfond och genom nationell medfinansiering. Flera av stöden kan gynna den biologiska mångfalden, kulturmiljön och friluftslivet. Information om EU-stöd finns på Jordbruksverkets och Länsstyrelsen i Skånes hemsidor.

AGENDA 2030

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen har tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. För naturvårdsarbetet är det i första hand mål 14 Hav och marina resurser och mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald som gäller, men också mål tre God hälsa och välbefinnande och mål sex Rent vatten och sanitet.

MILJÖMÅL

Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljö målssystemet består av ett Generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett tjugotal etappmål. Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljö problemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. För Sveriges miljö politik är generationsmålet vägledande för miljö arbetet på alla nivåer i samhället.

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljö arbetet ska leda till. De kopplar till Agenda 2030 genom att på nationell nivå ta hand om den ekologiska dimensionen av de 17 globala hållbarhetsmålen. De nationella miljö kvalitetsmål som främst berör kommunens naturvårdsarbete är Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Ett hav i balans, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, En god bebyggd miljö, En giftfri miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Skånes åtgärdsprogram 2022-2025 - Tillsammans för ett hållbart Skåne

Länsstyrelsens roll i miljö målsarbetet är att samordna samt att följa upp hur miljö arbetet går. Länsstyrelsen i Skåne har antagit Skånska åtgärder för miljö målen, ett program bestående av 77 åtgärder som är centrala för arbetet med att nå miljö kvalitetsmålen.

Miljö strategi för Eslöv

I miljö strategi för Eslöv presenteras de lokala miljö målen för Eslövs kommun. Målet *Rik natur i Eslöv* handlar om att skydda, värna och utveckla naturvärdena och den biologiska mångfalden i kommunen. I *Naturplan för Eslöv* beskrivs det arbete som ska bidra till målet,

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger gräns- och riktvärden gällande vilka nivåer för buller, luftföroreningar och vattenkvalitet som anses vara hälsosamt (MB 5 kapitel §§1–3).

NATIONELLA FRILUFTSLIVSMÅL

Regeringen har tagit fram tio friluftsmål. De beslutades 2012 utifrån propositionen Framtidens friluftsliv. Friluftsmålen följer samma struktur som miljö kvalitetsmålen och gäller fram till 2020. Den första nationella uppföljningen var 2015. Under 2019 kommer det att genomföras en ny nationell uppföljning av målen, som för närvarande är:

- tillgänglig natur för alla
- starkt engagemang och samverkan
- allemansrätten
- tillgång till natur för friluftsliv
- attraktiv tätortsnära natur
- hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling
- skyddade områden som en resurs för friluftslivet
- ett rikt friluftsliv i skolan
- friluftsliv för god folkhälsa
- god kunskap om friluftslivet

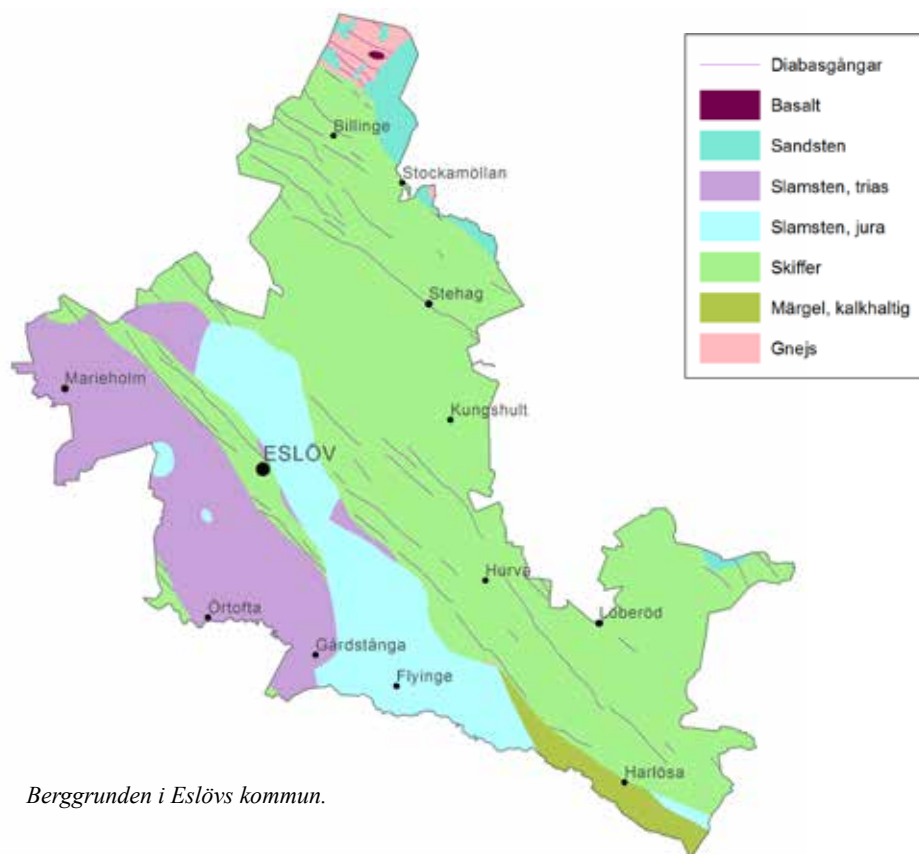
NATURLIV I ESLÖVS KOMMUN

KLIMAT

Skåne ligger inom den södra lövskogsregionen. Närheten till Atlanten och Golfströmmen ger Skåne ett oceaniskt klimat med milda vintrar. Årsmedel-nederbörden ligger mellan 600 och 700 mm och årsmedeltemperaturen är 7,7 °C, uppmätt vid väderstation i Svalöv 1961–1990.

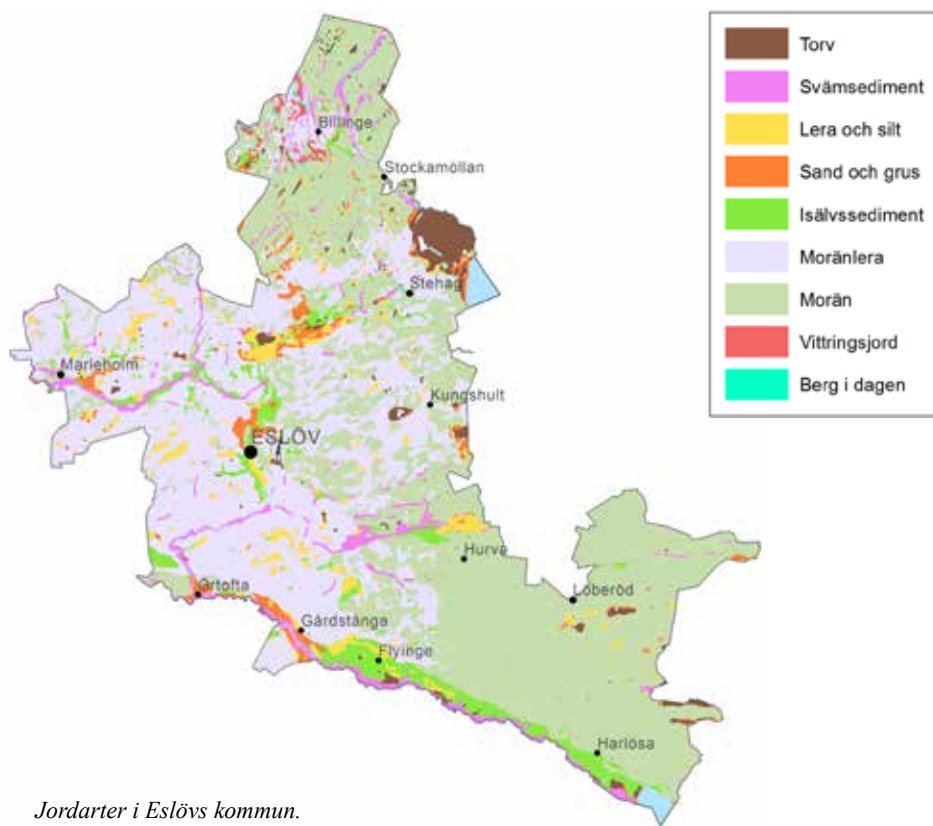
BERGGRUND OCH JORDARTER

Berg- och jordarter skapar förutsättningar för hur landskapet kan brukas. Berggrunden i sydvästra Skåne, sydväst om en ungefärlig linje Ängelholm–Ringsjön–Simrishamn, är uppbyggd av sedimentära bergarter. Om man bortser från fjällen och fjällranden, så upptar områden med sedimentberggrund endast några få procent av Sveriges yta. Dessa sedimentära bergarter är avsevärt yngre än det urberg, framför allt gnejser och graniter, som utgör den dominerande delen av Sveriges berggrund.



Berggrunden i Eslövs kommun.

Jordarterna i kommunen är av skiftande ursprung och mäktighet. Jordtäcket bildades av den senaste inlandsisen, för ungefär 14 000–12 000 år sedan, och består i huvudsak av moräner. I östra kommundelen dominerar morän med hög sten- och grushalt (nordostmorän), i västra finns i stället en moränlera som är kalkhaltig (sydvästmoränen).



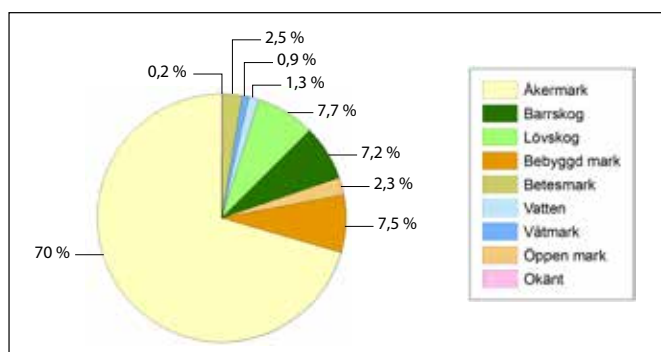
Jordarter i Eslövs kommun.

MARKANVÄNDNING

Eslövs kommun är en expansiv kommun. I oktober 2019 var invånarantalet 33 763 personer. Förutom huvudorten Eslöv finns elva större samhällen: Billinge, Stockamöllan, Stehag, Marieholm, Kungshult, Hurva, Löberöd, Örtofta/Väggarp, Gårdstånga, Flyinge och Harlösa. Angränsande kommuner är Höör och Hörby i öster, Lund i söder, Kävlinge i väster samt Svalöv och Klippan i norr.

Eslövs kommuns totala areal är cirka 424 km². Åkermarken utgör den dominerande markanvändningen med cirka 70 procent. Övervägande delen av åkermarken är mycket bördig. Den bördigaste delen finns på slätten (figur 5). Här är åkermarken klassad från 8 till 10 (av 10 klasser). I två mindre områden, de sandiga markerna i söder vid Kävlingeån samt längst upp i norr är jordarna klassade som 5 eller lägre.

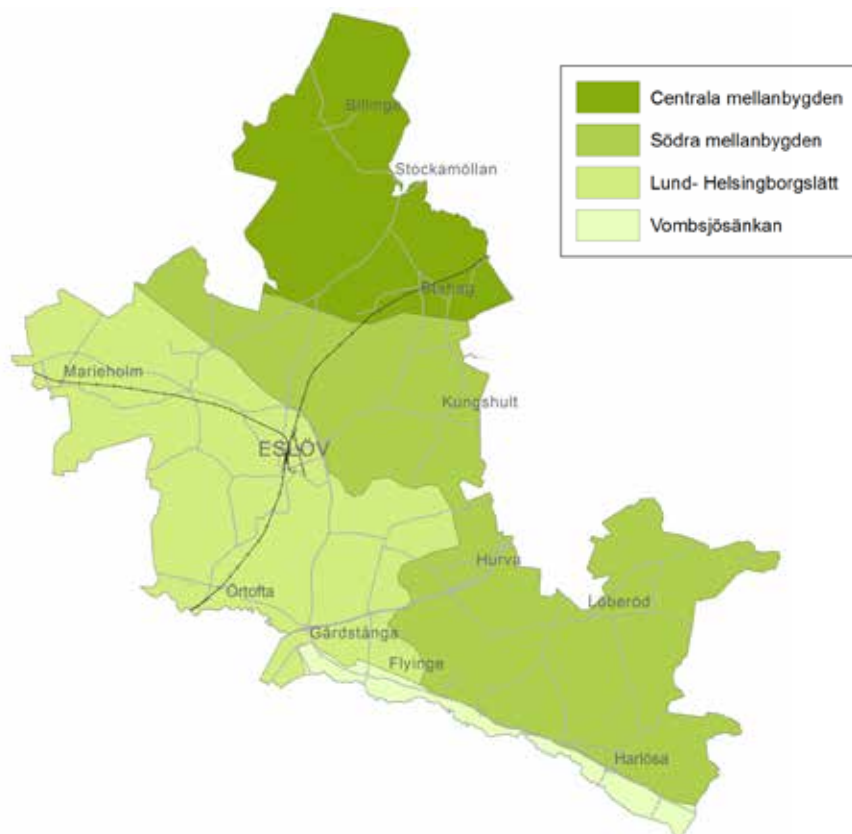
I kommunen finns fem större åar: Rönne å, Saxån, Braån, Kävlingeån och Bråån. Kommunen saknar i stort sett sjöar, endast mindre delar av Ringsjön och Vombsjön ingår.



Markanvändning i kommunen (procent).

DET SKÅNSKA LANDSBYGDSPROGRAMMET

Det skånska landsbygdsprogrammet är ett utvecklingsprogram som utgår från landskapet och delar in Skåne i 26 olika landskapstyper utifrån dess skiftande karaktär. Till grund för indelningen ligger landskapets naturliga förutsättningar, såsom berggrund, jordart och klimat. De naturliga förutsättningarna skapar grunden för hur landskapet kan brukas. Brukandet i sin tur resulterar i att skillnader mellan landskapen förstärks och kulturlandskapet ser olika ut. Eslövs kommun tillhör i programmet fyra olika landskapstyper: Centrala mellanbygden, Södra mellanbygden, Lund- Helsingborgslätt, Lunda- och Helsingborgsslätten samt Vombsjösänkan.



Landskapstyper i Eslövs kommun.

Centrala mellanbygden

Centrala mellanbygden omfattar kommunens norra delar. Terrängformerna i denna del ansluter närmast till sydsvenska höglandet. Från trakten av Billinge och norröver höjer sig kuperade, skogbevuxna högplatåer på båda sidor om Rönne å dalgång.

Mindre bördiga jordar medför att markanvändningen främst utgörs av skogs- och betesmarker. Skogen består främst av lövskog men inslaget av granskog är ibland stort. Al- och askskog förekommer i fuktigare partier. Den öppna marken domineras av betesmark men här finns också mindre arealer åkermark. Kring Rönne å är inslaget av betade strandängar betydande. De mest värdefulla våtmarkerna, naturliga relativt opåverkade mossar, förekommer här.

Södra mellanbygden

Södra mellanbygden upptar den största delen av kommunen. Landskapet är svagt kuperat och skiftar mellan åkermark, betesmarker och större eller mindre skogsdungar. Stengärdesgårdar och vegetationsridåer avgränsar åkrar och betesmarker och skapar ett varierat landskap. Skogen utgörs till stora delar av granskog som planterats på gamla fåladsmarker, men här finns också en del ädellövskog, främst kring Hjularöd och söder om Kungshult.



Betesmark med lång obruten hävd i södra mellanbygden vid Stehag.

Lund- och Helsingborgsslätten

Slätten omfattar kommunens västra och sydvästra delar. Här breder ett mjukt böljande slättlandskap ut sig. Bygden präglas av ett intensivt kulturpåverkat och uppodlat landskap. Avbrott i åkermarken utgörs, förutom av gårdar och mindre byar, framför allt av märkegravar, alléer samt träd- och buskridåer längs vattendragen. Slättens jordar präglas av den kalkrika sydvästmoränen och är de bördigaste i kommunen. På grund av kraftig utdikning är arealen våtmarker försumbar. På senare år har dock en del våtmarker anlagts inom Kävlingeåns och Saxåns avrinningsområden.

Vombsjösänkan

Vombsjösänkan omfattar landskapet vid Kävlingeån. Landskapet är låglänt närmast ån men mot norr reser sig en höjdrygg. De sandiga markerna en bit upp i sluttningen odlas som åker medan områdena närmast ån mestadels används som betesmarker. Åkrarna delas upp av träd- och buskridåer som omger mindre vattendrag som mynnar i Kävlingeån. På flera ställen kan man se skålformade marker vilket tyder på att man tidigare har bedrivit grustäkt.

NATURTYPER

Skogsmark

Eslövs kommun ingår i den södra lövskogsregionen där den naturliga trädvegetationen domineras av ädla lövträd. Av kommunens totala yta utgör skogsmark ungefär 15 procent. De största sammanhängande skogsområdena finns i kommunens norra delar. Den mesta skogen är produktionsskog. Skogsområden med höga naturvärden, som exempelvis gamla grova och döda träd eller opåverkade skogsvåtmarker, är sällsynta. En inventering genomförd 2017 visar att ungefär 11 procent av skogsarealen i kommunen har höga naturvärden (klass 1–3). De hyser också en rik insektsfauna samt intressant lav- och svampflora med många rödlistade och hotade arter.

Barrskog

Barrskogarna utgörs av planterade granskogar. Tall förekommer endast i några mindre dungar, även de planterade. Större sammanhängande områden med granskog finns främst i kommunens norra och nordvästra delar. I Snärjet, Skarhults kronopark samt vid Hjularöd ligger granplanteringar insprängda i lövskogsområdena.

Ädellövskog

Sammanhängande områden med ädellövskog finns huvudsakligen i kommunens norra och nordvästra delar samt i den sydöstra delen. Trädskiktet domineras av bok och ek men här växer också avenbok, lind och lönn.

Fältskiktet i ädellövskogarna varierar från att vara mycket rikt med arter som ramslök, kirskaål, gulplister, lungört och nunneört till att vara artfattigt med arter som harsyra, blåbär och kruståtel där marken är näringsfattig.

I Rönneådalens sluttningar samt i mindre ådalar som vid Farstorp, Hjularöd och Borstbäcken finns ädellövskogar med höga naturvärden. I Rönne å dalgång kan nämnas området kring gården Dalen och Bögerupsbranten vid Stockamöllan. I Rönne å dalgång finns även betade äldre skogar. De får en parklik karaktär i kontrast till de mer naturlika och vildvuxna partierna i rasbranterna. Betade skogar är mycket sällsynta och arealen riskerar att minska än mer.



Ädellövskog av bok vid Nya Värslätt.

Fuktlövskogar och sumpskogar

Fuktlövskogar eller sumpskogar ligger ofta inkilade i lågpunkter i större eller mindre lövskogsområden eller i närheten av vattendrag. De dominerande trädarterna är al (klibbal) och/eller ask. I buskskiktet finns huvudsakligen olika videarter. Fältskiktet är många gånger frodigt och högväxt. Vanliga arter är älgört, vänderot, brännässlor och kabbleka. I rikare sumpskogar kan man även se till exempel gullpudra. Med stigande ålder utvecklas socklar kring alarna. Fina exempel på sådana alkärr finns i naturreservatet Billigemölla men även på andra ställen i Rönne å omgivning. Ett annat exempel på fuktlövskog finns i Borstbäckens dalgång. Där dominerar ask i trädskiktet och fältskiktet är mycket rikt med bland annat lundviva.



Alsumpskog på Rönne å västra sida.

Gräsmark

Öppen gräsmark utgörs av ängs- och betesmarker men kan också förekomma tillfälligt som tidiga successionsstadier på andra platser, till exempel där öppen jord håller på att växa igen eller längs vägar och banvallar. Gräsmarker upptar cirka två procent av kommunens yta. Beroende på näringsinnehåll och fuktighet delas gräsmarkerna in i olika typer. De gräsmarker som har högst naturvärden är de som hävdats under lång tid och inte konstgödslats. Gräsmarkernas utbredning har genom åren minskat drastiskt.

Artrika ängar (det vill säga marker som sköts med slåtter) är mycket sällsynta i kommunen. Ett exempel på äng som fortfarande sköts med slåtter är Kastberga

äng. Artrikedomen har dock förändrats genom åren och idag är naturvärdena främst knutna till de stora grova träden och till det faktum att humlesugan, en ansvarsart i Eslövs kommun, växer här.

Torrängar

Torrängar finns framför allt i de sandiga områdena vid Flyinge. Torrängar som inte gödslats är mycket artrika. Några av de arter som är vanliga här är femfingerört, gråfibbla, blåmunkar, backsippa, backtimjan, fårsvingel, rödven, mandelblom, liten blåklocka och bergsyra. Torrängsflora kan man också hitta på banvallar och i vägkanter.

Eftersom det på torrängar finns gott om blommande arter är det också en betydelsefull livsmiljö för många insekter och fåglar.



Torräng i Flyinge. I förgrunden blommar fältarven

Friskängar

Friskängar uppträder på näringsrik och väl-dränerad mark. Även friskängar som inte gödslats är artrika. De flesta friskängarna i kommunen förekommer på gammal åkermark eller är gödslade, vilket gör att vegetationen är trivial. Vanliga arter är smörblomma, vitklöver, ängssyra, maskros, ängsgröe och ängssvingel. Exempel på friskängar finns vid Ljusekullen och kring norra Hultseröd.

Fuktängar

Fuktängar förekommer på fuktiga och delvis översvämmade marker med högt grundvatten. Förr utnyttjades de huvudsakligen som slåttermarker och upptog stora arealer kring vattendragen. Idag betas de oftast. Betade fuktängar finns främst vid åarna Rönne å, Kävlingeån och Bråån. Vegetationen varierar eftersom flera av dem är påverkade av konstgödsel (och därför artfattig flora), medan andra har kvar mer av sin naturliga vegetation. Några typiska arter är tuvtåtel, rödsvingel, smörblomma, kärstistel, älgört och revsmörblomma. På fuktängar med naturlig vegetation finns dessutom till exempel gökblomster, kabbleka, ängsbräsma, gåsört, sumpmåra, blåtåtel och kärrsälting.

Sandhed

Vid Kävlingeån i trakten kring Flyinge finns mindre områden med sandhed. Typiska arter är bland annat borsttåtel, fårsvingel, sandstarr, hedblomster, blåmunkar och nagelört. Även torrhedarna är artrika. Mellan växterna förekommer sandblottor som många värmeälskande insekter gillar.

Gräshed och rished

Gräshed finns på mager och torr mark. Om marken är mycket mager ökar inslaget av ris, främst ljung. Ofta växer här också enbuskar. Det är marker som har betats under lång tid och de är därför artrika. Bara ett fåtal av denna typ av betesmark finns kvar i kommunen. Exempel på arter som växer här är liten blåklocka, blodrot, gulmåra, svinrot, slåttergubbar, kattfot och femfingerört. Naturtypen finns på mindre områden i till exempel Abullahagen samt vid Bögerup och Stehag.

Trädbärande betesmarker (hagmark)

Trädbärande betesmarker förekommer på torr till fuktig mark och är en ovanlig

naturtyp i kommunen som man exempelvis kan se vid Hemmingsberga och Bosarps jär. Trädskiktet består oftast av ek och/eller al. Här växer också buskar som slån, hagtorn, hassel och sälg.

Åar och mindre vattendrag

Av kommunens större vattendrag är Kävlingeån, Bråån, Saxån och Braån i huvudsak slättåar, som mestadels lugnt flyter fram genom åkerlandskapet. I utloppet från Ringsjön rinner Rönne å genom ett öppet odlingslandskap. Landskapet ändrar karaktär efter en kort sträcka och övergår till att vara en skogsklädd, mer eller mindre djup dalgång.

I kommunen finns dessutom ett flertal bäckar. Nämnas kan Borstbäcken, Harlösbäcken, Slogstorpshäcken, Rödabäck, Blekebäcken, Billabäcken och Kolebäcken.

Vattendragen är oftast påverkade av dikningsföretag, vilket innebär att delar av dem har rätats. Flera av de mindre vattendragen är rätade eller till och med rörlagda för att öka och effektivisera arealen odlingsbar mark.

Våtmarker

Marker som hela eller delar av året är blöta kallas våtmarker. Dammar, mossar och kärr är olika typer av våtmarker. Skillnaden mellan mossar och kärr är att mossarnas vegetation endast får sitt vatten i form av nederbörd medan kärrens även får vatten från omgivande marker. Kärren är därför mer näringsrika. En speciell typ av kärr är rikkärr. De finns ofta i mineralrika miljöer och har artrik vegetation med bland annat orkidéer. I kommunen finns endast ett rikkärr, vid Kristineberg.

Under senare år har ett flertal mindre dammar och våtmarker anlagts ute i jordbrukslandskapet. Det har inneburit att jordbrukslandskapet har berikats med ett flertal småbiotoper.

Mossar och kärr utgör en försvinnande liten del av kommunen och alla är mer eller mindre påverkade av dikning eller torvtäkt. Fångeröds mosse är ett exempel och Rönneholms mosse ett annat.

Åkermark och småbiotoper

Åkermark utgör cirka 70 procent av kommunens totala yta och dominerar markanvändningen i slättlandskapet och södra mellanbygden. Den är klassad mellan sju och tio och är således mycket bördig. Arealen KRAV-godkänd jordbruksmark (miljömärkning för mat, uppbyggd på ekologisk grund) var 2017 ungefär åtta procent.

Tidigare, när utsädesrensningen inte var så effektiv och det användes mindre mängder kemiska bekämpningsmedel, fanns det gott om åkerogräs på åkern. Nu har dessa arter möjlighet att etablera sig på trädorna. Exempel på några ovanliga åkerogräs är riddarsporre, åkersyska, sommarklynne och gullkrage medan blåklint, baldersbrå och vallmo är mer vanliga. Genom att anlägga blomrika kantzoner och lärkrutor gynnas dessa arter och många fler.

Åkerholmar, odlingsrösen och stengården

Åkerholmar, odlingsrösen och stengården utgör spår från äldre tiders jordbruk. De har generellt biotopskydd (MB kapitel 7) och förekommer främst i centrala och södra mellanbygden. Stengården skapades då man bröt mark för att odla. Stenarna som då togs upp lades i gården för att hindra boskapen från att ta sig ut på åkern. Odlingsrösen skapades då man samlade sten från åkrarna som lades i högar. Den mark som ansågs omöjlig att odla upp när åkern bröts bildades åkerholmar. Både

stengården och odlingsrösen skapar solbelysta biotoper där ljuskrävande lavar, insekter och andra smådjur håller hus. Inne bland stenarna trivs bland annat ormar och andra kräldjur. Slättens moränleror innehåller inte mycket sten eller berg som hindrar odling. Därför saknas småbiotoper där.

I småbiotoper förekommer ofta blommande och bärande buskar och träd som slån, hagtorn, hassel, vildapel och rönn, vilket gör dessa små platser betydelsefulla som livsmiljöer för fåglar och insekter. Flera av insekterna är viktiga för grödornas pollinering medan andra håller efter skadedjur. Några exempel på fåglar som trivs i åkerholmarnas träd- och buskrika miljö är törnskata och gulsparv.

Alléer och pilevallar

Alléer och pilevallar representerar stora natur- och kulturvärden. En allé ska bestå av minst fem träd i rad och kan vara antingen enkel- eller dubbelradig. Pilevallar ska också bestå av minst fem träd om de står på plan mark eller minst tre träd om de står på en väl upphöjd vall. De har båda generellt biotopskydd (MB kapitel 7).

Alléerna representerar stora kultur- och naturvärden. De beskriver landskapets topografi, vägars placering och ger historiska sammanhang samtidigt som de bidrar till bilisternas en skönhetsupplevelse (figur 6).

Under 1900-talet har trafiken ökat och vägarna har breddats. Samtidigt har almsjukan drabbat många almar, som var det vanligaste alléträdet förr, vilket har inneburit att alléer sågats ner. Trafikverket ersätter alléer som avverksats. I dag används ett flertal olika trädarter.

Ur naturvårdssynpunkt är gamla och ibland ihåliga träd mycket viktiga för fåglar, fladdermöss, insekter, mossor och lavar. Att ersätta borttagna träd med nya är nödvändigt, men det kan aldrig fullt ut ersätta stora och grova träd.

Småvatten och mörkelgravar

Både småvatten och mörkelgravar har generellt biotopskydd (MB kapitel 7). Ett småvatten i odlingslandskapet är ofta en mörkelgrav. Mörkelgravar skapades då man på 1800-talet grävde upp kalkhaltig lera (mörkel) och spred på åkern som jordförbättringsmedel. När mörkelingen upphörde i slutet av 1800-talet blev de utgrävda hålen så småningom vattenfyllda. Mörkelgravarna blev "slättens oaser" där allehanda smådjur och växter kunde finna en livsmiljö. Djur som ofta finns i jordbrukslandskapets småvatten är grodor, paddor, salamandrar, snäckor och vatteninsekter. Mörkelgravar har ofta fått ta emot allehanda avfall som utarmat vattenmiljön på arter.

Vägkanter och banvallar

I vägkanter och på banvallar har många av våra ängsblommor och åkerogräs hittat en tillflyktsort. Den stora variationen mellan fuktigt och torrt men också mellan öppet och beskuggat gör att många arter kan finnas här. Vägkanter och banvallar kan därmed fungera som spridningskorridorer för djur och växter. Slätter med borttagande av det slagna gräset i vägrenarna är en förutsättning för floran. Anpassad skötsel kan utveckla floran alltmer. Banvallar sköts oftast endast genom röjning av buskar. En annan skötsel skulle kunna gynna floran mer. Bangårdarna i Örtofta men framför allt i Eslöv har en mycket artrik flora.

Även oönskade arter, till exempel införda arter och rymlingar från trädgårdar, kan lätt spridas längs våra vägar och järnvägar. Arter som spritt sig på detta sätt är blomsterlupin och jätteloka, som båda är invasiva arter.

Även på ruderatmarker (bar jord där arter fått kolonisera fritt), till exempel på bangårdar och industrimark etablerar sig arter. Många av dem är tillfälliga kolonisatörer som försvinner efter ett tag om inte jorden återigen blir bar.

Värdefulla grönområden i tätorter

Till anlagd natur i våra städer och tätorter kan villa- och koloniträdgårdar, kyrkogårdar och parker räknas. De kan vara viktiga livsmiljöer för ett rikt växt- och djurliv, beroende på hur de sköts. Ett minimalt användande av kemiska bekämpningsmedel i trädgårdar och parker och att naturligt förekommande arter tillåts förekomma är av stor betydelse. Att låta döda och döende träd få stå kvar, låta död ved ligga kvar på marken och behålla ett välutvecklat buskskikt ger många arter tillgång till föda och boplatser.

Jordbruksteknik var anledningen till att man kunde använda sig av permanenta åkrar. Begreppet "Äng är åkers moder" härrör sig från denna typ av jordbruk. Det var arealen ängsmark och hur mycket hö den producerade som bestämde hur många djur man kunde föda under vintern. Detta i sin tur avgjorde hur mycket gödsel man r.



Bosarps jär.

VATTENDIREKTIVET

Vattendirektivet, eller Ramdirektivet för vatten (2000/60/EG), infördes 2004 i Miljöbalken kapitel 5 genom bland annat vattenförvaltningsförordningen. Sverige har därmed förbundit sig att genomföra alla delar i direktivet. Vattendirektivet vill värna ett naturligt växt- och djurliv i vatten och säkerställa tillgången på rent vatten att dricka. Det är en gemensam plattform där hela Europa ska jobba för bättre vatten. I direktivet fastställs regler för att stoppa försämringen av alla vatten inom EU. Det innebär att man arbetar för att skydda och återställa ekosystem, minska föroreningar i alla vatten samt garantera hållbar vattenanvändning. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) ansvarar för att ta fram föreskrifter samt vägledning nationellt.

Sverige är indelat i fem vattendistrikt som fem olika länsstyrelser ansvarar för. Eslövs kommun ingår i två av dem, nämligen Västerhavets och Södra Östersjöns vattendistrikt (där Länsstyrelsen i Västra Götalands län respektive Länsstyrelsen i Skåne län har ansvaret).

För vattenförekomster finns miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram framtagna. Ytvattenförekomsterna klassas i ekologisk och kemisk status. Den ekologiska statusen går från hög till dålig status eller från maximal till dålig ekologisk potential. Den kemiska kan vara god, uppnår ej god eller oklassad. Grundvatten klassas, i kemisk och kvantitativ status. Alla grundvattenförekomster i kommunen har god kemisk respektive god kvantitativ status. För mer information se www.vattenmyndigheterna.se.

Omklassning av statusen görs vart 6:e år.



Ytvattenförekomster och deras ekologiska status i kommunen enligt förvaltningscykel 2016–2021.

ART- OCH HABITATDIREKTIVET SAMT FÅGELDIREKTIVET

Art- och habitatdirektivet (92/43/EEG) syftar till att främja biologisk mångfald och det övergripande målet (generationsmålet) hållbar utveckling. Det ska ske genom bevarande, skydd och förbättring av utpekade naturmiljöer och arter.

Fågeldirektivet (2009/147/EG) syftar till att bevara livskraftiga populationer av samtliga fågelarter samt häckningsplatser för hotade fågelarter. Det ska uppnås genom åtgärder som förbjuder jakt av hotade arter samt skydd av viktiga livsmiljöer. Båda EU-direktiven är införlivade i miljöbalken kapitel 7.

ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN

Artskyddsförordningen (2007:845) är en del av Sveriges införande av Art- och habitatdirektivet samt Fågeldirektivet i nationell lagstiftning och är inarbetad i miljöbalken kapitel 8. Den innehåller skydd för djur och växter som förekommer i vilt tillstånd samt regler för handel och införsel av arter inom EU:s territorium. Artskyddsförordningen anger även regler för vilka arter som är fridlysta. Syftet med fridlysning är att skydda en växt- eller

djurart som riskerar att försvinna eller utsättas för plundring men kan också ske för att uppfylla internationella åtaganden. I Sverige är alla orkidéarter, fågelarter, kräldjursarter och groddjursarter fridlysta. Dessutom är 232 andra kärlväxterarter, 12 mossarter, 8 lavararter, 5 svamparter, 1 algart, 27 däggdjursarter (varav 19 fladdermusarter) och 31 arter av ryggradslösa djur också fridlysta.

Växter	Insekter	Däggdjur
Backsippa	Läderbagge	Utter
Blåsippa	Grön mosaikslända	Mård
Bäckfräne	Citronfläckad kärtrrollslända	Iller
Grönvit nattviol	Blötdjur	Barbastell
Gullviva	Tjockskalig målarmussla	Dammfladdermus
Göknycklar	Kräldjur	Dvärgpipistrell
Hedblomster	Kopparödla	Fransfladdermus
Humlesuga	Skogsödla	Gråskimlig fladdermus
Kalvnos	Vanlig snok	Långörad fladdermus
Klotullört	Groddjur	Mustaschfladdermus
Knölnate	Vanlig padda	Nordfladdermus
Kärrnäva	Grönfläckig padda	Större brunfladdermus
Myggblomster	Strandpadda	Större musöra
Nästrot	Ätlig groda	Sydfladdermus
Revlumner	Åkergroda	Sydpipistrell
Sankt Pers nycklar	Vanlig groda	Tajgafladdermus
Skogsknipprot	Mindre vattensalamander	Trollpipistrell
Tväblad	Större vattensalamander	Vattenfladdermus

Arter som är fridlysta enligt Artskyddsförordningen och har noterats i Eslövs kommun under 2000–2018 (förutom fåglar). Tabellen är oredigerad.

RAMSARKONVENTIONEN

Ramsarkonventionen, även kallad våtmarkskonventionen, syftar till att skydda våtmarker ur ett globalt perspektiv. Kriterierna för utpekande baseras på ekologisk, botanisk, zoologisk, limnologisk eller hydrologisk betydelse, samt på ekosystemtjänster.

Konventionens definition av våtmarker rymmer många olika miljöer. Förutom myrar, sumpskogar, strandmiljöer, svämmarker och våta gräsmarker omfattar konventionen även vattendrag, sjöar och grunda marina områden. Våtmarker har många funktioner till nytta för människan, till exempel bidrar de till mat- och vattenförsörjning samt vattenrening och kolinlagring.

Vid Vombsjön och Kävlingeån berörs Eslövs kommun av ett Ramsarområde. Det är utpekad särskilt som livsmiljö för vattenlevande fåglar (figur 12). Dess huvudutbredning är i Lunds kommun där det sträcker sig söderut från Krankesjön och Vombsjön.

NATURA 2000

Natura 2000 är ett europeiskt nätverk av områden värdefulla för bevarande av hotade arter och deras livsmiljöer i ett europeiskt perspektiv. De områden som berörs av nätverket i Eslövs kommun redovisas i figur 12. Områdena utses med stöd av två EU-direktiv, fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet, där växt- och djurarter och deras livsmiljöer finns listade. Natura 2000 skapades inom EU för att hejda utrotningen av djur och växter och förhindra att livsmiljöer förstörs.

Sverige har genom EU-inträdet 1995 förbundit sig att genomföra Natura 2000. Det innebär att vi ska skapa en gynnsam bevarandestatus för utpekade biotoper och arter.

Direktiven har införlivats i svensk lagstiftning, miljöbalken kapitel 7.

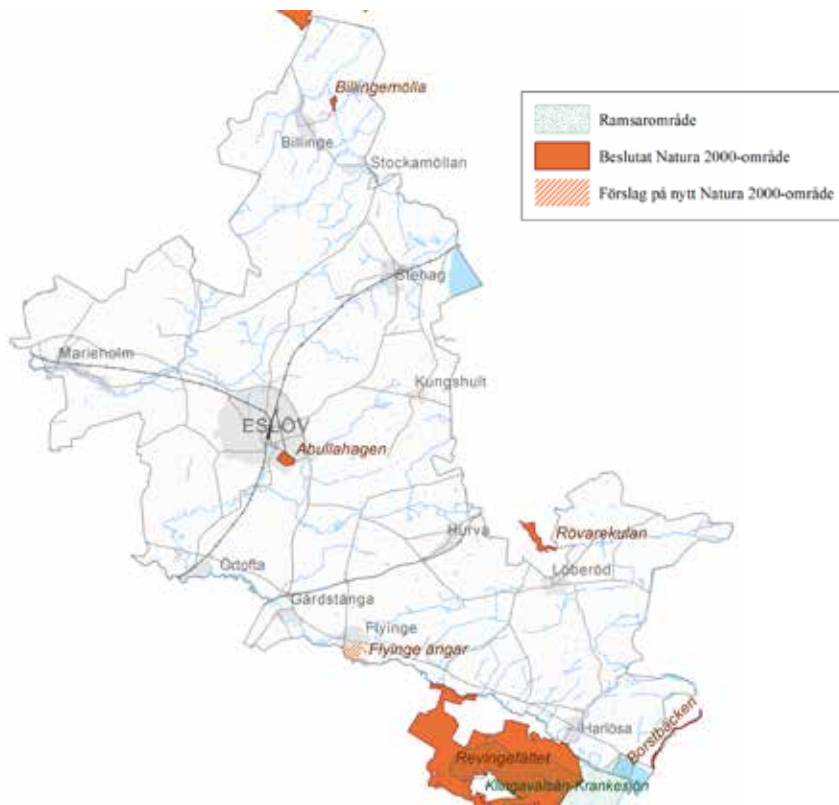
Inom kommunen finns tre Natura 2000-områden (figur 12). De är alla utsedda enligt art- och habitatdirektivet. Varje Natura 2000-område ska ha en bevarandeplan. I planen beskrivs vad som skall skyddas, vilka åtgärder som behövs och hur åtgärderna skall genomföras. Områden som ingår i Natura 2000 är av riksintresse och intrång regleras enligt miljöbalken kapitel 7 § 28. Inga områden utsedda enligt fågeldirektivet finns i kommunen.

Naturreseptatet Flyinge ängar är föreslaget som nytt Natura 2000-område. Inget beslut har ännu tagits i frågan men i ärenden som berör området ska dessa behandlas som om Flyinge ängar vore ett Natura 2000-område.

Abullahagen. Abdullahagen är en enbuskrik gräsmark i utkanten av Eslövs tätort med lång kontinuitet som betesmark och har därmed en artrik flora. Området är utpekade som Natura 2000-område för sitt innehåll av följande naturtyper: Ris- och gräshedar nedanför trädgränsen, Enbuskmarker på hedar eller kalkgräsmarker, Kalkgräsmarker viktiga orkidélokaler, Artrika silikatgräsmarker nedanför trädgränsen, Fuktängar med blåttåtel eller starr samt Öppna svagt välvda mossar, fattiga och intermediära kärr och gungflyn.

Billigemölla. Billigemölla är ett till största delen skogsbevuxet område i Rönne å dalgång. Floran är artrik och området har förutsättningar för en artrik fauna av ryggradslösa djur, exempelvis insekter, musslor, sniglar och maskar. Följande Natura 2000 naturtyper finns: Näringsrik ek eller ek-avenbokskog, Ädellövskog i branter samt Svåmlövskog.

Borstbäckens dalgång. Borstbäckens dalgång ligger vid kommungränsen till Sjöbo kommun. Bäckens omges av gammal fuktlov- och ängsbokskog som i äldre tider varit betade. Området har en rik flora av ormbunkar, mossor och lavar och ett rikt insektsliv. Följande Natura 2000-naturtyper finns: Vattendrag med flytbladsvegetation eller vattenlevande mossor,



Kartan visar Ramsarområde samt Natura 2000-områden utsedda enligt art- och habitatdirektivet.



Borstbäckens omgiven av nyutslagna bokar.

Svämlövskog, Näringsrik bokskog samt Ädellövskog i branter.

Flyinge ängar. I det föreslagna Natura 2000-området Flyinge ängar finns följande Natura 2000 naturtyper: Inlandssanddyner med öppna gräsmarker med borsttåtel eller andra pionjärgräs, Ris- och gräsheddar nedanför trädgränsen samt Fuktängar med blåtåtel eller starr.

RIKSINTRESSE FÖR NATURVÅRD (NM)

Riksintresse för naturvård är ett skydd mot påtagliga skador av på naturmiljön. Det beslutas av Naturvårdsverket och arbetas fram tillsammans med länsstyrelser och kommuner. För utförlig motiveringstext se www.naturvardsverket.se.

Rönne å dalgång – Ageröds mosse (NM40). Ett representativt odlingslandskap i slätt- och skogsbygd. Ån har limnologiska värden, då den i vissa delar är snabbflytande och i andra långsamflytande. Havsöring och lax vandrar upp i vattendraget och dess biflöden. Här förekommer också sandkrypare (fisk).

Bråån (NM55). Ravin i silurskifferberggrund som är rik på fossil. Ravinens sluttningar är ädellövsskogsklädda och har en artrik flora. Representativa naturbetesmarker med art- och individrika växtsamhällen med hävdgynnade arter. Ån har rikt fiskbestånd av bland annat öring, grönling och sandkrypare. Den härbärgerar även den lilla toppiga hattsnäcka och den tjockskaliga målarmussla.

Hemmingsberga (NM54). Representativt odlingslandskap i mellanbygd. Här finns gårdar med ängs- och hagmarker.

Borstbäcken – Skartofta ängar – Torpaklint – Helvetesgraven – Frualid (NM84). Öster om Harlösa rinner Borstbäcken ut i Vombsjön. Bäckravinens sluttningar är ädellövsskogsklädda och i dess botten växer sumplövskogar. Området har en artrik flora, bland annat förekommer lundviva här. Även bäcken hyser många arter och har en rik bottenfauna beroende på bäckens varierade förlopp, skyddade läge och relativt goda vattenkvalitet. Skogsområdena är viltrika. Här förekommer vita dovhjortar.



Riksintresse för naturvård, Naturvårdsverket.

OMRÅDEN SKYDDADE ENLIGT MILJÖBALKEN KAPITEL 7

Naturresevat

Naturresevat inrättas med stöd av miljöbalken kapitel 7 § 4. I kommunen finns sex naturresevat, varav fem har inrättats av länsstyrelsen och ett av kommunen. Totalt upptar resevaten en yta av 152 hektar, det vill säga 0,35 procent av kommunens yta.

- **Eslövs allmanning.** Syftet med resevatet är att utveckla området till en olikåldrig ädellövskog med variation i täthet och struktur och med förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv. Man vill dessutom bevara och påvisa den geologiskt intressanta blockrika nordostmoränen, samt bevara ett tätortsnära skogsområde för rekreation och lärande om natur och geologi (inrättat 1919, utvidgat till 7 hektar 2010).
- **Bosarps jär.** Resevattet avsattes med syftet att bevara åsen på grund av dess dominerande inverkan på landskapsbilden, dess skönhet och egenart samt dess betydelse för kännedom om landets natur (inrättat 1963, areal 24 hektar).
- **Abullahagen.** Resevattet avsattes med syfte att bevara en väl hävdad fåladsmark. Syftet var också att bevara markhistoriska, kulturhistoriska och botaniska värden som desutom kan utnyttjas för rekreation och undervisning (inrättat 1994, areal 38 hektar).
- **Billigemölla.** Syftet med resevatet är att bevara en lövskog i fri utveckling mot ett naturskogslignande tillstånd. Möjligheterna att utnyttja Rönne å för kanotning ska så långt som möjligt bibehållas (inrättat 1994, areal 10 hektar).
- **Borstbäcken.** Syftet med resevatet är att behålla och utveckla höga limniska värden i Borstbäcken samt bevara ravinens fuktiga klimat med sumpskogar och skogsklädda ravinbranter. Målet är också att bibehålla och återskapa flerskiktad olikåldrig skog med varierad artsammansättning och goda förutsättningar för självförnyring. Bevara och gynna hotade ved- och trädlevande arter samt bevara och tillgängliggöra värdefull natur för rekreation (inrättat 2009, areal 46 hektar varav cirka 22 hektar i Eslövs kommun, resten i Hörby och Sjöbo kommuner).
- **Flyinge ängar.** Syftet med resevatet är att långsiktigt bevara och utveckla områdets natur, kultur och geomorfologiska värden, bevara och återskapa en naturlig hydrologi samt långsiktigt bevara och utveckla sandmarksmiljöer och fuktängar som livsmiljöer för växter och djur. Bevara kulturhistoriska lämningar samt tillgodose allmänhetens möjlighet att använda området som strövområde (inrättat 2014, areal 51 hektar).



Eslövs allmanning när vitsipporna blommar.

Landskapsbildsskydd

Områden med landskapsbildsskydd har skyddats enligt naturvårdslagen § 19 före 1975. För dessa gäller naturvårdslagens bestämmelser tills länsstyrelsen beslutar något annat. I kommunen finns två områden med landskapsbildsskydd:

Rönne å dalgång. Syftet är att tillvarata områdets stora geologiska, biologiska och landskapsbildsmässiga värden (inrättat 1965, areal 1277 hektar varav cirka 930 hektar i Eslövs kommun).

Brååns dalgång väster om Bingstorp. Syftet är att skydda dalgångens vetenskapliga, sociala och landskapsbildsmässiga värden (inrättat 1967, areal 15 hektar).

Naturminnen

Sedan 1909 har det funnits möjlighet att skydda ”särpräglade naturföremål” som naturminnen. De skyddas enligt miljöbalken kapitel 7 § 10. I kommunen finns två:

- Ek vid Hasslebro. Ekens ålder har uppskattats till cirka 300 år och trädet är drygt sex meter i omkrets.
- Lundvivor inom Borstbäckens dalgång samt vid Vombsjön. Naturminnet instiftades 1958 för att skydda den ovanliga lundvivan. Området har sin huvudutbredning i Sjöbo kommun.



Biotopskyddsområde

Biotopskyddsområden skyddas enligt miljöbalken kapitel 7 § 11.

I kommunen finns ett biotopskyddsområde utsett av Skogsstyrelsen, ett område med gamla träd på fastigheten Hjularöd 1:2 (3 hektar).

Områden skyddade enligt miljöbalken kapitel 7.

Strandskydd

Länsstyrelsen i Skåne har beslutat var strandskyddet i Eslövs kommun ska gälla (figur 15). Det gör man enligt 7 kapitel §§ 13–14 miljöbalken. Generellt strandskydd gäller 100 meter från strandkanten, både på land och ut i vattnet, inklusive undervattensmiljön. Länsstyrelsen kan därutöver besluta om utvidgat strandskydd upp till 300 meter från strandkanten. Besluten om generellt strandskydd för Eslövs kommun fattades 1996. För utvidgat strandskydd (till högst 300 meter) fattades beslutet 2015.



Strandskyddade områden, Naturvårdsverket.

Naturvårdsavtal

Naturvårdsavtal är ett civilrättsligt avtal mellan markägare och skogsstyrelsen, länsstyrelsen eller kommunen. Skogsstyrelsen beslutar om naturvårdsavtal på skogsmark. I kommunen finns följande naturvårdsavtal:

- Ädellövskog vid Vombsjön
- Kulturmark med humlesuga vid Värlinge
- Ädellövskog av bok vid Gunnaröd
- Ädellövskog av bok vid Bögerup.

INVASIVA FRÄMMANDE ARTER

Ett växande hot mot ekosystem världen över är invasiva främmande arter. Dessa arter, både växter och djur, tillhör inte de ursprungliga ekosystemen och har oftast förflyttats med människans hjälp. De hör inte naturligt hemma i vår miljö och kan orsaka stor skada på den biologiska mångfalden, leda till stora kostnader inom areella näringar och skada människors hälsa.

EU-förordningen (1143/2014) om förebyggande, hantering, introduktion och spridning av invasiva främmande arter innehåller en lista med 49 arter som unionen har upprättat. Dessa arter är det förbjudet att byta, odla, föda upp, transportera, använda och hålla eftersom de hotar den inhemska floran och faunan.



Jätteloka, en invasiv främmande art som måste bekämpas.

Flera myndigheter ansvarar för hantering av invasiva främmande arter i Sverige. Naturvårdsverkets roll tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten är att samordna och vägleda andra myndigheter i deras arbete. Den 1 januari 2019 trädde den nya svenska förordningen (2018:1939) i kraft som pekar ut länsstyrelsen som ansvarig för bekämpning av invasiva främmande arter.

Genom en ändring i miljötillsynsförordningen blev länsstyrelsen samtidigt tillsynsmyndighet. Länsstyrelsen ansvarar därför i dagsläget för utrotningsåtgärder, hanteringsåtgärder och återställandeåtgärder. Den ska också bedriva tillsyn över bland annat tillståndsgivna verksamheter, verksamheter inom jord- och skogsbruk och privatpersoner som till exempel kan inneha förbjudna sällskapsdjur.

På Naturvårdsverkets hemsida finns artspecifik information om invasiva främmande arter med särskild betydelse för oss i Sverige, utbredning, vilka problem de skapar, regler de omfattas av och vad man kan göra åt dem.

RÖDLISTADE ARTER

Sedan 1960-talet har den Internationella naturvårdsunionen (IUCN) beskrivit hotbilden för världens flora och fauna med hjälp av bedömningar av arters risk för utdöende, rödlistan. Rödlistan omfattar sex kategorier.

I Sverige tas rödlistan fram av ArtDatabanken. Den senaste rödlistan kom ut 2015. I den är cirka 4 300 arter klassade som rödlistade och av dem finns 1 900 arter i Skåne. Att så många rödlistade arter finns i Skåne beror bland annat på att landskapet genomgått många och storskaliga förändringar, exempelvis skogsavverkning och igenväxning av naturbetesmarker.

Rödlistan ligger till grund för framtagning av åtgärdsprogram och för bedömning om fridlysning. I 2015 års rödlista påpekas att den negativa påverkan svenska arter utsätts för har varit konstant de senaste 15 åren och att ingen förbättring kan märkas för biologisk mångfald på nationell nivå.

I Artportalen (www.artportalen.se) kan alla söka och rapportera arter. Grundtanken är att portalen ska främja intresset för våra växter, svampar och djur och öka förståelsen för naturen samt bidra till ett effektivare naturvårdsarbete.

Kunskapsbrist DD	Nationellt utdöd RE	Hotad	Rödlistade
	Akut hotad CR		
	Starkt hotad EN		
	Sårbar VU		
	Nära hotad NT		
	Livskraftig LC		

Rödlistans kategorier; internationella naturvårdsunionen (IUCN).

ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR HOTADE ARTER OCH NATURTYPER

Nationella åtgärdsprogram är ett av flera verktyg som används inom naturvård för att nå det av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålet Ett rikt djur- och växtliv. De har tagits fram för arter och naturtyper vars existens inte anses kunna säkerställas genom befintliga skydd och åtgärder utan kräver ytterligare åtgärder. Åtgärdsprogrammen är en vägledning för alla inblandade och presenterar förslag på konkreta och specifika skydds- och bevarandeåtgärder. Ett åtgärdsprogram är tidsbegränsat, oftast till fem år, men kan förlängas vid behov.

I drygt 200 åtgärdsprogram beskrivs kunskapsläget om arternas och naturtypernas ekologi, hotbild och möjliga åtgärder. Programmen har tagits fram av Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten med hjälp från landets länsstyrelser. Åtgärdsprogrammen som tagits fram av Länsstyrelsen i Skåne har fokuserat på torra, sandiga marker, värdefulla trädmiljöer, våtmarker med groddjur, vadarfåglar och rikkärr (mineralrik myr) samt sötvatten och havsmiljöer.

Följande nationella åtgärdsprogram för hotade arter och naturtyper berör Eslövs kommun då fynd av dessa arter har rapporterats. Fyndens sanningsenlighet är inte utvärderade.

Arter

Blötdjur

- Tjockskalig målarmussla (senast rapporterade fynd 2017)

Däggdjur

- Barbastell (fladdermus, senast rapporterad 2015)
- Utter (senast rapporterade fynd 2018)

Fåglar

- Brushane (senaste rapporterade fynd 2019)
- Fältpiplärka (senast rapporterade fynd 2007)
- Ortolansparv (ett rapporterat fynd 2001)
- Rödspov (senast rapporterade fynd 2014)
- Skräntärna (senast rapporterade fynd 2018)
- Ängshök (senast rapporterade fynd 2017)

Groddjur

- Grönfläckig padda (ett rapporterat fynd 2015)
- Strandpadda (senast rapporterade fynd 2000)
- Insekter
- Batavsandbi (senast rapporterade fynd 2018)
- Läderbagge (ett rapporterat fynd 2003)
- Platt frölöpare (senast rapporterade fynd 2007)

Svampar

- Praktvaxskivling (senast rapporterade fynd 2005)

Naturtyper

- Särskilt skyddsvärda träd i kulturlandskapet
- Skånes rikkärr: kärrjohannesört (senast rapporterade fynd 2009)
- Groddjur och småvatten
- Åkerogräs: klubbveronika (senast rapporterade fynd 2004), sommarklynne (senast rapporterade fynd 2017), åkersyska (senast rapporterade fynd 2017)
- Vildbin och småfjärilar på torr äng: rödtoppebi (ett rapporterat fynd 2012), storfibblebi (senast rapporterade fynd 2016), stäppbandbi (senast rapporterade fynd 2017)
- Kransalger i kustnära vatten: uddnate (senast rapporterat fynd 2005)



Oxtunga (NT).



Stor kardinalbagge (LC).



Vattenfladdermus (LC).

VÄRDEFULLA NATURMILJÖER I OCH I ANSLUTNING TILL SJÖAR OCH VATTENDRAG

År 2005 påbörjade länsstyrelserna ett arbete med att peka ut värdefulla naturmiljöer i och i anslutning till sjöar och vattendrag i Sverige. Målet var att få fram en lista över områden med nationellt särskilt värdefulla miljöer. Denna ska ligga till grund för nationella åtgärdsprogram för skydd och restaurering och vara ett led i arbetet med att uppnå det nationella miljö kvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag.

Vattendragen eller sjöarna är klassade som värdefulla utifrån natur-, fisk/fiske- och kulturmiljövärde.

Vattendrag i kommunen som är klassade av Länsstyrelsen i Skåne:

- Borstbäcken – nationellt värdefull utifrån naturvärde
- Bråån – nationellt särskilt värdefull utifrån naturvärde
- Kävlingeån – nationellt särskilt värdefull utifrån fisk/fiskevärde
- Ringsjön – nationellt särskilt värdefull utifrån natur-, fisk/fiske- och kulturvärde
- Rönne å – nationellt särskilt värdefull utifrån natur- och kulturvärde
- Saxån – nationellt särskilt värdefull utifrån naturvärde
- Vombsjön – nationellt värdefull utifrån naturvärden, nationellt särskilt värdefull utifrån fisk/fiskevärde.

KOMMUNALA ANSVARSARTER

Att arbeta med riktade insatser för att säkerställa överlevnaden av arter vars existens är hotad är en möjlighet att hejda förlusten av biologisk mångfald. Förekomsten av specifika arter är sällan jämnt fördelad i landskapet utan är ofta begränsad till ett visst område. Den nation, region eller kommun som hyser de flesta individerna av en viss art kan då sägas ha ett särskilt ansvar för den artens bevarande.

I Skåne har länsstyrelsen brutit ner arbetet med de nationella åtgärdsprogrammen för hotade arter till att föreslå några arter som varje kommun har att ta särskilt ansvar för.

Tilldelningen grundar sig på att varje art har en relativt stor del av sin nationella förekomst i just den kommunen. För Eslövs kommun föreslår länsstyrelsen följande arter (de arter som är markerade i fetstil har mer eller mindre sin tyngdpunkt i kommunen):

Insekter: almbloomböck, blomvassböck, batavsandbi, stäppbandbi

Fåglar: sånglärka, stare

Kärlväxter: **humlesuga, kärrnäva**

Lavar: **askvårtlav**

Svampar: grisspindling, pälsticka

Genom att fokusera naturvårdsarbetet på en eller ett par arter kan man gynna flera andra arter som har liknande krav på livsmiljön.



Humlesuga, en av Eslövs ansvarsarter





Betesmark norr om Billingemölla.

ORDLISTA

Ansvarsart; art som har en betydande del av sin totala population inom ett begränsat geografisk område.

Basalt; svart, finkornig vulkanisk bergart.

Bergart; består av ett eller flera slags mineral, till exempel gnejs och granit.

Berg i dagen; synlig berggrund.

Biosfärområde; är ett område som ingår i Unescos världsomspännande nätverk inom programmet Man and Biosphere (MAB). Programmet inrättades 1971 för att förbättra relationerna mellan människan och miljön globalt. Biosfärområdena ska fungera som modellområden för hållbar utveckling.

Biotop; livsmiljö.

Bottenfauna; de smådjur som lever på eller i botten av sjöar, vattendrag och hav. Vanliga djur som hör hit är exempelvis insektslarver, maskar, snäckor, små kräftdjur och musslor.

Diabas; en mörk vulkanisk bergart som bildas är glödande lava tränger upp genom sprickor i berggrunden och stelnar. Diabas är en basisk bergart som ger näringsrika vittringsprodukter.

Ekologisk kompensation; Även då stor miljöhänsyn tas vid exploateringar uppstår ofta negativa konsekvenser för naturmiljön. Ibland kan denna påverkan uppvägas genom kompensationsåtgärder. Ekologisk kompensation kan till exempel ske genom skötselåtgärder, restaurering av skadade miljöer, skapande av nya livsmiljöer eller genom att långsiktigt skydda naturområden som tidigare saknat skydd.

Ekosystem; ett ekosystem är allt levande och den miljö som finns i ett naturområde. Ekosystem kan vara stora och små, till exempel området kring en stubbe, en trädgård eller hela planeten jorden.

EU-direktiv; en rättsakt inom EU som riktar sig till EU:s medlemsländer.

De nationella lagarna ska uppfylla kraven som krävs i direktiven.

Gnejs; kristallin, omvandlad bergart. Utgör tillsammans med granit urbergsgrunden.

Impediment; mark som inte ger något ekonomiskt utbyte.

Isälvsediment; inlandsisens smältvattensströmmar förde med sig löst material som stenar, grus och sand. När vattnet närmade sig iskanten minskade strömhastigheten och vattnets transportförmåga. Materialet sjönk till botten och avsattes som isälvsediment. Den vanligaste och mest kända formen är rullstensåsen med ett relativt sorterat material, det vill säga stenar i botten och mindre partiklar ovanpå.

Jordart; beteckning för lösa avlagringar på jordskorpan.

Konvention; överenskommelse, fördrag.

Kaskadeffekt; (i ekosystem) en ofta oförutsedd händelsekedja exempelvis beroende på att ekosystemets topppredatorer har utrotats varvid ekosystemet råkar i obalans.

Kolinlagring; betyder att kol från atmosfären binds till växter och djur i marken. Ett exempel är när växterna tar upp koldioxid från luften och lagrar den genom fotosyntesen.

Kontinuitet; gräsmark som har lång kontinuitet som betesmark har brukats som betesmark under mycket lång tid.

Kulturarv; kulturarv omfattar alla materiella och immateriella uttryck av mänsklig aktivitet genom tiderna. Uttrycken kan vara historiska spår, objekt eller företeelser.

Kulturarv kan också beskrivas som förutsättningar för eller resultatet av dynamiska samtal eller förhandlingar om samhällets utveckling.

Kulturmiljö; avser de avtryck som de mänskliga aktiviteterna genom tiderna avsatt i den fysiska miljön. Kulturmiljö är hela den av människor påverkade miljön som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö utgör en kontext som kan innehålla föremål, ortnamn eller traditioner som är knutna till platsen.

Landskapsobjekt; ett landskapsobjekt samlar naturvärden av landskapsekologiskt karaktär inom ett område.

Lerskiffer; en skiktad bergart av hårdnad lera.

Morän; osorterad jordart. Bildades när inlandsis lämnar efter sig krossat bergmaterial.

Moränlera; lera med inslag av morän.

Muddring; schaktning under vatten i en sjö, vattendrag eller i havet.

Märgel; kalkhaltiga bergarter från de geologiska perioderna Krita och Jura.

Märgel kan också vara kalkhaltig jordart.

Naturvårdsart; ett samlingsbegrepp för arter som är extra skyddsvärda, antingen för att de är av särskild vikt eller för att de tyder på naturtyper som är särskilt viktiga ur ett naturvårdsperspektiv. I begreppet ingår rödlistade arter, fridlysta arter, arter som är listade i EU:s art- och habitatdirektiv, signalarter, ansvarsarter och andra arter som bedöms indikera hög biologisk mångfald.

Nyckelbiotop; skogsområde som utifrån en samlad bedömning har stor betydelse för biologisk mångfald. Nyckelbiotoper är ofta rester av miljöer som försvunnit i det omgivande landskapet. Ett skogsområde där naturvärdena är höga, men där värdena inte uppnår nyckelbiotopsskvaliteten kallas skogsobjekt med naturvärde.

Näringskedja; en näringskedja beskriver hur energi förs vidare i naturen. En näringskedja börjar alltid med en växt som får sin energi från solen. Växter kan fånga solens energi tack vare ett ämne som heter klorofyll. Ihop med vatten skapar växten kolhydrater. Alla djur äter sedan växter eller andra djur och detta är en näringskedja.

Population; alla individer av en och samma art som finns inom ett visst område vid en viss tidpunkt.

Predator; en predator kan antingen vara köttätare eller allätare. Bytesdjuren är oftast växtätare, men inte alltid. En toppredator är ett rovdjur överst i näringskedjan och som oftast saknar naturliga fiender.

Purror; kontinuerligt betade bok- och avenbokbuskar som inte är mer än 50 cm höga. Fenomenet är typiskt för Skåne. Ibland kallas även andra betade buskar, t ex hagtorn och slån, för purror.

Ratificera; en process varigenom en stat/land förbinder sig rättsligt till en internationell överenskommelse.

Refugier; tillflyktsort

Rikkärr; kärr som bildas på fuktig rik på mineral främst kalcium. Ofta stor artrikedom.

Rullstensås; långsträckt ås av sten, grus och sand, som bildats av smältvattenströmmar vid isranden under inlandsisens avsmältning.

Sandsten; sedimentär bergart som består av sandkorn, främst kvarts, som sammankittats.

Sedimentär bergart; utgörs av fast sediment. Ett sediment är en avlagring av fasta partiklar.

Silt; en finkornig jordart som har kornstorlek från 0,002–0,063 millimeter.

Ett äldre namn för silt är mjäla och mo.

Skiffer; fin till medelkornig bergart som går att bryta till tunna plattor. Exempel på olika skiffrar är ler- respektive alunskiffer.

Skottskog; skog där träden regelbundet beskurits ner till marken och därefter vuxit upp flerstammigt. Bildar typiska buketter av skott.

Slamsten; lerrik finkornig sedimentär bergart bestående av slam, lera eller skiffer. I Eslövs kommun finns slamsten från de geologiska perioderna Trias och Jura.

Solitär; använt som uttryck för enstaka träd, till exempel så kallade sparbankskar.

Solitärbi; solitära bin har ingen drottning, utan alla honor är fertila. Humla är en typ av bi.

Spärrgreniga träd; träd som vuxit upp i ett öppet landskap utan konkurrens från närstående träd.

Strandäng; en tidvis översvämmad mark invid sjö, hav eller vattendrag. Då marken översvämmas tillförs näring från vattnet.

Sumpskog; samlingsnamn för all skogklädd våtmark, till exempel alsumpskog. Sumpskogar indikerar höga naturvärden. Vattnet kan vara stillastående eller rörligt. Sumpskog kan vara både av lövskogs- och barrskogstyp.

Svåmsediment; ett sediment som avsätts invid sjöar och vattendrag då dessa svämmas över vid höglöden. Sedimentet är ofta dåligt sorterat och kan innehålla organiskt material.

Sydvästmorän; moränfinlera med krita, kalksten och flinta.

Södra lövskogsregionen; eller den nemoral zonen. Sverige är uppdelat i fyra skogliga vegetationszoner: alpin-, boreal-, boreonemoral- och nemoral zon (södra lövskogsregionen). I den nemoral zonen är lövfällande skog av bok och ek typisk. Zonen omfattar sydligaste Sverige där delar av Halland och Blekinge och Öland ingår samt Skåne.

Torräng; äng som förekommer på torr mark.

Torv; jordart av organiskt ursprung som bildats på sank mark eller i grunt vatten av döda växter, t ex mossor, starr och vass, som bara delvis förmultnat på grund av dålig syretillgång.

Triviala arter; arter som inte indikerar på någon speciell naturtyp.

Utmark; utmarken var gemensam betesmark (fälad) för en eller flera byar som även gav ved och virke och som i vissa fall tillfälligt odlades upp (svedjeåkrar).

Vittringsjord; en jordart som har uppstått genom kemisk eller mekanisk vittring.

Värdekärnor; värdekärnor är områden med så höga naturvärden att det bedöms ha extra stor betydelse för biologisk mångfald. De innehåller arter som är typiska för naturtypen.

Värden av landskapsekologisk karaktär; omfattar värden som är positiva för att gynna den biologiska mångfalden inom ett geografiskt område som har gemensamma strukturer så som livsmiljöer och spridningsvägar.

Våtmark/sankmark; mark som under en stor del av året är vattenmättad. Grundvattensytan är nära markytan eller över denna. Jordarten utgörs av torv.

Ytvatten; vatten som förekommer i sjöar och vattendrag.

Ädellövskog; skog som består till minst 70 procent av ett eller flera av de ädla lövträden, nämligen alm, ask, avenbok, bok, ek, fågelbär, lind och lönn.

KÄLLOR

- Campell, Å. 1928. Skånska bygder under förra hälften av 1700-talet: etnografisk studie över den skånska allmogens äldre odlingar, hägnader och byggnader, Lundequistiska bokhandeln, Uppsala.
- Cardinale, B. J. et al. 2012. Biodiversity loss and its impact on humanity. *Nature*. Volume: 486, Number: 7401, pp 59-67.
- Björk, J., et al. 2008. Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity, obesity and wellbeing. *Journal of Epidemiology and Community Health* 62,e2.
- Blomberg, P. och Naturskyddsföreningen i Skåne. 2000. Skyddsvärda trädmiljöer i Skåne för bevarandet av den biologiska mångfalden, Lund.
- Boverket, 2007. Bostadsnära natur – inspiration och vägledning. Karlskrona.
- Eslövs kommun, 2002. Översiktsplan 2001. Kommunfullmäktige Eslöv.
- Eslövs kommun, 2007. Naturvårdsprogram för Eslövs kommun. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.
- Eslövs kommun. 2014. Naturvärdesinventering av gräsmarker i Eslövs kommun 2014.
- Eslövs kommun, 2015. Inventering av fladdermöss i Eslövs kommun. Johan Eklöf och Jens Rydell.
- Eslövs kommun, 2016. Eslövs miljömålsprogram. Kommunfullmäktige, Eslöv.
- Eslövs kommun, 2018. Miljöpolicy för Eslövs kommun. Kommunfullmäktige, Eslöv.
- Eslövs kommun, 2018. Översiktsplan Eslöv 2035. Kommunfullmäktige, Eslöv.
- Grahn, P. & Stigdotter, U. 2003. Landscape planning and stress. *Urban. For. Urban green.* 2 2003: 001-018.
- Gärdenfors, U. (red) 2015. Rödlistade arter i Sverige 2015. Artdatabanken, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala.
- Handboken Bygg F, Fysisk planering. 1981. Axén, S. (red)
- IPBES. 2019. Global assessment report on biodiversity and ecosystem services of the Intergovernmental Science- Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. E. S. Brondizio, J. Settele, S. Díaz, and H. T. Ngo (editors). IPBES Secretariat, Bonn, Germany.
- Jordbruksverket, Rapport 118-1999. Ett rikt odlingslandskap, Jönköping.
- Jordbruksverket, 2009, Rapport 2009:10. Utveckling av ängs- och betesmarker. Jönköping.
- Lunds universitet, Centre for Environmental and Climate Research (CEC) syntes nr.01. 2013. Ekosystemtjänster i det skånska jordbrukslandskapet.
- Lunds universitet, Centre for Environmental and Climate Research (CEC) syntes nr. 02, 2014. Biologisk mångfald i urbana miljöer, förutsättningar, fördelar och förvaltning.
- Länsstyrelsen i Skåne län, 2007. Skåne i utveckling 2007:10. Det skånska landsbygdsprogrammet – ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv.
- Länsstyrelsen Skåne, 2011. Rapport 2011:9. Fladdermöss i Skåne.
- Länsstyrelsen Skåne, 2012. Rapport 2012:25. Naturminnen i Skåne.
- Länsstyrelsen Skåne, 2014. Rapport 2014:9. Här finns höga naturvärden – artpools och traktanalys med hjälp av rödlistade arter.
- Länsstyrelsen Skåne, 2015. Rapport 2015:23. Vägen till ett biologiskt rikare Skåne –

Naturvårdsstrategi för Skåne.

- Länsstyrelsen Skåne, 2017. Rapport: 2017:03. Kommunala ansvarsarter i Skåne.
- Länsstyrelsen Skåne, Rapport 2018:34. Handlingsplan för Skånes friluftsliv 2018–2021.
- Länsstyrelsen Skåne, 2019. Rapport 2019:3. Handlingsplan för grön infrastruktur – insatsområden för grön infrastruktur 2019-2030, aktuell period 2019.2022.
- Länsstyrelsen Skåne och Skogsstyrelsen, 2019. Rapport 2019:21. Strategi för formellt skydd av skog i Skåne län.
- Malmqvist, A. 2003. Skalbaggar, svampar och lavar knutna till gamla ekar i Eslövs och Höörs kommuner. Naturcentrum AB, Stenungsund.
- Naturvårdsverket, 2000. Rapport 5081. Sydsvenska lövskogar och andra lövbärande marker. Naturvårdsverket, Stockholm.
- Naturvårdsverket, 2004. Rapport 5411 Åtgärdsprogram för särskilt skyddsvärda träd i kulturlandskapet. Stockholm.
- Naturvårdsverket, Rapport 6700, 2015. Friluftsliv för alla – Uppföljning av de tio målen för friluftslivspolitiken.
- Regeringskansliet, 2002. En samlad naturvårdspolitik. Regeringens skrivelse 2001/02:173, Stockholm.
- Regeringskansliet 2009. Proposition 2009/10:238, Framtidens friluftsliv.
- Regeringskansliet, 2013. Proposition 2013/14:141. Svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster.
- Region Skåne, 2012. Grönstruktur i Skåne – Strategier för en utveckling av grön struktur. Avdelningen för regional utveckling.
- Sallius et al, 1961. Fälad blev stad. Eslöv.
- Stawfordska sällskapet, 2010. Stabbarp – Sammanfattning av kol- och lerbrytning i Stabbarps gruva 1867-1920, Eslöv.
- Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och ArtDatabanken. 2015. Rödlistade arter i Sverige.
- Svensk standard SS 199000:2014. Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) – Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning. SIS Förlag AB, Stockholm.
- Teknisk support SIS – TR 199001:2014. Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) – Komplement till SS 199000. SIS Förlag AB, Stockholm.



**ESLÖVS
KOMMUN**

Eslövs kommun, 241 80 Eslöv | 0413-620 00
kommunen@eslov.se | eslov.se

Miljöstrategi för Eslöv bilaga 2b

Områden med höga naturvärden i Eslövs kommun – kunskapsunderlag



Beställare:

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslutade om uppdatering av befintligt naturvårdsprogram den 9 december 2015 (MI:2015-1103, § 129).

Styrgrupp

Ingela Lundqvist/Dave Borg (förvaltningschef på Miljö och Samhällsbyggnad), Stefan Persson (förvaltningschef på Kultur och Fritid) och Hampus Trelld/Åsa Ratcovich (förvaltningschef på Serviceförvaltningen).

Referensgrupp

Erika Fjelkner, Karin Jonsson, Helene Nordin, Susanne Hultman och Marie Brandt (Miljö och Samhällsbyggnad), Lotta Petersson (Kultur och Fritid), Åse Dannestam (Serviceförvaltningen), Per Jönsson (Barn och Utbildning), Katarina Månsson, Tore Pålsson och Arne Olsson (Eslövsbygdens naturskyddsförening), Nils Frank (LRF kommungrupp Eslöv)

Medverkande vid framtagandet

Anna-Carin Linusson och Birgitta Karlsson, Susanne Hultman (kartframställning), Erika Fjelkner, Annika Söderman

Kartor

Miljö och Samhällsbyggnad Eslövs kommun

Foton

Eslövs kommun
Anna-Carin Linusson, Birgitta Karlsson, Jonas Johansson, Marie Brandt
Lars-Erik Williams och Örjan Fritz

Layout

Eslövs kommun

INNEHÅLL

Inledning	5
Bakgrund	5
Metodik för inventering och värdeklassning	5
Utfall	5
Förklaring av vissa beteckningar och ord	6
Områden med höga naturvärden	7
Landskapsobjekt.....	8
1 Rönne å dalgång	8
2 Kolebäcken med omgivande kulturlandskap.....	11
3 Billabäckens dalgång	13
4 Stockamöllan med omgivande kulturlandskap.....	14
5 Rönneholms mosse med omgivande våtmarker och Ringsjön	16
6 Stehag med omgivande kulturlandskap	18
7 Skogar vid Farstorp	21
8 Saxåns dalgång.....	23
9 Snärjet och Skarhults Kronopark.....	25
10 Gryby med omgivande kulturlandskap	27
11 Brååns dalgång	29
12 Kävlingeåns dalgång	31
13 Rödabäckens dalgång.....	33
14 Sandmarker vid Flyinge och Holmby.....	34
15 Skogar och våtmarker kring Löberöd	36
16 Sluttning mot Kävlingeån.....	38
17 Skogar vid Hjularöd	40
18 Harlösabäckens dalgång.....	42
19 Borstbäckens dalgång.....	44
Värdekärnor utanför landskapsobjekt.....	46
Karta med landskapsobjekt och värdekärnor	47



INLEDNING

BAKGRUND

Varje kommun har ett stort ansvar för sitt lokala naturvårdsarbete, både inom fysisk planering och vid genomförandet av konkreta naturvårdsåtgärder.

I denna bilaga till *Miljöstrategi för Eslöv* beskrivs kommunens naturvärden med utgångspunkt från landskapsobjekt och värdekärnor.

En presentation av landskapsobjekt och värdekärnor finns också på kommunens hemsida tillsammans med en klickbar karta med detaljerad information om värdekärnorna. Här finns information om eventuella skydd och restriktioner såsom naturreservat och riksintressen samt underlagskartor.

METODIK FÖR INVENTERING OCH VÄRDEKLASSNING

I inventeringen har kommunen valt att peka ut områden som enligt Svensk standard (SS 19900:2014, naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald) tillhör värdeklasserna 1-3. De kallas värdekärnor. En värdekärna är ett geografiskt område med så höga naturvärden att den bedöms ha betydelse för den biologiska mångfalden. Den innehåller arter som är karakteristiska för naturtyper. En värdekärnas naturvärde bedöms utifrån artvärde och biotopvärde. Klass 1 innebär högsta naturvärde, klass 2 högt naturvärde och klass 3 påtagligt naturvärde.

Landskapsobjekten kompletterar värdekärnorna och innebär att naturvärde av landskapsekologisk karaktär samlas inom ett område som har flera gemensamma strukturer. Landskapsobjekten klassas inte och måste inte heller innehålla värdekärnor av klass 1-3.

I standarden finns möjlighet att också använda klass 4, som markerar visst naturvärde. Kommunen har valt att inte använda sig av denna kategori utan har istället pekat ut landskapsobjekt, inom vilka det även kan finnas områden som tillhör klass 4.

UTFALL

Naturmiljöprogrammet omfattar 204 värdekärnor och 19 landskapsobjekt.

Värdekärnorna (klass 1-3) utgör 3,6 procent av kommunens totala yta (lika stor yta skogsmark som ängs- och betesmark). Värdekärnor med högsta naturvärde, klass 1, utgör 0,4 procent av kommunens yta.

Andelen naturmark av Eslövs kommuns totala yta är 22 procent (naturmarken omfattar barrskog, lövskog, betesmark, vatten våtmark och öppen mark). Av naturmarken utgör barrskog 7,2 procent det vill säga planterad skog med låga naturvärden. Av resterande 14,7 procent är en fjärdedel värdefull och tillhör klass 1-3. När det handlar om områden med högsta naturvärde (klass 1) utgör dessa däremot endast två procent av naturmarken eller 0,4 procent av kommunens yta. Med anledning av att en så liten andel av kommunens yta utgörs av områden med höga naturvärden är ett av målen för naturvårdsarbetet i kommunen att bevara och utveckla naturvärden för att gynna den biologiska mångfalden.

Förklaring av vissa beteckningar och ord

För ytterligare ordförklaringar, se ordlistan i Naturmiljöprogrammets Mål och Ställningstaganden.

Ansvarsart; art som har en betydande del av sin totala population inom ett begränsat geografisk område.

Buskskikt; buskar, snår och uppväxande träd upp till några meters höjd.

Fridlyst (§); metod som används för att skydda växt- och djurarter som riskerar att försvinna eller på annat sätt hotas.

Fältskikt; den del av vegetationen som utgörs av ris, örter och gräs.

Hävd; skötsel som bete eller slåtter.

Hävdgynnad flora; flora som gynnas av hävd som bete eller slåtter.

Kontinentalplattor; avsnitt av jordskorpan översta delar. Kontinentalplattorna rör sig ständigt i förhållande till varandra, antingen ifrån varandra eller emot varandra med vulkanutbrott och/eller jordbävningar som följd.

Landskapsobjekt; ett landskapsobjekt samlar naturvärden av landskapsekologiskt karaktär inom ett område.

Limnologiska värden; biologiska värden i sötvatten

Naturvårdsart; ett samlingsbegrepp för arter som är extra skyddsvärda, antingen för att de är av särskild vikt eller för att de tyder på naturtyper som är särskilt viktiga ur ett naturvårdsperspektiv. I begreppet ingår rödlistade arter, fridlysta arter, arter som är listade i EU:s art- och habitatdirektiv, signalarter, ansvarsarter och andra arter som bedöms indikera hög biologisk mångfald.

Nyckelbiotop; skogsområde som utifrån en samlad bedömning har stor betydelse för biologisk mångfald. Nyckelbiotoper är ofta rester av miljöer som försvunnit i det omgivande landskapet. Ett skogsområde där naturvärdena är höga men där värdena inte uppnår nyckelbiotopsskvaliteten kallas skogsobjekt med naturvärde.

Signalart (s eller S); arter som indikerar höga naturvärden. Signalarter används ofta vid naturvärdesinventeringar i skog för att lokalisera och urskilja skogar med höga naturvärden.

Skog; område större än ett halvt hektar som innehåller träd högre än fem meter och trädkronorna täcker minst 10 procent av arealen.

Sumpskog; samlingsnamn för all skogklädd våtmark, till exempel alsumpskog. Sumpskogar indikerar höga naturvärden. Vattnet kan vara stillastående eller rörligt. Sumpskog kan vara både av lövskog- och barrskogstyp.

Triviala arter; arter som inte indikerar på någon speciell naturtyp.

Trädskikt; den del av vegetationen som är verkliga träd, ofta över fem meter höga.

Värdekärnor; värdekärnor är områden med så höga naturvärden att det bedöms ha extra stor betydelse för biologisk mångfald. De innehåller arter som är typiska för naturtypen.

Värden av landskapsekologisk karaktär; omfattar värden som är positiva för att gynna den biologiska mångfalden inom ett geografiskt område som har gemensamma strukturer såsom livsmiljöer och spridningsvägar.

Ädellövskog; skogsbestånd på minst ett halvt hektar där 70 procent är lövträd och minst 50 procent är ädla lövträd (alm, ask, avenbok, bok, ek, fågelbär, lind och lönn).

OMRÅDEN MED HÖGA NATURVÄRDEN

I översiktskartan sist i dokumentet visas de landskapsobjekt och värdekärnor som inventeringen resulterade i. För att få detaljerad information om värdekärnor, eventuella skydd och restriktioner samt underlagskartor hänvisas till den digitala kartan på kommunens hemsida www.eslov.se.



B52 Betesmarker vid Braån.



Betesmark vid Rönne å.

LANDSKAPSOBJEKT

1 Rönne å dalgång

Rönne å dalgång är ett stort och innehållsrikt landskapsobjekt. Den innehåller flera olika naturtyper som fuktiga och friska gräsmarker, trädbärande hagmarker, sumpskogar och ädellövskogar. I norr är dalgången djupt nerskuren med skogsklädda och branta sluttningar, medan i söder är den bredare och ån omges av fuktiga gräsmarker och alsumpskogar. Rönne å är Skånes näst största vattendrag. Den rinner från Ringsjön och mynnar i Skälderviken vid Ängelholm. Avrinningsområdet är 1 502 km² stort, och åns varierade strömförhållanden skapar förutsättningar för många olika växt- och djurarter både i och runt den. Ån har till stora delar kvar sitt naturliga förlopp inom kommunen, men närmast Ringsjön är den rätad. Eftersom dalgången ligger långt från större vägar och verksamheter kan man uppleva tystnaden med bara ljud från fågelkvitter och trädens sus, vilket förhöjer naturupplevelsen.

Naturmiljö

Rönne å dalgång berörs av Tornquistzonen, även kallad den Tornquistska sprickzonen. Det är en rörelsezona som uppkommit genom kontinentalplattornas rörelser. Man brukar ofta säga att den också markerar gränsen mellan det landskap som är typiskt för Sverige och det som är typiskt för Danmark och kontinenten. Tornquist-

zonen är en så kallad svaghetszon där plattornas rörelser skapar spänningar som kan utlösas i form av jordskalv och vulkanisk aktivitet. För många miljoner år sedan förekom också vulkanutbrott här. Rester av en vulkan kan man se i den norra delen av dalgången (vid gården Dalen), där basaltkupper minner om vulkanisk aktivitet. I närheten, vid ett forsande parti av ån, finns synliga rester av en diabasgång, som också kommer från vulkanisk aktivitet.

Skogarna i dalgångssluttningarna domineras av ädellövskog som ek och bok med ibland stort inslag av avenbok, lind, ask, fågelbär och hassel. Grova träd och död ved finns rikligt vilket skapar förutsättningar för en riklig förekomst av många olika lavar, mossor och svampar. Även kärlväxtfloran är artrik. Den stora artrikedomen beror på att det i rasbranterna förekommer diabasgångar och basalt, vilket skapar förutsättningar för mer näringskrävande arter, exempelvis lungört, gulplister, blåsip-pa, storrams, myskmadra och lundgröe. På våren blommar vitsippor, gulsippor och skogsbingel. Ovanför sluttningen är bokskogarna mer ensartade i trädskiktet och har då också färre arter. I fältskiktet dominerar arter som harsyra, vitsippa, ekorrbär och kruståtel. Några av ädellövskogarna betas och ger då ett mer parklikt intryck eftersom buskskiktet då är glest. Betade skogar förekommer i dag på mycket få platser i Sverige. Förekomsten av både betad och obetad skog förhöjer naturvärdena i området.

Vid Stockamöllan finns en mycket brant ädellövskogssluttning, kallad Bögerups-branten. Den är särskilt intressant ur naturvårdssynpunkt för sitt innehåll av svampar. Här råder naturskogslika förhållanden eftersom sluttningen inte är påverkad av skogsbruksåtgärder i större utsträckning. I sluttningen finns en lång rad rödlistade arter, speciellt svamparter. Exempel på arter som hittas i sluttningen är räffelmusseron (en ny art för Skåne), orange bokticka, trubbfingersvamp, violett fingersvamp, askvårtlav, guldlockmossa och trubbfjädermossa. Bland kärlväxterna kan nämnas mörk lungört, nästrot, storrams och stor häxört.

I åns närmaste omgivning finns alsumpskogar och fuktiga betesmarker. Alsumpskogarna domineras av al med inslag av ask. I fältskiktet växer exempelvis älgört, bäckbrässma, kärrfibbla och gullpudra. De fuktiga gräsmarkerna har varierande artrikedom beroende på hur de hävdats. Förr i tiden var skötseln slätter som senare har övergått till bete. Arealen betesmarker har därefter minskat eftersom betet har upphört och flera områden håller på att växa igen. Vid Brostugan finns en gammal slättermark som inte hävdats på många år. I den växer två av kommunens ansvarsarter, kärnäva och ängsskära. Djur- och fågellivet är rikt i hela landskapsobjektet. Spår av utter har observerats och ovanligare fågelarter som kungsfiskare, försärla och strömstare kan ses.

Kulturmiljö

Rönne ådalen är känd för sina vattenkvarnar och kallas "Mölleriket". Välbevarade kvarnanläggningar finns vid Bålamöllan, Rönne Mölla och Stockamöllan. I naturreservatet Billingemölla finns ruinerna kvar från en vattenmölla och i samband med den en tråddragningsfabrik.

Rekreation och friluftsliv

Rönne å är en populär kanotled, speciellt från Stockamöllan och norrut mot Djupadalsmölla i Klippans kommun. I Stockamöllan finns en kanotuthyrare och vid Gunnaröd samt i Billingemöllans naturreservat finns grillplats och toalett. Vid Gunnaröd finns även ett vindskydd och iläggsplats för kanoter.

Rönne å dalgång är av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Södra delen är av riksintresse för kulturmiljövård och hela dalgången ingår i länets kulturmiljöprogram. Hela dalgången har dessutom landskapsbildsskydd. Här finns fem nyckelbiotoper, tolv skogsobjekt med naturvärden och sex sumpskogar. Skogsstyrelsen har tecknat naturvårdsavtal med en markägare. Rönne å är ett nationellt särskilt värdefullt vattendrag vad gäller natur- och kulturvärde. Rönne s dalgång ingår i värdestrakt för ädellövskog och delar av området ingår i värdestrakt för ängs- och betesmarker. Billingemölla är naturreservat och Natura 2000-område.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B1	Högörtsäng vid Rönne å	2
B2	Betesmark nordväst om Norra Hultseröd	2
B3	Betesmark norr om Billingemölla	2
B4	Strandäng norr om Billingemölla	3
B5	Betesmarker vid Väntan	3
B6	Grustag vid Billabäcken	3
B7	Högörtsäng vid Brostugan	3
B8	Öppen betesmark söder om Brostugan	3
B9	Betesmarker öster om Klockaregården (Rönne å)	3
B10	Betesmarker vid Gunnaröd	3
B11	Trädbärande betesmark vid Stockamöllan	2
B12	Betesmark vid Stockamöllan	3
S1	Alskog söder om Ådala	2
S2	Lövsluttningar öster om Ådal	3
S3	Lövblandskog på Rönneådalens östra sida	2
S4	Alsumpskog i norra delen av Rönneådalen	3
S5	Basaltkupp vid Dalen	1
S6	Alsumpskog på Rönneådalens östra sida	2
S7	Lövskogar på västra sidan av Rönne å dalgång	2
S8	Alsumpskogar vid Norra Hultseröd	2
S9	Betad skog norr om Väntan	2
S10	Bäckravin vid Storegård	3
S11	Lövskogar i Billingemölla naturreservat	2
S12	Alskog i bäckravin väster om Brostugan	2
S13	Avenboksluttningar öster om Brostugan	3
S14	Avenboksbranter norr om Bögerup	2
S15	Bäckdal med alskog norr om Bögerup	3
S16	Al-askskog vid Klockaregården (Rönne å)	3
S17	Bokdominerad ädellövskog i Bögerupsbranten	1
S18	Lövskog i bäckdalgång vid Gunnaröd	2
S19	Ask-almkund öster om Gunnaröds gård	3
S20	Lövsluttning vid kanotcentralen i Stockamöllan	1
S21	Grov ädellövskog vid Stockamöllan	2
S22	Bokdominerad ädellövskog söder om Stockamöllan	3



S32 Alskog nordöst om Bögerup.

2 Kolebäcken med omgivande kulturlandskap

Kring Kolebäcken breder ett småkuperat kulturlandskap ut sig. Markanvändningen växlar mellan åker-, betes- och skogsmark, vilket skapar ett varierat och innehållsrikt landskap. Kolebäcksåsen, en rullstensås, löper väl synlig genom området. Åsen är dels klädd med ädellövskog dels med trädbärande betesmark. Kolebäcken rinner längs åsen och vidare ner i en ravin och mynnar i Rönne å.

Naturmiljö

Kolebäcken omges av fuktiga betade marker som bitvis är bevuxna med al- och björksumpskog och bitvis nästan trädfria. Innan bäcken mynnar i Rönne å rinner den genom en markerad ravin. I ravinen växer al- och askskog. Den fuktiga miljön i ravinen gör att många svampar, lavar och mossor trivs, till exempel bokvårtlav och platt fjädermossa. I fältskiktet finns arter som kransrams, hässleklocka, bäckbräsma och älgört.

Åkermarken finns i närheten av gårdsbebyggelserna och omges av betesmarker som avlöses av skogsmark. De stora öppna betesmarkerna är huvudsakligen välhävda och relativt artrika. Vid gården, Södra Hultseröd, finns artrika trädbärande betesmarker med stora grova och spärrgreniga träd. Spärrgrenigheten är ett tecken på att träden har vuxit upp i ett öppet landskap. Vid Kolehuset finns en mycket artrik betesmark med lång kontinuitet som betesmark. Den steniga och tuviga strukturen

tillsammans med hävden skapar förutsättningar för en rik flora. Här växer arter som slättergubbe, granspira, skogsnycklar, grönvit nattviol, darrgräs, stagg och knägräs. På senare år har betestrycket minskat så i kanterna tränger albuskar fram.

Kolebäcksåsen täcks av ädellövskog som övergår i trädbärande betesmarker. Ädellövskogarna på består huvudsakligen av bok med inslag av ek. Fältskiktet i dem är glest med arter som harsyra och kruståtel. I de trädbärande betesmarkerna finns grova ekar, bokar och björkar samt enstaka enbuskar och hagtorn. Fältskiktet domineras av smalbladiga gräs och örter som exempelvis gökärt, smultron, liten blåklocka, gråfibbla och teveronika.

Kulturmiljö

Kolebäcken är i delar stensatt på båda sidor. I skogen finns rester av en gammal kolmila.

Den västra delen av landskapsobjektet ingår i riksintresse för naturvård och friluftsliv samt i område med landskapsbildskydd. Det finns en nyckelbiotop och två områden med sumpskog. Skogsstyrelsen har tecknat naturvårdsavtal med en markägare. Området ingår i värdestrakt för ädellövskog och i värdestrakt för ängs- och betesmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B14	Betesmarker norr om Södra Hultseröd	3
B15	Betesmark öster om Södra Hultseröd	3
B16	Betesmark vid Bögerup	2
B17	Betesmark vid Kolehuset	1
B18	Betesmark söder om Södra Hultseröd	3
B19	Kolebäcksåsen	2
B20	Betesmark öster om Kolebäcksåsen	2
S32	Alskog nordöst om Bögerup	3
S33	Ravinskog norr om Bögerup	1



B21 Betesmark vid Stenaröd.

3 Billabäckens dalgång

Billabäcken slingrar sig fram genom ett kuperat åker- och beteslandskap ner till Rönne å väster om Billinge. Dalgången är bitvis kraftigt markerad med branta slän-
ter och vid Aspakull är den underliggande skifferberggrunden synlig.

Naturmiljö

De flesta betesmarkerna i landskapsobjektet är steniga och tuviga och på flera av dem står stora grova träd, framför allt ek och ask. De är relativt artrika och hyser ar-
ter som jungfrulin, kärringtand, brudbröd, vitmåra och gulmåra. Några av betesmar-
kerna har tidigare brukats som åker och har därför en trivial flora. Närmast bäcken
har den fuktiga marken tidigare brukats som ängsmark. Där växer arter som brunört,
gökbloster och olika starrarter. Hävden som numera är bete är i delar svag, vilket
innebär att vissa delar håller på att växa igen.

Längs Billabäcken finns ridåer med alar medan i slänterna har mindre dungar eta-
blerats. I slänterna växer ask, alm, ek, asp, björk i trädskiktet. Buskskiktet är rikt med
olvon, fläder, sälj och benved.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B21	Betesmark vid Aspakull	2
B22	Betesmark 1 vid Stenaröd	3
B23	Betesmark 2 vid Stenaröd	2
B24	Betesmark 3 vid Stenaröd	3



B31 Betesmark söder om Gustavslund.

4

Stockamöllan med omgivande kulturlandskap

Mellan Stockamöllan och Rönneholm är landskapet varierat med skogar, åkrar och betesmarker. Skogarna domineras av ädellövskog men här finns också sumpskogar. Betesmarkerna i landskapsobjektet är i huvudsak välhävdade och relativt artrika.

Naturmiljö

De steniga och tuviga betesmarkerna har betats under lång tid. De har en hävdgynnad flora med arter som blodrot, gökärt, liten blåklocka, stenmåra, rödven, gråfibbla och stagg. Grova ädellövträd står på flera ställen. Speciellt artrika betesmarker finns söder om Stockamöllan. Förutom ovan nämnda arter kan man här hitta grönvit nattviol, humleblomster och ängsvädd.

Omgivningarna kring gården Graneborg har varit ett mycket artrikt och varierat område. Här fanns betad skog flera betesmarker och brukade åkrar. Idag brukas endast åkermarken. Betesmarkerna håller på att växa igen och endast mindre områden med artrik flora finns kvar. Markerna kring Graneborg har under senare år utsatts för omfattande schaktningsarbeten och varit uppställningsplats för arbetsfordon. För att om möjligt få tillbaka värdena krävs restaurering och återupptaget bete.

Ädellövskogarna i landskapsobjektet innehåller en stor andel mycket gamla och grova träd och död ved. I fuktiga delar finns rik förekomst av mossor och lavar.

Några exempel på arter är skuggoranglav, grå skärelav, sydlig sotticka och guldlockmossa. Sumpskogarna är frodiga al-ask-skogar som har rikligt med mossor och skogsgräs. Även sumpskogarna har rikligt med död ved och utgör goda livsmiljöer för vedlevande insekter. Vid Hasslebro står en över 300 år gammal och mycket grov ek som är ett naturminne.

Kulturmiljö

Rönneholm slott har anor från mitten av 1500-talet. Huvudbyggnaden har byggts om flera gånger sedan dess. Till gårdens äldsta byggnader hör den så kallade Borgen från 1600-talet. Den var från början orangeri och senare änkesäte. Stockamöllan har historia som brukssamhälle från slutet av 1800-talet med typisk bebyggelse med industribyggnader, arbetarbostäder och disponentvilla.

Rekreation och Friluftsliv

Kring Stockamöllan har Möllerikeföreningen skapat strövstigar. Rönne å är en populär kanotled, speciellt från Stockamöllan och norrut. I Stockamöllan finns en kanotuthyrare.

Delar av landskapsobjektet ingår i riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård, länets kulturmiljöprogram och i område med landskapsbildsskydd. Vid Hasslebro finns ett naturminne. Inom landskapsobjektet finns en nyckelbiotop, tre skogsobjekt med naturvärden och fyra sumpskogar. Skogsstyrelsen har tecknat naturvårdsavtal med en markägare. Området har värdekärnor för ädellövskog samt gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B27	Betesmark vid Gunnaröd	3
B28	Betesmark vid Avundstorp	3
B29	Betesmark söder om Stockamöllan	2
B30	Gräsmarker vid Gustavslund	2
B31	Betesmarker söder om Gustavslund	2
B32	Betesmark vid Hasslebro	2
S34	Blandlövskog vid bäck intill Gustavslund	2
S35	Betad skog vid Gustavslund	3
S36	Bokskog nordväst om Borgen	2
S37	Alsumpskog norr om Borgen	2
S38	Parkartad ädellövskog vid Borgen	2
S39	Bokskog vid Rönneholm	3
S40	Lövskogar vid Orrahus	2



S41 Del av Rönneholms mosse .

5 Rönneholms mosse med omgivande våtmarker och Ringsjön

Landskapet mellan Stockamöllan och västra Ringsjön domineras av Rönneholms mosse. Här finns också vidsträckta betesmarker och strandnära skogar vid Ringsjön.

Naturmiljö

På Rönneholms mosse har torvtäkt pågått sedan 1800-talet och drivs idag kommersiellt. Tillståndet för täkten går ut 2021 och idag är i princip all torv utvunnen. I den centrala delen av mossen har ett skogbevuxet parti lämnats obrutet. Den ”örörda” del av mossen är en viktig refug för vilt, fåglar och andra arter i närområdet. I väster där torvbrytningen inleddes har mossevegetation etablerats på nytt. Där dominerar björkskog med inslag av al, asp, gran och tall. Skogen är olikåldrad och tät. I fältskiktet finns arter som tranbär, blåtåtel, odon, ljung och andra ris och mossor. Revlumner dominerar ställvis. I blötare partier dominerar vitmossa. Här finns också en damm som är en stor tillgång för fågellivet. Spår av gammal torvbrytning på mossen syns idag som mindre torvgravar som fått växa igen.

Rönneholms mosse angränsar till Rönne å och Ageröds mosse. Det vidsträckta våtmarksområdet skapar förutsättningar för ett rikt fågelliv, bland annat har kungsfiskare noterats.

Rönneholms mosse omges av fuktiga till blöta betesmarker och mindre åkrar. Betesmarkerna har betats under lång tid. Fältskiktet utgörs av vanliga arter som tuvtåtel, veketåg, vanlig smörblomma, hundäxing och olika starrarter. Mindre dungar och backar med gamla och grova ädellövträd finns ställvis på de vidsträckta gräsmarkerna, till exempel Bjälköbacke.

Markerna nära Ringsjön utgörs av gammal åkermark, där odling möjliggjorts genom att Ringsjön sänktes 1,6 meter åren 1880–1883. Genom sänkningen förbättrades och utökades odlingsmöjligheterna runt sjön. Rester av en strandvall som visar var sjöstranden befann sig innan sjön sänktes finns synlig i skogen strax söder om Sjöholmen. Närmast Ringsjön finns fuktiga strandskogar av viden och al. Längre från sjön en bit upp i slutningen finns ädellövskog av ask- och bok med artrikt fältskikt. Exempel på arter som finns här är stor häxört, hässleklocka, ramslök, myskmadra, ormbär, lundelm och skärmstarr.

Kulturmiljö

För många tusen år sedan var mossen (och Ageröds mosse i Höörs kommun) delar av en stor grund fornsjö. Det som idag är Ringsjön var också del av denna sjö. Efter istidens slut blev klimatet långsamt varmare. Fornsjön började långsamt växa igen och vegetationen omvandlades till torv under årtusendenas gång.

Förutom mossens intressanta geologi, finns här även en intressant kulturhistoria. Vid arkeologiska undersökningar på Rönneholms mosse har en mängd lämningar från äldre stenåldern hittats, bland annat spår av boplatser, redskap som pilspetsar och fiskeredskap av flinta. Fynden har daterats till att vara ungefär 7500–9000 år gamla.

Rekreation och friluftsliv

Vid Sjöholmen finns en badplats med toaletter, grillplatser och bänkar.

Landskapsobjektet ingår i riksintresse för friluftsliv, kulturmiljövård, länets kulturmiljöprogram och i område med landskapsbildsskydd. Inom området finns tre skogsobjekt med naturvärden. I området finns värdekärnor för ädellövskog.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B33	Betesmarker vid Rönneholms mosse	3
S41	Del av Rönneholms mosse	2
S42	Parkartad bokskog vid Sjöholmen	3
S43	Avenbokskog vid Fairyhill	3
S44	Ask- och bokskog norr om Grimshus	3
S45	Ask- och bokskog öster om Grimshus	3
S46	Ädellövskog norr om Råröd	3
S47	Ålskog på Västra Ringsjöns strand	2



B36 Betesmark vid Vedelsbäck..

6

Stehag med omgivande kulturlandskap

Det kuperade odlingslandskapet kring Stehag delas upp av stengärdesgårdar och trädridåer. Det småskaliga landskapet domineras av mindre åkrar och betesmarker med inslag av skogsmark. Centralt i området sträcker sig en ädellövskogsklädd rullstensås, Bosarps jär. Andra större skogsområden finns vid Gyabjär, Värlinge och Kastberga. Södra stambanan går som en barriär genom området.

Naturmiljö

Bosarps jär är en hög ryggformad isälvsavlagring, skapad av inlandsisens smältvattneströmmar. Den karakteristiska formen med spetsig rygg gör att den är starkt markerad i landskapet och åsen blev därför naturreservat 1963. Den är huvudsakligen bevuxen med bokskog. Stora delar av skogen brukas rationellt men delar har lämnats till fri utveckling och har större naturvårdsintresse med död ved och olikåldriga bestånd. Dessa delar är gynnsamma för vedlevande insekter till exempel getinglik svampmygga och rödhornad mulmstyltfluga.

På åsen finns en betesmark med stora grova träd av ek och bok. Här förekommer också rikligt med björk, lind och lönn. Fältskiktet är sparsamt eftersom betestrycket är för hårt. Några exempel på arter som finns här är blåsippan, liten blåklocka, gökärt, vårbrodd och rödven.

Kastberga skog har historiskt varit trädbärande betesmark men hyser idag huvudsakligen planterad skog, mest ädellövskog. Centralt finns områden som är mindre påverkade av skogsbruk. I dessa finns grova träd och rikligt med hassel samt fuktiga områden med alskog. Här växer arter som stor häxört, kärrfibbla, gullpudra, skogsknipprot och grönvit nattviol. Humlesugan, en av kommunens ansvarsarter, växer i skogen men också ute på den angränsande Kastberga äng och vid Värlinge. Ängsskära, en annan kommunal ansvarsart, växer vid Ullstorp.

I anslutning till Stehags tätort ligger Gyabjär, ett skogsområde med barr- och lövskogar. De för naturvården intressanta delarna består av lövskog med grova ädellövträd samt sumpskogar. Död ved förekommer rikligt. På flera ställen rinner bäckar och markvatten tränger fram i sluttningarna. Detta skapar förutsättningar för ett artrikt fåltskikt. Några exempel på arter som växer här är skogsknipprot, grönvit nattviol, hässleklocka, ramslök, lundelm, stor häxört, mörk lungört och kransrams. I norr sträcker sig en markerad dalgång med bokskogsklädda sluttningar där fåltskiktet på våren domineras av ramslök.

Inom landskapsobjektet finns många av kommunens mer artrika betesmarker, till exempel vid Värlinge, Vedelsbäck och Hemmingsberga. De flesta av betesmarkerna är trädbärande, steniga, tuviga och har lång kontinuitet av bete. Hävdstatusen varierar. Vanliga arter är gråfibbla, blodrot, rödven, vitmåra och liten blåklocka, medan brudbröd, stagg, knägräs, darrgräs, jordtistel, backtimjan och ljung förekommer på de mer artrika betesmarkerna. På betesmarkerna kring gården Vedelsbäck växer äldre ekar men framför allt grova gamla hasslar. Till träden och hasselbuskarna är en rik insektsfauna och svamp- och lavflora knuten. Exempel på arter är noshornsoxe, gråbandad trägnagare, gulringad vedharkrank, elegant sköldlav, dvärgbägarlav, läderskål och rostticka.

Trakterna kring Stehag är intressanta ur naturvårdssynpunkt eftersom entomologen Carl Philip Mauritz Möller genomförde inventeringar av faunan i närområdet. Mest kända är hans insektsinventeringar från mitten av 1800-talet. Stehag med omnejd har därför blivit klassiska insektslokaler, där många unika insektsfynd gjorts.

Kulturmiljö

Stehags kyrkby omfattar ett fåtal gårdar och hus. Prästgården på central plats är representativ för 1800-talets prästgårdsanläggningar. Till gården hör en korsvirkeslänga från 1860, vilken tjänade som prästänkans bostad. Den ålderdomliga trädgården med bland annat klippta buxbomhäckar utgör en viktig del av miljön. Kyrkan har anor från 1100-talet. Haga kvarn är en väderkvarn av holländsk typ, som ligger några kilometer söder om Stehag.

Rekreation och friluftsliv

I Gyabjär finns markerade stigar av olika längd där Eslövs kommun ansvarar för skötsel. Vid Stehags idrottsplats finns ett grillhus. Vid Bosarps järs naturreservat finns en anlagd rastplats.

Landskapsobjektet ingår i riksintresse för naturvård och i länets kulturmiljöprogram. Inom objektet finns en sumpskog och flera evighetsträd. Bosarps jär är naturreservat. Skogsstyrelsen har tecken naturvårdsavtal med en markägare. Två av kommunens ansvarsarter humlesuga och ängsskära växer på ett par lokaler. Inom objektet finns värdekärnor för ädellövskog och gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B34	Betesmarker vid Ljusekullen	3
B35	Betesmarker vid Kärrstorp	2
B36	Betesmarker vid Vedelsbäck	2
B37	Betesmarker vid Värlinge	3
B38	Betesmark vid Stehag	1
B39	Betesmarker söder om Kärrstorp	2
B40	Betesmark vid Hemmingsberga	1
B41	Betesmark 2 vid Hemmingsberga	3
B42	Betesmark i Bosarps Jär naturreservat	3
B43	Betesmark vid Ullstorp	3
B44	Ullstorps äng	2
B45	Kastberga äng	3
B46	Kastberga fälad	2
B47	Betesmark vid Haga	2
S48	Boskogs i bäckdal norr om Stehag	2
S49	Alskog norr om Gyabjär vid Stehag	3
S50	Askskog vid Vedelsbäck norr om Stehag	3
S51	Ädellövskog vid Gyavallen i Stehag	3
S52	Boskogs på Gyabjär vid Stehag	3
S53	Boskogs vid Kärrstorp	3
S54	Bosaps Jär	2
S55	Betad alsumpskog väster om Stehag	2
S56	Blandlövskog sydväst om Stehag	3
S57	Al- och ekskog sydväst om Stehag	2
S58	Hasselrik ekskog nordväst om Stehags vattenverk:	2
S59	Hasselrik ekskog norr om Stehags vattenverk	2
S60	Hasselrik ekskog och trädbärande hagmark vid Värlinge	2
S61	Ekskog vid Värlingegården	2
S62	Ekskog vid Alfastorp	2
S63	Alskogar vid Olofslund (i Kastberga skog)	2



F69 Ädellövskog i bäckravin öster om Farstorp

7

Skogar vid Farstorp

Farstorp ligger i kommunens nordvästra del på gränsen till Svalövs kommun. Landskapet kring Farstorps gård är kuperat och skogsmarker avbryts av öppna betesmarker och åkrar, vilket skapar ett varierat landskap. I väster rinner Saxån och i öster, på gränsen till Svalövs kommun, rinner Vallabäcken. Vallabäckens dalgång ligger djupt nedskuren. De ur naturvårdssynpunkt mest värdefulla delarna är de trädbevuxna områdena kring vattendragen.

Naturmiljö

Saxån ansluter från norr i landskapsobjektets västra kant. Den omges av lövskogar och igenväxande betesmarker. Igenväxningen har gått långt och vissa områden är helt täckta med buskar, framför allt slån. På flera ställen finns stengården som tidigare har avgränsat betesmarken från åkermarken. I kanterna finns enstaka grova träd. Här ligger också en större damm där det växer både ängskära och kärnäva, två av kommunens ansvarsarter.

Lövskogarna utgörs av relativt artrika ädellövskogar av ek med inslag av lind, alm, lönn, björk och fågelbär. Buskskiktet är delvis rikligt med främst hassel. Flera av träden är mycket grova, har håligheter och bär tecken på att de vuxit upp i en mera öppen skog. Här finns rikligt med död ved. I fältskiktet växer gulplister, skogsbingel och långsvingel, men också ovanligare arter som skogsknipprot, stor häxört och lundelm.

Vallabäcken rinner fram i en djup ravin med branta sluttningar där man kan se lerskifferberggrunden framträda. Den mineralrika berggrunden skapar förutsättningar för ett artrikt fältskikt med arter som gullpudra, bäckbrässma, aklejruta och skärms-tarr. I de fuktiga områdena kring bäcken dominerar ask eller al. Skogen i sluttningarna utgörs av äldre bok- och ekskog med inslag av lind, ask, avenbok och fågelbär. Flera av träden är mycket grova och flera har håligheter och rikligt med mossor och lavar. Här finns gott om död ved, både stående och liggande, vilket skapar förutsättningar för vedlevande insekter. Växter som lungört, ormbär, skogsknipprot och buskstjärnblomma växer här. Bäckens har kvar sitt naturliga förlopp och slingrar sig fram i ravinens botten. Forsande och lugnflytande partier skapar livsmiljöer för olika fiskarter och bottenlevande organismer. Kungsfiskare har setts vid bäcken.

Kulturmiljö

En bro över bäcken leder över till Svalövs kommun. Här kan rester av en gammal kvarn ses.

Vallabäckens ravin ingår i område av riksintresse för kulturmiljövård samt länets kulturmiljöprogram. Inom landskapsobjektet finns fyra nyckelbiotoper, tre skogsobjekt med naturvärden och en sumpskog. Värdekärnor för ädellövskog finns. Två av Eslövs kommuns ansvarsarter, kärnäva och ängsskära, växer i objektet.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
S64	Lövskog och hässle väster om Farstorp	2
S65	Hasselrik ekskog väster om Farstorp	2
S66	Ekskog sydväst om Farstorp	2
S67	Askskog sydväst om Farstorp	3
S68	Betad lövsumpskog söder om Farstorp	3
S69	Ädellövskog i bäckravin öster om Farstorp	1



B54 Betesmark vid Trollenäs.

8

Saxåns dalgång

Saxån rinner fram genom ett i huvudsak öppet jordbrukslandskap och omges framför allt av åkermarker. Ån meandrar i dalgången kring Trollenäs men är rätad på långa sträckor. Långgropen som ansluter till Saxån vid Trollenäs är det största biflödet. Saxåns avrinningsområde är i sin helhet 360 km² stort.

Naturmiljö

Saxån rinner upp i Svalövs kommun och passerar Trollenäs slott med dess rika natur- och kulturmiljöer. Norr och väster om slottet finns sträckor där ån meandrar. Vid Trollenäs kvarn där ån tidigare har rätats har en avgrävd meanderslinga åter blivit en del av ån. För att underlätta för fiskars och andra vattenlevande djurs vandring har tre vandringshinder åtgärdats i vattendraget. Två vid Trollenäs och ett vid Reslöv. Saxån-Braån vattenråd har genom åren anlagt ett flertal dammar i åns närhet i syfte att förbättra vattenkvaliteten och gynna biologisk mångfald. Där vattendraget meandrar varierar strömhastigheten, vilket ger både strömmande vattensträckor med grus- och stenbottnar och lugnflytande sträckor med finkorniga sediment och mer växtlighet. I Saxån har en mängd olika fiskarter noterats, bland annat elritsa, grönlång, storspigg och öring. Även gädda, ål, bäcknejonöga och tjockskalig målarmussla har noterats.

Markerna i ådalen har under lång tid brukats som slåtterängar och betesmarker. Idag hävdas alla marker med bete. Betesmarkerna är i huvudsak välhävdade men hyser en trivial flora. De branta sluttningarna på betesmarkerna norr om Trollenäs slott har

dock en artrik flora med exempelvis humleblomster, liten blåklocka, gökblomster, brudbröd, grusstarr och rödkämpar. Även vid Trollenäs kvarn finns en relativt artrik flora.

Kring Trollenäs slott finns två större områden med ädellövskogar. Skogarnas naturvärden är främst knutna till den rikliga mängden av död ved. Deras skyddade läge nere i dalgången ger ett fuktigt klimat. Detta skapar förutsättningar för en rik moss- och lavflora, till exempel guldlockmossa, platt fjädermossa, trubbfjädermossa, stiftklotterlav, lönnlav och gulnål. De rika ädellövskogarna, närheten till ån, byggnader med allehanda små krypin och avsaknad av belysning gör närområdet kring slottet gynnsamt för fladdermöss. Här finns bland annat större brunfladdermus, nordfladdermus och vattenfladdermus.

Kulturmiljö

Trollenäs slott har en rik kulturhistoria. Slottet har ursprung från 1500-talet men fick sitt nuvarande utseende på 1800-talet. I anslutning till slottet ligger Näs kyrka med anor från medeltiden. Spår av en gammal grävd kanal som ledde vatten fram till Trollenäs kvarn kan ses i anslutning till kvarnen. Vid Reslövs kvarn är kvarndammen kvar men åtgärder har genomförts för att skapa fria vandringsvägar.

Rekreation och friluftsliv

I dalgången öster om Trollenäs slott finns en anlagd stig, Trollestigen. Vid Marieholm finns en tillgänglighetsanpassad stig som går runt den anlagda dammen Laddran. Här finns också grillplats och bänkar.

Landskapsobjektet ingår i område av riksintresse för kulturmiljövård och delar av dalgången ingår i länets kulturmiljöprogram. Det finns en nyckelbiotop, ett skogsobjekt med naturvärde och två områden med sumpskog. Saxån är ett nationellt särskilt värdefullt vattendrag vad gäller naturvärde. Värdekärnor för ädellövskog finns.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B54	Betesmarker vid Trollenäs	2
B55	Betesmarker kring kvarnarna	3
B56	Betesmarker vid Gullarp	3
S70	Blandädellövskog vid Trollenäs, norra delen	2
S71	Blandädellövskog vid Trollenäs, södra delen	2



S80 Bokskog i Skarhults kronopark.

9

Snärjet och Skarhults Kronopark

Snärjet och Skarhults kronopark är två större, sammanhängande skogsområden öster om Eslöv. Här finns stora arealer både ädellövskog och barrskog. Landskapsobjektet rymmer också en större våtmark, Stavröds mosse.

Naturmiljö

Snärjet, som ligger närmast Eslövs tätort, har sitt ursprung som gammal fäladsmark och betad skog. Fäladsmarken planterades under 1800-talets senare del, för att få massa- och virkesproduktion. Mindre områden med gammal skog finns dock kvar och här finns de största naturvärdena. Den östra delen av Snärjet utgörs av ett omväxlande landskap, där skogsbestånd avlöser åkrar och betesmarker. Några av de äldre skogsbestånden hyser gamla och grova träd med håligheter samt rikligt med död ved vilket gynnar vedlevande insekter, fåglar och fladdermöss. Trädsiktet består framförallt av bok och ek med inslag av ask, lind och al. Fältsiktet är i dessa delar artrikt med arter som lundslok, lundelm, grönvit nattviol, skogstjärnblomma, majbräken, lungört, stor häxört, dvärghäxört och ramslök.

Öster om Snärjet ligger Skarhults Kronopark. Kronoparken är anlagd som jaktpark till Skarhults slott och området har lång kontinuitet som skogsmark.

I området bedrivs rationellt skogsbruk. Stora delar är idag ungskog, förnygrings-

ytor för bok, lärk, björk eller gran. Ytor med äldre lövskog finns som domineras av bok med inslag av andra ädla lövträd som ek och ask. Här finns rikligt med död ved. Ställvis är fältskiktet artrikt med arter som lundslok, hässlebrodd, stor häxört, skärmstarr, gullpudra, skogsveronika, Jungfru Marie nycklar och grönvit nattviol. Här finns också fuktlövskogar med ask och al.

Stavröds mosse är ett stort våtmarksområde norr om Skarhults Kronopark. Här har förekomsten av öppna vattenytor varierat genom tiderna. Från att ha varit en öppen vattenyta har ”mossen” efter lång tids igenväxning och vattenuttag utvecklats till en våtmark med omgivande lövsumpskog. I dagsläget är den centrala delen en våtmark som domineras av kaveldun, vass och andra högväxande gräs och halvgräs. I skogen växer främst björk och al med inslag av vide, fläder och brakved. Blöta, kärrika delar blandas med torrare delar. Här finns rikligt med död ved i olika nedbrytningsstadier som bär tydliga spår efter vedlevande insekter.

Rekreation och friluftsliv

I Snärjet ligger en pistolskyttebana och en skjutbana för lerduveskytte. Eftersom skogarna ligger nära Eslöv nyttjas de skogsbilvägar som anlagts som ett rutnät flitigt för rekreation och friluftsliv på.

I landskapsobjektet finns en sumpskog.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
S75	Stavröds mosse	2
S76	Askkärr väster om Kungshults gård	2
S77	Askkärr sydväst om Kungshults gård	2
S78	Askkärr norr om Djurgården	2
S79	Ädellövskog i Skarhults kronopark	3
S80	Boskog i Skarhults kronopark	3



B57 Abullahagen.

10

Gryby med omgivande kulturlandskap

Vid Gryby strax öster om Eslövs tätort breder ett småskaligt kulturlandskap ut sig. Åkermarker växlar med betesmarker och mindre skogsdungar, där odlings- och betesmarkerna delas upp av ett flertal stengärdar.

Naturmiljö

Två av kommunens artrikaste betesmarker, Abullahagen och Östra Strö fälad, ligger inom landskapsobjektet. Betesmarkerna är rester av de fäladsmarker som förr hade en mycket större utbredning. Båda har betats under lång tid och hyser en mycket artrik flora. Här växer exempelvis jordtistel, stagg, darrgräs, knägräs, svinrot, backtimjan, gulmåra, brudbröd, ljung, slättergubbe, kattfot, pillerstarr, Sankte Pers nycklar och Jungfru Marie nycklar.

Abullahagen är geologiskt intressant eftersom området ligger i gränsen mellan två moräner, den blockrika nordostmoränen och den blockfattiga lerrika sydvästmoränen. Eftersom det finns både näringsfattig och kalkrik mark har floran blivit extra artrik. Exempel på arter som bara finns i Abullahagen och inte på Östra Strö fälad är klasefibbla, tätört och ängsnycklar.

Kring Gryby har betesmarkerna kvar sin tuviga och steniga struktur men floran har

utarmats på grund av kvävegödsling. Det har inneburit att typiska betesmarksväxter endast finns kring stenar och tuvor. Öster om Gryby finns en igenväxande betesmark som fortfarande har en artrik flora. Ett starkt viltbete håller betesmarken öppen.

Kulturmiljö

I Abullahagen finns ett gravfält från järnåldern, Hörähög.

Rekreation och friluftsliv

I Abullahagen finns en grillplats och ett fågeltorn. Vid ingången till reservatet från Lundavägen finns en rastplats.

Delar av landskapsobjektet ingår i riksintresse för naturvård och länets kulturmiljöprogram. Abullahagen är naturreservat och Natura 2000-område samt värdekärna för gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B57	Abullahagen	1
B58	Betesmarker längs Grybybäcken	3
B59	Gräsmark vid Gryby	3
B60	Östra Strö fälad	1
S81	Skogsparti i västra delen av naturreservatet Abullahagen	2



B62 Betesmark vid Kristineberg.

11 Brååns dalgång

Landskapet omkring Bråån varierar från flack jordbruksmark till markerad lövskogsklädd dalgång. Ån har i delar kvar sin naturliga åfåra men är rätad i de delar där den rinner genom åkerlandskapet. Brååns avrinningsområde är ca 165 km² stort.

Naturmiljö

Bråån är, liksom övriga vattendrag, ett viktigt stråk i landskapet både för växter och djurs spridningsmöjligheter och för människor som vill röra sig i landskapet. Flera fiskarter förekommer i ån, exempelvis sandkrypare, grönling, elritsa och öring. Även tjockskalig målarmussla och toppig hattsnäcka finns här.

Bråån rinner in i Eslövs kommun strax öster om Högseröd. Vid Högseröd rinner ån genom en flack dalgång och omges av fuktiga betesmarker. Flera av betesmarkerna har tidigare varit åker och har därför en trivial flora. I de mer artrika betesmarkerna växer bland annat humleblomster, hundstarr, ängsbräsma, kabbleka och svalört. Strax innan ån rinner in i Höörs kommun blir ådalen mer markerad och här varierar betesmarkerna med mindre skogspartier. Här har ån landskapsbildsskydd. Vid Skarhults slott rinner ån genom slottsparken. Både slottsparken (norr om Brønneslövsvägen) och angränsande skogsområden har höga naturvärden. Naturvärdena består i grova träd och rikligt med död ved, som skapar livsmiljöer för mossar, lavar och insekter.

Vid Borlunda blir dalgången mer markerad men omges fortfarande av betesmarker. I slutningarna här finns kommunens enda rikkärr. En förbättrad hävd av rikkärret

skulle öka kärrets artrikedom. När ån når Eslövs golfbana blir sluttningarna än mer markerade och övergår då till att bli lövskogsbeklädda. Ån fortsätter mot Ellinge slott, där bokskog med ställvis grova träd och död ved omger ån. Detta skapar goda livsmiljöer för svampar, mossor och lavar, som exempelvis hartsticka, sydlig sotsticka, kraterangelav, savlundlav och gullockmossa.

I skogen finns avgrävda meanderslingor från när ån rätades. Bråån mynnar vid Örtofta i Kävlingeån. Här ligger Örtofta slott vars park har höga naturvärden. Naturvärdena är knutna till träden där förekomsten av mossor och lavar är riklig.

Strax väster om slottet ligger två stora våtmarker med omgivande betesmarker, anlagda genom Kävlingeåns vattenråd som anlagt ett flertal dammar inom avrinningsområdet. Kring dammarna finns ett rikt fågelliv, med bland annat skärfläcka, årta, storspov, kricka och ängspiplärka. Den största ligger vid Skarhult och har ett rikt fågelliv.

Kulturmiljö

I Högseröds by ligger enligt traditionellt mönster, kyrkan, prästgården, den gamla skolan och kvarnen samlat centralt. Bron över ån på den gamla byvägen är en äldre stenvälsbro. Skarhults kyrka är från 1100-talet. Slottet uppfördes under 1500-talet som trelängad tornförsedd borg och fick sitt nuvarande utseende under 1800-talet. Ellinge slott har dock anor sedan medeltiden och i miljön kring slottet finns flera byggnader med kulturhistoriska värden. Slottets huvudbyggnad är till sin grundstomme mycket gammal, möjligen ända från 1400-talet. Slottet omges ännu av de gamla vallgravarna. Vid ån finns rester av en kvarn, Damstorp.

Örtofta kyrka har anor från 1100-talet men nuvarande byggnad är uppförd 1862. I slutet av 1400-talet uppfördes det tegelhus vars rester ännu ingår i den gamla delen av det nuvarande slottet. Slottet har under tidernas lopp genomgått många förändringar. Kring slottet finns flera gamla byggnader bevarade. Vid kyrkan, i närheten av slottet, finns en skans från svensk-danska kriget på 1600-talet.

Rekreation och friluftsliv

I naturreservatet Rövarekulan, som ligger i dalgången i Höörs kommun, finns markerade strövstigar. Här finns också rastplats och toalett.

Brååns dalgång är av riksintresse för naturvård. Delar av landskapsobjektet är av riksintresse för kulturmiljövården. Vid Bingstorp finns ett område med landskapsbildsskydd. Bråån är ett nationellt särskilt värdefullt vattendrag utifrån naturvärde. I objektet finns värdekärnor för ädellövskog.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B61	Borlunda rikkärr	3
B62	Betesmark vid Kristineberg	3
B63	Betesmark vid Skarhults våtmark	3
B64	Meandrande del av Bråån vid Hurva	3
B65	Betesmarker vid Klockaregården (Högseröd)	3
B66	Fuktäng vid Klockaregården (Högseröd)	3
B67	Betesmark sydväst om Klockaregården	3
S82	Ädellövskog vid Örtofta slott	2
S83	Ellinge slottspark	2
S84	Ädellövskog öster om Ellinge	3
S85	Bokskog vid Kristineberg	3
S86	Skarhults slottspark	2
S87	Lövskog vid Skarhults kyrka	3
S88	Alsumpskog vid Klockaregården (Högseröd)	3



Kävlingeån.

12 Kävlingsåns dalgång

Kävlingeån rinner från Vombsjön och mynnar i havet vid Löddeköpinge. Ån är Skånes tredje största å. Den rinner genom en flack dalgång vilket innebär att nivåskillnaden mellan källa och mynning är liten. På några ställen finns forsande partier som vid Bösmöllan, Vadmöllan och Kvarnvik. Åns totala avrinningsområde är 1 217 km², varav 120 km² ligger inom Eslövs kommun. Den omges av ett öppet storskaligt jordbrukslandskap, huvudsakligen med betesmarker som utgör viktiga rastlokaler för flyttfåglar samt häckningsplatser för exempelvis tofsvipa och andra vadarfåglar. Där hävden upphört växer betesmarkerna igen och övergår till lokaler för småfåglar. Stork syns ofta i området, framför allt när bönderna plöjer sina åkrar.

Naturmiljö

Historiskt har de flacka områdena kring ån brukats som slåtterängar som senare övergått till betesmarker. Den övervägande delen av betesmarkerna kring ån är välhävdade. Vegetationen är trivial med arter som hundäxing, maskros, vitklöver, höstfibbla och smörblomma på frisk mark. På fuktigare marker växer exempelvis tuvtåtel, veketåg och älgört och i strandkanterna arter som bladvass, igelknopp, rosendunört, bredkaveldun och viden. Fuktängarna kring ån vid Flyinge ingår i Flyinge ängars naturreservat. De har en relativt artrik flora med bland annat humleblomster, fackelblomster, brunskära, kabbleka, hirsstarr och flaskstarr. Längs dalgången finns endast mindre skogsdungar. De flesta är extensivt skötta lövsumpskogar som har höga naturvärden knutna till den fuktiga miljön och död ved. Här trivs arter som

rankstarr, storrams, storhäxört, mörk örlov och hackspettar.

Mellan åren 1938 och 1943 rensades och rätades cirka 3 mil av ån nedströms Vombsjön med syfte att öka arealen odlingsbar mark. På flera ställen grävdes meanderslingor av för att snabba på flödet. Rensningsmassor ligger kvar som höga vallar kring ån. Genom Kävlingeåns vattenråd har några av de avgrävda meanderslingorna längs restaurerats och står nu åter i kontakt med åvattnet. Vattenrådet har också anlagt ett flertal dammar inom området där en av de största ligger i Gårdstånga. Här har ett rikt fågelliv etablerats.

Kulturmiljö

I anslutning till dalgången ligger Gårdstånga gamla by med bland annat kyrkan, prästgården och skolan. Gårdstånga kyrka uppfördes under 1100–1200-talet. Byggnaden har under tidernas lopp genomgått flera förändringar; bland annat byggdes tornet på 1600-talet. Viderups slott har anor sen 1500-talet. Till slottet hör flera ekonomibyggnader som har kulturhistoriska värden.

Rekreation och friluftsliv

Kävlingeån är utmärkt för kanotning men det saknas anlagda iläggsplatser. Gång, cykel- och ridväg finns på den gamla banvallen mellan Örtofta och Lilla Harrie.

Kävlingeåns dalgång är av riksintresse för friluftsliv. Delar av dalgången ingår i område av riksintresse för kulturmiljövård. Kävlingeån utgör ett nationellt särskilt värdefullt vattendrag när det gäller fisk och fiskvärde. Inom landskapsobjektet finns en nyckelbiotop och en sumpskog. Flyinge ängar är naturreservat och är föreslaget till nytt Natura 2000-område. Inom objektet finns värdekärnor för gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B69	Gårdstångadammen	3
B70	Betesmark vid Gårdstånga	3
B71	Betesmark vid Getinge	3
B72	Fuktängar vid Flyinge	3
S91	Strandlövsskogar vid Kävlingeån uppströms Bösamöllan	3
S92	Ädellövskog öster om Viderups slott	3
S93	Lövsumpskog öster om Flyinge	3
S94	Alsumpskog väster om Torslund	2
S95	Lövskog på Vombsjöns nordvästra strand	3
S96	Lövskog norr om Vombsjön	3



Rödabäck.

13 Rödabäcks dalgång

Rödabäck rinner fram i en markerad ravin ute i slättlandskapet. Ravinens läge, omgiven av åkermarker, innebär att den är betydelsefull för många av slättens djur som kan söka skydd här. Bäckens har kvar sitt naturliga förlopp i ravinerna där den slingrar sig fram. Större delen av dalgången har tidigare använts som betesmark. Utloppet i Kävingeån som varit rätat har återfått en mer naturlig sträckning. I bäcken har det konstaterats att örningen har lekt efter restaureringen.

Naturmiljö

Bäcken omges av fuktiga marker där al dominerar i trädskiktet. I fältskiktet närmast bäcken hittar man till exempel äkta förgätmigej, vattenmynta, kåltistel, igelknopp och älgört. I de branta sluttningarna växer lövskog, huvudsakligen alm, ask och sykomorlönn med inslag av björk, hagtorn och fläder. Flera av almarna har dött på grund av almsjukan och är nu till nytta för framför allt vedlevande insekter och svampar. I öster finns en fuktig alskog där fältskiktet domineras av kirskaål, nejlikrot och långsvingel. Inslag av död ved är rikligt förekommande. Almarna närmast bäcken är relativt grova.

Längst i väster finns en betesmark. Betesmarken håller på att växa igen eftersom betet upphört och marken domineras av buskar, framför allt slån och videarter.

Dalgången ingår i område av riksintresse för kulturmiljövård och länets kulturmiljöprogram.



B76 Betesmark i före detta grustag vid Flyinge.

14 Sandmarker vid Flyinge och Holmby

Kring trakterna av Flyinge och Holmby finns kommunens sandiga områden. Genom området sträcker sig två mindre åsar. En vid Flyinge och en vid Holmby.

I det sandiga området finns spår av täkter på flera ställen som skålformiga bildningar. Den grustäkt som senast upphörde (2018) låg vid Holmby. De sandiga markerna ansluter till större sammanhängande sandmarker söder om Kävlingsån i Lunds kommun.

Naturmiljö

Markanvändningen i landskapsobjektet är huvudsakligen åker, men i naturreservatet Flyinge ängar samt på Holmbyåsen dominerar betesmarker. Flyinge ängar är ett tätortsnära naturreservat och de sandiga markerna av landskapsobjektet ingår i reservatet. De fuktiga gräsmarkerna av naturreservatet ingår i landsskapsobjekt nummer 12 "Kävlingsåns dalgång". De sandiga markerna har en rik flora. Utanför reservatet är de torra sandiga områdena uppodlade eller ligger i träda.

På sandiga marker har konkurrenssvaga arter möjlighet att etablera sig. De är därför ofta artrika. På trädesåkrarna etablerar sig många ettåriga och lågväxande arter i ett inledande skede. Med tiden etableras också fleråriga arter. Bland arter som etablerat sig här kan nämnas skatnäva, vallmo, ullört, blåmunkar, vårkorsört och gulmåra. De sandiga betesmarkerna har en liknande flora men här växer också backsippor, mandelblom och hedblomster. Obrutna områden av åsen vid Flyinge är bevuxna med tallskog. Den sällsynta klippnejlikan är funnen i skogskanten, men noterades inte vid det senaste inventeringstillfället.

Sandiga marker värms snabbt upp av solljuset och lockar därför till sig många insekter. Bar sand och sydvända varma sluttningar skapas vid täktverksamhet. I tåkten vid Holmby har man vid inventeringar funnit många arter av bin som exempelvis stäppsandbi, stäppsmalbi, rödtoppebi, klöversidenbi och hedsidenbi (alla rödlistade arter). Åsen vid Holmby kyrka, Holmbyåsen, har till stora delar kvar sin naturliga åsform. Åsen betas och trampet från djuren har skapat terrasserade stigar och sandblottor längs sluttningarna. Den torra sandiga marken har en relativt artrik flora med arter som exempelvis blodrot, gråfibbla, liten blåklocka, rödven och nagelört. Söder om åsen har en damm anlagts genom Kävlingeåns vattenråd för att förbättra Kävlingeåns vattenkvalité och gynna den biologiska mångfalden.

Rekreation och friluftsliv

Promenadstig finns inom Flyinge ängars naturreservat.

Delar av landskapsobjektet ingår i område av riksintresse för friluftsliv och gränsar till kultur- miljöstråk längs Kävlingeån. Inom området ligger naturreservatet Flyinge ängar som också är föreslaget som nytt Natura 2000-område. Det finns värdekärnor för gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B74	Sandig före detta åker vid Flyinge	3
B75	Sandmarker vid Flyinge	1
B76	Betesmark i före detta grustag vid Flyinge	1
B77	Betesmark vid Holmby	3
S97	Talldunge i före detta grustag vid Flyinge	3



B 78 Fuktig betesmark söder om Löberöd.

15

Skogar och våtmarker kring Löberöd

Landskapsobjektet omfattar trakterna kring Löberöd där fuktiga marker dominerar. Det omfattar öppna friska till fuktiga betesmarker, större skogspartier och fuktlövskogar samt parkartad ädellövskogsmiljö kring Löberöds slott.

Naturmiljö

Söder om Löberöds tätort breder stora öppna friska och fuktiga betesmarker ut sig. Vissa av betesmarkerna har under en period varit odlad åker medan andra har varit gräsbevuxna under lång tid. Betesmarker som brukats som åker är artfattiga liksom de betesmarker som gödslats. I objektet finns också betesmarker på torrare stenig och tuvig mark. De är mer artrika och här växer arter som gråfibbla, liten blåklocka, vitmåra, harstarr och rödven. De hyser också flera grova träd. I en av de artrikare betesmarkerna ligger en mindre våtmark som anlagts genom Kävlingeåns vattenråd för att förbättra vattenkvaliteten i Bråån Våtmarken har blivit ett tillskott och skapat ytterligare livsmiljöer i objektet. Arups mosse är en annan typ av våtmark. Den har genom åren växt igen till sumpskog. Här finns tydliga och synliga spår av äldre torvtäkt i form av torvgravar. Björkskog dominerar och i fältskiktet hittar man blåbär, odon, olika starrarter och blåtåtel. I södra kanten av mossen växer stora grova träd.

Skogarna i landskapsobjektet utgörs av ädellövskogar och sumpskogar. De innehåller rikligt med grova lövträd och död ved som skapar livsmiljöer för vedlevande insekter, svampar samt fåglar. Fältskiktet är artrikt med arter som storrams, stor häxört, desmeknopp, ormbär och lundbräken. Strax väster om Löberöds tätort ligger en annan ädellövskog. Skogsområdet är relativt artrikt och här finns död ved. I fältskiktet växer arter som liljekonvalj, gulplister, storrams, lundviol och även den sällsynta skogsveronikan. Sumpskogarna domineras av yngre lövträd av al och björk. Fältskiktet domineras av ris och vitmossa och endast mindre partier har en artrik flora.

Parkmiljön kring Löberöds slott omfattar variationsrika ädellövskogar. Här finns äldre bokskog med grova bokar. Bokskogen har inslag av ask och sykomorlönn och har rikligt med död ved, både liggande och stående. Flera av de grova träden har håligheter. Fältskiktet innehåller arter som storrams, stor häxört, buskstjärnblomma och den ovanliga skogsveronikan. Parkmiljön är en gynnsam fladdermuslokal, exempel på arter som noterats här är större brunfladdermus, nordfladdermus, sydfladdermus och fransfladdermus.

Kulturmiljö

Löberöds slott har anor från 1600-talet. Det byggdes om på 1790-talet och fick då ett åttakantigt torn. I slottsmiljön ingår bland park, orangeri och ekotempel. I Löberöd finns en järnvägsbank kvar efter det tåg som gick här fram till 1981.

Rekreation och friluftsliv

Den gamla järnvägsbanken används som cykel- och vandringsstråk.

Delar av landskapsobjektet ingår i länets kulturmiljöprogram. Här finns en sumpskog och värdekärnor för gräsmarker.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B78	Fuktig betesmark söder om Löberöd	2
B79	Frisk betesmark söder om Löberöd	3
B80	Betesmark väster om Bolleröd	3
S102	Bokskog vid Löberöds gård	3
S103	Bokskog söder om Löberöd gård	2
S104	Bokskog sydöst om Löberöd gård	3
S105	Bokskog väster om Löberöd	2
S106	Ädellövskogar norr om Lönshult	3
S107	Lövskog väster om Bolleröd	2



S 101 Bokskog vid Idaröd.

16 Sluttning mot Kävlingeån

Naturmiljö

Det flacka landskapet kring Kävlingeån övergår norröver i en sluttning. På krönet har man en fin utsikt över Vombsjösjönsänkan. I den sydvända sluttningen finns ett omväxlande odlingslandskap där flera bäckar omgivna av träd, trädriddar och stengärdesgårdar avgränsar sluttningen i ägogränser och bildar olika landskapsrum. Bäckarna rinner i mer eller mindre markerade dalgångar. Slogstorpsbäcken är den största bäcken och har den mest markerade dalgången i sluttningen. Vid bäcken ligger Slogstorps mölla med sin kvarndamm.

I landskapsobjektet finns två värdekärnor, båda är ädellövskogar. De domineras av bok med inslag ask, avenbok, fågelbär och sälg. Skogarna är frodiga med en väl utvecklad lundflora och hyser grova gamla ädellövträd och rikligt med död ved. Här finns många moss- och lavarter till exempel grov baronmossa, gullockmossa, bokvårtlav och orangpudrad klotterlav. I det artrika fältskiktet kan nämnas strutbräken, majbräken, löktrav, vårört, storrams, hålnunneört, blåsippa, skogslök, ramslök och desmeknopp.

Kulturmiljö

Längs väg 104 som löper parallellt med Kävlingeån ligger ett flertal byar på rad. I en av dem, Hammarlunda, finns en kyrka från medeltiden. Den är en av fyra kyrkor i Skåne som har ett runt västertorn. Slogstorps mölla är troligen unik i sitt slag i Sverige. Det speciella med möllan är att den utformad med ett kvarnverk som under en period kunde drivas av en kombination av vatten och vindkraftverk. Vingarna är

nedtagna och verket är inte helt bevarat. Kvarndammen har restaurerats och utvidgats genom Kävlingeåns vattenråd för att förbättra vattenkvaliteten i Kävlingeån och gynna den biologiska mångfalden.

Delar av landskapsobjektet ingår i länets kulturmiljöprogram.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
S100	Ädellövskog norr om Torslund	2
S101	Boskog vid Idaröd	3



Ädellövsskog norr om Hjularöds slott.

17 Skogar vid Hjularöd

Skogarna kring Hjularöds slott utgörs till stora delar av rika ängslövskogar. Här och var finns brukade åkrar, energiskog och öppna betesmarker. Skogsbruket är rationellt och bland ädellövskogarna finns inslag av planterad granskog. Ett flertal mindre skogsbilvägar går genom bestånden. Skåneleden går genom landskapsobjektet på små grusvägar.

Naturmiljö

I de brukade ädellövskogarna finns öppna gläntor och fukthålor med bar mineraljord, där ljus, näring och fukt gynnar många ängslövskogsväxter. Skogar med höga naturvärden är äldre lövskogar och sumplövskogar. De har rikligt med död ved och träd med håligheter. Delar av parken vid Hjularöds slott har övergått till att mer likna skog med grova eller mycket grova ekar och pekats ut som nyckelbiotop. Några av ekarna har inventerats och ett flertal vedlevande skalbaggsarter identifierades, till exempel blankknäppare och smalknäppare. I området kring Hjularöd har många olika fladdermusarter noterats, bland annat barbastell, sydfladdermus och trollpipistrell. Lövskogarna är en blandning med många olika trädslag och varierande fuktighet. Flera är mycket artrika både vad gäller flora och fauna men speciellt på kärlväxter. Exempel på arter som finns på frisk skogsmark är blåsippa, tvåblad, skogsnycklar, nästrot, Sankte Pers nycklar, ormbär, och vårärt. Fuktiga lövskogar innehåller arter som kärrfibbla, skogslysing, desmeknopp och sårläka.

På en torvmark som för länge sedan dränerats för att brukas som åker, har en större damm anlagts genom Kävlingeåns vattenråd. Syftet är att förbättra vattenkvaliteten i

Kävlingeån och gynna den biologiska mångfalden. Dammen har blivit en populär lokal för fåglar. Bland arter som hittas är kan nämnas grågås, prutgås, årta, gravand, snatterand och sångsvan.

Kulturmiljö

Den borglika slottsbyggnaden uppfördes 1894–1897 men har anor från medeltiden. Den omges av en vallgrav med en park, där det bland annat finns en paviljong och en grindvaktarstuga. Uppfartsvägarna markeras genom alléer.

Rekreation och friluftsliv

I landskapsobjektet går Skåneleden förbi på små grusvägar. Det finns en rastplats med vindsydd och toalett vid Höghult.

Del av landskapsobjektet ingår i länets kulturmiljöprogram. I objektet finns en nyckelbiotop och en värde-trakt för ädellövskog.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
S111	Lövskog söder om Gummarp	3
S112	Lövskogar söder om Romhult	2
S113	Askskog väster om Höghult	2
S114	Lövskog vid Rävakärr	3
S115	Grova träd öster om Hjularöds slott	1
S116	Klibbalkärr öster om Hjularöds slott	2
S117	Boskog öster om Hjularöd	3



Harlösabäckens dalgång.

18

Harlösabäckens dalgång

Harlösabäckens dalgång skär vinkelrätt genom de sedimentära bergarter som bildar Vombsjösjöns norrsluttning. I den skarpt markerade dalgången och i bäckens botten blottas den underliggande skifferberggrunden. Harlösabäcken rinner upp strax söder om Löberöd och fortsätter via Hjularöd och Harlösa ner till Kävlingeån. Marken i dalgången används huvudsakligen som betesmark, men här finns också lite skogsmark. Ovanför dalgångens sluttningar tar åkermarken vid.

Naturmiljö

Bäckens allra närmaste omgivning utgörs av fuktiga betesmarker med mindre fuktlövsskogar. Skogarna domineras av al med inslag av bland annat ask och lönn. Fältskiktet är artrikt med bland annat stor häxört, mellanhäxört, storräms, Sankt Pers nycklar, bäckbrässma och hässleklocka. Norr om Holstermöllan är ravinen inte lika markerad som nedströms. På västra sidan växer bokskog, medan den östra brukas som åker. Bokskogen är högvuxen med grova träd och vegetationen är frodig. I fältskiktet finns arter som kransräms, stor häxört, lundstjärnblomma och gulplister.

Vid Holstermöllan och Skönadal har Kävlingeåns vattenråd genomfört vattenvårdande åtgärder genom att riva ut dämmen i bäcken för att skapa fria vandringsvägar för vattenlevande organismer. Betesmarkerna i sluttningarna har störst utbredning på

den västra dalsidan, som inte är lika brant som den östra. Betet är relativt svagt och vegetationen är gödselpåverkad vilket ger en trivial flora. På de öppna betesmarkerna står enstaka träd och buskar, framför allt ekar, rosor, hagtorn och vildapel.

Kulturmiljö

Vid Holstermöllan, strax söder om Hjularöds slott, finns en stenvalvsbro med inskriptionen 1759, vilket troligen gör den till Skånes äldsta daterade bro.

Rekreation och friluftsliv

En kort sträcka av Skåneleden går genom dalgången från Harlösa by till Holstermöllan och fortsätter mot Hjularöd.

Delar av landskapsobjektet ingår i länets kulturmiljöprogram.

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
S119	Bokskog väster om Hjularöds slott	3
S120	Bäckravin söder om Hjularöds slott	2
S121	Lövskog vid bäck öster om Harlösagården	3



SI22 Borstbäckens dalgång.

19

Borstbäckens dalgång

Borstbäcken rinner upp i Hörby kommun och fortsätter sedan vidare ner i Sjöbo och Eslövs kommun för att mynna i Vombsjön. När den kommer in i Eslövs kommun är bäcken djupt nerskuren, omgiven av sumpskogar, i en dalgång med lerskifferberggrund. Dalgångens branta sluttningar är ädellövskogsbeklädda och har en artrik svampflora. Borstbäcken har höga limniska värden med en artrik bottenfauna och många rödlistade arter. Borstbäcken är naturreservat och Natura 2000-område.

Naturmiljö

Borstbäckens botten är stenig och grusig och i bäcken finns flera forsande partier men också lugnflytande. Runt bäcken, som med sitt skyddade läge i ravinens botten är omgiven av högväxta skogar, skapas ett fuktigt och gynnsamt klimat för bland annat vedlevande insekter, snäckor och mossor. I dalgångens botten breder fuktlövskogar med al och ask ut sig kring bäcken. Skogar som tidvis översvämmas. Fältskiktet är artrikt med arter som gullpudra, kirskål, ramslök, skogsstarr, svalört och skogslysing. Här förekommer också den sällsynta lundvivan som är ett naturminne.

Ädellövskogen i sluttningarna utgörs främst av bokskog med inslag av flera andra ädellövträd så som avenbok, ek, alm och ask. Skogen är högväxt och gallrad, vilket medför att den är ganska ljus och skapar förutsättningar för ett artrikt fältskikt. På våren blommar gulsippor, vitsippor, gulplister samt sloknunneört och på sommaren dominerar skogsbingel. Där markvatten sipprar fram i slänterna är fältskiktet än rikare med ramslök, ormrot, akejruta, kal knipprot, hultbräken, desmeknopp och

gullpudra. Där marken är torrare är fältskiktet i sluttningarna ganska sparsamt med arter som lundstjärnblomma, långsvingel, lundslok, skogssvingel och springkorn. Dalgången är en artrik svamplokal med ett stort antal rödlistade svamparter, bland annat silkesspindling, rävspindling, stenticka och blek fingersvamp. Här finns även flera häckande fågelarter så som forsärla, strömslare, gransångare, större hackspett, kattuggla och gröngöling.

Ovanför dalgången, i väster, finns en äldre betesmark som håller på att växa igen. Här finns fortfarande några gläntor med ett artrikt fältskikt. Marken är stenig och tuvig med växter som stagg, knägräs, ljung, jungfrulin, liten blåklocka och stenmåra. Marken hålls öppet genom bete av vilda djur. Bokpurror (hårt betade buskar av bok) tyder också på att området betas. På västra sidan av dalgången finns andra betesmarker och skog. Skogen utgörs av en pelarsal av högstammiga bokar. Betesmarkerna är dels steniga och tuviga, dels av marker som har varit åker men nu används för bete. Ute på den tuviga, steniga betesmarken är vegetationen artrik och här finns flera arter som tyder på att området brukats som betesmark under lång tid och inte gödslats. Exempel på arter som växer här är darrgräs och stagg, gråfibbla, teveronika, ängssyra, fyrkantig johannesört, röllika och mandelblom. Ute i betesmarken finns också solitära träd och täta buskage av framför allt slån. I kanterna av buskagen finns rariteter som S:t Pers nycklar och grönvit nattviol. På de före detta åkrarna är vegetationen påverkad av gödsling och domineras av bredbladiga gräs. I stengärdesgårdarna växer rikligt med buskar och träd. Flera av dem är mycket grova.

Kulturmiljö

En gammal banvall, linjen Eslöv–Bjarsjölagård som var i bruk i början av 1900-talet, skär genom dalgångens nedre del.

Rekreation och friluftsliv

En äldre banvall som används för promenader från och till Harlösa går genom området. I naturreservatet finns möjligheter till promenader på väg.

Landskapsobjektet ingår i riksintresse för naturvård. Delar av objektet ingår i riksintresse för kulturmiljövård och friluftsliv. Skogsstyrelsen har tecknat naturvårdsavtal med en markägare. Borstbäckens dalgång är ett naturreservat och ett Natura 2000-område. Lundvivan som är ett naturminne finns i området. Borstbäcken är ett nationellt värdefullt vattendrag utifrån naturvärde. I objektet finns tre nyckelbiotoper och två sumpskogar. Landskapsobjektet ingår i värdestrakt för ädellövskog.

Harlösa bäckens dalgång

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B81	Betesmark vid Hjälmared	1
B82	Betesmark vid Hjälmared söder	3
S122	Borstbäckens dalgång	1

VÄRDEKÄRNOR UTANFÖR LANDSKAPSOBJEKT

Information om dessa värdekärnor finns på den digitala kartan på kommunens hemsida.

A3-kartan visar också var dessa värdekärnor ligger.

Ängs- och betesmarker

Värdekärnor

Nummer	Namn	Klass
B13	Gräsmark vid N Hultseröd	3
B25	Betesmark väster om Värslätt	2
B26	Toarps Fälåd	2
B48	Betesmark vid Rya	2
B49	Våtmark vid Selarp	3
B50	Västra Strö fälåd	1
B51	Betesmark vid Ämnaröd	3
B52	Betesmarker vid Braån	3
B53	Östra Karaby backe	3
B68	Betesmark vid Bingstorp	3
B73	Gräsmarker vid Harlösa	3

Skog

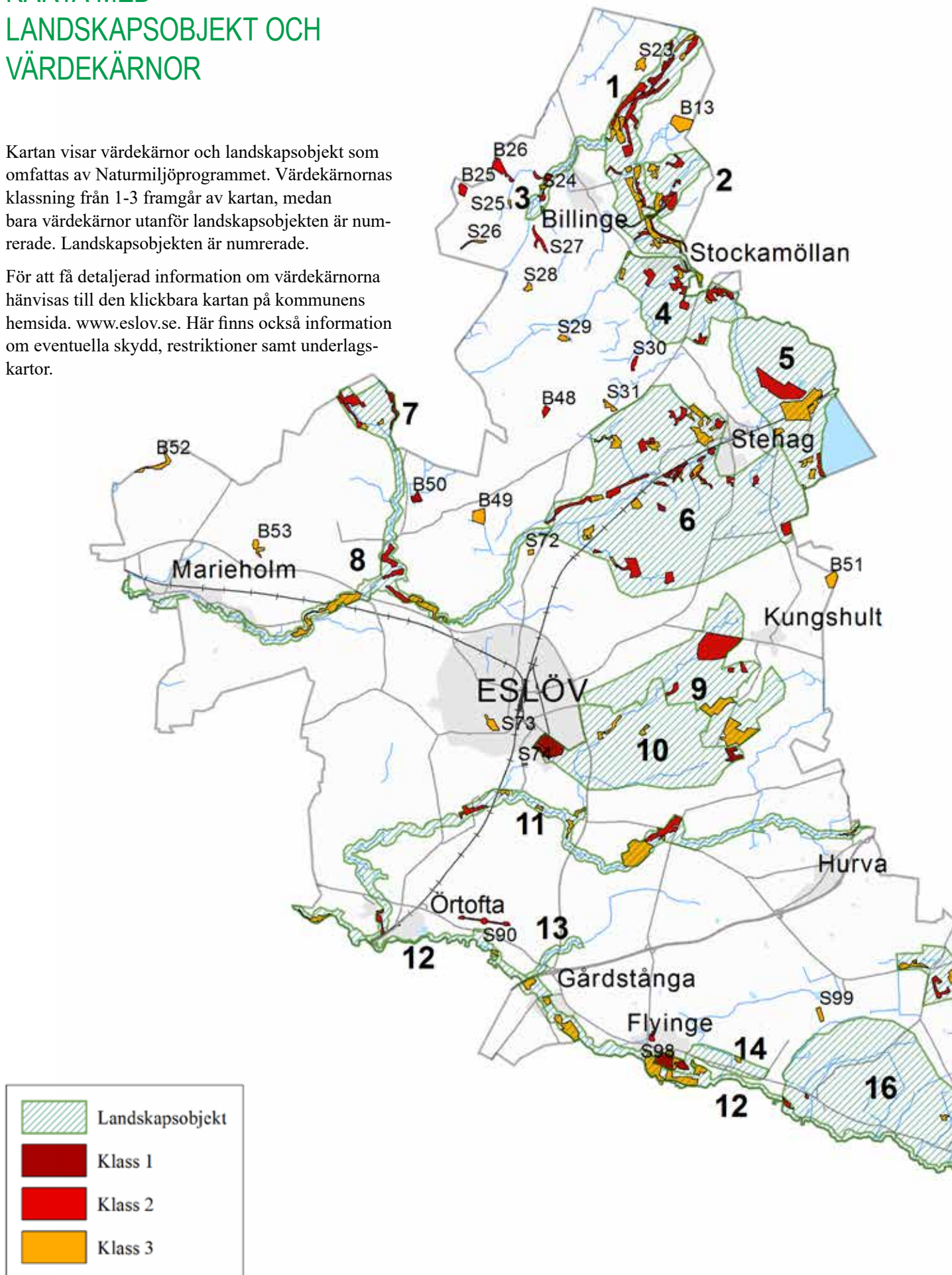
Värdekärnor

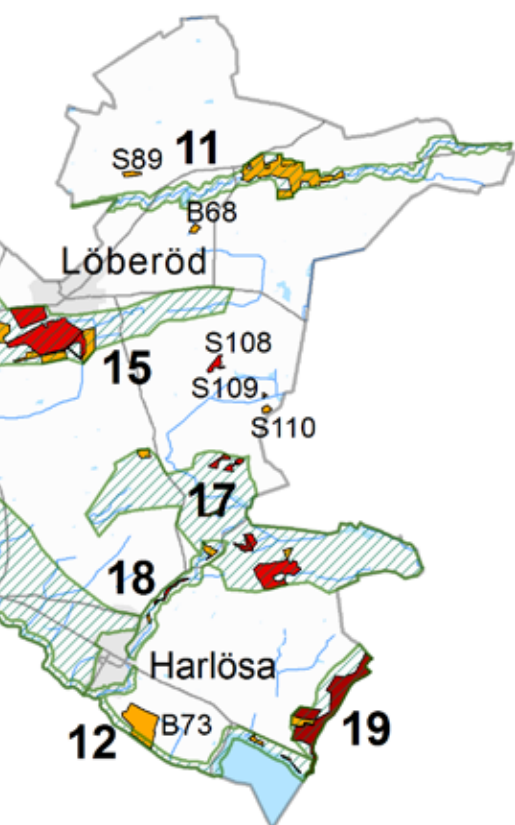
Nummer	Namn	Klass
S23	Fångeröds mosse	3
S24	Boskog kring bäck vid Aspakull	2
S25	Askskog vid Slätthult	3
S26	Boskog på åsbildning vid Nya Värslätt	3
S27	Alsumpskog norr om Ströröd	2
S28	Mosse söder om Ströröd	3
S29	Diabaskullar vid Långaröd	3
S30	Alsumpskog väster om Hagalund	2
S31	Boskog vid Lavröd	3
S72	Ekskog vid Kullagården	3
S73	Eslövs allmänning	3
S74	Boskog vid Bäckagården	3
S89	Boskog vid Västrabygård	3
S90	Lövdungar och alléer vid Viderup	2
S98	Alsumpskog i Flyinge	2
S99	Ädellövskog vid Kristinetorp	3
S108	Trädbärande hagmark vid Attarp	2
S109	Lövdunge sydöst om Attarp	3
S110	Askskog norr om Bokelund	3

KARTA MED LANDSKAPSOBJEKT OCH VÄRDEKÄRNOR

Kartan visar värdekärnor och landskapsobjekt som omfattas av Naturmiljöprogrammet. Värdekärnornas klassning från 1-3 framgår av kartan, medan bara värdekärnor utanför landskapsobjekten är numrerade. Landskapsobjekten är numrerade.

För att få detaljerad information om värdekärnorna hänvisas till den klickbara kartan på kommunens hemsida. www.eslov.se. Här finns också information om eventuella skydd, restriktioner samt underlagskartor.







**ESLÖVS
KOMMUN**

Eslövs kommun, 241 80 Eslöv | 0413-620 00
kommunen@eslov.se | eslov.se

MILJOSTRATEGI FOR ESLOV, bilaga 2c

VATTENMILJÖ I ESLÖVS KOMMUN

- KUNSKAPSUNDERLAG

Innehåll

1. Avrinningsområden i Eslövs kommun.....	5
Allmän beskrivning.....	5
Särskilt värdefulla sjöar och vattendrag i Eslövs kommun.....	6
2. Rönne å avrinningsområde.....	7
Allmän beskrivning.....	7
Naturvärden.....	10
Ekologisk status.....	11
Påverkan och miljöproblem.....	11
Förorenade områden.....	12
Översvämningskartering.....	13
Ringsjön.....	15
Dricksvattentäkt.....	16
Regleringen av Ringsjön.....	17
Riksintressen för vattenförsörjning och fiske.....	18
Påverkan och miljöproblem.....	18
Kunskapsläge.....	19
Restaurering av Ringsjön.....	19
Reduktionsfiske.....	19
Rönne å huvudfåra.....	21
Mölleriket.....	22
Påverkan och miljöproblem.....	23
Kunskapsläge.....	23
Behov av åtgärder.....	24
Övriga vatten.....	24
Billabäcken.....	24
Kolebäcken.....	26

Stehagsbäcken/Blegelsbäcken.....	26
3. Kävlingeåns avrinningsområde.....	27
Allmän beskrivning.....	27
Naturvärden.....	29
Ekologisk och kemisk status.....	31
Påverkan och miljöproblem.....	32
Förorenade områden.....	32
Vombsjön.....	33
Dricksvattentäkt.....	34
Påverkan och miljöproblem.....	35
Kunskapsläge.....	36
Behov av åtgärder.....	36
Kävlingeåns huvudfåra.....	37
Påverkan och miljöproblem.....	37
Kunskapsläge.....	37
Åtgärder.....	38
Bråån.....	39
Övriga vatten.....	41
Harlösabäcken.....	41
Borstbäcken.....	42
Slogstorpsbäcken.....	43
Bäckar på sluttningen ner mot Kävlingeån.....	43
Rödabäck.....	43
Eslövsbäcken.....	45
Långakärr i Abullahagen.....	47
Trollsjön.....	48
Grybybäcken.....	49
Östra Ströbäcken.....	51

4. Saxån - Braåns avrinningsområde	52
Allmän beskrivning	52
Naturvärden	54
Ekologisk- och kemisk status	56
Påverkan och miljöproblem	57
Förorenade områden	58
Kunskapsläge	59
Behov av åtgärder	60
Saxåns huvudfåra	60
Övriga vatten	61
Långgropen	62
Blekebäcken	63
Farstorpsbäcken och Vallabäcken	63
6. Påverkan och miljöproblem	64
Allmän beskrivning	64
Avloppsreningsverk	65
Bräddning av orenat avloppsvatten	67
Dagvatten	68
7. Referenser	70

1. Avrinningsområden i Eslövs kommun

Allmän beskrivning

Eslövs kommun har del i tre avrinningsområden, Kävlingeån i söder, Saxån-Braån i väster och Rönne å i norr (Figur 1.1). Kävlingeåns avrinningsområde utgör cirka 54 % (229 km²) av kommunens totala yta på 425 km², Saxån-Braån cirka 28 % (118 km²) och Rönne å cirka 18% (78 km²). Eslövs del av de olika avrinningsområdenas totala yta är cirka 19 % för Kävlingeån, cirka 33% för Saxån-Braån och endast 4 % av Rönne å avrinningsområde (Vattenatlas.se).



Figur 1.1: Eslövs kommun och avgränsningen av de tre olika avrinningsområdena inom kommunens gränser. Rönne å i norr, Saxån-Braån i väster och Kävlingeån i söder och öster.

Vattenlandskapet och markanvändningen i framför allt kommunens jordbruksdominerade områden har förändrats kraftigt under de senaste 200 åren och markanvändningen idag speglas i tillståndet för sjöar och

vattendrag. Torrläggningen av landskapet som skett för att vinna odlingsbar mark har lett till att klassiska miljöproblem som övergödning och fysisk påverkan av sjöar och vattendrag är omfattande i kommunen.

Hantering av vattenfrågor på kommunnivå är av naturliga orsaker, det vill säga att vattnets avrinningsområden korsar kommun- och eller andra administrativa gränser, inte alltid är ett optimalt sätt att hantera vattenfrågor på. De samarbeten kring vattenfrågorna i vattenråd, som idag finns i de tre avrinningsområden som berör Eslövs kommun, är utmärkta exempel på nödvändigt och bitvis effektivt samarbete kring vattenfrågor inom avrinningsområden, över kommungränser.

Att vatten korsar kommungränser gör att viss information i detta kunskapsunderlag berör sjöar och vattendrag som inte helt är belägna inom Eslövs kommun (Figur 1.1). Miljöproblem i sjöar- och vattendrag i Eslövs kommun kan dock inte lösas enbart inom kommunen utan förutsätter ett brett samarbete mellan många olika aktörer inom avrinningsområdena. Fokus i kunskapsunderlaget ligger dock på att beskriva sjöar och vattendrag i Eslövs kommun, hur dessa är påverkade av sin omgivning och vilka åtgärder som behöver genomföras för att förbättra situationen och nå uppsatta mål.

Särskilt värdefulla sjöar och vattendrag i Eslövs kommun

I Skåne finns omkring 100 vattenmiljöer som av Länsstyrelsen bedömts vara nationellt värdefulla eller nationellt särskilt värdefulla (Länsstyrelsen Skåne län 2021). De utpekade sjöarna och vattendragen har höga naturvärden och/eller höga värden för fisk och fiske och kulturmiljöer i anslutning till vattenmiljöerna. Sju av dessa vattenmiljöer finns i Eslövs kommun (Tabell 1.1). Ambitionen är att dessa värdefulla vattenmiljöer på sikt ska få ett långsiktigt skydd och restaureras där behov för det finns. De sjöar och vattendrag som valts ut präglas oftast av en låg grad av påverkan, någorlunda naturliga flödesförhållanden samt generellt sett omväxlande och naturliga livsmiljöer. Sådana vattendrag och sjöar har stor betydelse som livsmiljöer för rödlistade arter. Det är nödvändigt att hänsyn tas till de utvalda sjöarna och vattendragen till exempel i samband med tillsyn, prövning och planering så att värdena inte går förlorade i väntan på ett långsiktigt skydd.

Tabell 1.1: Nationellt värdefulla (NV) och nationellt särskilt värdefulla (NSV) sjöar och vattendrag i Eslövs kommun.

Sjö / vattendrag	Avrinnings- område	Natur	Fisk/ fiske	Intressanta arter
-----------------------------	-------------------------------	--------------	------------------------	--------------------------

Bråån	Kävlingeån	NSV	NSV	Lax, utter, kungsfiskare, grönling, sandkrypare, ål, tjockskalig målarmussla och toppig hattsnäcka
Kävlingeån	Kävlingeån	-	NSV	Storvuxen gädda, abborre, havsöring, sandkrypare, lax, ål, utter och kungsfiskare
Borstbäcken	Kävlingeån	NV	-	Öring
Vombsjön	Kävlingeån	NV	NSV	Gädda, abborre, gös och ål
Rönne å	Rönne å	NSV	NSV	Lax, havsöring, ål, sandkrypare, kungsfiskare och utter
Ringsjöarna	Rönne å	NSV	NSV	Sik, ål, gös, gädda, abborre och storvuxen braxen
Saxån	Saxån-Braån	NSV	-	Grönling, sandkrypare, havsöring, ål, tjockskalig målarmussla, kungsfiskare och utter

Källor: Länsstyrelsen i Skåne län – Värdefulla vatten i Skåne, SLU - Artportalen

2. Rönne å avrinningsområde

Allmän beskrivning

Rönne å avrinningsområde är ett av de största i Skåne. Området är cirka 1 900 km² stort. Eslövs kommuns del av hela avrinningsområdet är relativt liten, endast ungefär 4% (cirka 76 km²). Eslövs kommuns del i avrinningsområdet är beläget i den övre sydöstra delen av avrinningsområdet. En stor del av tillrinningen till Rönne å sker från skogsområden på Hallandsåsens sydsida och från områden som domineras av skog mellan Perstorp och Örkelljunga. Medan de delar som berör huvudfåran från Ljungbyhed och ner till mynningen vid Ängelholm i betydligt större utsträckning utgörs av jordbruksmark. Det är stor skillnad på markanvändningen i den del av avrinningsområdet som berör Eslövs kommun jämfört med avrinningsområdet i sin helhet (Tabell 2.1).

Tabell 2.1: Markanvändningen i Rönne å avrinningsområde. Jordbruksmark utgör en stor del av markanvändningen men även andelen skog är betydande, framför allt i de norra delarna av avrinningsområdet. ”Ovan Munkabron” är det område som bäst motsvarar den del av Rönne å avrinningsområde som berör Eslövs kommun. ”Rönne å – Mynningen vid Ängelholm” representerar hela avrinningsområdet.

	Rönne å - Mynningen vid Ängelholm	Rönne å – Ovan Munkabron
Jordbruksmark	30 %	58 %

Myrar och våtmarker	2 %	1 %
Sjö och vattendrag	3 %	1 %
Skogsmark	53 %	24 %
Urbant	4 %	16 %
Övrigt	8 %	0%

Källa: SMHI vattenwebb

Själva Rönne å huvudfåra är cirka 83 km lång och har sin början vid utloppet från Västra Ringsjön vid Sjöholmen på gränsen mellan Eslövs och Höörs kommuner. Sedan rinner ån i huvudsak mot nordväst och mynnar i Skälderviken vid Ängelholm (Figur 2.1).



Figur 2.1: Eslövs kommuns del av Ronne å avrinningsområde med läget för betydande sjöar och vattendrag markerade. Ronne å huvudfåra utgör delvis gränsen mellan Eslövs och Hörs kommuner varför ån kan vara svår att se på kartan.

På sin väg till havet rinner ån genom ett varierat landskap med både jordbruksmark, betesmark (Figur 2.2) och skog ner till Klippan där omgivningarna mer övergår till att domineras av jordbruksmark. Västra och Östra Ringsjön är de två största sjöarna inom området. De största biflödena till huvudfåran nedströms Ringsjöarna är Bäljane å, Pinnån och

Rössjöholmsån som samtliga har skogsmarker i sina källområden och jordbruksmarksområden i sina nedre delar. Uppströms Ringsjöarna är de största tillflödena Hörbyån, Höörsån och Kvesarumsån,



Figur 2.2: Rönne å med omgivande betesmarker cirka 1,5 kilometer nedströms Stockamöllan en sensommardag med låg vattenföring i ån. Denna sträcka av Rönne å är inte del i något dikningsföretag utan får utvecklas relativt fritt.

Naturvärden

Rönne å avrinningsområde hyser, trots bitvis kraftig påverkan, fortfarande höga naturvärden på vissa håll i avrinningsområdet, men som helhet är mångfalden av arter måttlig (Life Connects 2020). I Rönne å med tillflöden förekommer mer än 30 olika fiskarter (Eklöv 2010), till exempel öring (*Salmo trutta*), elritsa (*Phoxinus phoxinus*), ål (*Anguilla anguilla*) flodnejonöga (*Lampetra fluviatilis*), sandkrypore (*Gobio gobio*) och lax (*Salmo salar*). Rödlisterade arter som har påträffats i avrinningsområdets vattendrag är lake (*Lota lota*), havsnejonöga, (*Petromyzon marinus*) flodkräfta (*Astacus astacus*) och ål. Tidigare förekom flodkräfta mer allmänt men under 1990-talet började signalkräfta påträffas i vattendragen. (Eklöv 2010). Stammen av Atlantlax i Rönne å är genetiskt unik och skiljer sig från stammarna i andra västkustmynnande vattendrag (Helsingborgs dagblad 2013). Små populationer av den hotade flodpärlmusslan (*Margaritifera margaritifera*) och tjockskaliga målarmusslan (*Unio crassus*) finns idag i biflöden men antas ha funnits även i Rönne å huvudfåra tidigare. Vid Länsstyrelsens inventering av musslor i skånska vattendrag 2006 hittades inga tjockskaliga målarmusslor på lokalen i Rönne å (Ljungberg och Svensson 2010). Områdena runt Rönne å har höga värden för terrestra växter och djur, särskilt för fåglar som strömstare (*Cinclus cinclus*), kungsfiskare (*Alcedo atthis*) och forsärla (*Motacilla cinerea*). En art som enligt Art- och habitatdirektivet listas som prioriterad och som numera återfinns i Rönne ås avrinningsområde efter att nästan helt försvunnit är

utter (Artportalen). Letar man på stenar intill och under broar hittar man numera relativt ofta spillning från utter. Några av de mindre tillrinnande vattendragen till exempel Kolebäcken och Billabäck har bitvis varierande och värdefulla livsmiljöer med ett rikt bottenlevande djurliv

Ekologisk status

I Rönne å avrinningsområde finns det tre ytvattenförekomster som berör Eslövs kommun. Det är dels västra Ringsjön samt två vattenförekomster i Rönne å. Den ekologiska statusen i Västra Ringsjön bedöms som otillfredsställande medan den kemiska statusen inte uppnår god status. Vattenväxter, fisk och näringsämnen bedöms ha måttlig ekologisk status medan växtplankton bedöms ha otillfredsställande status. Enligt beslutade miljö kvalitetsnormer ska Ringsjön uppnå både god ekologisk och kemisk status till 2027 (Vatteninformationssystem Sverige. 2020a).

I Rönne å utgörs den första vattenförekomsten av den drygt två kilometer långa sträckan från Ringsjön ner till Hålsaxbäcken och den andra vattenförekomsten av sträckan från Hålsaxbäcken ner till den punkt där Snällersån ansluter till huvudfåran, strax nedströms kommungränsen. Den första vattenförekomsten, sett från Ringsjön har bedömts ha otillfredsställande status medan den andra vattenförekomsten har måttlig ekologisk status. Båda vattenförekomsterna uppnår inte god kemisk status. Miljö kvalitetsnormerna för båda vattenförekomsterna är god ekologisk status 2027 och god kemisk status 2027 (Vatteninformationssystem Sverige 2020c och 2020d).

Orsakerna till att god ekologisk status inte nås i de tre ytvattenförekomsterna beror till största delen på övergödning från jordbruk, reningsverk och enskilda avlopp samt fysisk påverkan (Vatteninformationssystem Sverige 2020c, 2020d och 2020e).

Fosforhalterna behöver ungefär halveras för att god status ska kunna uppnås. De flödesviktade fosforhalterna i Rönne å ligger på mellan 50–60 mikrogram/liter. Medeltransporten av kväve och fosfor i Rönne å var under åren 2008 till 2017 cirka 1 500 respektive 35 ton per år (Ekologigruppen 2019a). Invasiva arter är också en anledning till att god ekologisk status inte uppnås.

Påverkan och miljöproblem

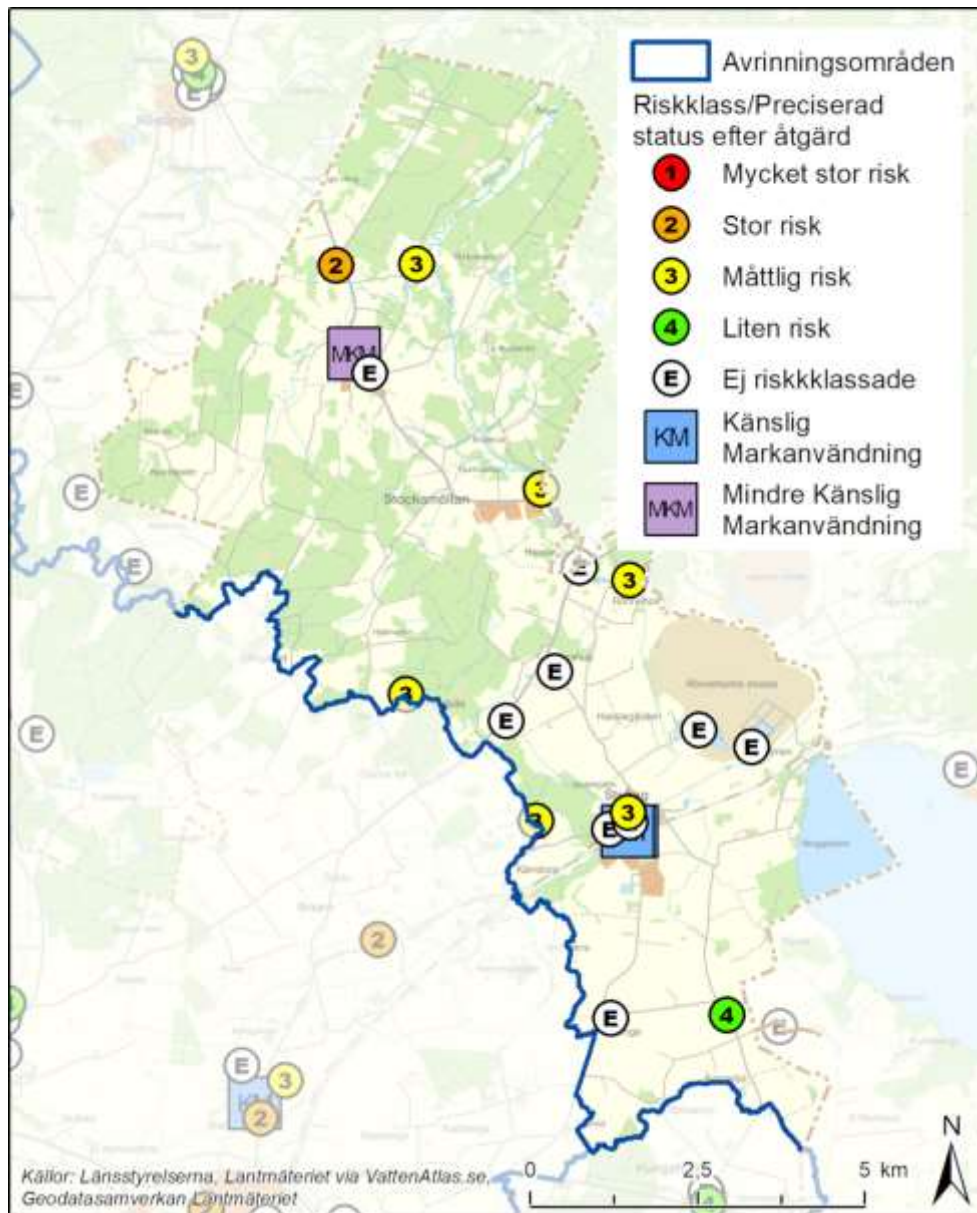
Belastning av näringsämnen från jordbruk, reningsverk, enskilda avlopp och dagvatten är betydande föroreningskällor i de delar av avrinningsområdet som berör Eslövs kommun. Den enskilt största källan för näringsämnena kväve och fosfor i avrinningsområdet är jordbruket (Ekologigruppen

2019a). Kväveförlusterna från jordbruksmarken är höga i stort sett i hela området (Ekologigruppen 2019a). Förlusterna av fosfor är måttligt höga till låga förutom från Snogerödsbäcken (ett tillflöde till Östra Ringsjön i Höörs kommun) där de är mycket höga (Ekologigruppen 2019a). Vid mynningen i Skälderviken beräknas cirka 13% av fosfor i vattnet och cirka 16% av kvävet ha sitt ursprung från reningsverken i avrinningsområdet (Ekologigruppen 2019a). För Eslövs del av avrinningsområdet är det de egna reningsverken i Stehag, Stockamöllan och Billinge som påverkar Rönne å. Ringsjöarna påverkas framför allt av reningsverken i Höör (Ormanäs) och Hörby (Lyby) men även av de mindre reningsverken i Snogeröd och Södra Rörum.

Dagvattenpåverkan sker från tätorter och vägnät påverkar vattendragen i området men i begränsad omfattning eftersom de hårdgjorda ytorna inte utgör någon större andel av avrinningsområdets totala yta. Knappt 60 % av den del av avrinningsområdet som berör Eslövs kommun utgörs av intensivt brukad jordbruksmark (SMHI 2019). Till följd av detta utgör övergödning och fysisk påverkan (påverkan på vattendragens naturliga flöde och form) de största vattenrelaterade miljöproblemen inom området. Dessutom påverkar flera partiella och definitiva vandringshinder i åns biflöden och flera definitiva vandringshinder i huvudfåran möjligheterna för fisk och andra vattenlevande djur att röra sig fritt i vattensystemet (Eklöv 2010). Under 2019 påbörjades ett projekt med att riva ut de tre nedersta definitiva vandringshindren i Rönne å huvudfåra (Klippans kommun 2020). Eslövs kommun är med och finansierar projektet. Utrivningen kommer att göra att till exempel lax och havsöring kan ta sig från havet och ända upp till de delar av Rönne å som ligger i Eslövs kommun.

Förorenade områden

Inom Rönne å avrinningsområde i Eslövs kommun finns mellan 15–20 potentiellt förorenade områden (Figur 2.4). Av de områden som är riskklassade är det inget område som klassats med stor eller mycket stor risk. Ungefär hälften av områdena är dock inte riskklassade.

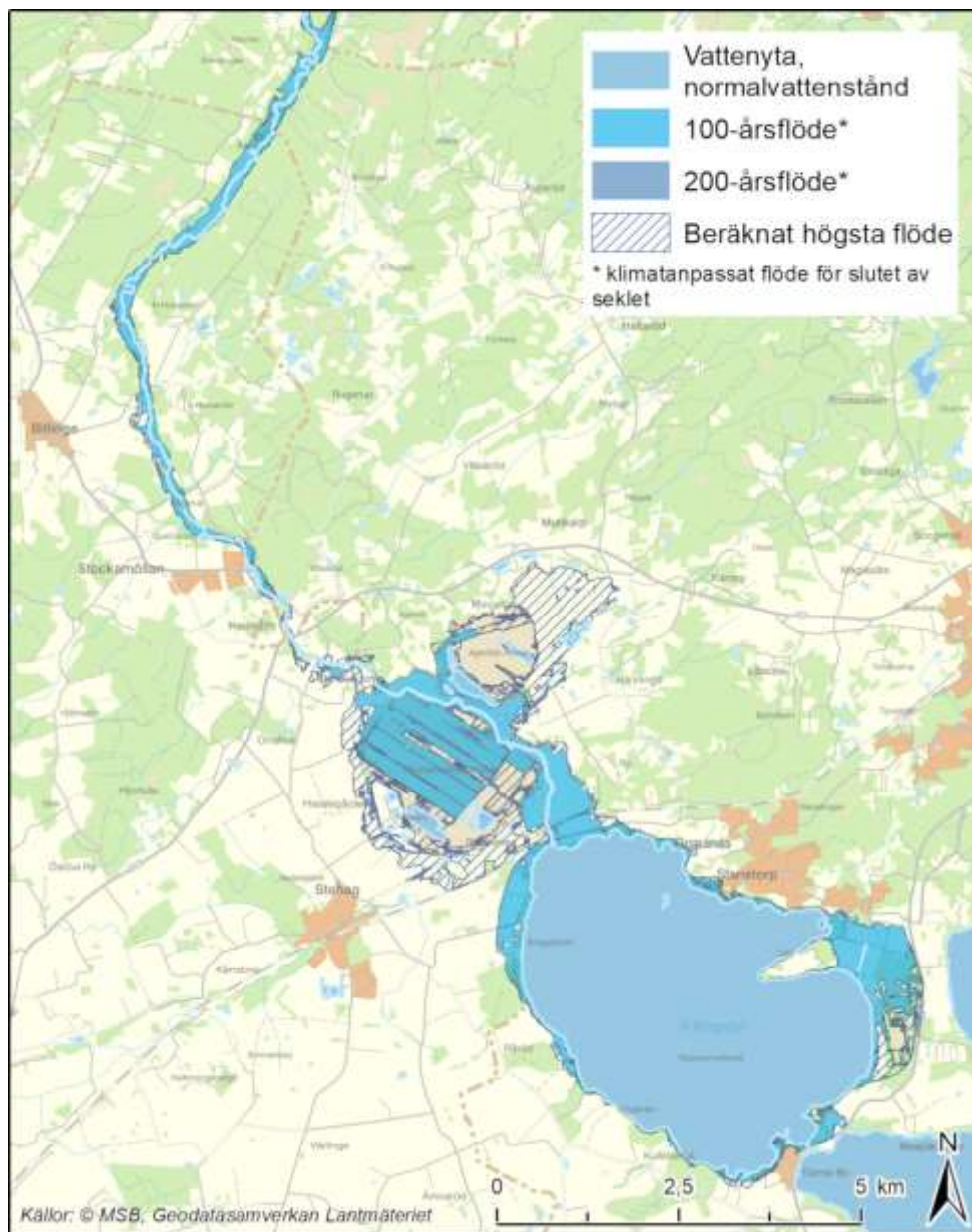


Figur 2.4: Potentiellt förorenade områden i Rönne å avrinningsområde i Eslövs kommun. Källa: [VattenAtlas](#), Lantmäteriet och Länsstyrelsen.

Översvämningsskartering

På uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gjorde SWECO 2014 en översvämningsskartering för Rönne å från utloppet från Västra Ringsjön till mynningen i Kattegatt vid Ängelholm (SWECO 2014). Skarteringens kartor, som visar vilka områden som översvämmas vid olika flöden, kan användas som underlag för insatsplanering för räddningstjänst samt som underlag för kommunernas riskhantering och

samhällsplanering. De olika översvämningsscenarier som redovisas i rapporten är 100-årsflöde, 200-årsflöde med anpassning till förväntade flöden 2098 samt det som benämns ”beräknat högsta flöde”. Beräknat högsta flöde är ett begrepp som används i MSB:s nationella översvämningsskarteringar av sjöar och vattendrag. Det motsvarar en situation där alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, till exempel snösmältning, nederbörd, vattenmättad mark med mera. Detta motsvarar ett teoretiskt värsta scenario som grovt bedöms motsvara ett flöde med minst 10 000 års återkomsttid (Boverket 2020). Vid ett så kallat 200-årsflöde beräknas cirka 36 kubikmeter vatten strömma ut från Västra Ringsjön varje sekund och cirka 51 kubikmeter vatten passera Billinge mölla varje sekund. För Eslövs del påverkar översvämningar framförallt området nedströms Västra Ringsjöns utlopp i Rönne å där det enligt skarteringen blir omfattande översvämningar (Figur 2.3). Längre nedströms i Rönne å blir det också översvämningar men eftersom ådalen på många sträckor är tydligt nedskuren och markerad begränsas översvämningarna till ådalen och påverkan på infrastruktur och hus blir begränsad (Figur 2.3).



Figur 2.3: Översvämmade områden runt Västra Ringsjön, Rönne å och Rönneholms mosse vid olika modellerade flöden. Källa: Lantmäteriet samt Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (2016) och SWECO (2014).

Ringsjön

Ringsjön, bestående av Västra Ringsjön, Östra Ringsjön och Sättoftasjön är Skånes näst största sjö. Den sydvästra delen av Västra Ringsjön ligger i Eslövs kommun (Figur 2.5). Resterande delar ligger i Hörs och Hörby kommuner. Totalt sett upptar de tre Ringsjöarna en yta på cirka 40 km².

Östra Ringsjön och Sätöftasjön är sjöar med ett relativt stort maximalt djup (cirka 16–17 m) medan Västra Ringsjön är betydligt grundare med ett maximalt djup på drygt fem meter. Vattnet i sjön omsätts på lite drygt ett år (Ringsjöns vattenråd 2020).



Figur 2.5: Stilla sensommarmorgon vid Sjöholmen vid Västra Ringsjöns strand.

1883 sänktes Ringsjöns vattennivå med ungefär 1,5 meter. Redan några år efter sänkningen observerades de första tecknen på övergödning i sjön. Vid en sänkning av en sjö minskar vattenvolymen medan tillrinningsområdets yta och vattenflödena till sjön är desamma. Det medför att till exempel övergödningseffekter förstärks på grund av den minskade vattenvolymen. När jordbruket började använda konstgödsel ökade belastningen av framför allt fosfor på sjön. I och med införandet av vattenklosetter förvärrades sedan situationen ytterligare eftersom reningsverk inte byggdes ut i samma takt och att avloppsvattnet därför rann orenat ut i recipienterna, däribland Ringsjön. I Höör och Hörby kommuner hade man inte en tillfredsställande rening på avloppsvattnet förrän i slutet av 1970-talet (Ringsjöns vattenråd 2020). Ringsjöns status försämrades kontinuerligt under hela 1900-talet och i mitten på 1900-talet blev läget akut. Från att ha haft ett siktdjup på över två meter sjönk siktdjupet till under en meter (Ringsjöns vattenråd 2020). Under 1980-talet var det regelbundet algblomningar i Ringsjön och fisksamhället i sjön bestod till stor del av småväxta mörta~~er~~ och brax~~en~~.

Dricksvattentäkt

Ringsjösjöarna användes fram till 1987 som ordinarie råvattentäkt för produktionen av dricksvatten vid Ringsjöverket. Idag är sjön reservvattentäkt för Sydsvattens produktion av dricksvatten till delar av västra och sydvästra Skåne (Sydvatten 2020a). De ordinarie ytvattentäkterna utgörs av Vombsjön i Kävlingeåns avrinningsområde och av sjön Bolmen i Lagans avrinningsområde i Småland (Sydvatten 2019a). Sydsvatten har en

vattendom för sitt uttag av för vatten från Ringsjön (Mark- och miljödomstolen 2013). Domen reglerar hur mycket vatten Sydvatten vid behov får ta ut och hur mycket vatten som måste släppas till Rönne å. Om något händer som gör att Sydvatten inte kan ta vatten från någon av de ordinarie vattentäkterna tar Sydvatten råvatten från Ringsjön.

Ringsjöverket, som ligger strax utanför Stehag i Eslövs kommun cirka 2,5 km från Ringsjön, byggdes i ett samarbetsprojekt mellan Eslöv, Landskrona och Helsingborgs kommuner. Invigningen av verket skedde 1963 efter en 16 år lång planerings- och beslutsprocess (Persson 2016). Syftet med Ringsjöverket vara att trygga vattenförsörjningen för de berörda kommunernas stora tätorter.

Regleringen av Ringsjön

Ringsjöarna har varit reglerade i någon form ända sedan sjösänkningen på 1880-talet. Det är dock något oklart exakt hur regleringen såg ut innan den nuvarande regleringen vid Sjöholmen byggdes 1963 i samband med att Ringsjöverket byggdes (Höörs kommun 2018). En artikel i Svenska Dagbladet från 1903 ger viss vägledning om hur regleringen av Ringsjön fungerat. Möjligen är det så att dämnet vid Bålamöllan strax uppströms Stockamöllan var bestämmande för vattennivån i Ringsjön fram till dess att regleringen vid Sjöholmen byggdes (Svenska Dagbladet 1903). Innan dess verkar det som att Rönneholms kvarn var den bestämmande sektionen. Regleringsdammen vid Sjöholmen (Figur 3.6) byggdes för att säkerställa både bortledning av vatten för produktion av dricksvatten samt tillräckligt flöde i Rönne å nere vid Forsmöllan där Klippans pappersbruk använde vattnet för kraftproduktion (Persson 2016). Idag sköts regleringen av sjön av Sydvatten och styrs av en tappningsplan med tappningsbestämmelser som avgör hur mycket vatten som ska tappas. Tappningen regleras varje dag och är beroende på årstid, vattenstånd i sjön och vattenföringen vid utloppet till Rönne å. Regleringen av sjön får endast bedrivas så att vattenståndet helst inte underskrider +52,98 meter över havet vid utloppet i Rönneå och inte heller överskrida +54,20 meter över havet. Enligt tillståndet i vattendomen ska Sydvatten dessutom rensa Rönne å på sträckan från reglerdammen till ungefär 700 m uppströms vägbron vid Rönneholms slott



Figur 2.6: Början på Rönne å och utloppet från Västra Ringsjön på gränsen mellan Höörs och Eslövs kommuner vid Sjöholmen. Sydvatten reglerar här vattenflödet ut från Ringsjön enligt en vattendom från 2013.

Riksintressen för vattenförsörjning och fiske

Ringsjön är klassad som riksintresse för yrkesfisket i inlandsvatten i egenskap av fångst-område enligt Miljöbalken 3 kap 5§. År 2020 fanns det två yrkesverksamma fiskare i Ringsjön. Vidare beslutade Havs- och vattenmyndigheten 2016 att Ringsjöverket utgör ett mark- och vattenområde av riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning enligt Miljöbalken (3 kap 8 §). Riksintresset består av intagsledning för ytvatten, pumpstation för råvatten, vattenverk, pumpstationer och ledningar mellan pumpstationer, vattenverk och Västra Ringsjön (Sydvatten 2020b; Havs och vattenmyndigheten 2016).

Påverkan och miljöproblem

Det dominerande miljöproblemet i Ringsjön är fortfarande övergödning till följd av utsläpp från framför allt jordbruk, enskilda avlopp och reningsverk. Ringsjön påverkas av markanvändningen i tillrinningsområdet på cirka 395 km². Den dominerande markanvändningen utgörs av jord- och skogsbruk med 37–38 % av markanvändningen vardera. Eftersom en betydande del av markanvändningen utgörs av jordbruksmark tillförs sjön näring som läcker från jordbruket. Stora mängder fosfor finns också lagrade i sjöns bottensediment. Denna fosfor kan frigöras vid syrefattiga förhållanden och bidra till intern gödning av sjön.

Yrkesfiske efter framför allt ål, gädda, gös och abborre bedrivs i Ringsjön. Detta kan anses bidra till negativ påverkan på sjön eftersom de rovfiskar som fångas hade gjort nytta i att begränsa mängden vitfisk i sjön och därmed även bidragit till att förbättra vattenkvaliteten (se mer under rubriken ”Reduktionsfiske” nedan).

Kunskapsläge

Till följd av alla de underökningar som har gjorts i Ringsjön med anledning av sjöns tidigare så dåliga status och det omfattande reduktionsfiske som bedrivits måste man bedöma kunskapsläget som bra.

Restaurering av Ringsjön

Fosforhalterna ökade kraftigt i sjön i slutet av 1960- och början av 1970-talet och sjön blev hypertrop, det vill säga mycket kraftigt övergödd (Länsstyrelsen 2012). Arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i Ringsjön har pågått sedan 1970-talet då reningsverken i Höör och Hörby byggdes ut med ett steg för kemisk fällning av fosfor. Dessutom fångades mycket foderfisk i sjön på 1970-talet (Länsstyrelsen 2012). 1980 bildades Ringsjökommittén för att undersöka möjligheterna att förbättra vattenkvaliteten i Ringsjön. Kommittén bestod av representanter för Länsstyrelsen, Höör, Hörby och Eslövs kommuner, LRF, fiskenämnden och vattentäktsintressena. Kommittén genomförde ett flertal undersökningar samt olika projekt, både i sjöarna och inom avrinningsområdet. Bland annat tittade man på hanteringen av handels- och stallgödsel, val av grödor och tidpunkt för sådd i jordbruket. Kommunernas rening av avloppsvattnet samt enskilda avlopp granskades också. Undersökningar av djur- och växtliv gjordes och ett kontrollprogram togs fram. 1982 lades en motion fram i Riksdagen som syftade till att sätta till statliga resurser för att försöka förbättra situationen i Ringsjön (Silfverstrand och Jacobsson 1982).

Ringsjökommitténs arbete blev grunden för ”Lex Ringsjön”, en paragraf i dåvarande miljöskyddslagen, som gjorde att Ringsjön klassades som ”särskilt föroreningskänsligt område”. Detta skedde i november 1985 och Länsstyrelsen i dåvarande Malmöhus län föreskrev om åtgärder för att skydda Ringsjöns avrinningsområde och minska belastningen av sjön. Föreskrifterna innehöll regler och råd för gödselanvändning och lagring samt restriktioner för enskilda avlopp. Åtgärderna som utfördes enligt Lex Ringsjön minskade tillförseln av fosfor till Ringsjön, från över 30 ton/år till cirka 10 ton/år, men ledde inte till några synbara effekter på vattenkvaliteten i sjön. Mellan åren 1984–1992 genomförde Ringsjökommittén olika projekt för att försöka minska näringstillförseln till sjön. Det gjordes försök med odling av vattenväxter i dammar, fältförsök med fånggrödor samt reduktionsfiske.

Reduktionsfiske

Alltför näringsrika sjöar har ofta en obalans i fisksamhället med en hög andel av den totala biomassan i vitfisk (framför allt braxen (*Abramis brama*) och mört (*Rutilus rutilus*)) jämfört med andelen i rovfisk, framförallt

abborre (*Perca fluviatilis*), gädda (*Esox lucius*) och gös (*Sander lucioperca*). Denna obalans påverkar olika processer i sjön och leder till att sjön karaktäriseras av oönskade faktorer såsom återkommande algbloomingar, lite rovfisk, dominans av vitfisk, liten mängd djurplankton, dåligt utbredd undervattensvegetation och framför allt av dålig vattenkvalitet. Dessa oönskade faktorer har en självförstärkande funktion vilket gör att när processerna väl kommit igång så förstärker de varandra negativt och gör det svårt att vända utvecklingen i positiv riktning.

Reduktionsfiske av vitfisk, framför allt mört och braxen, är en metod som används för att förbättra vattenkvalitet i näringsrika sjöar såsom Ringsjöarna (Hansson 2008, Söndergaard m.fl. 2008, Algae Be Gone 2014, Hedrén 2018). Vid reduktionsfiske försöker man fånga så mycket vitfisk man kan på så kort tid som möjligt samtidigt som man släpper tillbaka all rovfisk som fångas (Figur 3.8). Reduktionsfiske bedöms idag vara den enda metod som inom överskådlig tid och på ett rimligt kostnadseffektivt sätt kan vända utvecklingen i en övergödd sjö som befinner sig i ett stadium där den domineras av vitfisk. Genom att minska mängden vitfisk blir vattnet i sjön klarare och riktningen på de självförstärkande mekanismerna vänds i positiv riktning. När vattnet blir klarare så gynnas framför allt abborre och gädda, undervattensvegetation kan breda ut sig, zooplankton ökar i antal och algbloomingar minskar.

Reduktionsfisket i Ringsjön inleddes 1987 med provtrålningar med mindre båtar. Många av braxarna och mörtarna som fångades hade infektioner, i form av stora fjällösa sår (Ringsjöns vattenråd 2020). Våren 1988 drabbades Östra Ringsjön av en omfattande fiskdöd där uppskattningsvis 500 ton mört och braxen dog. Anledningen till fiskdöden tros vara en kombination av födobrist, infektioner och höga vattentemperaturer. 1989 donerade dåvarande Fiskeriverket trålaren R/V Rödingen till reduktionsfisket. Totalt lyckades man tråla upp cirka 100 ton mört och braxen i Sättoftasjön vilket enligt beräkningarna motsvarade cirka 60 procent av fiskbeståndet i sjön. Under 1991 genomfördes enbart provtrålningar och under 1992 trålades cirka 100 ton fisk upp ur Västra Ringsjön. På grund av fiskdöden i Östra Ringsjön genomfördes inget reduktionsfiske i den delen av sjön (Ringsjöns vattenråd 2020).



Figur 2.7: Fångsten från ett tråldrag sorteras ombord på en av trålbåtarna i Ringsjön i juni 2019. Rovfiskar som abborre, gädda och gös släpps tillbaka medan till exempel mört och braxen tas upp.

Reduktionsfisket ledde till en viss förbättring av vattenkvaliteten som höll i sig fram till mitten av 1990-talet då siktdjupet åter började minska. Situationen i sjön blev successivt sämre och under åren 2001 och 2002 genomfördes ett provfiske som visade att fisksammanställningen i sjön åter hade hamnat i obalans. Under 2003 togs ett åtgärdsprogram fram med förslaget att genomföra ett nytt reduktionsfiske (Svensson och Lindahl 2003). År 2004 sökte kommunerna Höör, Hörby och Eslöv tillsammans med Sydvatten AB om statliga bidrag till lokal och kommunal naturvård för att genomföra ett nytt reduktionsfiske i Ringsjön. Projektet, som fick namnet "Projekt Ringsjön", drevs som ett så kallat NIP-projekt från 2004 till 2008. Målen hade då inte nåtts 2008 och reduktionsfisket fortsatte då i regi av Ringsjöns vattenråd, helt finansierat av Höör, Hörby och Eslövs kommuner samt av Sydvatten AB. Mellan 2012 och 2013 ingick "Projekt Ringsjön" i ett EU Interreg IVA projekt, "Algae Be Gone!". Sedan 2014 ligger reduktionsfisket i Ringsjön inom ramen för verksamheten i Ringsjöns vattenråd. Reduktionsfisket sker i samarbete med fiskerättsägarna i sjön genom att man medger att reduktionsfisket får bedrivas med vissa begränsningar. Länsstyrelsen i Skåne samt Limnologiska avdelningen, Lunds universitet ingår i en rådgivande referensgrupp för reduktionsfisket.

Rönne å huvudfåra

Rönne å huvudfåra är cirka 83 km lång och har sin början vid Västra Ringsjöns utlopp till Rönne å vid Sjöholmen på gränsen mellan Eslövs och

Höörs kommuner. Knappt 15 km av åns lopp berör Eslövs kommun. Ån har bitvis ett slingrande lopp men rinner hela tiden i nordvästlig riktning.

Nedströms Ringsjön fram till Stockamöllan är ån lugnflytande (Figur 2.8). Dalgången delar landskapet mellan Söderåsen och jordbrukslandskapet på ena sidan och mer skogsmarker på den norra sidan. I Eslövs kommun är dalgången till exempel nordväst om Billinge ganska dramatisk med branta sluttningar och skog som ger en känsla av vildmark. Längre nedströms omges ån av ett utpräglat jordbrukslandskap. Vid Billinge mölla finns ett naturreservat som även är ett Natura 2000 område. Utter är en av de utpekade Natura 2000-arterna (Länsstyrelsen Skåne 2018). Ån har reproduktions- och uppväxtområden för havsvandrande öring och lax. Vidare är huvudfåran från havet och upp till Forsmöllan vid Klippan, inklusive biflödena Rössjöholmsån och Bäljane å samt Ringsjöarna, skyddade av EU:s fisk- och mussel-vattendirektiv. Omfattande fritidsfiske bedrivs i ån som också är ett uppskattat rekreationsområde för paddling.



Figur 2.8: Vid Hasslebro är Rönne å bred och lugnflytande och döda träd ligger i vattnet.

Mölleriket

Rönne å rinner mestadels lugnt och stilla mellan Västra Ringsjön och havet. Undantag är framför allt sträckan förbi Klippan och sträckan mellan Hasslebro och Stockamöllan där ån faller ett antal meter på kortare sträckor. Fallhöjden har medfört att åns vatten utnyttjats för vattenkraft i flera hundra år. På sträckan mellan Hasslebro och Stockamöllan har det funnits fem olika möllor och sträckan har av den anledningen kommit att kallas "Mölleriket" (Welin; Eslövs kommun 2020a; Länsstyrelsen i Skåne 2020a; Figur 2.9).



Figur 2.9: Stendämnet över Rönne å vid Stockamöllan. På sträckan förbi Stockamöllan är det mer fall på Rönne å vilket gör att sträckan varit lämplig för kvarnverksamhet. Sträckan har kallats "Mölleriket" eftersom det här funnits flera olika kvarnar på en kort sträcka av ån.

Påverkan och miljöproblem

Övergödning är ett av miljöproblemen i Rönne å och ån påverkas av att vattnet från Ringsjön periodvis innehåller höga halter näringsämnen. Ån tillförs även näringsrikt vatten från vattendragen i jordbrukslandskapet nedströms Ringsjön.

Vattenförekomsterna i ån har även problem med fysisk påverkan av vattendraget i form av förändringar i flödet och påverkan på kontinuitet och form (Vatteninformationssystem Sverige 2020c och 2020d). Vattenflödet i ån regleras av Sydsvatten vid Västra Ringsjöns utlopp enligt en vattendom (se mer i eget stycke ovan). De vanligaste typerna av fysisk påverkan är bristande kontinuitet (vanligen vandringshinder) och morfologi (att vattendragets form är ändrad). Delar av Rönne å har byggts ut för vattenkraftsändamål både vid Klippan och vid Stockamöllan. Detta har skapar vandringshinder och förändrat hur vattnet rör sig samt morfologin längs ån. Idag utgör dämmena vid Klippan definitiva vandringshinder. Inom Rönneåprojektet (Klippans kommun 2020) kommer dessa vandringshinder att rivas ut och passerbarhet för fisk och andra vattenlevande organismer och livsmiljöer återställas.

Kunskapsläge

Kunskapsnivån beträffande Rönne å huvudfåra bedöms vara god när det gäller de parametrar, främst näringsämnen, metaller, påväxtalger och bottenfauna som provtas inom ramen för den samordnade recipientkontrollen. Det skulle dock behöva göras fler regelbundna

undersökningar av framför allt fisk, bottendjur, påväxtalger och musslor. Vidare finns det behov av att undersöka graden av eventuella föroreningar i sediment i kvarndammar i samband med åtgärder för att förbättra passerbarheten för fisk och andra vattenlevande organismer.

Behov av åtgärder

De åtgärder som föreslås för Rönne å huvudfåra av Länsstyrelsen och Vattenmyndigheten handlar om olika typer av generella åtgärder, såsom förbättrad dagvattenhantering, skyddszoner och åtgärdande av enskilda avlopp och reningsverk i avrinningsområdet för att minska framför allt näringsbelastningen (Vatteninformationssystem Sverige 2020d). På den sträcka av huvudfåran som berör Eslövs kommun finns idag två vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer vid Stockamöllan. Länsstyrelsen arbetar med att lösa passerbarheten vid Rönne mölla. De definitiva vandringshindren vid Klippan kommer att åtgärdas inom ramen för Rönneåprojektet (Klippans kommun 2020). Länsstyrelsen arbetade under 2020 även med att förbättra livsmiljöer i ån vid Billinge mölla. Det skulle även behöva etableras ett långsiktigt samarbete kring vattenvårdande åtgärder i avrinningsområdet inom ramen för Rönne å vattenråd.

Övriga vatten

Billabäcken

Billabäcken är ett mindre vattendrag som rinner ut i Rönne å cirka en kilometer nedströms Billinge mölla. Bäckens passerar förbi Billinge strax norr om samhället. Någon kilometer uppströms Billinge har bäcken skurit ner sig genom lager av skiffer vilket kan ses i bäckens kanter och i bäckfåran (Figur 2.10). Långa partier av bäcken är fallhöjden stor och



Figur 2:10: Några hundra meter uppström Billinge har under årens lopp Billabäcken skurit sig ner genom lagren av lerskiffer.

vattenhastigheten hög. När bäcken nått ner till Rönne å dalgång slingrar den sig fram över åns svämplan innan den når Rönne å huvudfåra (Figur 2.11). Två elfisken (provfiske med elektrisk ström i rinnande vatten) har gjorts i bäcken, 1995 och 2019. Endast öring har fångats vid dessa elfisken (Elfiskeregistret). Bäckens huvudfåra berörs av ett dikningsföretag och tar emot en del dagvatten från Billinge tätort. I övrigt är bäcken relativt naturlig i sin sträckning och har ett bra fall. Generellt strandskydd om 100 m gäller längs stora delar av bäckens sträckning.



Figur 2.11: När Billabäcken nått Rönne å dalgång slingrar den sig fram genom sumpskogen på vägen mot Rönne å huvudfåra.

Kolebäcken

Kolebäcken är ett litet vattendrag på östra sidan av Rönne å som ansluter till huvudfåran cirka 1,5 km nedströms Stockamöllan. Bäckens omgivning utgörs av ett småskaligt kuperat jordbrukslandskap som innehåller höga naturvärden och har en intressant landskapsbild (Eslövs kommun 2020b). Det finns inga elfisken eller andra undersökningar registrerade i Kolebäcken. Men öring finns i kringliggande vattendrag så det finns ingen uppenbar anledning till att öring inte skulle finnas även i Kolebäcken. Utvidgat strandskydd på 300 m gäller längs stora delar av bäckens sträckning. Bäckens nedre och övre delar ingår i två dikningsföretag medan den mellersta delen inte gör det. Nedre delen av bäcken rinner genom en ravin med mycket varierande livsmiljöer och bitvis hög vattenhastighet (Figur 2.12). Vattenkvaliteten bedöms som relativt bra vilket tillsammans med de varierande livsmiljöerna ger upphov till ett rikt bottenlevande djurliv (Johansson 2020a).

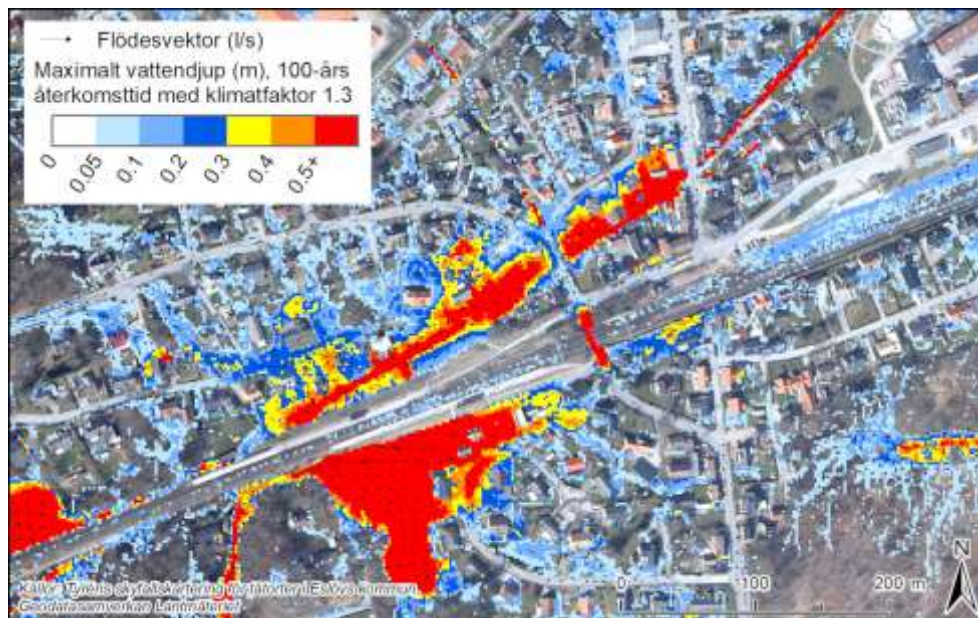


Figur 2.12: Nedre delen av Kolebäcken närmast Rönne å rinner bitvis genom en ravin med höga naturvärden. Det bottenlevande djurlivet i bäcken är rikt med till exempel bäcksländor, märkräftar och hattsnäckor, arter vars förekomst tyder på relativt god vattenkvalitet.

Stehagsbäcken/Blegelsbäcken

Stehags**bäcken**, även kallad Blegelsbäcken, ansluter till Rönne å cirka 700 meter nedströms västra Ringsjöns utlopp i Rönne å. Bäcken rinner upp i områdena väster och söder om Stehag, bland annat i Gyaskogen. Sedan passerar bäcken genom Stehags samhälle i nordostlig riktning. Bitvis är det fina livsmiljöer i bäcken med relativt hög vattenhastighet. På en sträcka mitt inne i Stehag är bäcken rörlagd och inne i samhället går bäcken nära flera

villatomter. Skyfallskarteringen för Stehag visar på en risk för översvämningar vid skyfall i anslutning till bäcken inne i samhället (Figur 2.13). Några hundra meter nedströms, öster, om Stehag passerar bäcken Stehags reningsverk. Periodvis tar bäcken emot det renade avloppsvattnet medan det under andra perioder infiltreras eller används för att bevattna en salixplantering. Nedströms reningsverket har bäcken karaktären av utträtat jordbruksdike där den passerar Rönneholms mosse på vägen ner mot Rönne å. Nedre delen av bäcken, från reningsverket och neråt, ingår i två dikningsföretag, Ringsjöns sänkning och utdikningen av Rönneholms mosse. Inga elfisken finns inrapporterade från bäcken men elritsa observerades vid ett besök sommaren 2019 (Johansson 2019). Troligen finns även öring i bäcken. Bäcken är till stora delar undantagen från strandskydd som inte berör bäcken förrän de sista 100 m innan bäcken ansluter till Rönne å.



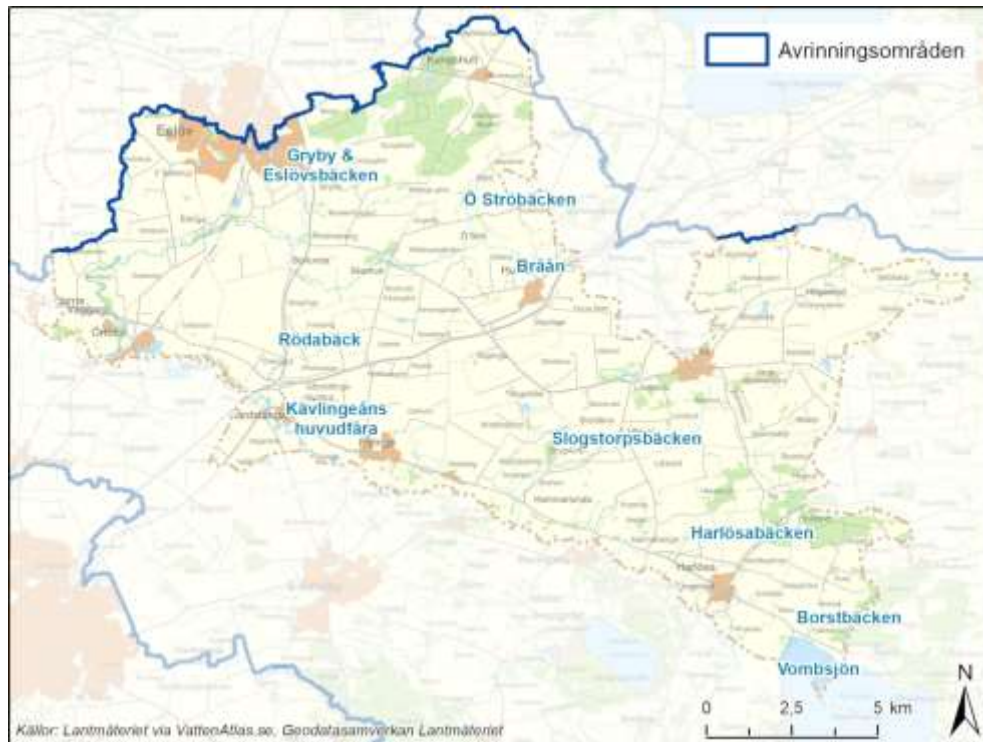
Figur 2.13: Skyfallskartering för Stehags samhälle. Röd färg representerar det största vattendjupet medan ljusblå färg visar lägsta vattendjup. Det långsträckta röda fältet norr om järnvägen utgör bäckens dragning genom samhället.

3. Kävlingeåns avrinningsområde

Allmän beskrivning

Kävlingeåns avrinningsområde är cirka 1 200 km² stort. Nio olika kommuner har en lite större del i avrinningsområdet, från Ystad och Tomelilla kommuner i öster och sydöst till Lomma och Kävlinge kommuner vid mynningen i väster. I avrinningsområdet finns flera större sjöar:

Vombsjön, Krankesjön, Ellestadssjön, Snogeholmssjön och Sövdesjön. Utöver huvudfåran finns även tre andra lite större vattendrag, det handlar om biflödena; Bråån i norr, Klingavälsån i söder och Björkaån i öster (Figur 3.1). Huvudfåran är cirka 50 km lång från åns början vid Vombsjöns utlopp till mynningen i Öresund strax norr om Bjarred, där ån för övrigt benämns Lödde å.



Figur 3.1: Kävlingeåns avrinningsområde med merparten av de sjöar, vattendrag och övriga vatten i Eslövs kommun inom Kävlingeåns avrinningsområde som tas upp i rapporten utsatta med namn.

Markanvändningen i området präglas till stor del av jordbruksmark och intensivt odlad jordbruksmark finns längs huvudfåran mellan Vombsjön och havet, utmed Bråån samt runt delar av Björkaån. I områdets södra del, vid Romeleåsens nordsluttning samt i sjölandskapet mellan Ellestadssjön och Krankesjön är marken mer extensivt brukad och i dessa delar finns även en del skog. I avrinningsområdets nordöstra delar, som ansluter till Linderödsåsen, präglas landskapet av skog och betesmark. Tätorter utgör totalt sett en liten del av avrinnings-områdets hela yta (Tabell 3.1).

Tabell 3.1: Markanvändning i Kävlingeåns avrinningsområde. Jordbruksmark utgör den största delen av avrinningsområdet med drygt 70 %.

	Högs mölla (Furulund)	Vombsjöns utlopp
Jordbruksmark	70,2 %	71,9 %
Kärr	0,1 %	0,0 %
Sjö	2,0 %	2,7 %
Skogsmark	21,2 %	22,7 %
Urbant	6,1 %	2,7 %
Övrig mark	0,4 %	0,0 %

Källa: SMHI vattenwebb

Naturvärden

Det finns flera platser med höga naturvärden i området, exempelvis 19 riksintressen för naturvärden, inom Kävlingeåns avrinningsområde, särskilt värdefulla områden finns i Klingavälsåns dalgång. Vombsjön och Borstbäckens nedre del, på gränsen mellan Eslövs och Sjöbo kommuner, har höga naturvärden vilket även kan hittas uppströms Sjöbo där längre sträckor av biflödet Björkaån fortfarande meandrar, slingrar sig fram, i landskapet.

Kävlingeåns naturvärden i Eslövs kommun är starkt kopplade till att ån har en mycket artrik fiskfauna, hela 28 olika arter har observerats i ån (Kävlingeåns-Löddeåns Fiskevårdsområde 2020a). Vanliga fiskarter i åns lugnflytande delar är abborre (*Perca fluviatilis*), löja (*Alburnus alburnus*), björkna (*Abramis bjoerkna*), braxen (*Abramis brama*), id (*Leuciscus idus*), mört (*Rutilus rutilus*), sarv (*Scardinius erythrophthalmus*), ruda (*Cirrarassius cirrarassius*), gers (*Gymnocephalus cernuus*) och gädda (*Esox lucius*). Inom vattendragens strömmande delar finns arter som är mer anpassade till rinnande vatten, såsom bäcknejonöga (*Lampetra planeri*), elritsa (*Phoxinus phoxinus*), grönling, sandkrypare (figur 3.2), stensimpa (*Cottus gobio*), och öring. Bland dessa arter är det framför allt grönling och sandkrypare som får betraktas ha det högsta naturvärdet eftersom arterna inte förekommer allmänt och har en mycket begränsad utbredning i landet i stort. Det finns fyra laxartade fiskar i avrinningsområdet. Öring förekommer allmänt och leker på strömmande sträckor i vattendragen. Lax (*Salmo salar*) och regnbåge (*Oncorhynchus mykiss*) förekommer sporadiskt och enstaka exemplar av lax har registrerats och även lekt i Bråån under senare år (Kävlingeåns-Löddeåns Fiskevårdsområde 2020b).



Figur 3.2: Sandkrypare (*Gobio gobio*) är en liten oansenlig bottenlevande fisk som är relativt vanlig på vissa sträckor i Bråån men som är relativt ovanlig i ett nationellt perspektiv.

Den rödlistade (hotade) tjockskaliga målarmusslan (*Unio crassus*) har hittats i avrinningsområdet, bland annat i Bråån i Eslövs kommun. Vid undersökningen av bottenlevande smådjur, till exempel insekter och kräftdjur, i Kävlingeån 2018 bedömdes resultaten generellt sett som mycket bra och ingen påverkan kunde till exempel noteras efter de extremt låga vattenflödena sommaren 2018 (Ekologigruppen 2019b). På provtagningslokalen i Eslövs kommun i Bråån vid Örtofta bedömdes den ekologiska statusen som hög och föroreningspåverkan vara svag och flera ovanliga arter av snäckor påträffades vid provtagningen.

I Vombsjön upptäcktes dvärgag (*Cyperus fuscus*) hösten 2013 när vattennivån var låg (Witzell 2022). Senast arten sågs i Sverige innan dess var 1950, och därför hade Artdatabanken klassat dvärgag som utdöd i landet. Växten sågs i låga antal i den sydvästra delen av sjön även under 2014 och 2015. Hjulmöja (*Ranunculus circinatus*) uppträder vissa år i stor mängd i Krankesjön och i vissa delar av Kävlingeån. I Kävlingeån kan även de sällsynta vattenväxtarterna trådnate (*Potamogeton filiformis*), uddnate (*Potamogeton friesii*), grovnate (*Potamogeton lucens*) och långnate (*Potamogeton praelongus*) hittas.

I övrigt är naturvärden i Kävlingeån och Klingavälsån till stor del kopplade till det fågelliv som framför allt våtmarksområdena i Vombsänkan, exempelvis vid Krankesjön och Vombs ängar har och till den landskapsbild som vattendragen bidrar till att skapa. Utter och spår av utter har flera gånger observerats framförallt längs Bråån (Artportalen).

Ekologisk och kemisk status

I Kävlingeån är statusen i huvudfårans vattenförekomster som sträcker sig från havet och upp till Klingavälsåns utlopp i Kävlingeån klassade som otillfredsställande. I Bråån är den ekologiska statusen i vattenförekomsterna klassad som måttlig. Att statusen inte är god beror bland annat på att vattenförekomsternas svämplan och närområde är påverkade av jordbruk (Vatteninformationssystem Sverige 2019k). Vattenförekomsterna är även i stora delar påverkade av diknings- och rensningsverksamhet och vissa sträckor saknar funktionella skyddszoner. De flödesviktade årsmedelhalterna fosfor ligger på mellan cirka 60 - 70 mikrogram/liter och behöver drygt halveras för att god status ska kunna uppnås.

Medeltransporten av kväve och fosfor i Kävlingeån var mellan åren 1988 - 2017 cirka 1800 respektive cirka 27 ton per år. År 2018 var fördelningen av utsläpp av kväve och fosfor 1 470 respektive 21 ton (Ekologigruppen 2019b). Förlusterna av kväve och fosfor från marken är generellt sett höga. Reningsverken stod 2018 för knappt 20 % av den totala transporten av fosfor och cirka 5 % av transporten av kväve i ån (Ekologigruppen 2019b). Flera partiella vandringshinder är också en bidragande orsak till att Kävlingeåns huvudfåra inte uppnår god status. Kävlingeåns huvudfåra påverkas även av ett par betydande punktkällor med utsläpp till ån. Det handlar framför allt om Örtofta sockerbruk och Södra Sandby avloppsreningsverk samt, via Bråån, Ellinge reningsverk söder om Eslöv (Vatteninformationssystem Sverige 2019k).

Vombsjön bedöms ha otillfredsställande ekologisk status dels på grund av betydande problem med övergödning men även på grund av att sjön är påverkad av regleringseffekter kopplade till vattendomen för sjön (Vatteninformationssystem Sverige 2019f). Vattenkemiska analyser visar att totalkväve och totalfosfor uppvisar höga halter (Ekologigruppen 2019b). Även växtplanktonsamhället i sjön tyder på ett högt näringsinnehåll då växtplanktonsamhället domineras av cyanobakterier och kiselalger (Vatteninformationssystem Sverige 2019f). Vidare bedöms status på fisksamhället som måttligt, nätprovfiske för att bedöma statusen genomfördes i juli 2011 och resulterade i ett EQR8-värde (så kallad "ekologisk kvot") på 0,35 vilket motsvarar måttlig ekologisk status (Vatteninformationssystem Sverige 2019f). Ett ytterligare provfiske, som genomfördes i augusti 2020, visade på ett EQR8-värde på 0,38 (Ekologigruppen 2021) vilket motsvarar måttlig ekologisk status. Miljökvalitetsnormerna för sjön säger att god ekologisk och kemisk status ska uppnås till 2027.

Påverkan och miljöproblem

Det finns sex olika miljöproblem som är listade för Kävlingeån i VISS (Vatteninformations-system Sverige). Det handlar om övergödning, miljögifter, vattenuttag samt hydromorfologiska förändringar med avseende på kontinuitet (grad av "naturlighet" exempelvis vandringshinder för vattenlevande organismer i åfåran), flöde (grad av "naturlighet" exempelvis vattenuttag och utsläpp till vatten) och morfologi (grad av "naturlighet" som påverkan på livsmiljöer som bottnar och stränder), (Vatteninformationssystem Sverige 2019q).

Näringsämnen från jordbruk, reningsverk, enskilda avlopp och dagvatten är källor till föroreningar i Kävlingeån. Den enskilt största källan för näringsämnena kväve och fosfor i avrinningsområdet är jordbruket (Ekologigruppen 2019b). Kväveförlusterna från jordbruksmarken är höga i hela området medan förlusterna av fosfor är måttligt höga till höga (Ekologigruppen 2019b). Sedan början av 1800-talet har arealen våtmark i avrinningsområdet minskat från cirka 25 % av ytan till endast cirka 1,5 % av ytan och sträckan öppet vattendrag minskat med cirka 50 % (Wolf 1956). Drygt 70 % av ytan i avrinningsområdet utgörs av jordbruksmark (SMHI 2019). Till följd av detta utgör övergödning, fysisk påverkan, det vill säga påverkan på vattendragens naturliga flöde och form, de största vattenrelaterade miljöproblemen inom Kävlingeåns avrinningsområde. Dessutom påverkar flera vandringshinder i åns huvudfåra och i biflöden möjligheterna för fisk och andra vattenlevande organismer att röra sig fritt i vattendragen.

Förorenade områden

Kävlingeån och dess stränder har en lång industriell historia som har lett till att det finns flera platser längs ån som idag är förorenade (Figur 3.8). De flesta av dessa förorenade platser ligger i Kävlinge och Eslövs kommuner (Figur 3.8).



Figur 3.8: Karta över del av Kävlingeåns huvudfåra där förorenade områden i Eslövs, Lunds och Kävlinge kommuner är utmärkta med gula orange och röda ringar, där röd motsvarar högsta riskklass. Den gamla bekämpningsmedelsfabriken i Getinge (röd prick längst till höger i kartan) som bedöms ha högsta riskklass ligger i Eslövs kommun. Sanering av den förorenade fastigheten i Getinge genomfördes under 2019.

Vombsjön

Vombsjön är en näringsrik slättsjö som ligger längst ner i kommunens sydöstra hörn, cirka 22 kilometer från Eslövs tätort (Figur 4.3). Sjön delas mellan Eslövs, Lunds och Sjöbo kommuner varav cirka 133 ha (drygt 10 % av ytan) ligger i Eslövs kommun. Utloppet till Kävlingeån, som består av en damm med justerbara luckor där Sydvatten reglerar utloppet från sjön enligt gällande vattendom, ligger också i Eslövs kommun (Figur 3.3). Omsättningstiden i sjön är lång cirka 200 dagar vid normal vattenföring (Ekologgruppen 2017).

Sjöns maximala djup är knappt 16 meter, ytan cirka 12 km² och sjön ligger cirka 19 meter över havet (Ekologgruppen 2012a). Vombsjöns huvudsakliga tillflöden är Björkaån och Torpsbäcken från öster och Borstbäcken från norr. Sjön avvattnas via Kävlingeåns huvudfåra till Öresund. Tillrinningen till Vombsjön från områden i Eslövs kommun är begränsad och utgörs framför allt av de delar av Borstbäckens avrinningsområde som ligger i Eslövs kommun. Vombsjön är reglerad sedan 1936 och 1937 sänktes vattenytan i sjön med cirka en meter med avsikt att sjön skulle fungera som ett magasin för vårfloden som sedan skulle tappas ut succesivt under sommaren (Weijman-Hane 1969). Sydvatten reglerar idag sjön med syftet att kunna försörja stora delar av sydvästra Skåne, bland annat delar av

Eslövs kommun, med dricksvatten från sjön (Sydvatten 2019b; Figur 3.4 och 3:5). Regleringen gör att vattenståndet i sjön kan variera kraftigt, under vissa år upp till cirka 2,5 meter (Ekologgruppen 2012a).



Figur 3.3: Vombsjöns utlopp ligger i Eslövs kommun och utgörs av den kanal som syns till vänster i bilden. Stränderna är kala och ofta exponerade till följd av regleringen av sjön.

Variationerna i vattennivå leder till att vattenvegetationen i sjön är begränsad (Ekologgruppen 2012a). Sjön har ett stort rekreativt värde och används både som bad- och fiskesjö. Det bedrivs även yrkesmässigt fiske i sjön och vid provfiske har ett antal fiskarter fångats, bland annat abborre, björkna, braxen och gers (Ekologgruppen 2017). Vidare är sjön en viktig rastlokal för fåglar (Lunds kommun 2012).

Dricksvattentäkt

Sedan 1948, då Vombverket färdigställdes, har sjön varit dricksvattentäkt för Malmö stad (Sydvatten 2019b). Cirka 400 000 invånare i Burlöv, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Vellinge och delar av Lund och Eslövs kommuner får idag sitt dricksvatten från Vombsjön via Vombverket som tar in cirka 900 liter råvatten per sekund från sjön (Sydvatten 2019b).



Figur 3.4: Regleringsdammen vid Vombsjöns utlopp i Kävlingeån från nedströmssidan. Dammen utgör ett definitivt hinder både för kajakpaddlare och fisk.

Påverkan och miljöproblem

Sjön påverkas av en hög näringsbelastning från omkringliggande jordbruksmark och enskilda avlopp. Den hydrologiska regimen i sjön bedöms ha måttlig status eftersom flöde och morfologi påverkas av att sjöns utlopp är reglerat (Vatteninformationssystem Sverige 2019f). Upptaget av rovfisk som sker genom det yrkesfiske som bedrivs i sjön behöver också betraktas som en påverkan. De rovfiskar, främst abborre, gädda och gös som plockas upp hade gjort nytta i sjön genom att bidra till att hålla nere populationen av vitfisk, framför allt mört men även braxen.



Figur 3.5: Regleringsdammen vid Vombsjöns utlopp till Kävlingeån från uppströmssidan i Vombsjön.

Kunskapsläge

Kunskapsnivån beträffande Vombsjön får betraktas som relativt god tack vare kontinuerlig provtagning inom både regional och nationell miljöövervakning samt genom att ett antal separata studier har gjorts. Det finns dock luckor i kunskapen om sjön framför allt beträffande interngödning, sammansättningen på fisksamhället samt hur förekomst och omfattning av algbloomingar kommer påverkas av klimatförändringar. Inom ramen för arbetet med Fokus Vombsjön, ett specialprojekt som drivs av Kävlingeåns vattenråd och Sydsvatten, tas det fram mer kunskap om Vombsjön på de områden där det finns kunskapsluckor (Kävlingeåns vattenråd 2020a).

Behov av åtgärder

För att Vombsjön ska kunna uppnå god ekologisk status behöver tillförseln av näringsämnen från närliggande mark minska men även de negativa effekter som uppstår på grund av regleringen skulle behöva åtgärdas (Vatteninformationsystem Sverige 2019f). För att minska problemen med övergödning behöver åtgärder genomföras både uppströms i tillrinningsområdet och i själva sjön då det är troligt att stora mängder näringsämnen, som under vissa omständigheter kan göda sjön internt, finns lagrade i sjöns bottensediment (Ekologgruppen 2017). De åtgärder som kan vara aktuella i tillrinningsområdet handlar till exempel om anpassade skyddszoner, åtgärdande av enskilda avlopp, våtmarker och tvåstegsdiken. Hittills genomförda och föreslagna åtgärder anses dock inte vara tillräckliga för att uppnå god ekologisk status till 2027 utan möjligheterna till att genomföra fler åtgärder behöver utredas tillsammans med ytterligare utredningar kring påverkanskällor i tillrinningsområdet. Åtgärder i Vombsjöns tillrinningsområde står inte i konflikt med användningen av sjön för dricksvattenförsörjning utan det är positivt för produktionen av dricksvatten om vattenkvaliteten i sjön blir bättre. När det gäller de miljöproblem som uppkommer till följd av regleringen av sjön, som är nödvändig för dricksvattenproduktionen, kan dock åtgärder som syftar till att lösa dessa problem stå i konflikt med dricksvattenförsörjningen. Så länge Vombsjön används som dricksvattentäkt är det därför inte rimligt att tänka sig att sjön ska kunna återgå till ett mer naturligt stadium beträffande variationerna i vattennivå. Regleringen av sjön styrs av en vattendom där man utrett motstående intressen och konsekvenser av regleringen. Domen är dock drygt 50 år gammal (från 1968) och det kan efter det ha uppkommit nya perspektiv på regleringen som man inte vägde in på 1960-talet. Regleringen och omprövning av vattendomen var en av de viktigaste frågorna som lyftes fram av de medverkande en temadag om Vombsjön som hölls hösten 2017 (Kävlingeåns vattenråd 2017).

Kävlingeåns huvudfåra

Kävlingeån, som är sydvästra Skånes största vattendrag, är cirka 50 km lång från utloppet från Vombsjön till mynningen i Öresund. Dalgången kring ån kantas mestadels av åkermark men bitvis även av betesmarker, hagmarker och mindre skogspartier. Fågellivet är rikt, särskilt vid mynningens öppna strandområden samt på strandängar och i våtmarker. Även fiskfaunan är artrik och i åns nedre delar förekommer storvuxna individer av både abborre och gädda. Ån har rätats ut på många ställen, men rester av den gamla meandrande (slingrande) åfåran och så kallade korvsjöar (bågformade sjöar som bildas då ett meandrande vattendrag bryter igenom och tar en ny väg) finns kvar och syns tydligt på flygbilder (Figur 3.6). Några gamla meanderbågar har gjorts om till våtmarker inom ramen för Kävlingeåprojektet. I Eslöv rinner Kävlingeån genom ett flackt, öppet, storskaligt jordbrukslandskap som bryts av med de värdefulla torr- och fuktängarna vid Flyinge.



Figur 3.6: Flygbild över ett utsnitt av en uträtad del av Kävlingeåns huvudfåra. Gamla meanderbågar syns fortfarande tydligt vid sidan av det uträtade vattendraget

Påverkan och miljöproblem

I samtliga vattenförekomster i Kävlingeåns huvudfåra har den ekologiska statusen bedömts som sämre än god status. Anledningen till att statusen är sämre än god är problem med framför allt hög näringsbelastning, fysisk påverkan av åfåran, miljögifter och att det finns hinder i vattendraget som gör att fisk och andra organismer inte kan röra sig fritt mellan vattendragets olika delar (Vatteninformationssystem Sverige 2019a och 2019k)

Kunskapsläge

Kunskapsnivån beträffande Kävlingeåns huvudfåra (Figur 3.10) bedöms vara god när det gäller de parametrar, främst näringsämnen och syretärande

ämnen som provtagits inom ramen för den samordnade recipientkontrollen. Däremot råder det brist på kunskap om biologin i vattendraget. Det skulle behöva göras fler regelbundna undersökningar av framför allt fisk, utöver de nätprovfisken som görs av Kävlingeåns-Lösseåns fiskevårdsområdesförening (Eklöv 2015a, Eklöv 2018) i åns nedre delar, och av bottendjur som endast provtagits vart tredje år på en lokal (Högs mölla) i Kävlingeåns huvudfåra. Recipientkontrollen skulle även behöva utökas med provtagningar av till exempel mikroplaster, läkemedelsrester och bekämpningsmedel. Vidare finns det behov av att undersöka graden av eventuella föroreningar i sediment i kvarndammar samt i sediment vid utsläppspunkter för förre detta industrier.



Figur 3.10: Kunskapsnivån om Kävlingeåns huvudfåra, här vid Örtofta, är bra när det gäller näringsämnen men behöver förbättras för till exempel biologiska parametrar, mikroplaster, läkemedelsrester och bekämpningsmedel.

Åtgärder

De åtgärder som föreslås av Länsstyrelsen och Vattenmyndigheten för Kävlingeåns huvudfåra handlar om olika typer av generella åtgärder, såsom skyddszoner och åtgärdande av enskilda avlopp i avrinningsområdet för att minska näringsbelastningen (Vatteninformationssystem Sverige 2019k och 2019q). Att restaurera Kävlingeåns huvudfåra (det vill säga att återställa delar av den ursprungliga sträckningen) på sträckan som berörs av Kävlingeåns vattenavledningsföretag (Vombsjön till Örtofta) måste i dagsläget betraktas som orealistiskt på grund av kostnader med projektering, framtagande av handlingar för ansökan om tillstånd hos Mark- och miljödomstolen samt väldigt omfattande entreprenadinsatser. Även komplicerade markavvattnings- och markägarförhållanden bidrar till att göra ett sådant projekt orealistiskt i dagsläget.

På sträckan nedströms Örtofta finns samtliga dämmen i Kävlingeån samlade på en relativt kort sträcka. De tre elproducerande kraftverken i ån fick hösten 2019 tillstånd från Mark- och miljööverdomstolen att bedriva sin verksamhet (Mark- och miljööverdomstolen 2019a, 2019b och 2019c). Enligt villkoren i domen behöver fastighetsägarna bygga nya faunapassager förbi kraftverken inom fem år. Domarna från Mark- och miljööverdomstolen gör att det inte längre kan anses realistiskt att återställa Kävlingeån på samma sätt som man gör i Rönne å utan de aktuella strömsträckorna i Kävlingeån kommer nu att vara överdämda under överskådlig tid framöver. En rivning av kraftverksdammarna skulle ha kunnat återskapa en längre sträcka med strömmande vatten i ett stort vattendrag vilket är en naturmiljö som är ovanlig i sydvästra Skåne.

I övrigt föreslås inga åtgärder för huvudfåran i dagsläget förutom att vattenrådet fortsätter att arbeta med åtgärder för att minska övergödningen i avrinningsområdet samt för att öka möjligheterna till rekreation och friluftsliv i och längs ån på lämpliga platser och sträckor.

Bråån

Bråån är ett biflöde till Kävlingeån som har sin början i Hörby kommun på Linderödsåsens västra sluttning. Därifrån rinner ån in i Eslövs kommun vid Sebbarp, i östra delen av kommunen. Ån rinner sedan vidare förbi Högseröd och strax norr om Löberöd lämnar ån Eslövs kommun för att rinna in i Höörs kommun och passera det välbesökta naturreservatet Rövarkulan. Mellan Hurva och Rolsberga rinner ån åter in i Eslövs kommun och ån passerar sedan på sitt lopp mot Kävlingeån i tur och ordning Skarhult, Borlunda, Eslövs golfbana, Ellinge och Slättäng för att nå Kävlingeån nere vid Örtofta och Vaggarp. Totalt sett är ån cirka 50 km lång och avrinningsområdet är cirka 150 km² stort varav cirka 111 km² ligger inom Eslövs kommun. Bitvis har ån kvar delar av sitt naturliga slingande lopp medan ån på andra sträckor är ett uträtat och fördjupat jordbruksvattendrag (Figur 3.11). En vandring längs ån i Eslövs kommun är en krävande, bitvis vild och naturskön vandring som på vissa sträckor skapar en känsla av att vara någon helt annanstans än mitt i det skånska jordbrukslandskapet.



Figur 3.11: Trots att Bråån på vissa sträckor är ett utträtat vattendrag i jordbrukslandskapet har ån bitvis höga naturvärden.

Det finns inga sjöar i Brååns avrinningsområde och inte heller några större biflöden. Markanvändningen utgörs till största delen av jordbruksmark (cirka 75%) men även en del skog, cirka 10% av ytan, finns i området (SMHI 2019). Fallet på Bråån är bitvis relativt stort vilket gör att det finns många sträckor med strömmande vatten och fina livsmiljöer för fisk och musslor. På de strömmande sträckorna av ån lever till exempel tjockskalig målarmussla, grönling, sandkrypore och elritsa. Arterna observerades vid elfiske på lokalen vid Slättäng hösten 2017 (Eklöv 2017). Hösten 2015 fångades även laxyngel i ån vid Slättäng i Eslövs kommun (Eklöv 2015b). Fångsten visade att laxar lekte i Bråån under hösten 2014. Detta kan vara en av de sydligaste föryngringar av lax i Sverige. För att lax och havsöring ska kunna simma upp i Bråån behöver vattenflödet under hösten vara så högt att fiskarna kan simma över dämmena i Kävlingeåns huvudfåra. Hösten 2018 var vattenflödet aldrig så högt och troligen inte heller under hösten 2019. När fiskvägar har byggts vid dämmena i Kävlingeån (vilket ägarna behöver göra i enlighet med de tillstånd de fått för kraftverken) kommer lax och havsöring kunna simma upp och leka i Bråån varje höst.

Bråån bedöms ha måttlig ekologisk status och uppnår inte heller god kemisk status. Den beslutade miljö kvalitetsnormen anger att god ekologisk och kemisk status ska uppnås till 2027. Det är framför allt för höga halter av näringsämnen och fysisk påverkan på vattendraget som gör att god ekologisk status inte uppnås. Trots att Brååns status inte är god finns det höga naturvärden på långa sträckor av ån och ådalen utgör en långsträckt oas för djur och växtlivet mitt i det intensiva jordbrukslandskapet (Figur 4.12). Eftersom det finns så höga värden associerade till ån och ådalen

skulle man kunna överväga att bilda naturreservat på någon eller några sträckor längs ån för att stärka skyddet av naturvärdena



Figur 3.12: Bråån och dess dalgång utgör en oas, med på vissa ställen frodiga djungelliknande miljöer med strömmande vatten, för växt och djurlivet i jordbrukslandskapet.

Vid Örtofta och Skarhults slott finns passager för fisk och andra vattenlevande organismer förbi de dämmen som finns där. Passagen vid Örtofta gör att lax och havsöring kan simma upp och leka på lokalen vid Slättäng. I slutet av 2019 observerades en utter i Bråån vid Örtofta. Observationen bekräftades med fynd av spår och spillning både vid Örtofta och på andra platser längs ån (Artportalen). Strandskydd gäller längs i stort sett hela Bråån.

Övriga vatten

Harlösabäcken

Harlösabäcken är ett av de större vattendragen som rinner ner längs Kävlingeåns norra sluttning i Eslövs kommun. Från Harlösa samhälle och upp till Hjularöds gods är det rejält fall på bäcken med strömmande och forsande sträckor längs sluttningen ner mot Kävlingeåns dalgång. Mitt inne i Harlösa ligger Skönadals kvarn (Figur 3.14). Kvarndämnet, som i många år hindrat fisk och andra vattenlevande organismer att röra sig upp i Harlösabäcken, togs bort under 2019 tillsammans med ytterligare ett hinder uppe vid Holstermöllan strax sydväst om Hjularöds slott. Utrivningarna gjordes av Kävlingeåns vattenråd i samarbete med berörda markägare. Rätt så många elfisken har gjorts i Harlösabäcken. Vid dessa fisken har abborre, mört, öring, grönling, ål och spigg fångats (Elfiskeregistret). Noterbart är att det inte fångats öring ovanför vandringshindret vid Skönadals kvarn.

Skåneleden går längs bäcken uppströms Harlösa upp mot Hjularöds slott. Sträcken går bitvis i en djup ravin och är en naturskön vandring. Strandskydd råder längs stora delar av bäcken upp till Hjularöds slott.



Figur 3.14: Vid Skönadals kvarn i Harlösa har ett vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer rivits ut inom ramen för arbetet med Kävlingeåns vattenvårdsprogram. På bilden syns den återställda bäckfåran och rester av kvarndammen.

Borstbäcken

Borstbäcken, på gränsen mellan Sjöbo och Eslövs kommuner, är tillsammans med Torpsbäcken och Björkaån de stora tillflödena till Vombsjön. Den nedre delen av bäcken strömmar fram genom en djup och lövskogsklädd ravin. Den relativt branta sluttningen ner mot Vombsjön gör vattnet i denna del av Borstbäckens ofta starkt strömmande. Öring spigg och elritsa har hittats i bäcken vid elfiskeundersökningar (Elfiskeregistret). Bland övrigt djurliv hittar man snäckor och många olika av bäck- och dagsländelarver på den steniga botten. Den omgivande skogen i ravinen är en artrik miljö med inslag av ek, ask och alm, ramslök breder ut sig om våren. I ravinen växer också den sällsynta lundvivan, troligtvis införd i landet av Övedsklosters munkar (Länsstyrelsen 2020b).

Den nedre delen av Borstbäcken utgör ett naturreservat. Reservatet är ett av få i Skåne som är bildade med anledning av naturvärden som är kopplade till sötvatten. Naturreservatet sträcker sig knappt fyra kilometer längs bäcken och den omgivande ravinen uppför sluttningen norr om Vombsjön. Ovanför ravinen och sluttningen ner mot Vombsjön ändrar bäckens omgivning karaktär och övergår till ett plattare landskap som åter domineras av jordbruksmark. Utökad strandskydd (300 m) gäller för den del av Borstbäcken som ingår i naturreservatet.

Slogstorpsbäcken

Slogstorpsbäcken är ytterligare ett av de vattendrag som rinner ner för Kävlingeåns norra sluttning. Bäckens börjar vid Arups mosse strax väster om Löberöds samhälle. På mossen finns en gammal deponi för hushållsavfall. Påverkan från deponin på bäcken är oklar men Eslövs kommun arbetar med inventeringar och provtagningar i anslutning till gamla deponier för att försöka bedöma deras påverkan på omgivningen. Vid Slogstorp finns en gammal kvarndamm. Öring och spigg är de fiskar som har hittats i bäcken vid elfiskeundersökningar (Elfiskeregistret).

Bäckar på sluttningen ner mot Kävlingeån

Utöver Harlösabäcken och Slogstorpsbäcken finns det flera mindre vattendrag som rinner ner för Kävlingeåns norra sluttning. Flera av dessa är så små att de torkar ut sommartid. Det har anlagts ett antal dammar på sluttningen ner mot Kävlingeån (Figur 3.15). Dammarna skulle eventuellt kunna användas för att jämna ut flödet i vattendragen under året. Eftersom bäckarna ofta torkar ut sommartid är förekomsten av fisk sparsam.



Figur 3.15: De lila prickarna visar platserna för de dammar som anlagts av Kävlingeåns vattenråd och av Kävlingeåprojektet på Kävlingeåns norra sluttning i Eslövs kommun.

Rödabäck

Rödabäck är ett mindre vattendrag som har sin upprinning i området mellan Skarhult och Roslöv längs med E22:ans norra sida på sträckan mellan Gårdstånga och Hurva. Tillrinningsområdet utgörs till väldigt stor andel av

jordbruksmark (sannolikt mer än 95%). Sträckan av bäcken mellan väg 104 och väg 113 går i en bitvis djup ravin och ger intryck av att vara ett relativt opåverkat område med höga naturvärden (Figur 3.16). Längre uppströms är bäcken ett uträtat och fördjupat jordbruksdike. Abborre, grönling, spigg och öring finns i nedre delarna, i de övre delarna har bara spigg fångats (Elfiskeregistret). Bottenfaunan i bäcken är förvånansvärt sparsam. Vid ett besök våren 2020 (Johansson 2020b) hittades i princip bara hattsnäckor (*Ancylus fluviatilis*) och tusensnäckor (*Potamopyrgus* sp.).



Figur 3.16: Rödabäcks klara vatten rinner fram i en ravin mellan väg 104 och väg 113. I bildens överkant skymtas bron som väg 113 går på.

Rödabäck är även intressant såtillvida att det under 2020/2021 anlagts en ny stor, och utvidgning av en befintlig, bevattningsdamm i avrinningsområdet. Intresset för bevattningsdammar har ökat kraftigt bland lantbrukare efter den torra sommaren 2018. Två stora bevattningsdammar i ett relativt litet område fungerar, vattnet räcker enligt beräkningarna, till båda dammarna om man samlar in och sparar vatten under perioder med höga flöden i bäcken. En annan intressant aspekt på Rödabäck är att bäckens nedre lopp helt grävdes om i samband med byggandet av E22:an (Figur 3.17).



Figur 3.17: Rödabäcks nedre lopp. Den övre bilden är från 1960-talet innan E22:an byggdes medan den nedre delen är en nutida flygbild. Man kan se att både Kävlingeåns och Rödabäcks lopp ändrades i samband med byggandet av motorvägen. Bäckens sträckning markerad med blå färg.

Eslövsbäcken

Eslövsbäcken rinner från Långakärr i Abullahagens Natura 2000-område ner till Bråån vid Eslövs golfbana. Bäcken är delvis rörlagd men framträder till att börja med i dagen i cirka 150 meter nedströms Långa kärr innan bäcken försvinner ner i rör under marken. Bäcken framträder i dagen igen cirka 500 meter öster om Ellinge reningsverk. Vid reningsverket rinner

bäcken in i reningsverkets poleringsdammar. Efter dammarna rinner bäcken cirka 450 meter söderut till sammanflödet med Bråån.

Eslövsbäcken är intressant ur flera perspektiv. Till att börja med utgörs stora delar av bäckens tillrinningsområde av södra och östra Eslövs tätort bland annat av Gryby industriområde. Det innebär att bäcken får ta emot dagvatten. Vidare är delar av bäcken rörlagd under mark, delvis som en följd av utbyggnaden av Eslövs tätort men också på grund av klassisk rörläggning i samband med dränering av åkermark. Detta medför att endast en knapp kilometer återstår av bäcken idag. Avslutningsvis har det relativt stora Ellinge reningsverk den relativt lilla Eslövsbäcken som recipient för sitt reade avloppsvatten. De uppräknade faktorerna gör att Eslövsbäcken är utsatt för en stor påverkan från tätorten och reningsverket. Påverkan på bäcken märks tydligast på sträckorna uppströms Ellinge reningsverk bland annat genom i att det hittas få renvattenkrävande arter av bottenlevande djur som till exempel olika sländlarver och märkräftor på och under stenar i bäcken. Den fysiska miljön i bäcken är bra med strömmande vatten, grus och sten vilket är i normala fall är en bra miljö för sländor och märkräftor (Figur 3.18). Det bottenlevande djurlivet domineras av föroreningståliga iglar och vattengråsuggor (Johansson 2020c) under stenarna vilket indikerar att vattendraget är påverkat av föroreningar. Påväxten på stenarna i bäcken uppströms reningsverket består till stor del av ”smutsvattenludd” (tofsar av gråaktigt ludd bestående av bakterier, svampar och encelliga djur (Olsen och Svedberg 1999) vilket tyder på föroreningpåverkan (Johansson 2020c). I ett mindre påverkat vattendrag som till exempel Brååns huvudfåra hade vegetationen till stor del istället bestått av näckmossa. Nedströms reningsverkets utsläpp till bäcken sker en förbättring av den synbara vattenkvaliteten vilket även märks på vegetationen i bäcken. De fysiska livsmiljöerna i de kvarvarande sträckorna av bäcken utgörs av fina strömvattenmiljöer med hög vattenhastighet och varierad miljö. Eventuellt går havsöring upp och leker i bäcken under hösten. Vid ett besök våren 2020 noterades något som skulle kunna vara en lekplats för öring på sträckan mellan Ellingevägen och reningsverkets dammar (Johansson 2020c).



Figur 3.18: Eslövsbäcken nedströms Långakärr har fina och varierande livsmiljöer men vattenkvaliteten är bristfällig vilket speglar av sig på djur- och växtlivet i bäcken.

Långakärr i Abullahagen

I sydöstra utkanten av Eslövs tätort ligger det cirka 40 ha stora kommunala naturreservatet och Natura 2000-området Abullahagen. Området är en liten rest av de gemensamma betesmarker som förr fanns utanför byarna och där byarnas boskap betade tillsammans. Dessa marker kallades för utmarker eller allmänningar. Under flera hundra år har marken i Abullahagen betats och cirka 250 olika växtarter kan hittas på de omväxlande magra, steniga markerna eller kalkrikare och fuktigare markerna (Eslövs kommun 2020b). Centralt i området ligger en cirka 2,3 hektar stor damm som kallas Långakärr (Figur 3.19). Dammen har skapats genom dämning där den södra delen övergår i sankmark med starr och kaveldun. I dammen häckar bland annat gråhakedopping, som bygger sitt bo på en liten ö av växtdelar inne i vegetationen (Länsstyrelsen Skåne 2020c).



Figur 3.19: Långakärr i Abullahagens naturreservat i sydöstra utkanten av Eslövs tätort är recipient för dagvatten från Gryby industriområde men har trots det ett ganska rikt fågelliv.

Långakärr är recipient för dagvatten från Gryby industriområde (Figur 3.20). Det märks tydligt på vegetation och djurliv i dammen att belastningen av föroreningar från dagvattnet är hög (Johansson 2020d).



Figur 3.20: Utloppet i Långakärr för dagvatten från Gryby industriområde.

Trollsjön

Trollsjöområdet är ett av Eslövs mest uppskattade parkområden. Trollsjön var inte ursprungligen en sjö, utan en mosse som fungerade som torvtäkt fram till 1915 för de boende runt mossen. Eslövs bryggeri rensade upp och förstörde vattensamlingen i slutet av 1800-talet och lade grunden till

dagens sjö. Parken anlades till sitt nuvarande utseende under 1930-talet (Eslövs kommun 2020c). Trollsjön är en oas i staden för djur och växtliv även om vattenkvaliteten i sjön måste betraktas som dålig (Figur 3.21). Sommartid kan vattenkvaliteten vara riktigt dålig med omfattande algbloomning (Figur 3.22). Ett reduktionsfiske gjordes under våren 2022 för att förbättra vattenkvaliteten i sjön och öka den biologiska mångfalden.



Figur 3.21: Trollsjön och de lummiga omgivningarna är en oas för djur och växtliv inne i västra Eslöv.



Figur 3.22: Sommartid kan vattenkvaliteten i Trollsjön vara riktigt dålig med massiv algbloomning som gör att vattnet blir en grön sörja.

Grybybäcken

Grybybäcken, eller Kristinebergsbäcken som den också kallas, rinner upp öster om Eslöv i området mellan Kungshult och Östra Strö. En ovanligt stor

del av tillrinningsområdet utgörs av skogsområden i Snärjet och Skarhults kronopark. Vid elfisken i bäcken har elritsa, spigg och öring fångats (Elfiskeregistret). I nedre delen av bäcken vid Kristinebergs gård finns ett vandringshinder i form av ett gammalt betongdämme (Figur 3.23). Bäcken mynnar i Bråån strax sydväst om Kristinebergs gård.



Figur 3.23: Dämmet i nedre delen av Grybybäcken som hindrar fisk och andra vattenlevande organismer att simma upp i Grybybäcken från Bråån under stora delar av året.

Eftersom delar av Grybybäcken och dess närområde ligger nära Eslövs tätort (endast cirka två kilometer från Eslövs station) och ägs av kommunen är området extra intressant för rekreation. I kommunens översiktsplan med sikte på 2035 lyfts området fram som en stor tillgång för tätortsnära rekreation (Eslövs kommun 2018). Området erbjuder vandringsmöjligheter genom ett varierande betesmarks och åkerlandskap. Själva Grybybäcken har, inom ramen för Kävlungeåprojektet, restaurerats och återfått ett slingrande och meandrande lopp (Figur 4.25) på sträckan genom den kommunalägda betesmarken. I den omgivande betesmarken har även små våtmarker och artrikare gräsmarksvegetation anlagts (Ekologgruppen 2013). Strandskydd gäller inte längs själva Grybybäcken däremot gäller strandskydd runt Stavröds mosse i övre delen av avrinningsområdet strax väster om Kungshult.



Figur 3.24: Genom den kommunalägda betesmarken öster om Eslöv har Grybybäcken återfått delar av sitt slingrande lopp inom arbetet med Kävlingeåprojektet.

Östra Ströbäcken

Östra Ströbäcken rinner upp i ett cirka 17 – 18 km² stort område mellan Östra Strö och Kungshult där markanvändningen till stor del utgörs av jordbruksmark. Det är bitvis relativt stort fall på bäcken vilket gör att det finns fina livsmiljöer för strömvattenlevande fiskar och andra djur. Vid ett elfiske i bäcken 1998 hittades öringyngel i stora mängder samt elritsa och signalkräfta (Elfiskeregistret). Sommaren 2006 dog mycket fisk i bäcken till följd av ett utsläpp av gödsel vid Pugerup (ATL 2006). Den torra sommaren 2018 utsattes fisken i bäcken för en ny prövning när det i slutet av sommaren endast fanns vatten kvar i några vägtrummor där fisk och kräftor trängdes (Johansson 2018; Figur 3.25). Bäcken är extra känslig för denna typ av händelser eftersom det är problematiskt för fisken att återkolonisera bäcken då det finns ett partiellt vandringshinder nere vid bäckens sammanflöde med Bråån och ett mindre dämme strax söder om vägen genom Östra Strö by. Strandskydd gäller inte längs bäcken.



Figur 3.25: Den torra sommaren 2018 var Östra Ströbäcken i stort sett helt uttorkad.

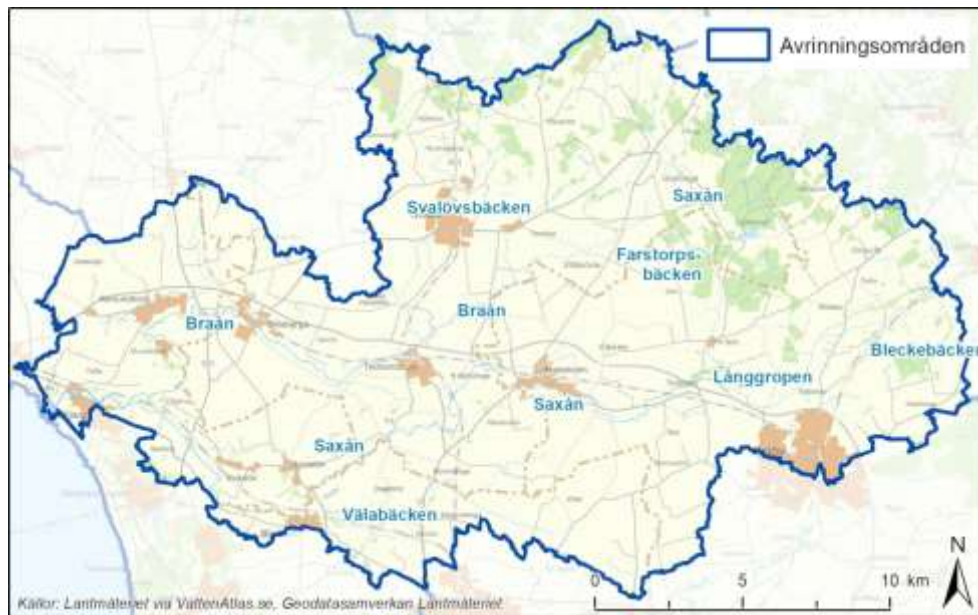
4. Saxån - Braåns avrinningsområde

Allmän beskrivning

Saxån-Braåns avrinningsområde berör västra och centrala delen av Eslövs kommun och är cirka 362 km² stort. I söder gränsar avrinningsområdet till Kävlingsåns avrinningsområde, i öster och nordost till Rönne å avrinningsområde och i norr till Rååns och Vegeåns avrinningsområde.

Vattendragens längd i området är cirka 20 mil och området kan delas upp i 54 mindre avrinningsområden (Williams 2004). Saxån-Braåns avrinningsområde berör fyra kommuner; Svalöv, Eslöv, Kävlingså och Landskrona varav Svalövs kommun och Eslövs kommun omfattar 75% av avrinningsområdets totala yta (Ekologgruppen 1986). Större orter i avrinningsområdet är till exempel Asmundtorp, Häljarp, Billeberga, Svalöv och Teckomatorp samt Marieholm och norra delen av Eslövs tätort i Eslövs kommun.

Som hörs på namnet är ån uppdelad i två, till storleken ganska likvärdiga, vattendrag. I norr finns Braån som är cirka 30 km lång och vars förgreningar sträcker sig åt nordost i avrinningsområdet fram till Söderåsens sydsluttning (Figur 4.1).



Figur 4.1: Saxån-Braåns avrinningsområde med de större vattendragen i området utsatta med namn.

Endast en mindre del av detta område berör Eslövs kommun. Saxån i söder är cirka 43 km lång och dess källområden finns i området norr om Trolleholm i Svalövs kommun. Från Trolleholm rinner ån söderut förbi Västra Strö och Trolleås i Eslövs kommun. Vid Trolleås ansluter från öster vattendraget Långgropen som avvattnar områden i och norr om Eslövs tätort. Därefter rinner ån vidare västerut förbi bland annat Marieholm och Dösjebro för att slutligen förena sig med Braån cirka tre kilometer innan utloppet i Öresund vid Häljarp strax söder om Landskrona. Både Saxån och Braån rinner genom ett huvudsakligen intensivt brukat jordbrukslandskap (Ekologgruppen, 1986; Länsstyrelsen i Skåne län 2007). Det är bara de norra och östligaste delarna av avrinningsområdet som har lite inslag av skog. Avrinningsområdet saknar helt sjöar av betydande storlek. Större biflöden i avrinningsområdet är, som nämnts ovan, Långgropen som avvattnar området norr om Eslöv och Välabäcken som ansluter till ån vid Dösjebro i Kävlinge kommun (Vattenatlas 2020; Ekologgruppen 1986; Figur 4.1).

Markanvändningen i Saxån-Braåns avrinningsområde präglas till största delen av jordbruksmark och nästan 80 % av markanvändningen i hela avrinningsområdet är jordbruk (Tabell 4.1). Avrinningsområdet uppskattas vara ett av de jordbruksintensivaste avrinningsområdena i Sverige (Ekologgruppen 2001). Ettåriga grödor så som sockerärtor, oljeväxter, spannmål dominerar i jordbrukslandskapet (Gullberg 2007). I de delar som berör Eslövs kommun är dock dominansen av jordbruk något lägre.

Tabell 4.1: Markanvändning i Saxån-Braåns avrinningsområde. "Saxån uppströms Långgropen" och "Långgropen" representerar delar av avrinningsområdet som i första hand berör Eslöv kommun. "Saxån-Braån mynningen" representerar hela avrinningsområdet.

	Saxån uppströms Långgropen	Långgropen	Saxån-Braån mynningen
Jordbruksmark	54,1 %	73,9 %	77,8%
Myrar och våtmarker	0,8 %	0,5 %	0,5%
Sjö och vattendrag	0,04 %	0,03 %	0,1%
Skogsmark	33,9 %	8,2 %	7,8%
Urbant	0,9 %	5,7 %	3,5%
Övrigt – bland annat ängs- och betesmarker	10,3 %	11,7%	10,3%

Källa: SMHI vattenwebb

Användningen av bekämpningsmedel är omfattande och 2001 besprutades drygt 90 % av jordbruksarealen med bekämpningsmedel (Ekologgruppen 2001). Detta avspeglar sig i förekomsten av olika bekämpningsmedel och den höga halten av näringsämnen i vattendragen (Ekologgruppen 2020). Runt 10% av marken utgörs av ängs- och betesmarker. Endast kring Farstorp och vid Trollenäs omges ån av trädbevuxen mark (Eslövs kommun 2020b). Cirka 3,5 % av markanvändningen totalt sett i avrinningsområdet utgörs av urban mark. Här utmärker sig dock Långgropens delavrinningsområde med nästan 6% urban mark. Det beror på att norra delen av Eslövs tätort ligger i detta område och utgör en relativt stor del av ytan i detta delområde.

Naturvärden

Saxån och dess närmiljö utgör en stor del av de sista kvarvarande naturområdena i ett landskap i övrigt starkt präglad av jordbruk. Eftersom det finns så få naturmiljöer i området är vattendragen och dess närmiljöer extra betydelsefulla som livsmiljö för växt och djurlivet i området. Saxån har låg fallhöjd och är ett typiskt vattendrag för slättlandskapet som sakta ringlar sig fram. I de delar av vattendraget som inte är så kraftigt påverkade av rätningar och rensningar kan dock naturvärdena vara höga, till exempel finns den hotade tjockskaliga målarmusslan i ån och kungsfiskare och utter påträffas också i anslutning till vattendragen (Saxån-Braåns vattenråd 2020, Artportalen, Figur 4.2). Vid en inventering av bottenlevande djur (Ekologgruppen 2006) påträffades den tjockskaliga målarmusslan vid Nygård i Braån.



Figur 4.2: Den tjockskaliga målarmusslan är en av de hotade arter som finns i Saxån-Braåns avrinningsområde.

Det hittades yngre individer av musslan vilket är positivt då tjockskaliga målarmussla kan ha problem att föryngra sig i skånska vattendrag. En annan ovanlig art som noterades var den flata kamgälsnäckan (*Valvata cristata*). Upp- och nedströms Trolleån där Saxån ringlar sig fram i betesmarkerna finns höga naturvärden både i ån och på land i form av värdefull flora (Figur 4.3) (Ekologgruppen 2005). På sträckor med strömmande vatten kan den lilla bottenlevande fisken grönling (*Barbatula barbatula*) påträffas i höga tätheter (Elfiskeregistret). De vanligaste fiskarterna på strömmande sträckor i Saxån-Braån förutom grönling är elritsa (*Phoxinus phoxinus*) och öring (*Salmo trutta*) (Eklöv 2012).

Sträckan mellan väg 17 och Marieholm är bitvis väldigt fin där ån slingrar sig fram genom betesmarker (Figur 4.3). På dessa sträckor finns lek- och uppväxtområden för öring och strandbrinkar där till exempel kungsfiskare kan gräva ut sina bohålor och häcka.



Figur 4.3: Strax nedströms väg 17 slingrar sig Saxån vackert fram genom betesmark.

Förekomst av utter, spår i form av spillning, har observerats i avrinningsområdet (Arportalen 2020). Vidare finns några områden som är utpekade som riksintressen för naturvård. Dessa ligger till största del i den västra delen av avrinningsområdet och utgörs av Västra Karaby, Dagstorps backar och Dagstorps mosse i Kävlunge kommun. I östra delen av avrinningsområdet, i Eslövs kommun, ligger Hemmingsberga som är riksintresse för naturvård och som inkluderar naturreservatet Bosarps jär (Länsstyrelsen Skåne 2020d) Ett område mellan Saxåns mynning och Gissleberga kvarn är också utpekad som riksintresse för naturvård (Länsstyrelsen Skåne 2007). Motiveringen till att Saxån-Braåns avrinningsområde räknas som intressant för naturvården är att ån är ett meandrande vattendrag med erosionsdal samt är en viktig vandringsled för havsöring (Vattenmyndigheten Södra Östersjön 2014).

Många fladdermöss söker sig till vattendrag där insektstillgången är stor men kräver ihåliga träd eller andra håligheter i byggnader till exempel för att tillbringa dagen och använda som yngelplatser. De bästa områdena för att hitta fladdermöss finns därför kring bland annat Trolleholms och Trollenäs slott (Strandberg 1999).

Ekologisk- och kemisk status

Den ekologiska statusen i Saxån klassas idag som måttlig och i Braån som otillfredsställande. Orsakerna till att god ekologisk status inte nås beror till största delen på samma orsaker som i Rönne å, övergödning från jordbruk, reningsverk och enskilda avlopp samt fysisk påverkan. Förlusten av kväve och fosfor per ytenhet är generellt sett höga och halterna av fosfor behöver minska med cirka 70 % för att god status ska kunna uppnås i Saxån-Braån. De flödesviktade fosforhalterna ligger runt cirka 100 mikrogram/liter i

årsmedelvärde, vilket är nästan dubbelt så högt som för Rönne å. Medeltransporten av kväve och fosfor i Saxån-Braån var mellan åren 1991 och 2017, cirka 870 respektive 15 ton per år. Långtidstrenden för transporter av både kväve och fosfor är dock tydligt nedåtgående (Ekologigruppen 2019c) även om en viss uppgång noterats under senare år.

När det gäller vattenförekomsterna i Saxån-Braåns avrinningsområde är det framför allt vattenförekomsten "Saxån: Välabäcken-källa" som berör Eslövs kommun. Den ekologiska statusen bedöms här, liksom i resten av vattendraget, som måttlig (Vatteninformationssystem Sverige 2020b) vilket baseras på att undersökningar av fisk och kiselalger visar på måttlig status och halter av näringsämnen visar på otillfredsställande status. De så kallade hydromorfologiska kvalitetsfaktorer bedöms alla vara dåliga eller otillfredsställande på grund av att vattendragets fysiska form är så kraftigt påverkat. Den kemiska statusen uppnår inte heller god status på grund av problem med bromerade difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Påverkan och miljöproblem

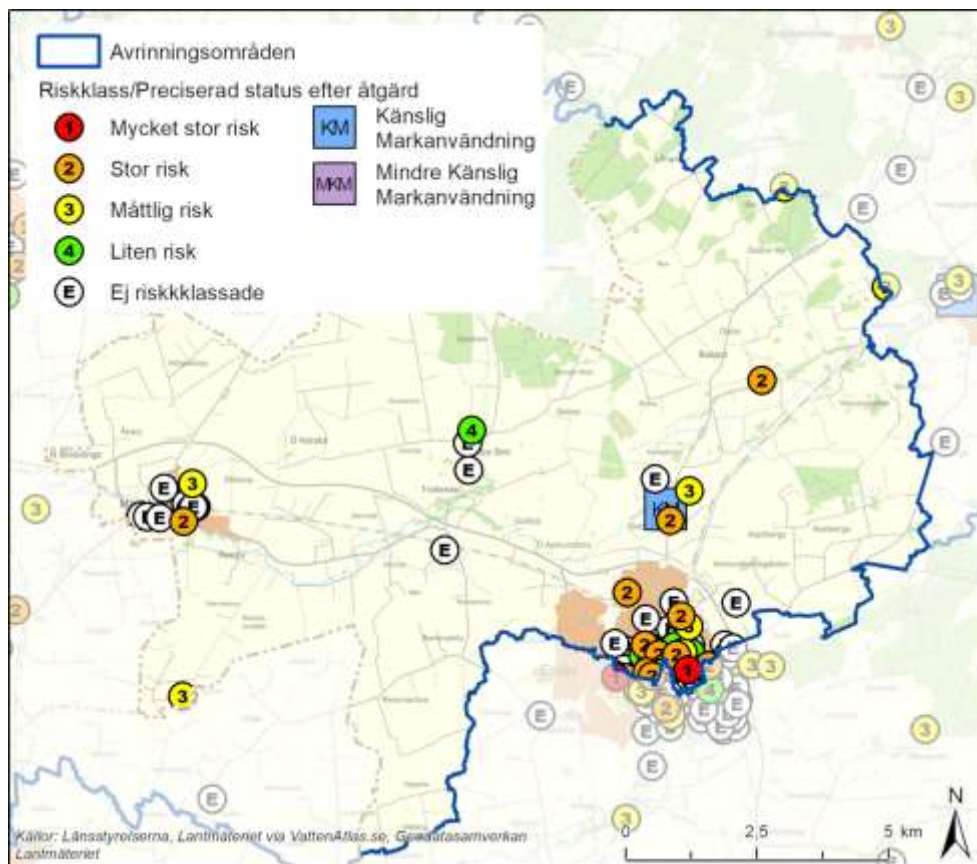
I VISS (Vatteninformationssystem i Sverige) listas sex olika miljöproblem i Saxån-Braån. Det bedöms vara problem med övergödning, det vill säga höga halter av näringsämnen och fiskbeståndets status bedöms som otillfredsställande. Det finns hinder i vattendragen som förhindrar vattenlevande organismer att röra sig fritt (Länsstyrelsen Skåne län 2007). Vidare finns problem med olika kemiska ämnen så som bromerade difenyletrar, kvicksilver och kvicksilverföreningar. Vattenflöde, vattenståndsförändringar och vattendragens morfologi bedöms också vara miljöproblem (Vatteninformationssystem Sverige 2020a och 2020b)

Saxån-Braåns avrinningsområde har precis som till exempel Kävlingeån genomgått stora förändringar de senaste 200 åren. Den totala våtmarksarean minskade till följd av utdikning och dränering med cirka 90 % mellan 1812 och 1950 (Ekologgruppen 1986; Williams 2004; Gullberg 2007). Avrinningsområdet är starkt påverkat av dikningsföretag och ungefär hälften av de mindre bäckarna har lagts i kulvertar och de öppna vattendragens längd har halverats från cirka 40 mil till cirka 20 mil (Williams 2004; Vattenmyndigheten Södra Östersjön 2014). På grund av utdikningen och den stora andelen jordbruksmark i området finns problem med fysisk påverkan såsom fördjupning, kulvertering och uträtning av vattendragen. Ett ytterligare problem har varit att naturliga strukturer i vattnet försvunnit vilket har lett till ett sämre habitat för fiskars uppväxt- och lekmiljöer (Eklöv 2012).

Minskningen av våtmarksarean har lett till att vattnets uppehållstid i och landskapets vattenhållande förmåga minskat vilket medfört att vattnets naturliga reningsprocess försämrats (Gullberg 2007) vilket i sin tur gett en förstärkt effekt av övergödning. Vattendragen har höga halter av fosfor och kväve och den största källan utsläpp av näringsämnen är jordbruket. Jordbruket står för cirka 90 % av kvävet i Saxån-Braån och för cirka 60 % av fosfor (Ekologgruppen 1994; Williams 2004). Andra källor till kväve och fosfor i vattendragen är reningsverket i Svalöv, dagvatten och enskilda avlopp. Det saknas idag stora industrier i området men Saxån-Braån har tidigare varit starkt påverkat av industrier som t ex BT-Kemi i Teckomatorp (se nedan) och reningsverk. Tidigare fanns flera reningsverk med utsläpp till vattendragen i området däribland några i Eslövs kommun. Idag är det endast reningsverket i Svalöv som har utsläpp till ån. År 2005 stod reningsverken för en tredjedel av kvävetransporten och en fjärdedel av fosfortransporten (Vattenmyndigheten Södra Östersjön 2014).

Förorenade områden

I avrinningsområdet finns ett antal områden utpekade som potentiellt förorenade områden (Figur 4.4). Det mest förorenade området ligger på det gamla BT-Kemi området i Teckomatorp strax utanför Eslövs kommun. I den del av avrinningsområdet som ligger i Eslövs kommun finns det flera områden i riskklass 2 eller högre. Mer än hälften av områdena är dock inte riskklassade. De flesta potentiellt förorenade områdena ligger i Eslövs tätort och i Marieholm där Yllefabrikens gamla industriområde precis bredvid Saxån ligger i riskklass 2 (Vattenatlas 2020).



Figur 4.4: Förorenade och potentiellt förorenade områden i Saxån-Braåns avrinningsområde i Eslövs kommun. Källa: Länsstyrelserna, Lantmäteriet och VattenAtlas.

Kunskapsläge

Kunskapsläget beträffande Saxån-Braåns avrinningsområde bedöms vara bra när det gäller de parametrar som provtagits inom ramen för den samordnade recipientkontrollen. Det finns långa tidsserier då recipientkontrollen pågått sedan början av 1970-talet. Recipientkontrollen i området måste betraktas som relativt omfattande i förhållande till områdets storlek. Det som kanske är allra mest utmärkande för recipientkontrollen är att det görs provtagning av bekämpningsmedel. Det är sannolikt i relativt få kontrollprogram som det ingår provtagning och analys av bekämpningsmedel i det ordinarie programmet. Det bedöms inte vara högt prioriterat men recipientkontrollen skulle kunna utökas med provtagningar av till exempel mikroplaster och läkemedelsrester. Anledningen till att det inte har högsta prioritet är att det endast finns ett reningsverk i avrinningsområdet.

Behov av åtgärder

Den största anledningen till att Saxån inte uppnår god status är övergödning och problem med påverkan på vattendragens naturliga flöden och morfologi. Åtgärder som har utförts för att förbättra situationen är anläggning av dammar och våtmarker samt anläggning av skyddszoner. Dessutom har en sträcka av Saxåns huvudfåra nedströms Trollenäs återmeandrats, det vill säga den har tidigare varit utträtad men återfått sitt ursprungliga slingrande lopp.

I Saxån-Braåns avrinningsområde har många vattenvårdsåtgärder redan gjorts för att minska näringsämnesbelastningen på vattendragen och öka den biologiska mångfalden. Under 1990-talet började skyddszoner, dammar och våtmarker anläggas med syftet att skapa nya naturmiljöer i det annars så på naturmiljöer utarmade jordbrukslandskapet. Dammarna och våtmarkerna har minskat belastningen på haven gällande kväve och fosfor, ökat den biologiska mångfalden (Williams, 2004) förbättrat vattenkvaliteten och förlängt vattnets uppehållstid i landskapet. De genomförda åtgärderna har dock inte räckt för att uppnå god ekologisk status utan fler åtgärder behövs för att fördröja och rena vattnet från näringsämnen, lerpartiklar och bekämpningsmedel. För att uppnå en god status med avseende på näringsämnen behöver fosforläckaget minskas (Vattenmyndigheten Södra Östersjön 2014).

Vidare, vid fortsatt arbete med vattenvårdsåtgärder finns rester av meanderslingor och naturliga sänkor som skulle kunna vara lämpliga att göra om till våtmarker (Eklöv 2001). Andra åtgärder för att uppnå god ekologisk status för fisk är bygga bort vandringshinder samt att förbättra de fysiska miljöerna i vattendragen (Ekologgruppen 2012).

Saxåns huvudfåra

Saxån är en typisk slättå med låg fallhöjd som bitvis sakta ringlar sig fram i landskapet (Ekologgruppen 1986). Närmiljön utgör en stor del av de kvarvarande naturområdena i det annars starkt jordbrukspräglade landskapet som ån rinner fram igenom. Saxåns huvudfåra har sin upprinning i områdena norr om Trolleholm i Svalövs kommun. Strax väster om Trolleholm utgör själva vattendraget gränsen mellan Eslövs och Svalövs kommuner. Första delen av ån i Eslövs kommun präglas av att vattendraget är utträtad och djupt nedskuret som ett klassiskt påverkat vattendrag i jordbrukslandskapet. Strax innan byn Västra Strö börjar dock vattendraget slingra sig fram genom betesmarkerna (Figur 4.5). Sträckan från Västra Strö och ner till ett par kilometer nedströms Trollenäs slott är kanske den finaste

sträckan av hela Saxån. Ån fortsätter att slingra sig fram genom landskapet fram till Marieholm där ån rinner vidare in i Svalövs kommun.



Figur 4.5: Saxån strax uppströms landsvägsbron i Västra Strö där ån rinner genom betesmarken och utgör ett trivsamt inslag i bymiljön och inte är del i något dikningsföretag.

Större delen av huvudfåran är del i något dikningsföretag och i Eslövs kommun är det endast en sträcka mellan Reslöv och Trolleås samt sträckan upp- och nedströms Västra Strö som inte är del i något dikningsföretag (Figur 4.6). I de delar av vattendraget som inte är så påverkade av rätningar och rensningar är naturvärdena höga bland annat finns här den hotade tjockskaliga målarmusslan, kungsfiskare och utter.



Figur 4.6: Saxån slingrar sig fram genom betesmarkerna strax uppströms Trolleås slott.

Övriga vatten

Långgropen

Långgropen är ett biflöde till Saxån som rinner från områdena norr om Bosarp och väster om Stehag ner mot sammanflödet med Saxån vid Trollenäs norr om Eslöv. Markanvändningen runt vattendraget består till största del av jordbruksmark men fragment av blandskog och betesmark förekommer (SMHI 2020). Ett exempel på ett område som har betydelse för biologisk mångfald är ett område cirka två kilometer nordost om Eslöv där dalgången utgörs av betesmarker (Figur 4.7). Här meandrar, slingrar sig, vattendraget fram och topografin är varierande. Området har potential för rekreation och friluftsliv, delvis på grund av närheten till Eslöv. Ytterligare ett område med höga naturvärden är åsryggen tre kilometer norr om Eslöv där det tidigare har legat en mosse och där området idag domineras av björksumpskog. Detta område går åt öster ihop med naturreservatet Bosarps jär (Ekologgruppen 1997).

Strax öster om Östra Asmundtorp någon kilometer norr om Eslövs tätort når dagvatten från norra delarna av Eslöv recipienten Långgropen (Figur 4.8 och 4.9).



Figur 4.7: Norr om Eslövs tätort slingrar sig Långgropen fram genom betesmarkerna.



Figur 4.8: Några meter uppströms dagvattenutsläppet från Eslövs tätort syns en så kallad lekbotten för örning på botten av Långgropen. Lekbotten framträder som en hög med grus där de översta stenarna är ljusare då de vid fototillfället ligger ovanför vattennivån.



Figur 4.9: Strax öster om Östra Asmundtorp mynnar en kulvert i Långgropen. Kulverten leder dagvatten från stora delar av norra Eslövs tätort till Långgropen.

Blekebäcken

Blekebäcken rinner igenom Kastberga ängar några kilometer nordost om Eslöv innan den rinner samman med Långgropen. På Kastberga ängar är naturvärdena höga med en rik flora (Ekologgruppen 1997).

Farstorpsbäcken och Vallabäcken

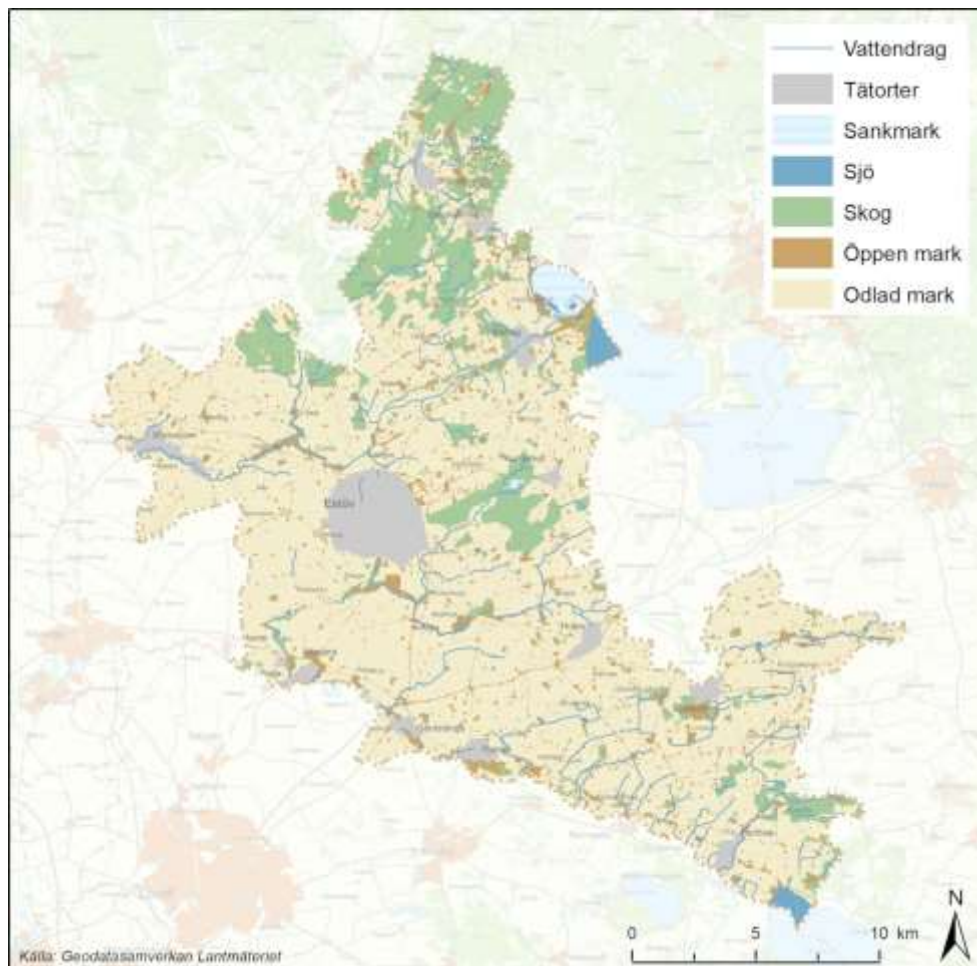
Farstad skogar är ett område i nordvästra delen av Eslövs kommun, på gränsen till Svalövs kommun. Genom området rinner två bäckar, väster om Farstorps gård rinner Farstorpsbäcken och öster om Farstorps gård rinner

Vallabäcken. Marken runt Farstorpsbäcken kantas av gamla igenvuxna betesmarker och Vallabäcken rinner i en ravin kantad av branta sluttningar med ädellövträd (Eslövs kommun 2020b)

6. Påverkan och miljöproblem

Allmän beskrivning

Inom de delar av Kävlingeåns, Saxån-Braåns och Rönne å avrinningsområden som ligger inom Eslövs kommun påverkas sjöar och vattendrag främst av utsläpp av avloppsvatten från reningsverk, enskilda avlopp, dagvatten från tätorterna samt dränerings- och ytavrinnande vatten från åkermarken. Påverkan på sjöar och vattendrag återspeglas väl av markanvändningen i området (Figur 6.1).



Figur 6.1: Markanvändning i Eslövs kommun. Stor del av markanvändningen utgörs av åkermark vilket återspeglas i sjöar och vattendrag. Källa: Lantmäteriet

Alla tre vattendragen och vissa av deras tillflöden har under de senaste 100 åren påverkats av utsläpp av kväve och fosfor från såväl samhällen som från jordbruket. Samtidigt har den stora förändringen av odlingslandskapet genom kulvertering, uträtning och utdikning gjort att vattendragen och våtmarkerna förlorat mycket av de naturliga förutsättningarna för att reducera näringsämnen. Sedan början av 1800-talet har arealen våtmark i Kävlingeåns och Saxån-Braåns avrinningsområden minskat med cirka 90 % och sträckan öppet vattendrag minskat med cirka 40 - 50 % (Wolf 1956, Saxån-Braåns vattenråd 2017).

Avloppsreningsverk

Idag finns det åtta aktiva kommunala avloppsreningsverk i Eslövs kommun (Tabell 6.1) som mer eller mindre påverkar vattendragen i kommunen. Alla utom Ellinge avloppsreningsverk är relativt små reningsverk, ofta utan avancerad reningsteknik. En process pågår med modernisering av Billinge reningsverk i norra delen av kommunen. Även reningen vid övriga mindre reningsverken kommer att ses över under kommande år. Till Ellinge reningsverk pumpas avloppsvatten från bland annat Marieholm, Kungshult och Vaggarp/Örtofta. Till Hurva leds även avloppsvatten från delar av Östra Strö och till Flyinge reningsverk leds avloppsvatten från Gårdstånga och Hammarlunda.

Kävlingeån och Rönne å i Eslövs kommun påverkas även av utsläpp av renat avloppsvatten från reningsverk i andra kommuner. I Lunds kommun finns Södra Sandby och Revingeheds reningsverk med utsläpp till Sularpsbäcken/Kävlingeån respektive Kävlingeån. Fortifikationsverkets reningsverk på Revingehed renar för övrigt även avloppsvattnet från Harlösa i Eslövs kommun. Diskussion pågår mellan VA SYD och Fortifikationsverket om hur reningen av Harlösas avloppsvatten ska hanteras på sikt. Uppströms Vombsjön i Kävlingeåns avrinningsområde finns några mindre reningsverk med utsläpp till Kävlingeåns avrinningsområde. Sjöbo reningsverk infiltrerar sitt reade avloppsvatten Rönne å avrinningsområde påverkas bland annat av utsläppen från reningsverken i Höör och Hörby även om det vattnet passerar Ringsjön innan det når Rönne å. Beträffande de små reningsverken i kommunen är det inget verk som har utsläpp direkt ut i en liten känslig recipient.

Tabell 6.1: Aktiva avloppsreningsverk i Eslövs kommun. PE står för personekvivalenter, vilket ungefär motsvarar hur många personer som är anslutna till reningsverket samt hur många personer som verket är dimensionerat för.

Reningsverk	PE anslutna	PE dimensionering	Recipient	Kommentar
Ellinge	22 000	33 000	Eslövsbäcken och Bråån	Viss ombyggnad pågår
Flyinge	1 490		Kävlingeån	Planer på modernisering
Löberöd	1 130		Dikningsföretag och senare Bråån	Planer på modernisering
Hurva	400		Bråån	Relativt väl fungerande
Öslöv	32		Infiltration, Saxåns avrinningsområde	Planer på modernisering
Stehag	1 223		Blegelsbäcken alternativt infiltration	
Stockamöllan	292		Rönne å	
Billinge	410		Liten bäck och senare Rönne å	Pågående process med ombyggnad och modernisering

Källa: VA SYD:s årsrapporter för anmälningspliktiga reningsverk i Eslövs kommun 2018 samt miljörapport för Ellinge reningsverk 2019 (VA SYD 2019a och 2019b).

Ett problem med Ellinge reningsverk är att den primära recipienten för det renade avloppsvattnet, Eslövsbäcken, är ett litet vattendrag i förhållande till reningsverkets storlek. Under delar av året sker i princip ingen utspädning av vattnet i bäcken alls eftersom större delen av vattnet utgörs av det renade avloppsvattnet. Efter cirka 500 meter mynnar Eslövsbäcken ut i den betydligt större Bråån där utspädning sker. Under torrperioder på sommaren utgör dock det renade vattnet från Ellinge en betydande del av vattenflödet även i Bråån. I en rapport om behov av avancerad rening vid avloppsreningsverk (SWECO 2016) bedöms Ellinge ha stort behov av avancerad rening. Bedömningen görs eftersom reningsverket är stort och recipienten liten och känslig samt för att halterna av olika förorenande ämnen ofta riskerar att ligga över nivåer som kan ge effekter i recipienten (SWECO 2016). Dessa förutsättningar behöver beaktas om belastningen på Ellinge ska öka i framtiden.

Bräddning av orenat avloppsvatten

Bräddning är tillfälliga utsläpp av orenat avloppsvatten direkt till recipienterna när reningsverk eller ledningar är överbelastade och vattenmängden är större än vad ledningssystemet klarar av. Normalt sett sker bräddning i samband med kraftigt regn (VA SYD 2020). När avloppsledningarna riskera att bli överfulla vid kraftiga regn används bräddning som en säkerhetsfunktion i ledningsnätet för att inte vattnet ska gå baklänges i ledningarna. Om man inte bräddar finns risken att källare och gator översvämmas och reningsverken och pumpstationerna kan bli överbelastade. Vid bräddning är det inte koncentrerat avloppsvatten som släpps ut i recipienten utan avloppsvattnet är uppblandat med regnvatten.

I Eslövs kommun sker bräddning framför allt vid pumpstationen i Harlösa (se tabell 6.2) där avloppsvatten från Harlösa samhälle pumpas vidare till försvarets reningsverk vid P7 på södra sidan av Kävlingeån. Bräddningen är tidvis tämligen omfattande i förhållande till den totala mängden pumpat avloppsvatten. Anledningen till detta är att det förekommer stora mängder tillskottsvatten eftersom ledningar är otäta och grundvatten läcker in i dem. Detta orsakar överbelastning av pumpstationen vilket i sin tur medför att bräddning måste ske. VA SYD arbetar med att utreda och åtgärda problematiken vid Harlösa, bland annat finns det planer på att ett nytt reningsverk ska byggas vid Harlösa pumpstation för att inte längre belasta Fortifikationsverkets reningsverk.

Även vid reningsverket i Löberöd (Tabell 6.2) sker bräddning relativt ofta dock inte i samma volymer som vid Harlösa. Anledningen att det sker bräddningar i Löberöd beror delvis på att belastningen är högre än vad reningsverket är dimensionerat för. Ytterligare en faktor som bidrar är att det vid verket inte finns möjlighet till flödesutjämning. Därför måste bräddning ske vid varje tillfälle som det sker en driftstörning som innebär att delar av verket måste stängas. Vid övriga reningsverk sker endast begränsad eller i stort sett ingen bräddning (Tabell 6.2).

Tabell 6.2: Antal kubikmeter bräddat avloppsvatten per år, åren 2015–2019, från de mindre avloppsreningsverken i kommunen, Ellinge reningsverk inklusive pumpstationer kopplade till Ellinge samt Harlösa pumpstation.

Reningsverk	2015	2016	2017	2018	2019
Ellinge	0	0	257	111	1 620
Billinge	0	0	0	0	0
Stockamöllan	0	0	0	0	0
Stehag	0	0	3 000	0	2 000
Flyinge	0	0	0	0	134

Löberöd	1 410	451	766	413	424
Hurva	0	0	0	0	0
Öslöv	-	-	0	0	0
Harlösa	55 691	33 589	31 745	47 601	16 153

Källa: Miljörapporter från VA SYD

Det är svårt att kvantifiera påverkan från bräddningen på miljön i ån. Bräddningen vid Harlösa pumpstation går rakt ut i Kävlingeån medan bräddning vid Löberöds reningsverk går till ett dikningsföretag innan det når recipienten Bråån vilket gör att den direkta påverkan på recipienten minskar. I Kävlingeån vid Harlösa är medelvattenflödet drygt 6 m³ vatten per sekund vilket gör att en bräddning på 33 000 m³ avloppsvatten utgör ungefär 0,2 promille av det totala vattenflödet i ån. Om man vidare antar av det bräddade avloppsvattnet innehåller 1 mg fosfor per liter vatten innehåller det bräddade vattnet totalt sett cirka 33 kg fosfor vilket kan jämföras med den totala fosfortransporten per år i Kävlingeån som i medelvärde för perioden 1988 - 2011 är cirka 30 ton fosfor per år (Kävlingeåns vattenråd 2020b).



Figur 6.2: Där Eslövsbäcken (till höger i bild) och Ellinge reningsverks utlopp (till vänster i bild) rinner samman utgör det renade avloppsvattnet en stor andel av det totala vattenflödet delar av året.

Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande regn-, smält- eller framträngande grundvatten som avrinner på markytan eller via diken eller ledningar till recipient eller reningsverk. I Eslövs kommun finns så kallade verksamhetsområden för dagvatten i 15 olika områden några av de är Eslövs tätort, Marieholm, Stehag, Stockamöllan, Billinge, Örtofta, Löberöd,

Flyinge och Harlösa. I dessa områden ansvarar kommunen genom VA SYD för hanteringen av dagvatten.

När regn- och smältvatten rinner av hårdgjorda ytor för det med sig olika typer av föroreningar. De vanligaste är tungmetaller, organiska föreningar och näringsämnen. Dessa föroreningar följer i många fall med dagvattnet ut i de vattendrag som är mottagare eller recipient för dagvattnet. Vid exploatering av nya områden ställs det numera krav på hantering, det vill säga rening och fördröjning, av dagvatten i kommunens planarbete. Detta medför att trots att kommunen växer och tidigare oexploaterade områden exploateras så ökar inte belastningen på vattendragen i kommunen i samma utsträckning som tidigare. Det kvarstår dock mycket arbete med att hantera dagvatten från befintliga områden i tätorterna där dagvattenrening och fördröjning inte byggts in i systemet från början. Det är mycket svårare att komma in i efterhand och hantera dagvatten jämfört med om det finns med i planeringsprocessen från början. Eslövs kommun har tillsammans med VA SYD tagit fram en "Dagvatten- och översvämningsplan" för Eslövs kommun där frågor om dagvatten, skyfall och översvämningshantering hanteras

7. Referenser

- Algae Be Gone. 2014. Restaurering av övergödda sjöar – Erfarenheter från EU-projektet Algae Be Gone.
- Artportalen, Artdatabanken. 2020. <https://www.artportalen.se/>
- ATL. 2006. Gödning dödade fisk i Eslövsbäcken. <https://www.atl.nu/lantbruk/godning-dodade-fisk-i-eslovsback/> (Hämtad 2020-03-20).
- Boverket. 2020. Begrepp och termer. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamnning/begrepp-och-termer/ (Hämtad 2020-03-02)
- Eklöv, A. 2001. Biotopinventering av Saxån och Braån 2001. På uppdrag av Landskrona kommun.
- Eklöv, A. 2010. Fiskevårdsplan för Rönne å. På uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län.
- Eklöv, A. 2012. Fiskundersökningar i Saxån 2012. På uppdrag av Saxån Braåns vattenvårdskommitté.
- Eklöv, A. 2015a. Nätprovfiske 2015 - Löddeån-Kävlingeån. Kävlingeåns - Löddeåns fiskevårdsområde.
- Eklöv, A. 2015b. Provfiske – Kävlingeån – Braån 2015. På uppdrag av Kävlingeåns – Löddeåns fiskevårdsområde.
- Eklöv, A. 2017. Provfiske Kävlingeån – Braån 2017.
- Eklöv, A. 2018. Nätprovfiske 2018 - Löddeån- Kävlingeån. Kävlingeåns-
- Ekologgruppen. 1986. Saxån-Braåns avrinningsområde – En kunskapssammanställning. På uppdrag av miljö- och hälsoskyddsförvaltningarna i Landskrona, Svalöv, Eslöv och Kävlinge kommuner.
- Ekologgruppen. 1994. En renare å, ett rikare landskap, ett renare hav. En presentation av vatten- och landskapsvård i Saxån-Braåns avrinningsområde. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenvårdskommitté.
- Ekologgruppen. 1997. Dagvatten - Utsläpp till Saxån- Braån. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenvårdskommitté.
- Ekologgruppen. 2001. Bekämpningsmedel i Saxån-Braån maj 2000 – januari 2001. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenvårdskommitté.
- Ekologgruppen. 2005. Vegetationsinventeringar längs Saxån-Braån 2005. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenvårdskommitté.
- Ekologgruppen. 2006. Bottenfaunan i Braån upp- och nedströms BT-Kemi-området i Teckomatorp. På uppdrag av Svalövs kommun.
- Ekologgruppen. 2012. Förslag till ombyggnad av vandringshinder för fisk i Saxån. På uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län.
- Ekologgruppen. 2012a. Vombsjön – Redovisning från sjödatabasen. På uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län.

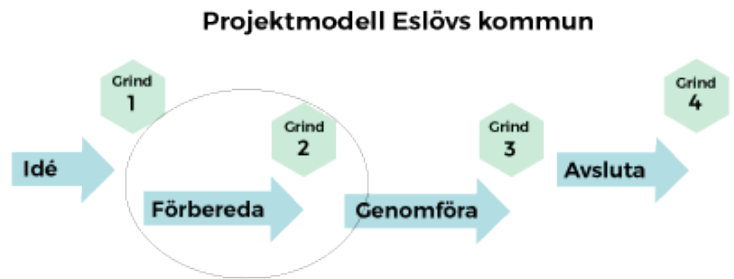
- Ekologgruppen. 2013. Kävlingeåprojektet – Slutrapport etapp I-IV. På uppdrag av Kävlingeåns vattenråd.
- Ekologgruppen. 2017. Vombsjön – Faktasammanställning 2017. På uppdrag av Kävlingeåns vattenråd.
- Ekologgruppen. 2019a. Rönne å – Sammanfattning av vattenkontrollen 2018. På uppdrag av Rönneåkommittén och Ringsjöns vattenråd.
- Ekologgruppen. 2019b. Kävlingeån – vattenkontroll 2018. På uppdrag av Kävlingeåns vattenråd.
- Ekologgruppen. 2019c. Saxån-Braån – Sammanfattning av vattenkontrollen 2018. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenvårdskommitté.
- Ekologgruppen. 2020. Saxån – Braån – Sammanfattning av vattenkontrollen 2019. På uppdrag av Saxån-Braåns vattenråd.
- Ekologgruppen. 2021. Sammanställning av nätprovfiske i Vombsjön 2020. Granskningsversion. På uppdrag av Sydvatten och Kävlingeåns vattenråd inom ramen för arbetet med Fokus Vombsjön. Löddeåns fiskevårdsområde.
- Elfiskeregistret. <https://www.slu.se/institutioner/akvatiska-resurser/databaser/elfiskeregistret/>
- Eslövs kommun. 2018. Översiktsplan Eslöv 2035.
- Eslövs kommun. 2020a. Mölleriket. <https://eslov.se/uppleva-gora/kultur/museer-konstutstallningar-skulpturer/museer/molleriket/> (Hämtad 2020-03-04)
- Eslövs kommun. 2020b. Naturmiljöprogram för Eslövs kommun. <https://eslov.se/bygga-bo-miljo/natur-och-naturvard/naturmiljoprogram/>
- Eslövs kommun. 2020c. Parker och grönområden – Trollsjöområdet. <https://eslov.se/uppleva-gora/idrott-motion-och-friluftsliv/friluftsliv-och-motion/parker-och-gronomraden/#item-47052-8-content> (Hämtad 2020-03-19)
- Gullberg, F. 2007. Kartering och förslag på kvävereducerande åtgärder för dräneringsrör som mynnar i delar av Saxån-Braån. Examensarbete i Miljövetenskap, Lunds universitet.
- Hansson, L-A. 2008. Biomanipulering som restaureringsverktyg – kunskapssammanställning för limniska och marina system. Naturvårdsverket rapport 5860.
- Havs- och vattenmyndigheten. 2016. Undersökningstyp: Påväxt i sjöar och vattendrag – kiselalgsanalys.
- Hedrén, A. 2018. Reduktionsfiske i Växjösjöarna – Slutredovisning av ett LOVA-projekt 2016–2018. Växjö kommun.
- Helsingborgs dagblad. 2013. Rönne å-laxar bevisat äkta. <https://www.hd.se/2013-01-07/ronne-a-laxar-bevisat-akta> (Hämtad 2020-03-02)
- Höörs kommun. 2018. Översiktsplan för Höörs kommun.

- Johansson, J. 2018. Personlig observation av effekter av lågt vattenflöde i Östra Ströbäcken sommaren 2018.
- Johansson, J. 2019. Personlig observation av elritsa i Stehags/Blegelsbäcken.
- Johansson, J. 2020a. Personlig observation av nedre delen av Kolebäcken.
- Johansson, J. 2020b. Personlig observation av Rödabäck.
- Johansson, J. 2020c. Personlig observation av föroreningspåverkan på Eslövsbäcken.
- Johansson, J. 2020d. Personlig observation av växt- och djurliv i Långakärr, Abullahagen.
- Klippans kommun. 2020. Om Rönneåprojektet.
<https://www.klippan.se/kommunpolitik/valkommeniklippanskommun/pagan-giklippanskommun/ronneaprojektet.4.a2c62a0163f342e6c1461ad.html>
(Hämtad 2020-03-02)
- Kävlingeåns-Löddeåns Fiskevårdsområde. 2020a. Fiskarter.
<http://www.loddean-fiske.se/fiskarter> (Hämtad: 2020-03-30)
- Kävlingeåns-Löddeåns Fiskevårdsområde. 2020b. Lax i Kävlingeån.
<http://www.loddean-fiske.se/napp-a-nytt/lax-i-kavlinge-an-2015> (Hämtad: 2020-03-30)
- Kävlingeåns vattenråd. 2017. Sammanställning av och dokumentation från ”Temadag Vombsjön”.
http://kavlinge-an.se/rapporter/KVR_Temadag_Vombsjoen_Sammanstaellning_stor_fil.pdf (Hämtad: 2019-12-13)
- Kävlingeåns vattenråd. 2020a. Fokus Vombsjön (<http://fokusvombsjon.se>)
- Kävlingeåns vattenråd. 2020b. Näringsämnen.
<http://www.kavlinge-an.se/naringsamnen/> (Hämtad 2020-11-30)
- Life Connects. 2020. Rönne å. <https://lifeconnects.se/ronne-a/> (Hämtad 2020-03-02)
- Ljungberg, P. och Svensson, M. 2010. Musselinventering i några skånska vattendrag 2006 med särskild fokus på tjockskalig målarmussla (*Unio crassus*). Länsstyrelsen i Skåne län 2010:08
- Lunds kommun. 2012. Vombs fure och Vombsjön – underlag för Grönstruktur och naturvårdsprogram.
- Länsstyrelsen i Skåne län. 2007. Biotopkartering av Saxån 2005 - Naturvärden och behov av restaureringsåtgärder i Saxåns huvudfåra.
- Länsstyrelsen Skåne län. 2012. Västra Ringsjön – Redovisning från sjödatabasen.
- Länsstyrelsen Skåne län. 2018. Bevarandeplan för Natura 2000-området Billingemölla.
- Länsstyrelsen Skåne län. 2020a. Bålamöllan.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/byggnadsminnen/balamollan.html>
(Hämtad 2020-03-04)

- Länsstyrelsen Skåne län. 2020b. Borstbäcken.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/naturreservat/eslov-horby-sjobo/borstbacken.html> (Hämtad 2020-03-13)
- Länsstyrelsen Skåne län. 2020c. Abullahagen.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/naturreservat/eslov/abullahagen.html> (Hämtad 2020-03-19).
- Länsstyrelsen Skåne. 2020d. Bosarps jär.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/naturreservat/eslov/bosarps-jar.html> (Hämtad 2020-04-25)
- Länsstyrelsen Skåne län. 2021. Värdefulla vatten i Skåne. Värdefulla vatten | Länsstyrelsen Skåne (lansstyrelsen.se) (Hämtad 2021-01-21)
- Mark- och miljödomstolen. 2013. Dom i mål nr 3271–09 angående Sydvattens ansökan om tillstånd för bortledning av ytvatten från Ringsjön.
- Mark- och miljööverdomstolen. 2019a. Mål nr: M 3373–18 Bösmöllan
- Mark- och miljööverdomstolen. 2019b. Mål nr: M 3372–18 AB Kvarnvik
- Mark- och miljööverdomstolen. 2019c. Mål nr: M 3371–18 Farina AB
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. 2016. Nederbörd och översvämningar i framtidens Sverige. MSB 973-februari 2016
- Olsen, L-H och U Svedberg. 1999. Smådjur i sjö och å. Prisma förlag.
- Persson, K.M. 2016. Tidig regional vattensamverkan i Skåne –
- Ringsjöns vattenråd. 2020. Fakta om Ringsjön och reduktionsfisket.
<http://www.ringsjon.se/> (Hämtad 2020-03-02)
- Saxån-Braåns vattenråd, 2017. Åmansboken – Vård, skötsel och restaurering av åar i jordbruksbygd.
- Saxån-Braåns vattenråd. 2020. Om ån. <http://saxan-braan.se> (Hämtad 2020-03-30)
- Silfverstrand, B och E. Jacobsson. 1982. Åtgärder mot vattenföroreningarna i Ringsjön. Motion till Riksdagen 1981/82:175
- SMHI. 2019. SMHI Vattenwebb. Modelldata per område.
<http://vattenwebb.smhi.se/modelldata/> (Hämtad: 2019-05-02)
- Strandberg, R. 1999. Inventering av biotoper för kungsfiskare, strömstare och fladdermöss vid Saxån och Braån 1999.
- Svenska Dagbladet. 1903. Ny sänkning af Ringsjön.
- Svensson, M. och J. Lindahl. 2003. Förslag till åtgärdsprogram för Ringsjön.
- SWECO. 2014. Översvämningsskartering utmed Rönne å. På uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Rapport nr: 27
- SWECO 2016. Behov av avancerad rening vid avloppsreningsverk – Finns det recipienter som är känsligare än andra? Rapport för Naturvårdsverket.
- Sydvatten. 2019a. Sydvatten om Bolmen: <https://sydvatten.se/bolmen-3/> (2019-12-02)
- Sydvatten. 2019b. Vombverket. <http://www.sydvatten.se/vombverket> (Hämtad: 2019-12-13)

- Sydsvatten. 2020a. Ringsjöverket. <https://sydsvatten.se/var-verksamhet-2/vattenverk/ringsjoverket/> (Hämtad 2020-03-02)
- Sydsvatten. 2020b. Ringsjöverket och Vombverket riksintresseförklarade. <https://sydsvatten.se/ringsjoverket-och-vombverket-riksintresseforklarade/> (Hämtad 2020-03-03)
- Söndergaard, M., Liboriussen, L., Pedersen, A.R. och Jeppesen, E. 2008. Lake restoration by fish removal: Short- and long-term effects in 36 danish lakes. *Ecosystems* (2008) 11:1291–1305.
- VA SYD. 2019a. Eslövs kommun - Anmälningspliktiga avloppsreningsverk – Årsrapport 2018.
- VA SYD. 2019b. Ellinge avloppsreningsverk Eslöv – Miljörapport 2018.
- VA SYD. 2020. Bräddning i Malmö. <https://www.vasyd.se/Artiklar/Avlopp/Braddning-i-Malmo> (Hämtad 2020-11-30)
- Vattenatlas, 2020. www.vattenatlas.se
- Vatteninformationssystem Sverige. 2019a. Kävlingeån: Klingavälsån-Vombsjön. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA83930505> (Hämtad: 2019-12-13)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2019f. Vombsjön. <http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE617666-135851> (Hämtad: 2019-12-13)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2019k. Kävlingeån: Bråån-Ålabäcken <http://www.viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE618289-134590> (Hämtad: 2019-12-13)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2019q. Kävlingeån: Havet-Bråån. <http://www.viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE618685-133000> (Hämtad 2019-12-13)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2020a. Västra Ringsjön. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA55412723> (Hämtad 2020-03-04)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2020b. SAXÅN: Välabäcken-källa <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA65855704#page module42> (Hämtad 2020-03-30)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2020c. Rönne å: Hålsaxbäcken-Västra Ringsjön. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA48573762#page module42> (Hämtad 2020-03-30)
- Vatteninformationssystem Sverige. 2020d. Rönne å: Snällerödsån-Hålsaxbäcken <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA69596085> (Hämtad 2020-03-30)

- Vatteninformationssystem Sverige. 2020e. Västra Ringsjön
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA55412723>
 (Hämtad 2020-03-30)
- Vattenmyndigheten Södra Östersjöns vattendistrikt. 2014.
 Kunskapsöversikt för kulturmiljö och vattenförvaltning- Delrapport inom
 Kulturmiljö och vattenförvaltning – planeringsunderlag för Södra
 Östersjöns vattendistrikt
- Welin, G. Mölleriket vid Rönne å. http://www.rbkultur.se/RB%2017-1_p12_molleriket.pdf (Hämtad 2020-03-04)
- Williams, L-E. 2004. Dammar och Våtmarker för ett ekologiskt hållbart
 samhälle – utvärdering av ett LIP-projekt i Saxån och Braån. Landskrona
 kommun.
- Wittzell, H. 2022. Dvärgagen vid Vombsjön 2013–2021, samt ett nyfynd
 vid Sövdesjön. Botaniska notiser: utgivna av Lunds botaniska förening
 (2001-), 155(4), 1–8.
- Wolf, P. 1956. Utdikad Civilisation. Malmö: AB Framtiden.



Projektplan

Projektnamn:	Friluftslivsplan Eslövs kommun
Projektägare:	Katerina Katsanikou (avdelningschef Stab och Miljö)
Styrgrupp:	Dave Borg (Förvaltningschef Miljö- och Samhällsbyggnad), Marcus Kulle (förvaltningschef Kultur och Fritid), Anita Wallin (Tillväxtchef), Jörgen Larsson (Förvaltningschef Barn och utbildning) och Katerina Katsanikou (Avdelningschef Stab och Miljö)
Projektledare:	Lotten Johansson, miljöstrateg
Godkänt av:	
Datum för godkännande:	

1. Bakgrund

Eslövs kommun har en Miljöstrategi beslutad av Kommunfullmäktige (2024-02-26). Miljöstrategin definierar tre målsättningar för kommunens arbete.

1. Rik natur i Eslöv
2. Ren miljö i Eslöv, och
3. Begränsad klimatpåverkan i Eslöv.

Målet *Rik natur i Eslöv* är konkretiserat utifrån fyra områden;

- 1.1 Andel skyddad natur ska öka
- 1.2 Den biologiska mångfalden ska bevaras och utvecklas
- 1.3 Våra vattenförekomster ska uppnå God ekologisk- och kemisk status
- 1.4 Sprida information om, och locka ut människor i, naturen

För att samordna kommunens naturmiljöarbete finns Naturplan för Eslöv. Planen syftar till att lyfta fram prioriteringar i arbetet för att genomföra åtgärder som bidrar till målet *Rik natur i Eslöv*. I planen lyfts friluftsliv som ett arbetsområde och en av åtgärderna är att ta fram en plan för utveckling av friluftslivet i kommunen. Ansvaret för friluftslivsfrågor har tilldelats Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vid sen senaste uppdateringen av reglementet. Därmed har ansvaret för åtgärden om att ta fram en Friluftslivsplan satts till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, och avdelningen Stab och Miljö.

Friluftplanen ska antas av kommunstyrelsen.

I nuläget finns väldigt lite markerade leder i kommunen, ingen tillgänglighetsanpassad natur och få angoringspunkter för friluftsliv.

Sedan mars 2026 finns en tjänst som miljöstrateg på Miljö och Samhällsbyggnad med uppdrag att arbeta strategiskt med friluftsliv i kommunen.

2. Målbild (Syfte, effektmål och leveransmål)

Syftet med projektet är att ta fram en plan för utveckling av friluftslivet i kommunen. Planen ska definiera de åtgärder kommunen ska arbeta med för att bidra till målet *Rik natur i Eslöv* i Miljöstrategin.

Friluftslivsplanen ska beskriva hur kommunen aktivt arbetar för att bidra till målsättningen om att; *Sprida information om, och locka ut människor i, naturen.*

Friluftslivsplanen blir en ny plan i genomförandet av kommunens miljöstrategi, som följas upp årligen.

Effektmål

Stärkt möjlighet för invånarna till ett aktivt friluftsliv och ökad vistelse i naturen. Där naturkontakten ska främja den fysiska och psykiska hälsan, ett upplevt välbefinnande, samt leda till en ökad förståelse och värdesättande av naturen.

Leveransmål

Framtaget förslag på friluftslivsplan för antagande av Kommunstyrelsen.

3. Tidplan

2026 april-juni

Steg 1 - Projektplan

- Startbeslut: Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner projektplan för framtagande av *Friluftslivsplan för Eslöv*.
- Organisation och tidsplan: En projektorganisation tillsätts enligt projektplanen.

Steg 2 - Nulägesanalys och kunskapsunderlag

- Kartläggning: Befintligt kunskapsunderlag samlas in och sammanställs.

- Analys: Vad fungerar bra, och vad saknas? Identifiera de största behoven och problemen.
- Intressent-analys: Vilka aktörer behöver involveras?

2026 jun-nov

Steg 3 – Medborgar- och aktörsinvolvering

- Involvering och dialog: Olika typer av metoder används för inhämtning av input från medborgare och berörda aktörer.

2026 sep-nov

Steg 4 - Utarbetande av förslag (åtgärdsområden)

- Formulera önskat läge: Vad ska Friluftslivsplanen uppnå?
- Avgränsningar och kopplingar: Sätt avgränsningar utifrån kommunens rådighet och beskriv planens kopplingar till andra kommunala, regionala och nationella målsättningar.
- Identifiera åtgärder: Ta fram konkreta åtgärder för de identifierade behoven.
- Prioritering: Sätt fokusområden och prioritera åtgärder.
- Resurssättning: Samtliga åtgärder preciseras med ansvarig nämnd, tidsplan, budget samt metod för uppföljning (i enlighet med övriga planer tillhörande kommunens Miljöstrategi).

2026 nov-dec

Steg 5 - Samråd och förankring

- Remiss: Förslaget skickas på remiss till berörda nämnder och berörda aktörer.
- Samrådsmöte

2027 jan-jun

Steg 6 - Revidering och beslut

- Bearbetning: Synpunkter från samråd och remiss sammanställs och förslaget revideras.
- Antagande: Den färdiga friluftslivsplanen beslutas av kommunstyrelsen.

2027 (hösten)

Steg 7 - Utvärdering

- Utvärdering: Utvärdering med samtliga parter som varit involverade i framtagandet av friluftslivsplanen.

4. Budget

Projektledarens arbetstid ryms inom ordinarie ram. Kostnaden för framtagandet av planen belastar budget för avdelningen Stab och Miljö på Miljö- och Samhällsbyggnad. Inga specifika kostnader är avsatta för framtagandet av planen.

5. Projektorganisation

Projektstyrning

En styrgrupp bestående av tillväxtchef, förvaltningschef för Miljö och Samhällsbyggnad, avdelningschef för Stab och Miljö, förvaltningschef för Barn och Utbildning samt förvaltningschef för Kultur och Fritid ansvarar för projektets övergripande styrning.

Styrgruppens uppgift är att säkerställa att förslag på framtagen friluftslivsplan är i enlighet med kommunens uppdrag och målsättningar samt att följa upp projektets inriktning, framdrift och resultat.

Projektledare

Projektledaren (Lotten Johansson, miljöstrateg) samordnar projektorganisationens arbete. Projektledaren ansvarar för att nödvändigt underlag tas fram och för att ta fram förslag till friluftslivsplan i samarbete med arbetsgrupp. Under framtagningsprocessen kommer projektledaren inhämta synpunkter från berörda intresseorganisationer, föreningar och kommunens invånare, samt inhämta stöd och vägledning med hjälp av en referensgrupp och samrådsgrupp.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen för projektet kommer att bestå av representanter från relevanta verksamhetsområden för att säkerställa bred kompetens, effektiv samverkan och ett välgrundat genomförande av projektet.

Följande personer och funktioner ingår i arbetsgruppen:

Matilda Hansén, entreprenadledare Gata, Trafik och Park
Annika Söderman, kommunekolog, Stab och Miljö,
Anna Nordstrand, destinationsutvecklare, Tillväxtavdelningen
Simon Welander, fritidsutvecklare, Kultur och Fritid

Therese Ingby, hälsopedagog, Vård och Omsorg,
en representant från Barn och Utbildning, samt
en kommunikatör, Kommunikationsavdelningen.

Referensgrupp

Som stöd för arbetet kommer projektledaren ha en referensgrupp som vägleder arbetet utifrån kompetens och erfarenhet inom området friluftsliv. I referensgruppen ingår friluftssamordnare på Länsstyrelsen och Skånska landskap, samt verksamhetsledaren på Biosfärsområdet Storkriket.

Samrådsgrupp

Särskilt viktiga intressenter och aktörer kommer bjudas in till en samrådsgrupp som under framtagandet av planen kan bidra med olika perspektiv och behov för friluftslivet i kommunen.

6. Övergripande kopplingar

Projektet bidrar till kommunens övergripande mål om att skapa förutsättningar för tillväxt och hållbar utveckling ur ett socialt, ekonomiskt och i ett ekologiskt perspektiv. Mer specifikt är Friluftslivsplanen en av åtgärderna i *Naturplan för Eslöv* som är en av planerna i genomförandet av *Miljöstrategi för Eslöv*.

Friluftsliv och landsbygdsutveckling är även utpekade som ett av fokusområdena i kommunens arbete för besöksnäringen och kommunens destinationsutveckling.

Dessutom har Friluftslivsplanen anknytning till kommunala målsättningar i följande planer och strategier;

- Översiktsplan Eslöv 2035
- Fritidspolitisk strategi 2020-2030

samt följande politikerområden;

- *Landsbygdsutveckling*
- *Social hälsa, folkhälsa*
- *Överenskommelse idéburen sektor*
- *Barn och utbildning*
- *Vård och omsorg*

I ett regionalt perspektiv anknyter projektet till Länsstyrelsens,

- *Strategi för framtidens friluftsliv i Skåne 2030*, och
- *Handlingsplan för framtidens friluftsliv i Skåne 2023–2026*, samt Region Skånes,
- *Handlingsplan 2030 för rekreativa leder i Skåne*.

7. Kommunikationsplan

En kommunikationsplan kommer att tas fram tillsammans med kommunikationsavdelningen för framtagande av friluftslivsplanen.

8. Intressenter

Följande intressenter har identifierats i en första övergripande analys:

Kärnintressenter <i>(Hög påverkan och stort inflytande på projektet)</i>	Primärintressenter <i>(Påverkas direkt av resultatet i projektet)</i>	Sekundärintressenter <i>(Indirekt påverkan eller inflytande på projektet)</i>
KF/KS	Kommunens invånare	Naturvårdsorganisationer
Styrgrupp	Friluftslivsöreningar	
Projektledare	Besökare (rekreationsutövare)	
Kommunala verksamheter med ansvar för drift och skötsel; -Gata Trafik och Park, -Stab och Miljö, -Kultur och Fritid.	Skolor och förskolor	
Kultur och Fritid (verksamhetsutveckling)	Vård- och äldreboende	
Mark och exploatering	Näringsliv/turism	
Destinationsutveckling	Berörda markägare	
Länsstyrelsen (skydd av värdefull natur)		
Stiftelsen skånska landskap (ansvar Skåneleden)		
Biosfärsområdet Storkriket		

Projektet berör många intressenter med delvis olika mål. Särskilda avvägningar kommer behöva göras mellan tillgänglighet, rekreation och besöksnäring, naturvärden och bevarande samt drift och långsiktig förvaltning. En tydlig dialog med primärintressenter i projektet samt tidig involvering av interna kompetenser är avgörande för ett väl förankrat resultat.

9. Risker

Risk finns att projektet påverkas av begränsad budget för kostnader kopplat till kartläggningar och involveringsinsatser samt av intressekonflikter mellan olika aktörer. För att minska dessa risker krävs tidig dialog med berörda parter samt löpande uppföljning av projektets ekonomi och tidplan.

10. Kriterier för projektavslut

Projektet avslutas när den framtagna Friluftslivsplanen har antagits politiskt. I samband med projektets avslut genomförs en utvärdering med samtliga parter som varit involverade i framtagandet av Friluftslivsplanen.

2026-04-30

Lovisa Emilsson

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

lovisa.emilsson@eslov.se

Tjänsteskrivelse. Utvärdering av laddinfrastrukturplanen för publik laddning 2025

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner den aktuella utvärderingen av laddinfrastrukturplanen för publik laddning för 2025.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen antog laddinfrastrukturplanen i maj § 97, 2024 (KS 2024/371) och följande beslut fattades:

- Kommunstyrelsen beslutade att delegera godkännande av mindre revideringar i planen till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.
- Kommunstyrelsen beslutade att Miljö och Samhällsbyggnad får delegation på att genomföra utvärderingen samt ansvar för hantering av intresseanmälningar.

Enligt laddinfrastrukturplanen ska utvärdering och mindre revideringar av bilagorna beslutas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Beslutsunderlag

- Årlig uppdatering av laddinfrastrukturplanen för år 2025
Laddinfrastrukturplan för publik laddning Eslövs kommun.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 197, 2024 Revidering av laddinfrastrukturplanen (MOS 2024/731)
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 65, 2024 (MOS 2024/201), Antagande av förslag till laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun.

Beredning

Laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun, antagen 2024, syftar till att möjliggöra en ökad elektrifiering av transportsektorn genom en strategisk utbyggnad av publik laddinfrastruktur. Planen stödjer kommunens mål om

minskad klimatpåverkan och ett hållbart transportsystem, med mål att 30 procent av personbilsflottan ska vara laddbar till år 2030.

Planen omfattar 35 geografiska platser i kommunen, både i tätorter och byar, och inkluderar etablering på såväl allmän platsmark som kvartersmark.

Arbetet har genomförts i samverkan mellan Miljö och Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen.

Den årliga lägesuppdateringen visar att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur har påbörjats enligt plan. Etableringen har skett i samverkan med privata aktörer, där kommunen har en möjliggörande roll genom planering, markupplåtelse och dialog, snarare än att finansiera utbyggnaden. Denna modell bedöms fortsatt vara ändamålsenlig.

Sedan antagandet har planen utvecklats. Nya platser har tillkommit, vissa har utgått och på flera platser har antalet laddpunkter justerats utifrån marknadens efterfrågan.

På kvartersmark har genomförandet varit framgångsrikt, där Serviceförvaltningen har påbörjat tecknande av avtal för de platser som omfattas av lagkrav, och publik laddinfrastruktur etablerades på fem platser under 2025. På allmän platsmark är förutsättningarna mer komplexa, vilket påverkar etableringstakten. Vid slutet av 2025 hade 29% av de utpekade platserna i planen antingen etablerats eller utgått ur den fortsatta planeringen.

Statistik från befintliga laddplatser visar att samtliga anläggningar tas i bruk snabbt, med varierande nyttjandegrad beroende på läge och funktion. Underlaget är dock ännu begränsat och behöver kompletteras för att möjliggöra mer långtgående analyser.

Uppföljningen av planens mål sker i relation till EU:s AFIR-regelverk, där total publikt tillgänglig laddeffekt används som indikator.

Andelen laddbara personbilar uppgick till 12% vid slutet av 2025, en ökning från 10% året innan. Den publika laddeffekten uppgår till cirka 4,06 MW, vilket innebär att kommunen redan överträffar dagens krav enligt AFIR. Det beräknade behovet till 2030 är cirka 6,6 MW, vilket innebär att kommunen i dagsläget når cirka 61 procent av målnivån.

Den privata sektorn står redan för en betydande del av kapaciteten och bedöms även framöver vara den viktigaste drivkraften i utbyggnaden, särskilt gällande snabbbladdning.

Det innebär att kommunens plan främst omfattar strategiska kompletteringar på kommunal mark och ska ses som ett komplement till marknadsdriven utbyggnad. Måluppfyllelse enligt AFIR baseras på den samlade publika kapaciteten, oavsett markägare, vilket innebär att kommunen inte ensam kan

eller bör bära ansvaret för hela utbyggnaden utan privata aktörer är en viktig del för att nå målen.

Omvärldsanalysen visar att utvecklingen av laddinfrastruktur drivs starkt av marknaden, i takt med att andelen laddbara fordon ökar. Samtidigt är statliga stöd och nya lagkrav fortsatt viktiga. Nya regelverk, både nationella och på EU-nivå, ställer ökade krav på tillgänglighet, kapacitet och användarvänlighet. Sammantaget sker en snabb expansion av laddinfrastruktur nationellt, där kommunens roll är att möjliggöra och komplettera marknadens investeringar snarare än att ersätta dem.

Sammanfattningsvis visar utvärderingen för 2025 att kommunen är på god väg i arbetet med att bygga ut en ändamålsenlig laddinfrastruktur, men att fortsatt uppföljning, dialog med marknadsaktörer och anpassning till förändrade förutsättningar behövs för att uppnå målen. Planen utgör därmed ett viktigt underlag för fortsatt strategisk planering och prioritering av insatser inom området.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef

ÅRLIG UPPDATERING AV LADDINFRASTRUKTUR- PLANEN FÖR ÅR 2025

En årlig lägesuppdatering av laddinfrastrukturplanen ska genomföras och utvärdera identifierade laddplatser baserat på elektrifieringens utveckling, förändrade behov och beläggningen på befintliga laddstolpar.

Innehåll

1. Bakgrund	3
1.1. Arbetsgrupp och avgränsning.....	3
1.2. Mål och framtida utveckling.....	3
1.2.1 Identifierade platser för lokalisering av laddinfrastruktur.....	4
2. Utvärdering och uppföljning	5
2.1. Genomförande.....	5
2.1.1. Analys av genomförande.....	5
2.1.2 Statistik och användning.....	7
2.2. Måluppfyllelse och kapacitet.....	7
2.3 Omvärld och marknadsutveckling.....	10
2.4. Slutsats av lägesuppdateringens fakta och dess rekommenderade beslut.....	10
Bilaga 1. Detaljerad information om respektive laddplats	11

1. Bakgrund

Laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* i Miljöstrategi för Eslöv samt till målet om ett hållbart transportsystem enligt Trafikstrategi Eslöv 2035. Planen för publik laddning godkändes av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i april 2024 och antogs därefter av kommunstyrelsen i maj 2024.

Syftet med laddinfrastrukturplanen är att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn i kommunen, med särskilt fokus på publik laddning. Planen tydliggör Eslövs kommuns inriktning för laddinfrastruktur och omfattar bland annat:

- geografisk lokalisering av publika laddstolpar,
- riktlinjer och villkor för etablering och drift,
- bedömning av laddbehov för både personbilar och tunga transporter.

Planen fungerar som ett styrdokument för kommunens planering och som underlag för dialog med aktörer som vill etablera laddinfrastruktur i Eslövs kommun.

Behovet av publika laddstolpar varierar beroende på plats och användning. Faktorer som trafikflöden, pendling, handel, turism, fritidsaktiviteter och lokala resmönster har varit vägledande vid identifiering av lämpliga platser. Utbyggnaden har därför inriktats mot större trafikleder, Eslövs tätort, mindre orter samt viktiga målpunkter i kommunen.

Laddinfrastrukturplanen ska revideras årligen för att säkerställa att den speglar aktuella behov och ekonomiska förutsättningar. Den löpande omvärldsbevakningen utgör ett viktigt underlag i detta arbete. Vid varje uppdatering omprövas identifierade platser utifrån elektrifieringens utveckling, förändrade behov och nyttjandegraden av befintlig laddinfrastruktur. Målsättningen är att laddstolpar etableras där behovet är som störst och där de kommer flest invånare och besökare till nytta.

1.1. Arbetsgrupp och avgränsning

Arbetet med att ta fram laddinfrastrukturplanen för publik elektrifiering har skett i samverkan mellan Miljö- och samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen. Planen omfattar publik laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och avgränsas till personbilar och tunga transporter. Icke-publik laddning för kommunens interna verksamheter ingår inte.

Fokus ligger på utbyggnad på allmän platsmark i Eslöv, Marieholm och Löberöd samt på kvartersmark i hela kommunen. Ansvar för drift och skötsel är uppdelat mellan förvaltningarna beroende på marktyp.

En löpande dialog mellan berörda förvaltningar är en förutsättning för en samlad och enhetlig utveckling av laddinfrastrukturen i kommunen.

1.2. Mål och framtida utveckling

Laddinfrastrukturplanen anger inriktningen för att skapa en väl utbyggd och hållbar publik laddinfrastruktur i Eslövs kommun. Kommunen har satt upp ett ambitiöst mål för elektrifieringen av transportsektorn:

”Till år 2030 ska 30 procent av kommunens personbilsflotta vara laddbar. Detta motsvarar cirka 5 100 laddbara fordon av dagens totala 17 000 personbilar i kommunen.”

Laddinfrastrukturen förväntas utvecklas i takt med ökad efterfrågan och teknisk utveckling. Genom att löpande analysera behov och anpassa placeringen av laddstolpar säkerställer kommunen en tillgänglig och ändamålsenlig laddinfrastruktur för både invånare och besökare. Utbyggnadstakten och tillgången till laddmöjligheter behöver motsvara behoven hos såväl privatpersoner som yrkestrafik, och kommunens informationsinsatser och kampanjer kan bidra till att påverka omställningstakten. Kommunen förväntas dock inte ensam bära ansvaret för utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen, utan detta sker i samverkan med marknadens aktörer.

Samtidigt finns ett antal faktorer som påverkar möjligheten att nå målen, men som kommunen inte har ensam rådighet över. Det gäller bland annat tillgång till elkapacitet, utvecklingen av drivmedelspriser, möjligheten till hemmaladdning, lagkrav och styrmedel, besöksstryck vid turistmål och handelsområden samt utvecklingen av kollektivtrafik och pendlarparkeringar.

1.2.1 Identifierade platser för lokalisering av laddinfrastruktur

Laddinfrastrukturplanen omfattar etablering av laddplatser på både allmän platsmark och kvartersmark. Totalt har 35 geografiska platser i kommunen pekats ut som lämpliga för laddinfrastruktur, i såväl centralorten som i byarna.

Allmän platsmark omfattar gator, vägar, parker, torg och andra områden som enligt detaljplan är avsedda för gemensamma behov. Användningen regleras i detaljplanen, exempelvis som gata eller park, medan parkering regleras genom lokala trafikföreskrifter.

Kvartersmark (tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som mark som i detaljplan inte är allmän plats eller vattenområde, till exempel mark för parkering. På kvartersmark gäller också ett lagkrav som innebär att uppvärmda byggnader som inte är bostäder och har fler än 20 parkeringsplatser ska ha minst en laddningspunkt för elfordon.

Vissa av de utpekade platserna har dock inte fått några intressenter, främst på grund av begränsad lönsamhet för aktörerna. Det gäller Löberöds torg, Marieholms station, parkeringen vid Odengatan (intill Ekewalla idrottsplats), Kvarngränd/Stinstorget (pendlarparkering) samt Gröna torg. Dessa platser utvärderades under 2024 och bedömdes då inte vara prioriterade, eftersom behovet i stor utsträckning redan täcks av befintlig eller planerad laddinfrastruktur på kvartersmark eller privat mark.

Efter översynen 2024 utökades planen i stället med tre nya platser på allmän platsmark: Kanalgatan etapp 2 och 3 samt Örtofta pendlarparkering.

Utöver detta sker även utbyggnad av laddinfrastruktur på privat mark. Denna utveckling drivs av fastighetsägare och andra aktörer utan kommunal rådighet, men utgör en viktig del av den samlade laddinfrastrukturen i kommunen.

2. Utvärdering och uppföljning

Den årliga uppdateringen av laddinfrastrukturplanen omfattar en utvärdering av samtliga utpekade platser. Eslövs kommun fortsätter utbyggnaden av publik laddinfrastruktur för att möta det växande behovet av elbilsladdning.

Lanseringen av publika laddstolpar i kommunen genomfördes under perioden augusti 2024 till januari 2025. I slutskedet minskades kommunikationsinsatserna i takt med att utbyggnaden färdigställdes, och fokus övergick till uppföljning samt fortsatt dialog med berörda aktörer.

Etableringen av laddplatser har skett stegvis. Inledningsvis erbjöds platser i större kluster med en kombination av mer och mindre attraktiva lägen. Därefter följde mindre kluster för att öka intresset, och i ett sista steg publicerades enskilda platser separat.

Laddinfrastrukturplanen bygger på att privata aktörer ansvarar för investering, installation och drift, medan kommunen har en möjliggörande roll genom att upplåta mark via nyttjanderättsavtal. Den löpande dialogen med marknadsaktörer har visat sig vara en avgörande framgångsfaktor för att förstå marknadens förutsättningar och möjliggöra fortsatt utbyggnad.

2.1. Genomförande

Planen har successivt utvecklats sedan den antogs. Nya platser har identifierats, vissa tidigare utpekade lägen har utgått och på flera platser planeras fler laddpunkter än ursprungligen, baserat på aktörernas efterfrågebudomningar. Laddinfrastrukturplanen omfattar idag 35 geografiska lägen och totalt 43 planerade laddstolpar, jämfört med 31 stolpar vid planens antagande. Av dessa planeras 30 på kvartersmark och 13 på allmän platsmark. Utöver de platser som omfattas av planen finns sedan tidigare även fyra publika laddstolpar etablerade på kommunal mark och ett flertal på privat mark.

På kvartersmark har kommunen påbörjat tecknande av avtal för de platser som omfattas av lagkrav, och publik laddinfrastruktur etablerades på fem platser under 2025. Serviceförvaltningen ansvarar för genomförandet av lagkravsplatserna, och dialog pågår med aktörer avseende återstående platser. Ambitionen är att dessa ska färdigställas under perioden 2026–2027.

Under 2025 har inga nya geografiska platser tillkommit, utan arbetet har fokuserat på att genomföra och färdigställa de redan utpekade platserna.

2.1.1. Analys av genomförande

Den samlade bedömningen är att kommunen även fortsättningsvis bör ha en möjliggörande roll i utbyggnaden av laddinfrastruktur och inte använda investeringsmedel för att subventionera etableringar på allmän platsmark. I många fall bedöms marknaden kunna bära dessa investeringar, särskilt i lägen med god efterfrågan.

Kommunens roll är därmed att skapa förutsättningar för etablering genom planering, markupplåtelse via nyttjanderättsavtal och dialog med marknadsaktörer, snarare än att finansiera utbyggnaden. Detta arbetssätt bidrar till att säkerställa en effektiv användning av kommunens resurser.

Förutsättningarna skiljer sig mellan kvartersmark och allmän platsmark. På kvartersmark har möjligheten att använda befintliga elabonnemang varit en viktig framgångsfaktor, då det minskar både investerings- och driftskostnader och stärker incitamenten för etablering. Samtidigt har genomförandet

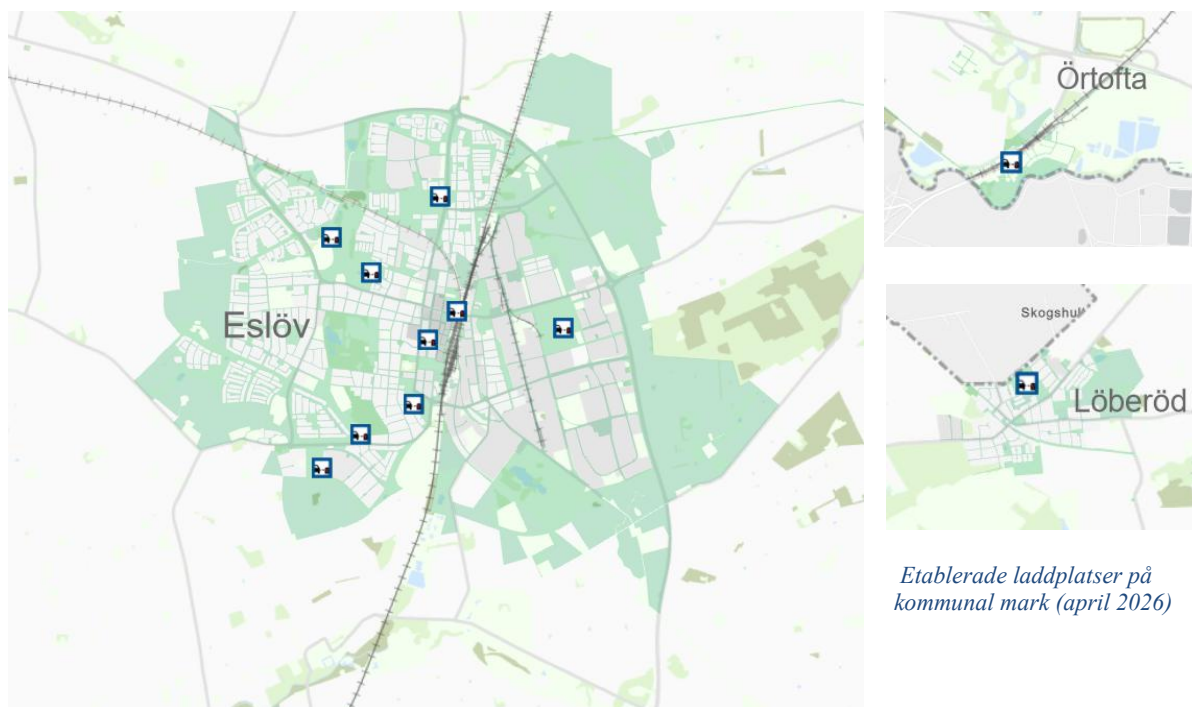
i vissa fall påverkats av tidskrävande avtalshantering och planering av markarbeten. På allmän platsmark är förutsättningarna mer komplexa, vilket påverkar både kostnadsbild och etableringstakt.

Flera utpekade platser har visat sig vara mindre kommersiellt attraktiva, främst på grund av begränsad lönsamhet. Detta understryker behovet av att löpande ompröva platsval, analysera efterfrågan och beakta utvecklingen av laddinfrastruktur på privat mark.

Den årliga uppdateringen av planen omfattar en översyn av utpekade platser samt dialog med berörda aktörer för att identifiera behov och förbättrade förutsättningar för etablering. Eventuella framtida installationer bör baseras på uppdaterade behovsanalyser, särskilt efter att planerade laddpunkter har tagits i drift och i samband med nya lagkrav.

Laddutrustningen är utrustad med godkända elmätare och digitala system för uppföljning och fakturering, vilket möjliggör en kostnadseffektiv modell där kommunen inte har några investerings- eller driftkostnader. Modellen bedöms bidra till en effektiv och hållbar utbyggnad genom samverkan mellan kommunen och privata aktörer, men kräver fortsatt uppföljning för långsiktig funktion.

Utbyggnaden påverkas även av att allmän platsmark och kvartersmark regleras olika, med skilda ansvarsförhållanden för drift och nyttjande. Detta innebär att arbetsätt och modeller som fungerar på kvartersmark inte är direkt överförbara. Kommunens möjliggörande roll är därmed en förutsättning, men etablering är fortsatt beroende av marknadens intresse och aktörernas investeringsvilja.



2.1.2 Statistik och användning

Uppföljning och tillgång till statistik är en viktig del i både utvärderingen av planen och i den fortsatta planeringen av laddinfrastruktur och insatser. I aktörernas nyttjanderättsavtal regleras att de ska kunna tillhandahålla statistik över användningen av respektive laddpunkt, inklusive exempelvis energiförbrukning.

Statistik har begärts in från de aktörer som redan etablerat laddinfrastruktur. Viss data har inkommit, men behöver analyseras mer ingående för att kunna bedöma eventuella ytterligare behov, både på kvartersmark och allmän platsmark. Den statistik som hittills erhållits kommer från den aktör som ansvarar för flest etablerade platser, samtliga belägna på kvartersmark.

I nuläget visar statistiken att de platser som etablerats under 2025 används i varierande grad, men att samtliga platser tas i bruk relativt snabbt. Vid större målpunkter, som Karlsrobadet, är användningen högre. För platser i anslutning till skolor kan en tydlig nedgång i användning ses under sommarmånaderna, vilket indikerar att laddplatserna till stor del nyttjas av personal.

Samtidigt har många av platserna inte varit i drift tillräckligt länge för att möjliggöra några mer långtgående slutsatser. Statistik från övriga aktörer saknas fortfarande och är viktig att få in för en mer heltäckande analys.

2.2. Måluppfyllelse och kapacitet

Av de 35 geografiska platser som pekats ut i laddinfrastrukturplanen har det under 2025 etablerats laddstolpar på 5 platser, samtliga på kvartersmark. Detta innebär att 29% av de identifierade platserna i laddinfrastrukturplanen hanterats vid slutet av 2025.

Statistiken i denna uppföljning avser genomförandet under 2025 och inkluderar därför inte de platser som etablerades före laddinfrastrukturplanens antagande eller de 4 platser som etablerats under första kvartalet 2026.

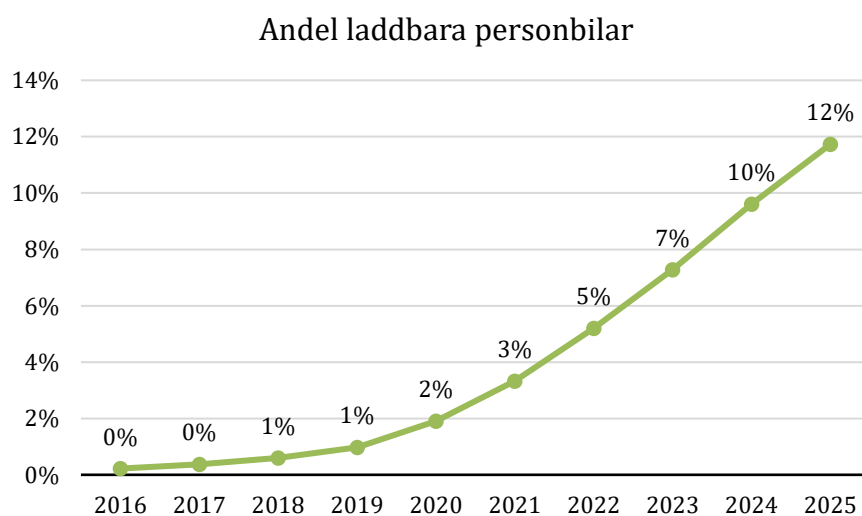
Uppföljning utpekade platser i laddinfrastrukturplanen under 2024/2025	
Antal utpekade geografiska platser:	35
Antal etablerade platser	5
Antal platser som utgått/omprövats	5

Totalt antal hanterade platser (etablerats eller utgått)	10
Kvarvarande platser i Laddinfrastrukturplanen (2025)	24

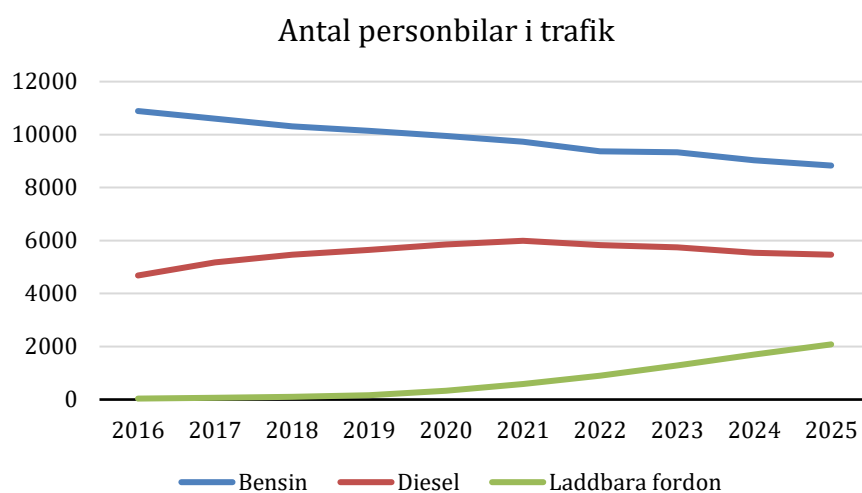
Kommunens mål i laddinfrastrukturplanen är att 30 procent av personbilsflottan ska vara laddbar till år 2030, vilket motsvarar cirka 5 100 fordon. Uppföljningen av målet kopplas till EU:s regelverk AFIR, där tillgänglig publik tillgänglig laddeffekt i kommunen sätts i relation till antalet laddbara fordon.

Det innebär att måluppföljningen inte enbart handlar om antal laddpunkter, utan om total tillgänglig effekt i kommunen. Detta är ett mer flexibelt och platsanpassat sätt att mäta, där olika platser kan behöva olika typer av laddning – från snabbladdning vid korta stopp till normalladdning vid längre parkering.

Utvecklingen av elektrifierade fordon i kommunen visar att andelen laddbara personbilar uppgick till 12% vid slutet av 2025, jämfört med 10% året innan.



Andel laddbara personbilar i Eslövs kommun. Källa SCB)



Antal personbilar i trafik fördelat på bränsletyp, 2016-2025 (källa SCB fordonsinnehav)

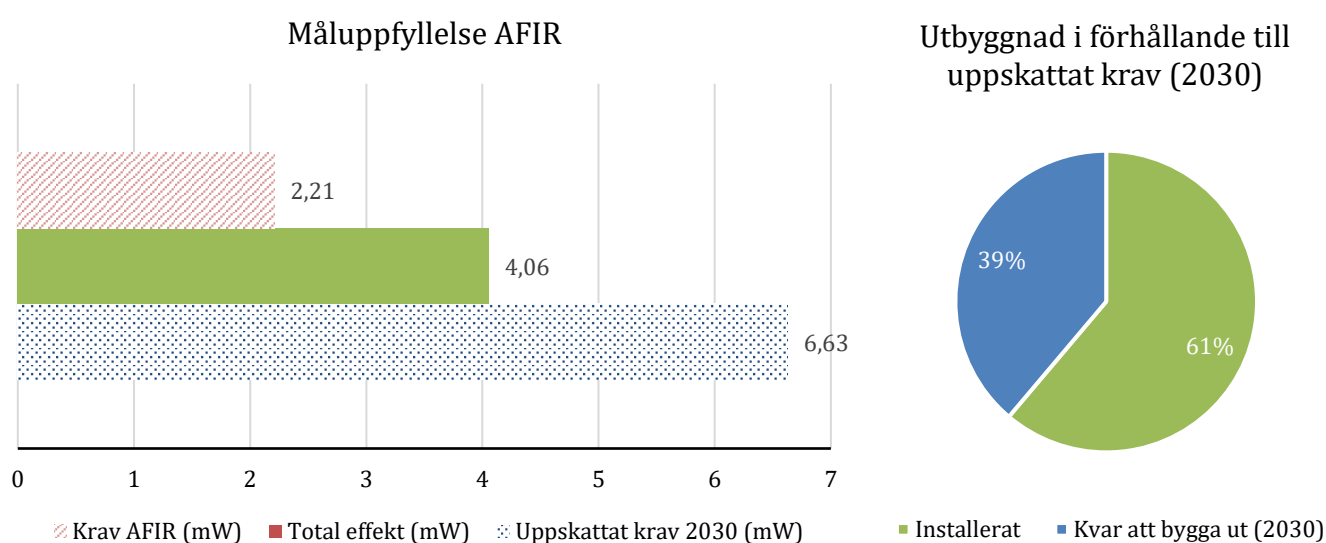
Den samlade publika laddeffekten i kommunen uppgår i dagsläget till cirka 4,06 MW, vilket innebär att kommunen redan uppfyller och överträffar dagens krav enligt AFIR (2025) på 2,21 MW.

Det beräknade behovet till år 2030 är cirka 6,6 MW, vilket innebär att kommunen i dagsläget har nått cirka 61 procent av det framtida behovet enligt AFIR. Beräkningen omfattar all publik laddning inom kommunen, oavsett om den är placerad på kommunal eller privat mark.

Vid full utbyggnad av de platser som anges i laddinfrastrukturplanen beräknas den publika laddeffekten uppgå till cirka 4,8 MW, motsvarande cirka 72% av det beräknade behovet. Den privata sektorn står redan i dag för en betydande del av den publika laddkapaciteten, och bedömningen är att marknadsaktörer även fortsättningsvis kommer att vara den viktigaste drivkraften i utbyggnaden. Etableringar på kommunal mark utgör i regel normalladdning med lägre effekt, medan en stor del av den högre laddeffekten – särskilt snabbladdning – tillkommer genom privata aktörer. För att nå de långsiktiga målen är därför utbyggnaden av högeffektsladdning från privata aktörer en central del av den samlade utvecklingen.

Det innebär att kommunens laddinfrastrukturplan främst omfattar strategiska etableringar på kommunal mark och ska ses som ett komplement till den marknadsdrivna utbyggnaden. AFIR:s måluppföljning baseras på den samlade publika laddkapaciteten i kommunen, oavsett markägare. Det är därför inte vare sig ändamålsenligt eller ekonomiskt rimligt att kommunen ensam ska bära ansvaret för att nå hela det framtida effektbehovet genom egna etableringar.

Sammanfattningsvis visar uppföljningen att kommunen med god marginal uppfyller dagens krav på publik laddinfrastruktur. Inför 2030 kvarstår dock ett gap mellan nuvarande utbyggnad och beräknat behov, vilket visar att fortsatt expansion av laddinfrastruktur är nödvändig. Eftersom både efterfrågan och utbyggnad till stor del drivs av marknadsaktörer innebär detta att måluppfyllelse framåt är beroende av en fortsatt parallell utveckling av elfordon och privat investering i publik laddinfrastruktur, där kommunen främst bidrar genom strategiska etableringar och möjliggörande planering



2.3 Omvärld och marknadsutveckling

Utbyggnaden av laddinfrastruktur drivs i hög grad av marknaden i takt med att den mognar. Den snabba ökningen av laddbara fordon skapar en tydlig kommersiell drivkraft för investeringar i publika laddstationer. Samtidigt är statliga stöd fortsatt viktiga, särskilt för att säkerställa täckning i mindre lönsamma lägen.

Utvecklingen präglas av att marknaden successivt stärks, vilket minskar behovet av breda stödinsatser och i stället möjliggör mer riktade insatser till strategiskt viktiga platser. Antalet publika laddpunkter i Sverige ökar kraftigt, samtidigt som statligt stöd fortsatt spelar en viktig roll, inte minst i glesare områden där lönsamheten är lägre. Nya lagkrav som trädde i kraft den 1 januari 2025 innebär dessutom att större parkeringsplatser ska utrustas med laddinfrastruktur, vilket ytterligare driver på utbyggnaden. Samverkan inom branschen är också central för att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av snabbaddning längs det övergripande vägnätet.

Sedan april 2024 gäller även EU:s regelverk AFIR, som ställer krav på bland annat utbyggnadstakt, tillgänglighet genom så kallad ad hoc-laddning samt betallösningar.

Ytterligare lagkrav förväntas träda i kraft under 2026. I samband med detta behöver kommunen se över såväl lagkravsplatser på kvartersmark som övriga strategiska lägen för etablering. Laddinfrastruktur för tung trafik är fortsatt en utvecklingsfråga som kommunen, i samverkan med andra kommuner, behöver arbeta vidare med.

2.4. Slutsats av lägesuppdateringens fakta och dess rekommenderade beslut

Två beslut har rekommenderats att politikerna tar ställning till. Dessa beslut är:

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner den aktuella lägesuppdateringen av laddinfrastrukturplanen för publik laddning.

Beslutet grundar sig i behovet av att ha en aktuell och faktabaserad planering som kan ligga till grund för kommande strategiska beslut inom området. Uppdateringen ger en tydlig bild av nuläget samt framtida behov, vilket är nödvändigt för att planera hållbar och effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur.

Bilaga 1. Detaljerad information om respektive laddplats

I den här bilagan visas detaljerad information för varje laddplats och inkluderar antal laddstolpar, angiven laddeffekt samt vilken aktör som ansvarar för installation, drift och underhåll. Informationen utgör ett underlag för uppföljning och planering av den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastrukturen.

Eslövs tätort – allmän platsmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats (2025-12-31)
Kanalgatan (Trollsjögatan- Bryggaregatan)	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Kraftringen	Planerad 2026
Kanalgatan (Bryggaregatan- Västergatan)	2 laddstolpar, 4 uttag, 22 kW	Qwello	Optionsavtal
Kanalgatan (Västergatan- Föreningstorget)	2 laddstolpar, 4 uttag, 22 kW	Qwello	Optionsavtal
Badhusparken (närmast stadsbiblioteket)	3 laddstolpar, 6 uttag, 22 kW	Milepost	Avtal finns
Medborgarhuset (närmast bussarna)	2 laddstolpar, 4 uttag, 1 uttag med effekt på 22 Kw, och 1 uttag med effekt på 50 kW	Cheap Energy Charging Stations Sweden AB (Inom Elify Group)	Avtal finns
Parkeringen till Tempo mataffären	3 laddstolpar, 6 uttag, 22 kW	Milepost	Avtal finns

Odengatan, Stinstorget, Gröna torg - Ingen aktör har visat intresse för den här platsen. Platsen har omprövats med hänsyn till att behovet täcks av platser i närområdet

Eslövs tätort – kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Trollenäs idrottsplats	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Karlsrobadet	3 laddstolpar, 6 uttag, 22 kW	Milepost	Etablerad 2025
Husarängens IP	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Milepost	Etablerad 2025
Trollsjön vid café Våfflan	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Ekenässkolan	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Sallerupsskolan	2 laddstolpar, 4 uttag, 22 kW	Milepost	Planerad 2026

Norrevångsskolans parkering	2 laddstolpar, 4 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	Etablerad 2025
Eslövshallen	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Bredablicksskolan	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Gasverket	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Carl Engström byggnad A	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Flygfältet	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Vasavångsskolan	3 laddstolpar, 6 uttag, 22 kW	Milepost	Etablerad 2025
Källeberga IP	2 laddstolpar, 4 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	

Marieholm – allmän platsmark och kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Marieholmsbadet (kvartersmark)	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Marieholms idrottsplats (kvartersmark)	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Marieskolan och biblioteket (kvartersmark)	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	

Marieholms station - Ingen aktör har visat intresse för den här platsen. Platsen har omprövats med hänsyn till att behovet täcks av platser i närområdet.

Löberöd – allmän platsmark och kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats (år)
Ölyckeskolan (kvartersmark)	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Kraftringen	Planerad 2026

Löberöds torg - Ingen aktör har visat intresse för den här platsen. Platsen har omprövats med hänsyn till att behovet täcks av platser i närområdet.

Örtofta - allmän platsmark och kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Örtofta pendlarparkering	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Milepost	Planerad 2026

Stehag - kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Stehags sporthall	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Stehagsskolan och bibliotek	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	

Flyinge - kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Häggebo förskola	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	
Flyingeskolan, idrottshall och bibliotek	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	

Harlösa - kvartersmark

Plats	Antal laddstolpar & effekt	Aktör	Etablerats
Harlösa skola, idrottshall och förskola	1 laddstolpe, 2 uttag, 22 kW	Diskussion pågår med aktör	

LADDINFRASTRUKTUR- PLAN FÖR PUBLIK LADDNING

Laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* i *Miljöstrategi för Eslöv* samt uppfyller målet om ett hållbart transportsystem enligt *Eslöv trafikstrategi 2035*.

Innehåll

Definitioner av olika begrepp	4
1. Inledning.....	6
1.1. Syfte	6
1.2. Tidsplan.....	7
1.3. Ansvar	7
1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun	7
1.3.2. Drift	7
1.4. Avgränsningar	7
2. Bakgrund.....	8
2.1. Framtagande och beslut.....	8
2.2. Trafikstrategi och trafikplan.....	9
2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan	10
2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer	10
2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)	11
2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur	11
2.7. Nuläget i Eslövs kommun	12
2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun	14
2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun.....	16
2.10. Vad krävs för tunga transporter?.....	16
2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter	17
2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspelar med energiperspektivet	17
2.10.3. Batteri och laddstrategier.....	17
3. Allmänt om laddning	17
3.1. Olika laddplatser	18
3.1.1. Normalladdaren	18
3.1.2. Snabbladdaren	18
3.1.3. Supersnabbladdaren	19
3.2. Olika säkerhetsnivåer	19
4. Reglering för etablering av publika laddstolpar	19
4.1. Övergriplig kravställning	19
4.2. Detaljerad kravställning	20

4.3. Avtal	21
4.4. Betalningar och appar.....	21
4.5. Bygglov	22
4.6. Laddkablar på kommunal mark.....	22
5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar	23
5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark	23
5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering.....	23
5.3. Regelverk om publika laddstolpar.....	24
6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun	25
6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning.....	25
6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur	26
6.2.1. Platser för framtida laddstolpar	26
6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser.....	26
6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar.....	27
6.3. Elnätet.....	28
6.4. Kommunikation.....	28
Bilaga 1. Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark.	29
Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun. 34	
Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv. .. 37	
Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark. 39	
Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark. 42	
Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?..... 44	
Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på 47	

Definitioner av olika begrepp

Laddplats	En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
Laddare/Laddstolpe	En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter, vilket möjliggör laddning för flera fordon samtidigt.
Publik laddplats	Med publik laddning avses parkeringar där det erbjuds laddpunkter som är öppna för allmänheten.
Icke-publik laddplats	Är en laddpunkt som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen och används huvudsakligen av de boende eller de som arbetar där. Laddplatsen är inte öppen för allmänheten.
Lokalförsörjningsplan	Årligen upprättas i Eslövs kommun en operativ lokalförsörjningsplan, vilken är ett kommunövergripande styrdokument för lokalförsörjningen i kommunen. Planen är långsiktig men ett levande dokument som revideras årligen. Den är också en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla sina lokaler.
Laddpunkt	En laddpunkt är den punkt där koppling mellan det laddbara fordonet och laddaren sker.
Normalladdare	Till normalladdare räknas de laddare som levererar 3,6–22 kW.
Snabbladdare	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar 50kW.
Supersnabbladdare	Till supersnabbladdare räknas de laddare som levererar 150-350kW.
Elbil	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
Elhybrid	Elhybrider har två motorer, en vanlig förbränningsmotor och en elmotor. När man är ute och kör kan båda motorerna arbeta för att driva bilen, antingen samtidigt eller var och en för sig. En elhybrid kan inte laddas med el.
Laddhybridbil	En bil med två olika typer av motorer, varav minst en är elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri

som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.

Laddbara bilar	Samlingsnamn för elbilar och ladd-hybrider.
Laddbara fordon	Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan även till exempel mopeder, bussar, lastbilar.
Allmän platsmark	Allmän platsmark (eller gatumark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
Kvartersmark	Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.
Lokal trafikföreskrift	Brukar förkortas LTF. Utöver de trafikregler som gäller enligt lag eller förordning, får särskilda trafikregler meddelas i form av lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter beslutas av kommunen, Länsstyrelsen eller Trafikverket beroende på var föreskrifterna ska reglera och på vilken plats de ska gälla.

1. Inledning

Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatmässigt hållbart. År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar. Detta kommer kräva en massiv infrastruktur för laddning och idag finns det statistik som visar att cirka 90 % av alla elbilsägare laddar sin elbil hemma. Frågan om publika laddstolpar är särskilt intressant för kommuninvånare som inte har tillgång till hemmaladdning och som även saknar rådighet över sin parkeringsplats.

För att Eslöv kommuns ambitiösa miljö- och klimatmål ska kunna nås krävs en omställning av transportsektorn. Detta sker dels genom en omflyttning av resandet till mer kollektivtrafik, cykel och gång, och dels genom övergång från fossila bränslen till förnybara bränslen exempelvis eldrift. En elektrifiering av transportsektorn är alltså en del av lösningen, och den här planen är till för att ge stöd i arbetet med att etablera publika laddstolpar i Eslövs kommun.

Om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddplatser. I Sverige finns det ca 560 000 laddbara bilar, vilket utgör 9 % av Sveriges registrerade personbilar. Det finns ca 3000 publika laddplatser med ca 20 000 laddstolpar. I en rapport från maj 2022 från den europeiska fordonsbranschen (Rapport "European EV Charging Infrastructure Masterplan" - ACEA (de europeiska biltillverkarnas organisation)) konstateras det att utbyggnaden av laddinfrastruktur går alldeles för långsamt. För att kunna uppnå klimatmålen och halvera utsläppen från trafiken måste Sverige bygga 10 gånger så många laddstolpar i veckan. Enligt rapporten byggs det idag cirka 60 nya publika laddpunkter per vecka i Sverige. För att klara klimatmålet måste det alltså öka till 600 laddpunkter per vecka. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som säger att det ska finnas tio fordon per laddplats. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning.

Elbilen utvecklas snabbt och många svenska kommuner har engagerat sig i frågan om laddinfrastruktur. Vilken roll svenska kommuner åtar sig och hur kommuner organiserar arbetet med laddinfrastruktur varierar. Kommunens engagemang och tillhandahållande av mark för etablering av laddstolpar kan vara en avgörande drivkraft för utbyggnaden av det svenska laddinfrastrukturnätet. Det finns ett begränsat intresse av privata aktörer att anlägga laddstolpar på grund av låga vinstmarginaler, därför behöver det göras attraktivt i kommunen att laddstolpar sätts upp på fler orter som är mindre attraktiva inom Eslövs kommun.

1.1. Syfte

Syftet med denna laddinfrastrukturplan är huvudsakligen att underlätta för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn i Eslövs kommun för den publika laddningen. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. Planen förtydligar Eslövs ställningstagande när det gäller laddinfrastruktur, såsom:

- Lämplig geografisk lokalisering av publika laddpunkter
- Reglering för etablering av publika laddpunkter i Eslövs kommun
- Avser personbilar och tunga transporter

Planen ska vara ett användbart verktyg för Eslöv kommuns egen planering, men också som underlag i dialog med aktörer.

1.2. Tidsplan

Laddinfrastrukturplanen pekar inte direkt ut när alla laddstolpar ska vara på plats. Planen avser att årligen revideras för att uppdateras med relevanta laddplatser och det verkliga utvecklingsbehovet som också behöver vara ekonomiskt hållbart. Det kan vara lämpligt att ha kontinuerlig omvärldsbevakning som ger stöd för det faktiska behovet i kommunen.

1.3. Ansvar

1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun

Under första delen av år 2024 har en arbetsgrupp med representanter från Kommunledningskontoret, Miljö- och samhällsbyggnad samt Serviceförvaltningen tillsammans arbetat fram underlag till denna laddinfrastrukturplan. I arbetet har möjliga platser för laddning i kommunen identifierats. Dialog har förts med intressenter som vill etablera laddning för fordon i kommunen. Arbetsgruppen har haft stort fokus på omvärldsbevakning då det sker snabb utveckling av teknik för laddning av fordon men även kring reglering av laddplatser och hur alla frågor rörande laddstolpar hanteras på lokal och nationell nivå.

1.3.2. Drift

Eslövs kommun ansvarar för drift av parkeringsplatser där laddstolpar placeras, exempelvis vid snöröjning. Ansvaret inom kommunen skiljer sig åt är beroende på vilken mark som parkeringsplatsen (inklusive eventuell laddstolpe) är placerad på. Avses parkeringsplatser med laddstolpe på allmän platsmark, vid kommunalt huvudmannaskap, så är det avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad som driftar och sköter dessa. Avses parkeringsplatser med laddstolpar på mark som är kvartersmark är det Serviceförvaltningen i kommunen som driftar och sköter dessa. En dialog mellan förvaltningarna krävs för att få en enhetlig bild kring laddinfrastrukturen i Eslövs kommun.

Aktörer som äger laddstolpar på kommunal mark sköter all drift kopplad till laddstolpen och alla kostnader som tillkommer för driften som rör laddstolpen.

1.4. Avgränsningar

Laddinfrastrukturplanen om den publika laddningen, det vill säga den laddstolpe som är öppen för vem som helst på kommunal mark. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. I flera tidigare undersökningar som har genomförts laddar de flesta sina elbilar i hemmet eller på arbetet, men för de som bor i flerfamiljshus är publika laddplatser avgörande för ett elbilsköp. För att vända

denna utveckling, att fler invånare i Eslövs kommun ställer om, är det bra om de publika laddstolparna ökar.

De laddstolpar som är icke-publika, det vill säga laddpunkter som är kopplade till kommunens verksamhetslokaler, kommer att lyftas i Eslöv kommuns lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen är en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla i och runt sina lokaler.

Laddinfrastrukturplanen avser huvudsakligen infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Eldrivna bussar, cyklar, mopeder, motorcyklar med mera spelar dock en viktig roll i ett hållbart transportsystem. Samordningsvinster kan finnas kring gemensamma laddplatser för olika typer av fordon. Dessa fordonsslag kommer att beaktas när laddinfrastrukturplanen utvärderas och revideras årligen. Om behovet finns för något fordonsslag kommer Eslövs kommun att bevaka detta.

Delar av laddinfrastrukturplanen avgränsas till de orter som kommunen har rådigheter över att göra något i, där kommunalt huvudmannaskap gäller på allmän platsmark. Dessa orter är Eslövs tätort, Löberöd och Marieholm. Att dessa orter är valda beror på att kommunalt huvudmannaskap gäller. Kommunalt huvudmannaskap betyder att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar.

I övriga delar av kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket och samfällighetsförening. I övriga delar av kommunen, med enskilt huvudmannaskap, kommer Eslövs kommun också att verka för att laddinfrastrukturplanen efterlevs genom att utgå från den i exempelvis planerings- och exploateringsprocesser. För mark där det råder kvartersmark, kommer alla orter i Eslövs kommun att beröras.

2. Bakgrund

2.1. Framtagande och beslut

2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun, detta ska vara uppnått år 2030.

År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Detta behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. Frågan som ställdes var:

- Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?

År 2023 gav Miljö och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö- och samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartermark och allmän platsmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

I tjänsteskrivelserna framgår det att:

- Miljö och Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen har ett samarbete om laddinfrastrukturen i kommunen. Kommunens förvaltningar behöver ha en samlad bild kring etablering av laddstolpar när förfrågningar kommer in till kommunen samt var och hur markupplåtelsen ska ske.
- Nästa steg är att genomföra en utredning för att beröra frågeställningar kopplade till behovet, var, när och hur. Arbetet ska senare leda fram till en så kallad laddplan. Laddplanen kommer att tas upp för beslut i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och skickas på remiss till Kommunledningskontoret.
- Ansvaret för anläggande av laddstolpar på de olika marktyperna faller inom olika förvaltningar i kommunens organisation.
- Kommunen ska inte sälja el utan kommunen ska endast tillgängliggöra mark för marknadens aktörer att kunna etablera laddstolpar. Nästa skede är att välja ut parkeringsplatser på kommunal mark som är lämpliga för etablering av laddstolpar i Eslövs kommun.

2.2. Trafikstrategi och trafikplan

Eslövs trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige i Eslövs kommun i juni 2022. Trafikplanen antogs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Eslövs kommun i september 2022.

Ett välfungerande transportsystem är en förutsättning för att vardagen ska fungera för dem som bor och verkar i kommunen och för att företagen ska kunna bedriva sina verksamheter. Det är också viktigt för att kommunen ska kunna utvecklas och växa.

Trafikstrategin är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen. Utgångspunkten för trafikstrategin är globala mål som Agenda 2030, nationella mål som de transportpolitiska målen och nollvisionen samt de regionala målen i region Skåne. De globala, nationella och regionala målen är överordnade de kommunala målen som översiktsplanen, trafikstrategin och trafikplanen ska förhålla sig till.

Till trafikstrategin har sedan en trafikplan kopplats. Trafikplanen är en handlingsplan, som visar vilka konkreta åtgärder som behövs och är mest angelägna i trafiksystemet. Trafikplanen utgår ifrån trafikstrategin. Åtgärderna i trafikplanen leder till att målen som satts i trafikstrategin

uppnås. I trafikplanen finns angivna åtgärder som handlar om att framtida laddstolpar ska etableras på olika platser. När alla åtgärder i trafikplanen har genomförts kommer trafikstrategin att uppnås.

2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan

I kommunens Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan finns politiskt antagna mål kopplat till begränsad klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen.

Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

- Kommunorganisationen ska ta fram en plan för laddinfrastruktur som omfattar inventering och kartläggning av mark för lämpliga platser till elbilsaddning, arbetet förstärks av en kartfunktion. Det ska även omfatta den interna laddinfrastrukturen.

2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer

För att fasa ut fossila bränslen ur transportsystemet och möta den snabba ökning av laddfordon har det från nationellt håll tagits flera initiativ i närtid som kan komma att påverka möjlighet till hur laddinfrastruktur byggs framöver. Exempel på detta är det uppdrag som Energimyndigheten, Boverket och Lantmäteriet hade under 2021 som handlade om att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till hemmaladdning för boende i olika boendeformer. Ett annat exempel är elektrifieringskommissionen som tillsatts av regeringen under 2022 för att identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen av transportsystemet.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmade byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

För att underlätta detta arbete ska dialog föras tidigt med ansvariga för laddinfrastrukturen, att redan vid projektering av egna anläggningar för laddstolpar och tidigt i detaljplaner ha i åtanke.

Detta är bra att ha med tidigt i dialogerna när ett område ska exploateras eller byggas om, så att en plats inte behöver schaktas igen utan kan göras samtidigt när en ombyggnation eller nybyggnation sker.

2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)

EU-kommissionen välkomnar en överenskommelse som nåtts mellan Europaparlamentet och rådet om att öka antalet tillgängliga elladdnings- och vätgastankstationer, särskilt över Europeiska Unionen. Det här regelverket kommer möjliggöra övergången till nollutsläppstransporter och bidra till målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % till 2030.

AFIR är en ny förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Förordningen ska fastställa obligatoriska utbyggnadsmål för infrastruktur för elladdning och vätgastankning för vägtransportsektorn. AFIR banar väg för en användarvänlig laddnings- och tankningsupplevelse, med full pristransparens, gemensamma minimibetalningsalternativ och sammanhängande kundinformation över hela EU.

År 2025 eller 2030 behöver följande utbyggnadsmål uppnås:

1. Laddinfrastrukturen för bilar och skåpbilar måste växa i samma takt som fordonsupptagningen. Varje 60:e km längs det transeuropeiska transportvägnätet (TEN-T) behöver det installeras snabbladdning på minst 150 kW från 2025 och framåt.
2. Laddinfrastruktur avsedd för tunga fordon med minimeffekt på 350 kW måste installeras var 60:e km längs TEN-T-stamnätet och var 100:e km på det större TEN-T- övergripande nätet från 2025 och framåt. En komplett nättäckning ska uppnås till år 2030. Laddstolpar ska installeras på säkra parkeringsplatser för laddning över natten samt på de platser där leveransfordonen anländer.
3. Vätgastankstationer för bilar och lastbilar måste installeras från 2030 och framåt i alla områden som är välbesökta och var 200:e km längs TEN-T-stamnätet.
4. Sjöhamnar som har 50 stora passagerarfartyg per dag, eller 100 containerfartyg, måste tillhandahålla elektricitet från land till sådana fartyg senast 2030.
5. Flygplaster måste tillhandahålla elektricitet till stationära flygplan vid alla kontaktställen (gates) senast 2025 och vid alla andra platser senast 2030.
6. Varje operatör av elladdnings- och vätgastankstationer måste också säkerställa en pristransparens, erbjuda en gemensam betalningsmetod såsom betal- och kreditkort, ge relevant information (om platsen, tillgänglighet, pris) för att säkerställa att kunden är fullt informerad.

Dessa krav ställer en enorm press på aktörer i alla led att ställa om till el- och vätgastansporter.

2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur

Den 29 mars 2022 beslutade trafikutskottets uppföljnings- och forskningsgrupp att låta genomföra en förstudie på temat transportsektorns elektrifiering. En förstudie togs fram som underlag inför det fortsatta arbetet.

Den 17 januari 2023 beslutade trafikutskottet att genomföra en studie om transportsektorns elektrifiering med fokus på samhällsbyggnad och planering av vägtrafikens laddinfrastruktur.

Studien har genomförts av en arbetsgrupp inom trafikutskottet med stöd av riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat (RUFs). 12(49)

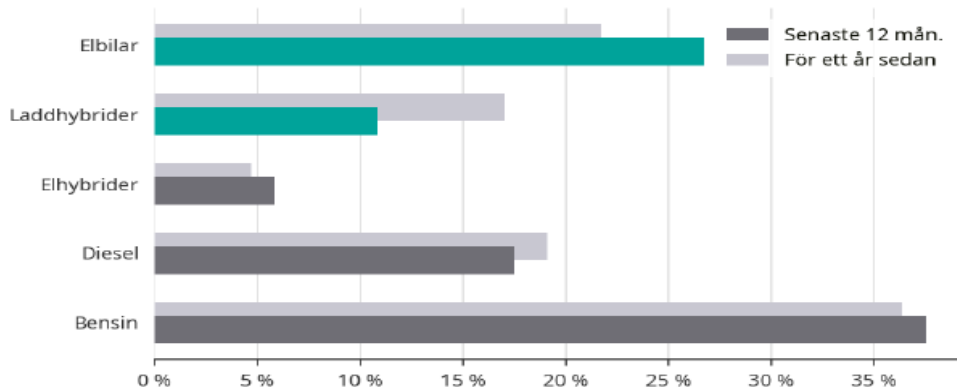
Rapporten har väl belyst de hinder som finns för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige. Ett hinder som belyses särskilt som varit avgörande för Eslövs kommun är utbyggnaden av laddstolpar på kommunal mark. I rapporten noteras att det finns hinder som gäller kommunernas roll vid utbyggnaden av laddinfrastruktur. Kommuner uppmanas i rapporten att säkerställa tillgången till mark för laddplatser på kommunal mark. Slutligen betonar rapporten att det finns ett behov av att förenkla och förtydliga regelverket för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark på kommunal mark då den idag är väldigt otydlig.

2.7. Nuläget i Eslövs kommun

För att kunna förstå behovet av en laddinfrastrukturplan är det lämpligt att titta på hur situationen har utvecklats under de senaste åren i Eslövs kommun. År 2016 etablerades den första publika laddstolpen á 2 uttag i Eslöv, Badhusparken. Den första laddstolpen installerades på allmän platsmark. Det har även tillkommit en laddstolpe á 2 uttag vid Medborgarhuset, vilken också står placerad på allmän platsmark. Därefter har flertal laddstolpar installerats på kvartersmark – bland annat utanför Stadshuset (3 laddstolpar á 6 uttag). Det finns även flertal laddstolpar på privat mark idag. Oklarheter i lagstiftningen är troligen orsaken till att utbyggnaden av laddstolpar stannat upp, se kapitel 5 och bilaga 6.

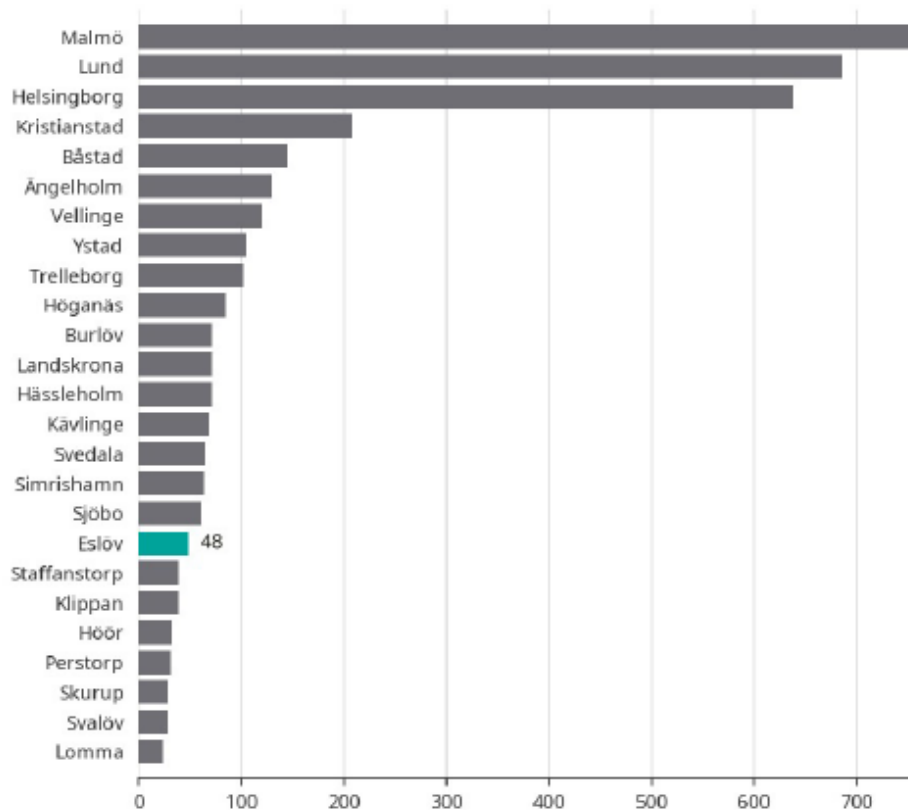
För att öka takten gällande omställning till mer eldrivna fordon och för att kunna fasa ut fossilfordon behöver laddinfrastrukturen hänga med. Idag finns generellt många elfordon, där efterfrågan är relativt stor i landet, men infrastrukturen har inte riktigt hängt med i denna snabba utveckling. Detta kan vara en anledning till att bensin är den vanligaste drivmedelskategorin bland nya bilar i Eslövs kommun, då infrastrukturen inte har utvecklats i lika snabb takt som försäljningen av elfordon. För att erbjuda elbilsägare att ladda sitt fordon publikt, så måste behovet av laddplatser styra utvecklingen. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

Figur 1 visar antal nyregistrerade fordon per drivmedel under de senaste tolv månaderna i Eslöv, från december 2022 till december 2023. Den gröna och mörkgråa stapeln i figuren visar på andelen nyregistrerade fordon per drivmedel i Eslöv.



Figur 1. Andelen nyregistrerade fordon per drivmedel de senaste tolv månaderna i Eslöv.

Idag finns det statistik på hur många publika laddstolpar som finns i respektive kommun i Skåne, se figur 2.



Figur 2. Antalet publika laddstolpar i några av de skånska kommunerna som undersöktes i december 2023.

I figur 2 visas de 25 kommuner med flest publika laddstolpar, Eslöv ligger på plats 18. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 tagit fram, som säger att det ska finnas en laddplats för var tionde fordon. Eslövs kommun har totalt 1000 elbilar och laddhybrider, och enligt riktlinjen ska det finnas 100 laddstolpar för att kunna möta denna omställning. Fler laddstolpar behövs i kommunen med låg andel elbilar för att sätta fart på utvecklingen, då vi idag har 48 laddplatser som motsvarar 24 laddstolpar i kommunen. Detta skulle medföra att Eslövs kommun hamnar på en åttonde plats, förutsatt att inga andra kommuner i tabellen utökar laddstolpar. Genom anläggandet av publika laddstolpar skapas förutsättningar för elbilar samt en inriktning för samhällsutvecklingen. Se bild 1 nedan, som visar var någonstans det finns publika laddstolpar på kommunal mark i kommunen.

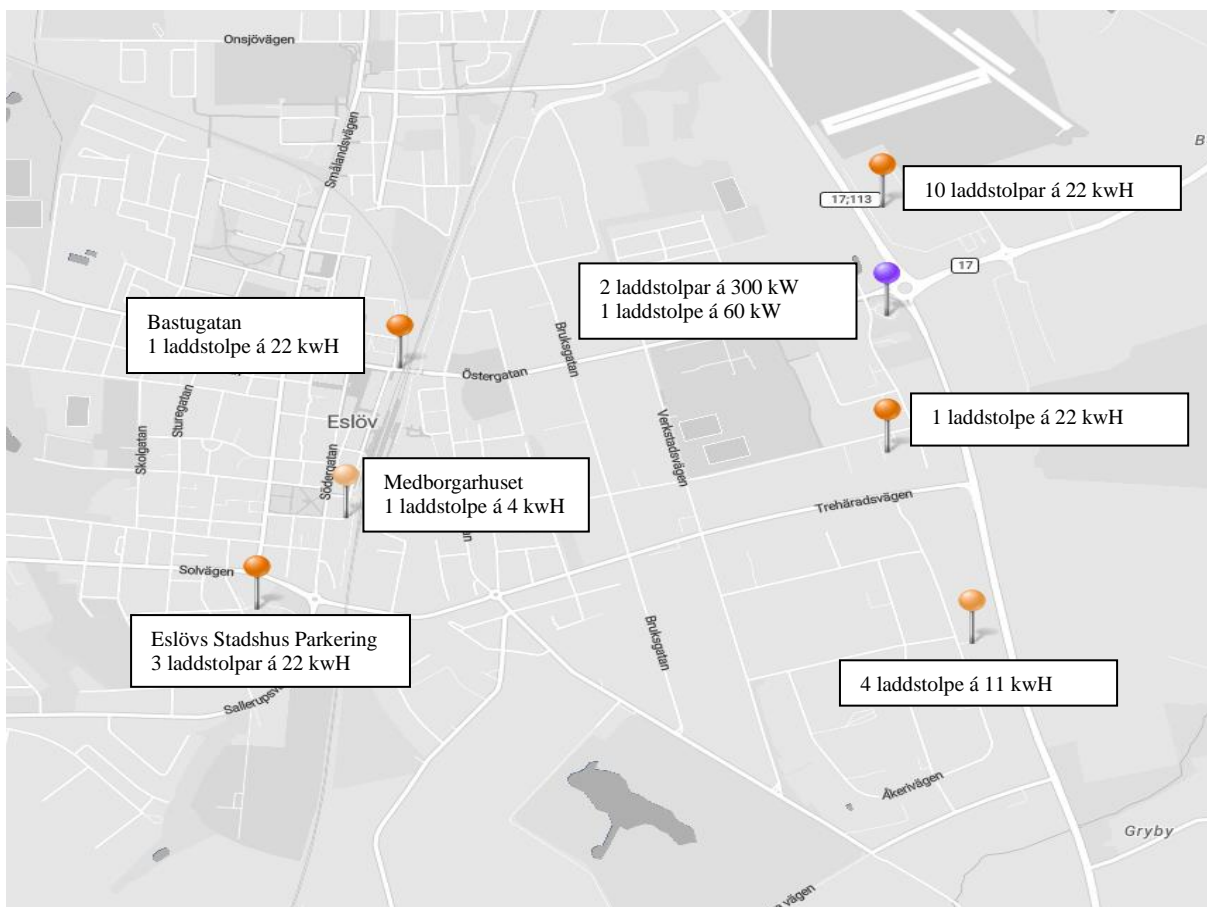


Bild 1. Bilden visar var någonstans det idag finns publika laddstolpar i Eslövs kommun. Avser endast Eslövs tätort då det enbart finns publika laddstolpar där. Varje laddplats visar hur många laddstolpar som finns och laddstolpens effekt. Utdraget genomfördes i februari 2024.

De platserna som visas till vänster i kartbilden tillhör kommunal mark, och de platserna som visas till höger tillhör privata fastighetsägare där laddstolpar satts upp på deras mark.

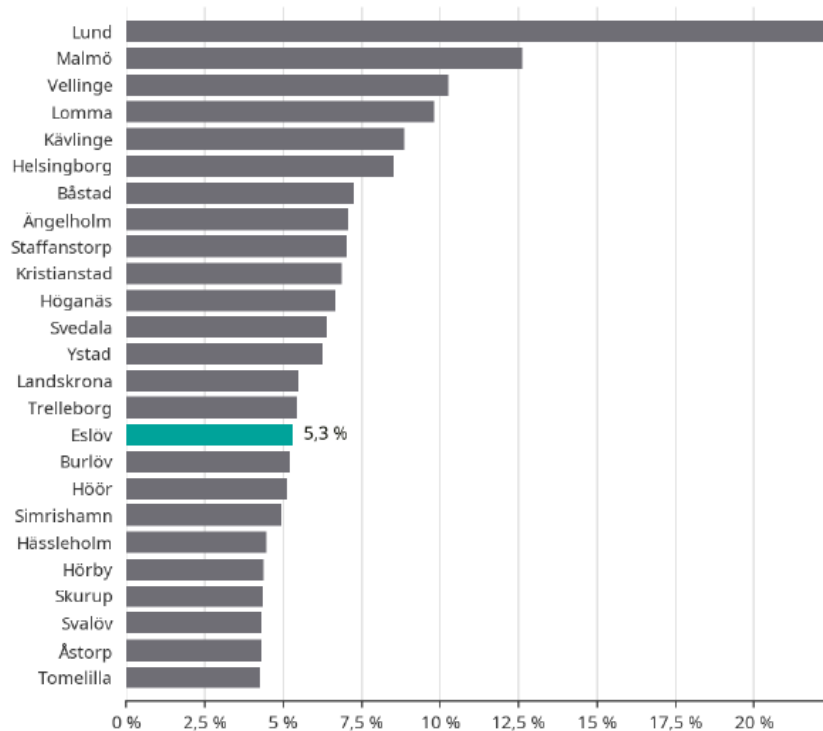
Utöver den publika laddningen så har 600 hushåll fått stöd för laddboxar för hemmaladdning i kommunen (siffror från år 2023). En laddbox är en kompakt och lätt laddpunkt för växelström som förser elbilar med ström. Laddboxar brukar oftast användas på privata platser, exempelvis i en- eller flerfamiljshus. Vanligtvis brukar en laddbox hänga på väggen, men kan även monteras på ett stativ.

2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun

I Eslövs kommun utgör elbilar bara en bråkdel av bilparken. De allra flesta personbilarna i Eslöv är fossildrivna. Även om en stor del av alla nya bilar är laddbara utgör de en minoritet av hela personbilsflottan. I Eslöv fanns det i slutet av oktober (2023) 543 elbilar och 412 laddhybrider, vilket motsvarar omkring 5,3 % av alla personbilar i kommunen. I Eslöv bör motsvarande siffra vara på 10 %, det vill säga 10 % av den totala summan av elbilar och laddhybrider i kommunen (som motsvarar 1700 styck personbilar). Görs en jämförelse kring hur det ser ut i hela landet är det cirka 11 % av alla bilar som är laddbara.

När det kommer till vilken skånsk kommun som har störst andel av laddbara personbilar, så ligger Eslöv på plats 16 bland 33 kommuner (se figur 3) och detta gäller för år 2023. Siffran och placeringen kan ändras något beroende på hur snabbt/långsamt utvecklingen går i en kommun.

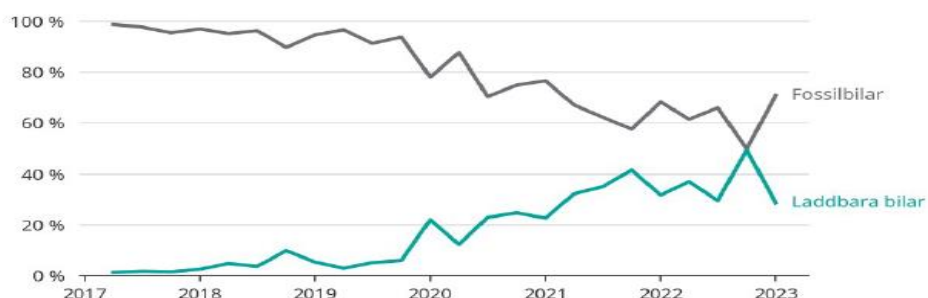
Andel av personbilarna som är laddbara i kommunerna i Skåne län.



Endast de 25 kommuner med högst andel laddbara fordon visas i grafen.

Figur 3. Andelen laddbara personbilar i några av de skånska kommunerna.

I figur 4 visas gruppen laddbara bilar och att gruppen består av rena elbilar och laddhybrider. I fossilbilar ingår förutom bensin och diesel även elhybrider. Biodrivna fordon visas inte i figuren. För att få en helhetsuppfattning kring hur det ser ut med ägandet av fossilbilar och laddbara bilar visas ett diagram i figuren.



Figur 4. Utvecklingen av laddbara bilar och fossilbilar i Eslöv från 2017-2023.

2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun

Försäljningen av laddbara bilar förväntas att öka i kommunen. År 2024 finns det omkring 17000 personbilar i Eslöv, varav 955 är laddbara. Detta motsvarar idag en andel på 5,3 % av den totala personbilsflottan som utgörs av laddbara fordon. I en nationell jämförelse borde år 2024, 10 %, av det totala antalet personbilar utgöras av elbilar och laddhybrider i Eslövs kommun. En målsättning som Eslövs kommun ska arbeta utefter är att 30 % av alla personbilar i kommunen, det vill säga 5100 styck av totalt 17000 personbilar som finns i kommunen idag, ska vara laddbara till år 2030. Idag är 955 personbilar laddbara och fram till år 2030 behövs det 4145 laddbara fordon till. Att målsättningen till år 2030, är 30 % av dagens personbilar laddbara i Eslövs kommun. Motiveringen till målsättningen på 30 % är på grund av EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035 är förklarat. Nya bilar och skåpbilar som säljs i EU från och med 2035 får inte producera några koldioxidutsläpp. Detta kommer aktivt medföra att samhället, inklusive Eslöv, behöver ställa om till fler laddbara fordon. Det är en rad olika parametrar som kommer styra den här utvecklingen, bland annat:

- Det tillkommande effektbehov som elektrifieringen av transportsektorn ger upphov till skapar även utmaningar för elnätet. Risk för att brist på elnätskapaciteten begränsar elektrifieringstakten är ett faktum och flera olika möjligheter att adressera detta undersöks, såsom villkorade avtal, batterilager och smart laddning.
- Övriga drivmedelspriser och dess förändringar
- Utbyggnaden av laddstolpar och laddinfrastrukturen
- Genomförande av elbilskampanjer
- Tuffare lagkrav som kommer, där fler laddstolpar ska finnas tillgängliga.
- Hur många fordonsägare som har tillgång till att ladda sitt fordon hemma

2.10. Vad krävs för tunga transporter?

Nedan stående stycken är information som är utdraget från Powercircles artikel om elektrifierade lastbilar. Det finns idag 84 000 tunga lastbilar i Sverige men bara 30 är elektrifierade. Alla tunga transporter brukar delas in i lokala transporter, regionala transporter och fjärrtransporter. Gemensamt för lastbilstillverkarna är att de elektrifierar modeller som används för kortare dagliga körsträckor först, såsom sophämtning och distribution i städer, och successivt utvecklar modellutbudet mot längre och mer krävande transporter. Idag finns lastbilsmodeller på marknaden för att möta behov av lokala och regionala transporter, där branschen har börjat se över elektrifieringen i allt högre utsträckning.

För Eslövs kommun behöver behovet ses över för att kommunen ska vara med i den här omställningen. Idag finns inga el lastbilar i kommunen. Omställningen till mer elektrifierade tunga transporter i Eslöv finns inte ännu och inte heller finns det någon laddplats för att kunna ladda sin tunga transport som drivs på el någonstans i kommunen.

För att påbörja omställningen och utvecklingen av elektrifieringen av tunga transporter föreslås att kommunen utreder var det kan finnas distributionskapacitet för sådan laddplats samt om det är möjligt att anlägga en sådan på vald plats.

2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter

Av dagens ca 84 000 lastbilar kör 80 % kortare än 500 km per dag och 60 % kortare än 300 km. Det visar att det faktiskt är möjligt att elektrifiera en stor del av lastbilstransporterna redan idag med det modellutbud som finns, även om elektrifieringstakten självklart hänger på utbyggnad av laddinfrastruktur, att existerande fordonsflotta byts ut och att lastbillstillverkarna ska hinna producera fordonen.

Idag kan laddare med CCS-uttag leverera upp till 400 kW. För högre laddeffekter upp till 600 kW krävs pantografladdning. Standarder för hur högeffektsladdning för tyngre fordon ska se ut är på väg och det första steget mot laddning i MW-skala är taget. Det är troligt att vi år 2025 kan se laddare som klarar av 750 kW, och vid 2030 upp mot 1 MW. Just nu är det dock lastbilarna som sätter gränserna för laddhastigheten - dagens modeller kan maximalt ta emot 130–250 kW, men det planeras för möjlighet att ta emot 375 kW och på sikt 1 MW via CCS-uttag.

2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspelar med energiperspektivet

Att det finns tillräcklig kapacitet i elnätet är en nyckel för elektrifieringen av tunga transporter. Därför blir det viktigt att ta hänsyn till elnätets nuvarande och framtida förutsättningar på de platser som är lämpliga ur ett logistikperspektiv. Vid semi-publik laddning handlar det om att även ta hänsyn till fastighetens totala effektbehov. Publikt kan elanslutningen behöva dimensioneras för att förse både privata och kommersiella fordon. För att öka nyttjandegraden av en elnätsanslutning kan den användas för både dag- och natlladdning. Smart laddning kommer säkerligen vara viktigt även för lastbilar, även om marginalerna är mindre än för personbilar. För laddning med hög effekt kan externa batterier komma in som en viktig delösning.

Idag är elektriska lastbilar fortfarande dyrare än deras konventionella motsvarigheter, sett till både inköpspris och total cost of ownership, TCO. Analyser visar dock att de kan bli billigare inom 5–10 år utan ekonomiskt stöd, men att den initiala investeringskostnaden är högre.

2.10.3. Batteri och laddstrategier

Något som blir viktigt är att analysera enskilda åkeriers och transportörers fordonsflottor, för att identifiera vilka fordon och rutter som lämpar sig bäst att elektrifieras först. Fordon som kan ladda en stor del av energin på depå - där laddningen är billigast - bör elektrifieras först. Även fordon med liknande körsträckor över årets alla dagar blir mer lönsamma, då batteriet kan dimensioneras för att utnyttjas maximalt.

3. Allmänt om laddning

En absolut majoritet av laddningen sker antingen i anslutning till hemmet eller vid arbetsplatser. Publik laddning som finns på parkeringsplatser, mackar, eller vid viktiga besöksmål är snarare att betrakta som kompletterande laddning och laddning som möjliggör längre resor.

Det finns ett antal kontakter som kan finnas på laddfordon och laddplatserna. Detta måste beaktas vid uppsättande av en laddplats. EU har bestämt att för normalladdning (normalladdaren) gäller Typ 2 och för snabbladdning gäller CCS som standarder inom EU. För supersnabbladdaren fungerar båda dessa kontakter. Se bild 2 nedan, för utseende på de olika kontakterna:

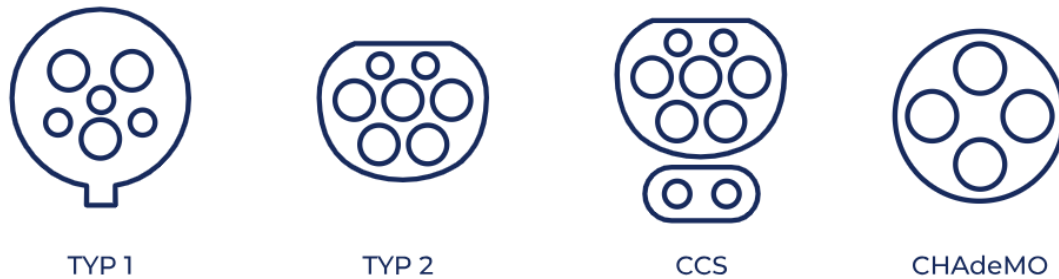


Bild 2. En illustration över kontakter för normalladdaren (Typ 1 och Typ 2) och snabbladdaren (CHAdeMO och CCS).

I Europa är det bestämt att CCS och Typ 2 ska vara standardiserade kontakter vilket innebär att bilar från europeiska biltillverkare i regel är utrustade med dessa kontakter.

3.1. Olika laddplatser

Idag går det att välja mellan tre laddtyper: normalladdare, snabbladdare och supersnabbladdare. Alla har sina speciella egenskaper och ger olika laddeffekt. Oftast är det elbilens kapacitet som avgör hur mycket ström som bilen kan ta emot. Så även om elbilen laddas med supersnabbladdaren är det inte säkert att det ger full utdelning om batteriet inte har kapacitet till en sådan laddhastighet.

3.1.1. Normalladdaren

Normalladdare är originalet av alla elbilsaddare och den första av alla laddmodeller. Normalladdaren passar alldeles utmärkt när en elbilsägare har gott om tid. Om det till exempel ska genomföra aktiviteter såsom gå på bio eller vid storhandling.

Normalladdarna är vanliga på parkeringsplatser, pendlarparkeringar, järnvägsstationer och flygplatser. Det vill säga platser där ett fordon ska stå en längre tid.

För att ladda med en normalladdare måste en elbilsägare ha egen laddkabel med Typ 2-kontakt. Laddeffekten varierar från 3,6 till 22 kW. Beroende på elbilsmodellen kan laddningstiden vara allt mellan 3 till 10 timmar.

3.1.2. Snabbladdaren

Snabbladdaren ger effektiv uppladdning av elbilen – under optimala förhållanden. Med optimala förhållanden menas att det inte är alltför varmt eller kallt ute och att batteriet är vare sig urladdat eller fulladdat. Observera att laddaren alltid kommer att ge den laddeffekt som anges och att det är bilen som begränsar laddhastigheten.

Det finns i de flesta fall två fastmonterade kablar (CHAdeMO och CCS) på snabbladdaren. Endast en bil i taget kan laddas såvida laddaren inte är försedd med AC-uttag/-kabel. Kommer en elbilsägare till en laddplats med bara en ledig kabel för snabbladdning där det saknas AC-uttag/-kabel, kan elbilsägaren inte ladda direkt eftersom det då finns en annan bil som håller på att laddas med den andra kabeln.

De flesta snabbladdare ger en laddhastighet på 50 kW vilket gör att en elbilsägare kan räkna med en laddningstid på 15 till 120 minuter beroende på bilmärke, behov och batteriets skick.

3.1.3. Supersnabbladdaren

Supersnabbladdaren (Typ 2 och CCS) är det snabbaste laddalternativet. Den har en laddhastighet på 150–350 kW och laddar elbilen på 10–45 minuter. Hur snabbt det går beror naturligtvis även på bilmodell, batteri och behov.

3.2. Olika säkerhetsnivåer

Inom elbilsladdning finns det fyra olika säkerhetsnivåer, mode 1-4. EU har beslutat att Mode 3 ska vara standard för normal- och semisnabbladdning medan mode 4 ska vara standard för snabbladdning. Nedan förklaras enkelt vad säkerhetsnivåerna betyder.

Mode 1

Den lägsta säkerhetsnivån inom elbilsladdning. Mode 1 innebär laddning ur vanligt jordat vägguttag. 230/400v upp till 16A. Laddningen sker helt utan övervakning.

Mode 2

Denna säkerhetsnivå innebär precis som mode 1 laddning ur vanligt jordat vägguttag. I denna nivå övervakas dock laddningen med hjälp av en säkerhetsdosa monterad på laddkabeln. Säkerhetsdosan innehåller bland annat jordfelsbrytare och komponenter som kan kommunicera med bilen så laddningen sker kontrollerat.

Mode 3

Den europeiska säkerhetsstandarden för normal- och semisnabbladdning sedan 2017. Säkerhetsnivån innebär att bil och laddplatsen kommunicerar innan laddningen startar. Laddkabeln kommer därför vara strömlös tills alla tester är gjorda och laddning kan ske helt utan risk.

Mode 4

Det är den europeiska standarden för likströmsladdning, det vill säga snabbladdning. Dessa laddplatser finns oftast längs med vägar där elbilen behöver ladda upp snabbt. Den höga säkerhetsklassen krävs då laddningen sker med mycket höga effekter.

4. Reglering för etablering av publika laddstolpar

4.1. Övergriplig kravställning

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

- Laddningen ska vara publik, det vill säga laddstolpen ska vara öppen för vem som helst som kan använda sig av den.
- Normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt och vara utrustade med uttag för att möjliggöra användning av egen medtagen laddsladd.
- Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.
- Först till kvarn är gällande, kommunen förbehåller sig rätten att välja bland inkomna ansökningar.
- Laddplatserna ska placeras och utformas enligt villkor som anges i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/kommunal mark*.

4.2. Detaljerad kravställning

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller villkoren i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark*:

Uttag

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens två standarder för snabbladdning, d.v.s. CCS och Typ 2. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag och ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt.

Påkörningsskydd och väderskydd

Vid behov ska väderskydd och påkörningsskydd installeras.

Utformning och tillgänglighet

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolpen ska placeras mellan två parkeringsrutor.

Ljussättning

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Betalning

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör. Se vidare under avsnitt 4.6.

Statistikrapportering

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

Teknisk utveckling

Aktören ser till att följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation och framöver alltid är uppdaterad efter senaste tekniken.

Kommunikation

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla

4.3. Avtal

Kommunen kommer att teckna ett nyttjanderättsavtal med de aktörer som ska anlägga en laddplats, se bilaga 1, *Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*. Kommunen har tagit fram en avtalsmall att utgå ifrån. Exempel på det avtal som kommer användas är att standardtiden för avtalet är satt till 10 år och det kommer inte att utgå någon avgift för upplåtelsen. Avsteg från mallen kan göras om det behövs för den aktuella platsen och aktören. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Det vill säga att mark- och exploateringsingenjörerna bör få delegation på att teckna nyttjanderättsavtalen själva avseende laddstolpar. Kommunstyrelsen beslutar om ändring av delegationen i detta ärende.

Avtalet finns i bilaga 1, *Exempel på avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*.

I avtalsmallen regleras det inte någon avgift för markupplåtelsen. Eslövs kommun upplåter huvudsakligen aldrig kommunal mark utan avgift. Laddplatser på kommunal mark är något kommunen vill främja och Eslövs kommun ska ha nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser avgiftsfria. Flertalet andra kommuner upplåter också marken utan avgift på liknande sätt. Genom att teckna avtal med aktörer som anlägger laddplatser så undgår kommunen kostnaden att anlägga en laddplats i egen regi. Aktören bekostar anläggandet av laddplatsen men får också alla intäkter kopplade till den.

4.4. Betalningar och appar

Aktörer har betallösningar via partners för både publika laddstolpar som icke-publika. All administration och fakturering sker per automatik direkt till användaren, utan att kommuner behöver lägga sin tid eller energi på det och så bör det även vara i Eslövs kommun.

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

De publika laddstolparna som finns idag i Eslövs kommun, som är öppna för allmänheten och som finns på kommunal mark, har följande betalning och avgiftsreglering (På alla tre platser tillkommer det en avgift för laddningen):

- Ingen parkeringsavgift tas ut för de två laddstolparna i Badhusparken, däremot får laddbara fordon parkeras och ladda i 2 timmar där P-skiva behöver vara synlig. Denna parkeringsreglering gäller vardagar 9–18 och lördagar 9-14, resterande tid är fritt fram att ladda och utan tidsbegränsning.
- Vid laddstolpen som finns intill Medborgarhuset får laddbara fordon parkera i 4 timmar och det tillkommer även en parkeringsavgift under den tid som bilen laddas.
- De laddstolpar som finns utanför Stadshuset har ingen parkerings- och tidsreglering.

I och med att det ser olika ut idag, på de platser runt om i Eslöv där det finns publika laddstolpar, behöver beslut tas om hur Eslövs kommun ska gå vidare. Kostnaden på parkeringsplatserna är inte relaterad till mängden el som laddas utan till att servicen att ladda används. Det finns två huvudsakliga fördelar med denna lösning. Dels behövs inte två olika system för betalning (ett för parkeringsavgifter och ett för laddning). Dels minskar risken för att laddplatserna blockeras av fordon som inte kan eller inte har för avsikt att ladda.

På de platser där laddstolpar finns och som inte avser kommunala parkeringsplatser, sker betalning istället utifrån antalet laddade kWh eller det sätt som leverantören av laddplatsen erbjuder inte är uppställda på gatumark.

4.5. Bygglov

Generellt krävs inget bygglov eller någon anmälan till kommunens bygglovsavdelning vid uppsättning av laddstolpar. Eventuellt kan en laddplats med tillhörande väderskydd kräva bygglov som byggnad. Om tak, skyltar eller andra konstruktioner tillkommer till följd av och i samband med etablering av laddplatser kan dessa emellertid kräva bygglov eller en anmälan. Aktören får stå för dessa kostnader om det skulle vara så att bygglov behövs.

Vid bygglovsprövning avseende byggnader bedöms parkeringsbehovet utifrån kommunens beslutade parkeringsnorm. I denna norm finns i dagsläget inget krav på antal laddplatser. I plan- och bygglagen finns dock krav på när laddmöjlighet ska finnas.

4.6. Laddkablar på kommunal mark

För att få placera något på offentlig plats behövs det oftast tillstånd. När det kommer till elkablar är det inte tillåtet att placera kabeln över gatan för att ladda elbilen. Eslövs kommun ger inte tillstånd för något som kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, vilket en kabel kan göra.

Regeln gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Det är inte heller tillåtet att dra en luftledning för laddning eftersom det oftast i dessa lägen kräver att en stolpe eller något liknande placeras på kommunal mark.

5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar

5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

Hur parkering kan regleras beror på om det är allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

- Allmän platsmark (eller gatumark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
- Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering

Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark beslutar kommunen om vilka lokala trafikregler som ska gälla. Markägaren beslutar, med några få undantag, om vilka lokala trafikregler som ska gälla på dennes mark. Undantag är till exempel hastighetsgränser, som kräver lokal trafikföreskrift.

Allmänna regler enligt trafikförordningen, som att man inte får stanna eller parkera så att det kan uppstå fara, gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark. På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna. Se mer i detalj under bilaga 5, *Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark*.

5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering

Avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad i Eslövs kommun sköter skyltning och trafikreglering för laddstolpar på allmän platsmark. Kommunen kan genom en lokal trafikföreskrift (LTF) besluta att en plats ska vara laddplats. I enlighet med trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a krävs att platsen har anordningar för extern laddning med elektrisk energi. Det finns idag inget krav på att laddning måste pågå för att det ska vara tillåtet att parkera med sitt laddfordon där.

Det är idag oklart exakt vad som gäller för tidsreglering och avgiftsreglering. Det går dock för kommun att själv reglera, via kommunfullmäktige, avgift vid felparkering. Detta skulle i teorin betyda att felparkering på laddplats kan resultera i en högre avgift än felparkering på andra platser.

Om man inte vill att andra bilar ska få stanna på en laddplats för av- och påstigning finns det viss oklarhet i trafikförordningen gällande om en laddplats är en ändamålsplats eller en parkeringsplats. Andra kommuner har olika bestämmelser, det vill säga kommunerna har tolkat bestämmelserna på olika sätt. En ändamålsplats skulle innebära att andra fordon som inte uppfyller ändamålet (laddning av el) inte får stanna eller parkera på platsen. Det är dock viktigt

att detta kommuniceras tydligt med rätt vägmärke C40, ändamålsplats, eftersom det vid överklagande av felparkeringsavgift på laddplats visat sig att den klagande fått rätt.

Gällande avgiftsreglering samt tidsreglering finns det inga tydliga riktlinjer i trafikförordningen i dagsläget. Därför tolkas det enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR), att kommunen själva väljer avgifter och tidsreglering genom lokala trafikföreskrifter, förutsatt att det är för att ordna trafik. Detta innebär att kommunen själv måste bestämma sig för hur de tolkar bestämmelserna. Enligt SKR så har inga fall av detta prövats i domstolen av transportstyrelsen och experter är delade i sin tolkning.

5.3. Regelverk om publika laddstolpar

När kommunen överväger att etablera laddning, t.ex. längs gator, finns det ett antal utmaningar förknippade med hur regleringen kring laddplatser ska tolkas.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) anger på sin webbplats att regeringens beslut om att kommunerna numera kan införa laddplatser är ett steg i rätt riktning, men att det finns otydligheter kring hur regelverket ska tolkas. En otydlighet med dagens regelverk som SKR lyfter fram är om villkor kan ställas för användning av laddplats, dvs. om det är möjligt att reglera laddplatser med villkor om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att ”parkera” laddningsbara fordon på laddplatsen. SKR lyfte detta redan 2017 i ett antal skrifter. Det är relativt vanligt att framför allt mindre kommuner hör av sig till SKR med frågor som rör tolkning av regelverket om laddplatser, t.ex. huruvida laddplatser kan villkoras med tidsbegränsningar och/eller avgifter, men rättsläget har inte klarnat sedan SKR:s skrifter publicerades 2017.

Om en kommun väljer att anlägga en laddplats genom lokala trafikföreskrifter kan kommunen behöva säkerställa tillgänglighet till laddplatsen. För parkeringsplatser kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen. Trafikförordningens bemyndigande om föreskrifter för laddplats behandlar dock inte frågan om villkor. I 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen anges endast att särskilda trafikregler om att en viss plats ska vara laddplats får meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Liksom SKR har angett går det dock att argumentera för att parkering på en laddplats ändå kan regleras på samma sätt som övrig parkering, då uppställningsreglerna i 3 kap. 54 § trafikförordningen anger att parkering av laddbara fordon är tillåten på en laddplats. Det framgår även av definitionen av laddplats i förordningen om vägtrafikdefinitioner och utmärkningsreglerna för laddplats i vägmärkesförordningen att det handlar om parkering (med möjlighet att ladda ett fordon). Detta talar för att även laddplatser kan regleras med villkor för parkering genom lokala trafikföreskrifter exempelvis med tidsbegränsningar och avgifter. Stöd för den uppfattningen kan även hämtas i den juridiska litteraturen där det anges att uppställning på en laddplats kan tidsbegränsas. Det framgår dessutom av Transportstyrelsens promemoria med förslag till de nuvarande reglerna att styrelsen tänkte sig att det skulle vara möjligt att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten. Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och styra parkering till lämpliga platser.

Regelverket är alltså inte helt tydligt kring vilka möjligheter som finns när det gäller att villkora laddplatser med tidsbegränsningar och parkeringsavgifter, men det finns som nämnts ovan visst stöd för att tolka bestämmelserna som att det finns möjlighet att reglera rätten till parkering på en laddplats genom villkor såsom tidsbegränsningar. Det har dock, såvitt framkommit, varken prövats i domstol eller av Transportstyrelsen i samband med prövning av överklagningsärenden, vilket innebär att det är upp till de enskilda kommunerna att tolka bestämmelserna. Se gärna bilaga 6, *Hur gör andra svenska kommuner*.

Trafikföreskrifter ska kungöras elektroniskt på webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), www.stfs.se, som administreras av Transportstyrelsen. Vid sökning bland föreskrifter om laddplats i STFS framgår att många kommuner har reglerat laddplatser med tidsbegränsningar och det även är relativt vanligt med uttag av parkeringsavgifter på laddplatser. Det förekommer dock även föreskrifter om laddplatser som varken är reglerade med tidsbegränsningar eller avgiftsuttag. Det skulle kunna bero på att dessa kommuner har gjort bedömningen att det saknas stöd i regelverket för att kunna införa sådana villkor för laddplatser, men det skulle också kunna bero på att det bedömts inte finnas ett behov av att villkora laddplatserna.

6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun

Eslövs kommun använder ett tillvägagångssätt som är baserat på många andra kommuners upplägg för laddinfrastruktur på kommunal mark. Det innebär att kommunen själva inte bekostar anläggningen eller driften av laddinfrastruktur, utan att aktörerna gör detta. Marken upplåts genom ett nyttjanderättsavtal mellan kommunen och aktören. Se mer i detalj under bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av laddstolpe i Eslövs kommun*.

Eslövs kommun vill spela en aktiv roll för att möjliggöra de laddplatser som presenteras längre fram i planen. Samtidigt uppmuntras engagemang och initiativ från privata aktörer. För att laddinfrastrukturplanen ska kunna genomföras krävs en aktiv och målmedveten handling från kommunen, det vill säga att kunna tillgängliggöra de platser som anses vara lämpliga. Därför är det också av stor vikt att de förvaltningar som arbetar med dessa frågor har ett gemensamt ansvar att få in laddinfrastrukturen som en naturlig del i planeringsprocessen.

6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning

Snabb utveckling gör att planen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas efter behov. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser beslutas av för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i planen ska detta beslutas av kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. För mer information om utvärderingen, revideringen och rutiner vid anläggning, se bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun*, samt bilaga 3, *Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv*.

6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur

För att skapa en så attraktiv laddinfrastruktur som möjligt behöver den anpassas efter de olika förutsättningar och behov som råder i olika delar av kommunen. Förutsättningarna kan bland annat styras av vilken elinfrastruktur som finns, och om det finns risk för effektbrist. Elnätsägaren i kommunen har meddelat att de inte kommer ge information om det går att ansluta en laddstolpe till elnätet, för mer information om detta läs kapitel 6.3.

6.2.1. Platser för framtida laddstolpar

Behoven ser olika ut beroende på om det handlar om laddning längs en större väg, i Eslövs tätort, i resterande tätorter i kommunen eller vid olika besöksmål i kommunen. Identifieringen utav platser har gjorts med hänsyn till större målpunkter i kommunen exempelvis för turism, handel, idrott, fritid, friluftsliv, pendling. Vid årlig utvärdering av laddinfrastrukturplanen kommer identifiering av platsval göras med hänsyn till omställning, behov samt utvärdering av beläggning av befintliga laddplatser. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

De platser som Eslövs kommun förnärvarande har kommit fram till som lämpliga att tillgängliggöra för laddstolpar, återfinns i bilaga 7, *Lämpliga platser att etablera laddstolpar på*. Resultatet av den identifieringen blev:

För allmän platsmark har det identifierats:

- 11 platser i Eslöv
- 1 plats i Marieholm
- 1 plats i Löberöd

För kvartersmark har det identifierats:

- 14 platser i Eslöv
- 3 platser i Marieholm
- 1 plats i Löberöd
- 2 platser i Stehag
- 2 platser i Flyinge
- 1 plats i Harlösa

6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser

Arbetsgruppen internt för laddinfrastruktur i Eslövs kommun, har kommit överens om att det här tillvägagångssättet gäller för alla platser och ska ske i olika steg:

Steg 1

De platser som Eslövs kommun har utsett som platser för etablering av laddstolpar ska fördelas i jämförbara kluster, som omfattar en geografisk spridning i kommunen. En utvärdering kommer att visa hur många platser som ska finnas i respektive kluster samt på vilka platser. Andra funderingar i detta steg som berör:

- Hur många platser som finns i respektive kluster
- Vilka platser som ska finnas i varje kluster
- Vilka platser som Eslövs kommun går ut med först på hemsidan

Dessa funderingar kommer att diskuteras i Eslövs kommun för laddinfrastruktur efter att laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antagen.

Detta steg ska börja i en mindre skala för att sedan utvärderas när laddinfrastrukturplanen följs upp. Utvärderingen av modellen avser hela modellen i sig samt att platserna utvärderas.

Steg 2

De platser som inte har fått en intressent kommer i nästa steg att sättas i mindre kluster. Det vill säga färre platser än de som fanns i klustren under steg 1.

Steg 3

De platser som inte har fått någon laddstolpe, kommer i det här steget att läggas ut på nytt var för sig på hemsidan, utan kluster. En överläggning med aktör och kommunen kan komma i fråga kring vilka förutsättningar som krävs för etablering. I annat fall, främst på kvartersmark, behöver etablering hanteras i lokalförsörjningsplanen. Berör det platser som avser allmän platsmark, hanteras det från Miljö- och samhällsbyggnad.

6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar

Det finns två vägar att välja när det kommer till att etablera laddstolpar på kommunal mark. Det ena är först till kvarn som många svenska kommuner använder sig av. Exempel på kommuner som använder sig av detta tillvägagångssätt är: Vaxholms stad, Lomma, Sundbyberg, Stockholm, Hudviksvall, Kalmar, Danderyd, Tyresö, Båstad, Hörby, Nacka, Upplands-Bro, Nybro m.fl. Först till kvarn tillämpas enligt följande modell;

De platser som kommunen går ut med på sin hemsida, ska marknadens aktörer kunna etablera en laddstolpar på. Tillvägagångssättet ser ut som följer:

1. Kommunen lägger ut lämpliga platser för nya laddare som har identifierats som bra platser för framtida laddstolpar.
2. Aktören väljer ut de platser som denne önskar ta i anspråk för att etablera en laddstolpe på och anmäler sitt intresse.
3. En ansökan skickas in via kommunens e-tjänst och för de som inte kan detta går det bra att lämna in via ansökningsblankett.
4. Kommunen bedömer ansökan som har kommit in utifrån de uppsatta villkoren som tagits fram.

5. Kommunen godkänner ansökan och att aktören får en bokningstid på en månad som de har ensamrätt angående platsen. Aktören får under den här tiden kolla upp att elanslutning och liknande fungerar. När allt sådant är avklarat tecknas avtalet.
6. Vid godkänd ansökan som kommit in, tecknas ett nyttjanderättsavtal med kommunen.
7. Först när avtalet har tecknats kan laddplatsen tas i anspråk.

En annan väg att gå är att använda sig av upphandlingsformen tjänstekoncession, det här alternativet är använde Kinda kommun sig av och där kommunen meddelat att de inte fått bra anbud på upphandlingen. Det finns kommuner som utfört en ”vanlig” upphandling, alltså inte en tjänstekoncession, men deras syfte har varit att själva ta ut ersättning från användarna. Samma gäller för exempelvis Stockholm Parkering, Svenska bostäder och andra liknande bolag som upphandlat i syfte att äga och få ersättning från kunderna.

Eslövs kommun föreslås att använda sig av ”först till kvarn”, men med platser sammanslagna till så kallade kluster för att geografisk fördela mer och mindre attraktiva platser till leverantörerna.

6.3. Elnätet

I och med att kommunen inte blir ägare av laddinfrastrukturen kommer ansökningar om att ansluta laddstolpar till elnätet att göras hos nätägaren av respektive aktör. Det kan dock visa sig att de, av kommunen, valda platser för etablering av laddstolpe inte är förenliga med elnätetskapacitet.

6.4. Kommunikation

Eslövs kommun lägger upp information om planen och villkor på sin hemsida tillsammans med en karta med föreslagna platser på kommunal mark där laddstolpar kan etableras. Eslövs kommun kommer uppmärksamma när platserna publiceras på hemsidan via ett pressmeddelande så att varje aktör har möjlighet att komma in med sin intresseanmälan.

Varje installerad laddplats kommer att publiceras på kommunens parkeringskarta som kommer finnas tillgänglig på hemsidan.

Aktören är ansvarig för att laddplatsen är uppkopplad på en extern sida (t.ex. uppladdning.nu) och all information kring laddplatsen ska hållas uppdaterad för användaren.

Bilaga 1. Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark.

AVTAL OM NYTTJANDERÄTT

Mellan Eslövs kommun, org.nr. 212000-1173, genom dess kommunstyrelse, nedan kallad Kommunen, och xx, org.nr xxx-xx, nedan kallad Anläggaren, har följande avtal om nyttjanderätt ingåtts inom Kommunens fastighet med fastighetsbeteckning xx för xx stycken laddstolpar med tillhörande elkabel i mark, nedan kallad Anläggningen, på parkeringsplatser vid xx.

Bakgrund och förutsättningar

Bakgrund till att avtalet upprättas

Avtalet innehåller inga definitioner. Termer och begrepp som används i avtalet ska ha den innebörd som följer av branschpraxis, relevant lagstiftning och Kommunens berörda föreskrifter.

Avtalet gäller med tillhörande bilagor enligt följande:

Bilaga 1: Karta över Anläggningens placering

Bilaga 2: Villkor för laddinfrastruktur på kommunal mark

1 § Avtalets tillämpningsområde

Kommunen medger Anläggaren rätt att anlägga, bibehålla och nyttja Anläggningen på Kommunen tillhörig mark enligt villkoren nedan samt enligt villkoren i bilaga 2.

Anläggningen är belägen på parkeringsplatsen på xx, närmare angivet i bilaga 1. Planritning på Anläggningens utformning ska redovisas och godkännas skriftligen av Kommunen innan anläggningsarbetena påbörjas.

Anläggarens rätt enligt detta avtal utgör inget hinder för Kommunen eller annan anläggningsägare att disponera marken eller utföra arbete i eller på marken i den mån det kan ske utan att ändamålet med denna upplåtelse motverkas.

Anläggaren är skyldig att följa de föreskrifter som meddelats av Kommunen och som berör upplåtelsen enligt detta avtal. Eventuella sådana ytterligare föreskrifter ska kommuniceras med Anläggaren skriftligen.

Anläggaren ska utföra erforderliga skyddsanordningar före arbetets igångsättande.

Anläggaren ska ansöka om erforderliga tillstånd, så som grävstillstånd och trafikplaneringsplan, före arbetets igångsättande. Arbetet får inte påbörjas innan alla erforderliga tillstånd är godkända.

Anläggaren medges inte rätt att hyra ut Anläggningen i andra hand till annan part.

2 § Avtalstid m.m.

Detta avtal om nyttjanderätt gäller t.om. xx (d.v.s. 10 år framåt i tiden), räknat från den dag avtalet har undertecknats av båda parter.

Är anläggningen inte driftsatt senast ett (1) år efter detta avtals undertecknande upphör detta avtal med omedelbar verkan utan uppsägningstid. Förlängning av tiden för driftsättning kan medges om förseningen beror på faktorer som Anläggaren inte råår över. Förlängning ska skriftligen godkännas av Kommunen.

Uppsägning av detta avtal som avser driftsatt anläggning ska ske skriftligen senast ett (1) år innan avtalstidens utgång. I annat fall förlängs avtalet med ett (1) år i sänder och med sex (6) månaders uppsägningstid.

3 § Avgift

Marken upplåts utan avgift.

Anläggaren ska svara för samtliga avgifter och övriga kostnader som kan uppkomma genom Anläggningens nyttjande enligt detta avtal.

Anläggaren har rätt att ta betalt av slutanvändaren för utnyttjandet av laddplatsen på samma sätt som för övriga laddplatser i dess nätverk.

4 § Anläggarens skyldigheter

Anläggaren ska ombesörja att anläggningen planmätts och att dess överkant avvägs med utgångspunkt från Kommunens polygonpunkter och höjdsystem.

Inmätning ska ritas på relationsritning i skala 1:200 och tillsammans med tillhörande koordinatlistor, uppgifter om anläggningens dimension mm överlämnas senast vid slutbesiktningstillfället till Kommunens avdelning Gata, Trafik, Park.

Inmätningen levereras även digitalt som shp-fil, geopackage, dwg eller motsvarande i koordinatsystem SWEREF99 13 30 och höjdsystem RH2000.

Om Anläggaren inte har fastställda rutiner för egen inmätning och dokumentation enligt ovan ska Anläggaren kontakta kart- och bygglovsavdelningen på Kommunen för inmätning. Inmätning bekostas av Anläggaren.

Om inmätning inte sker och material inte levererats till Kommunen, är Kommunen inte ansvarig för eventuella skador som uppkommer vid arbeten eller underhåll invid anläggningen.

Anläggaren förbinder sig att snarast avhjälpa fel eller brist som Kommunen påpekar med anledning av inmätningen eller dylikt.

Anläggaren ska genast efter anläggningsarbetena återställa marken enligt anvisning. Anläggaren ska vidare inom av Kommunen bestämd skälig tid åtgärda och bekosta sättningar och andra fel eller brister som visar sig inom en tid av två år efter det att marken iordningställts efter ledningarnas nedläggning och som har samband med dess nedläggning, bibehållande och nyttjande.

Anläggaren ansvarar för den del av elanslutningen som börjar vid inkopplingspunkten och slutar vid laddplatsen.

Anläggaren ansvarar för att elabonnemang mot nätägaren upprätthålls för att laddplatsen ska kunna förses med el.

Anläggaren svarar för samtliga kostnader som uppstår på grund av åtgärder vidtagna under denna paragraf.

5 § Kommunens skyldigheter

I tätorter med kommunalt huvudmannaskap ansvarar Kommunen för att det område som upplåts enligt detta avtal har giltiga lokala trafikföreskrifter och är kungjorda med vägmärken som visar gällande parkeringsregler på platsen.

Kommunen ansvarar för att dess personal eller underleverantörer som utför gatuarbete, städning, parkeringsövervakning m.m. gör detta med försiktighet för att undvika skador på de laddplatser som Anläggaren uppfört och är informerade om de bestämmelser som är relevanta för laddplatser och tillhörande parkeringsplatser.

6 § Utformning av laddplatser

Utformningen av laddplatser ska följa anvisningarna i bilaga 2.

7 § Drift av laddplatser m.m.

Laddplatser ska vara i drift och möjliga att använda för laddning under minst 90 procent av tiden (beräknat på genomsnittlig drifttid under ett kvartal), exklusive planerat underhåll eller liknande åtgärder. Om detta villkor inte uppfylls har Kommunen rätt att upphäva avtalet. Anläggaren ska dock ha möjlighet att först vidta rättelse efter skriftlig tillsägelse inom 60 dagar. Om rättelse vidtas, vilken möjliggör efterlevande av ovan, skall detta anses vara tillräckligt.

8 § Flytt av anläggningen

Anläggaren ska på egen bekostnad ombesörja att anläggningen helt eller delvis flyttas, provisoriskt eller permanent, om Kommunen begär det. Detta ska göras inom sex (6) månader. En sådan påfordrad flytt kan endast göras på grund av att en större händelse kräver detta, t.ex. ändringar i detaljplan, force majeure eller liknande. Vid ovanstående händelse och vid smärre förändringar i Anläggningens nära omgivning gäller att Kommunen i största mån undviker men för Anläggningens funktion och för Anläggarens ekonomiska investering.

Kommunen har, oavsett anledning, möjlighet att påfordra flytt av anläggningen genom att ersätta Anläggaren ett belopp motsvarande förväntade intäkter från Anläggningen fram till avtalets slut.

9 § Skada

Kommunen är ersättningsskyldig för skada på anläggningen endast i den mån skadan visas ha sin grund i vårdslöshet från Kommunens sida eller dess underleverantörer på uppdrag av Kommunen.

Anläggaren friskriver Kommunen från allt ansvar för skador, driftstörningar och annat som kan uppstå på grund av t.ex. markens beskaffenhet, grundvattenförändringar, allmänhetens utnyttjande av markområde samt verksamhet som kan bedrivas i området av Kommunen. Anläggaren ska gentemot Kommunen samt tredje man svara för all direkt skada, förlust, men och intrång som kan uppkomma till följd av Anläggningens utförande, bibehållande, nyttjande eller borttagande.

10 § Avveckling

Upphör detta avtal att gälla ska Anläggaren, om Kommunen önskar, till marknadsvärde överlåta Anläggningen till Kommunen eller om Kommunen kräver det, på egen bekostnad ta bort Anläggningen inom tid som Kommunen bestämmer, dock minst sex (6) månader. Sker ej detta äger Kommunen rätt att på Anläggarens bekostnad ta bort anläggningen.

11 § Överlåtelse

Anläggarens rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal om nyttjanderätt får överlåtas till ny ägare av Anläggningen. Överlåtelsen ska skriftligen godkännas av Kommunen. Anläggaren och den nya ägaren av Anläggningen svarar dock solidariskt för avtalets fullgörande till dess Kommunen till Anläggaren skriftligen bekräftat att underrättelse om överlåtelsen av avtalet erhållits.

Anläggaren är skyldig att snarast meddela ändring av adressuppgifter.

12 § Force majeure

Parterna äger inte rätt att gentemot varandra åberopa underlåtenheten att fullgöra detta kontrakt om fullgörandet hindras av omständigheter utanför partens kontroll, såsom krig, arbetskonflikt, naturhändelse, epidemi, myndighetsbeslut, inskränkning i tillförsel av el eller data- och telekommunikationer m.m.

Motparten ska omedelbart underrättas om det föreligger omständigheter som kan föranleda tillämpning av denna bestämmelse. Arbetskonflikt som har sin grund i parts brott mot kollektivavtal får inte åberopas som grund för befrielse.

13 § Övriga för avtalet gällande dokument

Förutom detta avtal regleras villkor i bilaga 2.

14 § Tvist m.m.

Tvist mellan parterna ska avgöras i första instans av Lunds tingsrätt med tillämpning av svensk lag.

15 § Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för sin giltighet vara skriftliga och undertecknade av behörig ställföreträdare för respektive part.

Detta avtal om nyttjanderätt har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt exemplar.

Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun.

Denna text beskriver rutinen som används vid externa aktörers anläggande av laddplatser på Eslöv kommuns mark.

Utlysning

Minst 1 gång per år görs en utlysning på kommunens hemsida där det framgår vilka parkeringsplatser som kan vara aktuella för laddstolpar. Vid denna utlysning är det inte säkert att det varje gång, kommer att finnas platser att utlysa minst 1 gång per år.

Intresseanmälan

Aktörer väljer ut parkeringar genom att skicka in en intresseanmälan till kommunen. Är en aktör intresserad av fler parkeringar så kan en intresseanmälan göras. Kommunen gör avvägningen beroende på hur många anmälningar som kommit in. Intresseanmälan är öppen hela året. Intresseanmälan ska innehålla:

- En komplett ifylld e-tjänst krävs. För de aktörer som inte har möjlighet att genomföra det via e-tjänsten kan en ansökningsblankett.
- En situationsplan på var laddstolparna ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Grävtillstånd ska ansökas.
- Ett produktblad, samt beskrivning och bilder på laddstolpens utformning/design
- En beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning
- En tidplan för utbyggnaden

Först till kvarn kommer att eftersträvas vid val av aktör som får etablera laddstolparna/laddstolpen i kommunen. Platser som redan har reserverats meddelas aktören så att denna kan ansöka om andra platser.

Tilldelning och nyttjanderättsavtal

Platser som bedöms som lämpliga tilldelas den sökande aktören genom att detta meddelas efter en vecka att intresseanmälan har inkommit. Uppställningen av laddplatsen och dess tidsbegränsning föreslås av aktören som kommer in med intresseanmälan och bestäms i samråd med kommunen och aktören.

Nyttjanderättsavtal tas fram och signeras mellan parterna. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Efter att nyttjanderättsavtalet har signerats påbörjas anläggningsarbetet.

Genomförande

Aktören behöver själv ansöka om påkoppling hos ledningsägare och om grävtillstånd, TA-planer och eventuellt andra nödvändiga tillstånd. Aktören utför det arbete som behövs för

etablering av laddstolpar enligt nyttjanderättsavtalet. Efter genomförd etablering ska Eslövs kommun meddelas så att en besiktning kan göras. För allmän platsmark står Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen står för den kostnaden.

Aktören står för installation samt drift och underhåll av laddstolparna. Kommunen ansvarar för och bekostar skyltningen och drift av själva parkeringen.

Skyltning och parkeringsreglering

Eslövs kommun ansvarar för skyltning och att ta fram lokala trafikföreskrifter för de platser på kommunalmark där laddstolpar installeras.

En laddplats klassas fortfarande som en parkeringsplats, därutöver märks de upp som laddplats. I de fall där det redan finns avgift eller tidsbegränsningar för parkeringsplatserna på kommunal mark behålls den regleringen.

För att laddplatserna ska kunna nyttjas effektivt av många kan tidsreglering behövas. Inga standardtider bestäms i förväg eftersom förutsättningar och behovet ser olika ut för olika platser. Istället bestäms reglering i samråd mellan kommunen och aktören på varje parkeringsplats. Generellt gäller dock att tidsbegränsningen för en plats aldrig kan bli längre än vad den är idag.

Uppsägning

Vid uppsägning av nyttjanderättsavtalet återställs platsen på bekostnad av aktören. Efter återställning meddelas Eslövs kommun så att slutbesiktning kan ske. För allmän platsmark tar Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen som tar den kostnaden.

Utvärdering och revideringar

Snabb utveckling gör att laddinfrastrukturplanen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas årligen. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

I själva utvärderingen ska följande delar finnas med:

1. Etablerade laddstolpar under årets gång.
2. Planen framåt för fler laddstolpar under nästkommande år.
3. Genomgång av nationella regelverket, ifall det har ändrats.
4. Genomgång av nyttjanderättsavtalet, ifall ändringar ska göras i avtalet där funderingar uppkommit.
5. Översyn av den interna kartan med föreslagna platser eller förslagsvis se över listan med föreslagna platser för laddning och ev. tillägg av nya platser.
6. Laddstatistik som aktören ska leverera, hur många felrapporteringar har gjorts på befintliga laddstolpar, hur ofta har laddstolpen använts, när används laddstolpen som mest under dygnet.

7. Se över den parkeringsreglering som har satts för laddplatsen, är den bra eller behöver den justeras.
8. Reflektion över hur arbetet med laddinfrastruktur har fungerat under året, fler personer att bjuda in i arbetsgruppen ska ses över.
9. Eventuella förslag på uppdateringar av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser presenteras för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i laddinfrastrukturplanen ska detta göras hos kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. Mindre ändringar i laddinfrastrukturplanen kan göras av Miljö- & samhällsbyggnadsnämnden.

Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv.

Intresseanmälan etablering av laddstolpe/laddstolpar

Med denna intresseanmälan visar vi intresse för att på egen bekostnad sätta upp, sköta och underhålla publika laddare för laddbara fordon på de adresser som anges nedan. Uppfyller företaget kommunens kriterier för etablering av laddstolpar, har kommunen för avsikt att upplåta mark i enlighet med det nyttjanderättsavtal som finns redovisat på samma hemsida som denna mall.

Kontaktuppgifter intressent

Företagsnamn	
Organisationsnummer	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	
Postadress dit nyttjanderättsavtalet ska skickas	
Namn på behörig firmatecknare som ska skriva under nyttjanderättsavtalet	

Önskade adresser och ID-nummer samt antal laddare och typ av laddare ifylls i tabellen nedan (max 5 platser – ID, per aktör).

Fyll i enligt exempel nedan och tag sedan bort exempeltexten.

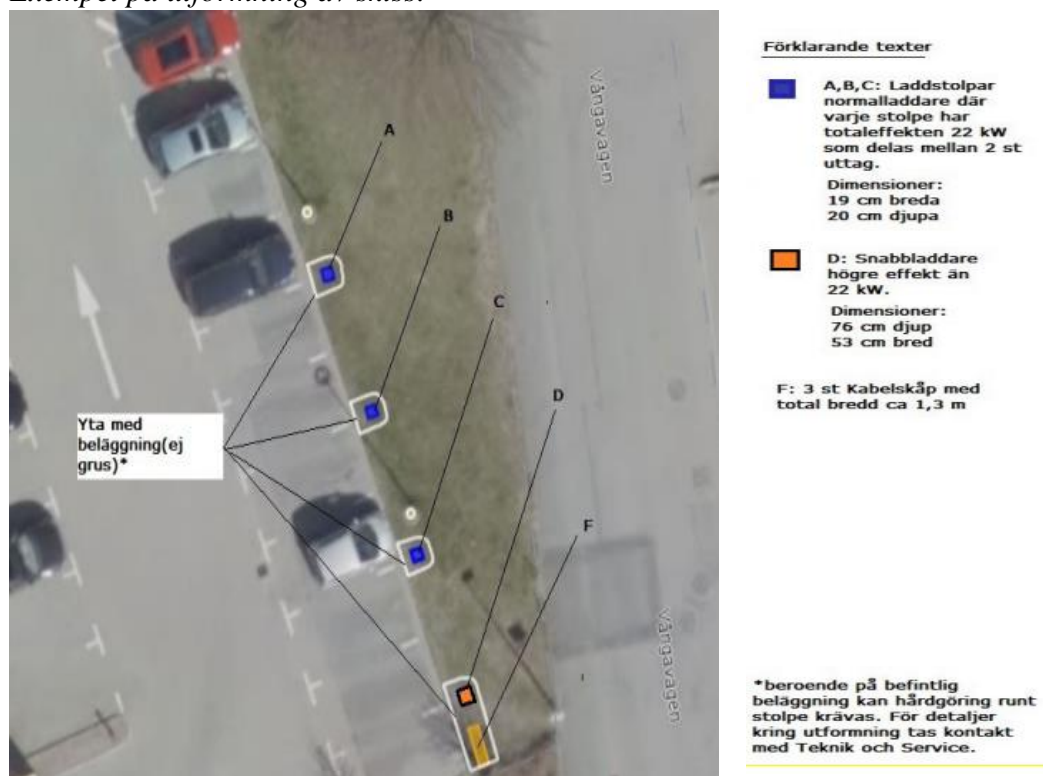
Adress och ID	Laddare	Totalt antal p-platser
Exempeltext: ID XX Adress XX	Exempeltext 1 snabbladdare (>22 kW) 2 p-platser. 1 normalladdare (<22 kW), 2 p-platser.	Exempeltext: Totalt 4 p-platser

Intresseanmälan ska innehålla:

- Kompletta ifylld ansökningsblankett
- Situationsplan på var laddplatsen ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Bifoga en skiss/skisser där det tydligt framgår vilken del av gatan samt vilka parkeringsplatser som berörs. Även mått på laddare ska framgå.
- Produktblad, samt beskrivning och bilder på laddplatsens utformning/design
- Beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning

- Tidplan för utbyggnaden

Exempel på utformning av skiss:



I skissen ska det också framgå tydligt vilken gata/väg det handlar om.

För andra typer av lösningar, som inte innefattar standardiserade boxlösningar, ska leverantören redovisa mått och utformning med en 3D-ritning samt planritning med tillhörande kablage- och elsäkerhetslösning.

Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark.

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

Uttag

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens tre standarder för snabbladdning, d.v.s. CHAdeMO, CCS och AC 22. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag, för att möjliggöra användning för bilisten med medhavd kabel Typ 2. Varje normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt för att minimera antalet stolpar.

Påkörningsskydd och väderskydd

Utgångspunkten är att stadens mark ska möbleras så lite som möjligt för att underlätta framkomlighet och drift. Laddplatserna får dock vid behov utrustas med stopplanka mellan parkeringsyta och laddare för att reducera risken för påkörning, men bör då utformas så att laddplatsen är möjlig att komma åt från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Pollare invid laddstolpen eller påkörningsskydd av gummi som monteras direkt i parkeringsytan får inte användas.

Om ett behov finns ska laddplatsen även förses med ett väderskydd för att skydda mot yttre påverkan.

Påkörningsskydd ska bara installeras där det finns risk för att laddstolpen kan bli påkörd. Anses laddstolpen stå tillräckligt utan påkörningsskydd så kan detta uteslutas. Anses det i de fall som det behövs, att laddstolpen står oskyddad från två håll ska även två påkörningsskydd installeras.

Utformning och tillgänglighet

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolparna ska utformas så att de passar in i gaturummet. Reklambetonade texter/symboler/profiler ska minimeras samt placeras upptill på laddstolpen.

Laddpunkter ska placeras och utformas så att de är lättåtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, placeras mellan två parkeringsrutor. För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen

- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Ljussättning

Laddplatsen får vara utrustade med belysning, alternativ belysas. Syftet med belysningen kan vara att det ska vara lättare att se för den som laddar, samt minska risk för påkörning och öka tryggheten. Så kallade belysningshattar kan användas, men även på dessa ska reklambetonade texter/symboler/ profiler minimeras. Belysningen ska vara utformad så att den inte bländar.

Betalning

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör.

Statistikrapportering

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

Ägaren av laddstolparna ska rapportera årsvis användningen av laddpunkterna. När kommunen begär in statistik oftare än så ska detta underlag kunna presenteras, när det efterfrågas. För den kontinuerliga rapporteringen så är laddplatserna anonymiserade det vill säga namngivna ex. 1, 2, 3 etc. eftersom denna information blir offentlig. En ”nyckel” kan bifogas till kommunen som i så fall ska sekretessbeläggas.

När kommunen önskar använda informationen ovan för ex. rapporter vid framtagande av nya platser ska detta stämmas av med ägaren av laddstolparna som då kan ge sitt godkännande att avanonymisera delar eller hela innehållet.

Följande information ska redovisas för varje laddpunkt:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då laddpunkten inte varit i bruk. Typ av fel som orsakat stoppet/driftuppehållet.
- Hur mycket laddpunkten använts: Antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad, hur lång varje laddning är – exakt eller intervall eller liknande (ex. 5% är under 5 min, 50% är mellan 5-10 min o.s.v.)
- Vilken typ av laddning som används – CHAdeMO, CSS eller AC, 3,7 kW, 22 kW o.s.v.
- Fördelning mellan återkommande kunder och engångskunder redovisas

Information kan skickas in i form av rådata eller ska sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text vid anmodan.

Teknisk utveckling

Aktören ska följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation är uppdaterad efter senaste tekniken. Så länge det är ekonomiskt försvarbart, ska laddstolparna också uppdateras under driftfasen, men en sådan bedömning görs i samråd med kommunen.

Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.

Kommunikation

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla aktuell information om bland annat: identifikation, driftsstörning, navigering och debitering.

Vägledning och regelverk

All vägledning och regelverk ska följas som finns idag när det kommer till publik laddning. Finns mer att läsa på den här sidan: [Vägledning och regelverk \(energimyndigheten.se\)](https://www.energimyndigheten.se). Även Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen ska också följas. Den 13 april 2024 kommer det nya EU-regelverket AFIR (Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen) att börja tillämpas, detta regelverk innehåller obligatoriska krav gällande publik laddning. Aktören ska följa alla de regelverk och krav som finns vid utbyggnad av laddinfrastruktur.

Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark.

	Allmän platsmark	Kvartersmark
Lagstiftning	- Offentligrättslig (kommunen/ staten är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).	- Civilrättslig (markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).
Reglering	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Lokala trafikföreskrifter. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Begränsad möjlighet att reservera platser eftersom likställighetsprincipen gäller. Vilka möjligheter som finns framgår av trafikförordningen.	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Markägare kan upplåta mark för eller förbjuda parkering enligt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Inget krav på att behandla alla lika.
Parkeringsavgifter	- Avgift för parkering kan tas ut för trafikens ordnande, belopp beslutas av kommunfullmäktige. Hänsyn kan inte tas till bilförarnas betalningsvilja eller avgifter på kvartersmark.	- Markägaren bestämmer själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.
Övervakning	- Myndighetsutövning. - Kommunen beslutar om kommunal övervakning. Polis har alltid rätt att övervaka. - Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förordning(1987:26) om parkeringsövervakning i kommuner. - Parkeringsvakter förordnas. Ska ha utbildning enligt RPS 2002:1, FAP 759-1.	- Inte myndighetsutövning. - Markägaren beslutar om övervakning. - Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv eller välja att anlita ett företag för övervakning och/eller indrivning. - Vid infart till parkeringsområdet ska det finnas uppgift om vem som är markägare eller dennes ombud samt telefonnummer.
Påföljder m.m.	- Felparkeringsavgift. - Felparkeringsavgifter beslutas av kommunfullmäktige. Beloppsintervall regleras i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift.	- Kontrollavgift. - Markägaren bestämmer om kontrollavgifter. Nivån får inte överskrida kommunens felparkeringsavgifter för motsvarande förseelse i området.

<p>Påföljder m.m. (forts.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestridande görs hos polisen. Om felparkeringsavgiften har utfärdats felaktigt eller om den som bestrider inte är betalningsansvarig ska polisen undanröja avgiften. Polisen måste i sin utredning strikt följa lagstiftningen och kan inte ta hänsyn till andra omständigheter än de som finns reglerade i lag. - Om man inte får rättelse hos polisen kan man överklaga till tingsrätten och eventuellt till hovrätt/HD. Överklagan skickas till polisen inom 3 veckor efter besked. - Felparkeringsavgift betalas till Transportstyrelsen som tar ut administrationskostnad. Övrig del betalas till kommunen, även om polisen har utfärdat felparkeringsavgiften. - Om felparkeringsavgiften inte betalas skickar Transportstyrelsen påminnelse med förhöjd avgift. Om den inte betalas skickas den till kronofogden för indrivning. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rättelse söks hos markägaren (eller dennes ombud). Markägaren kan välja att avskriva av "good-will" eller att ta hänsyn till speciella omständigheter om den vill. En kontrollavgift som är felaktigt utfärdad kan bestridas skriftligen för att förhindra att ärendet går till inkasso. - Kontrollavgift betalas till den som utfärdat den (markägaren eller dennes ombud). - Markägaren (eller dennes ombud) kan - men måste inte - skicka påminnelse mot extra avgift innan indrivning söks. Indrivning kan ske med hjälp av kronofogden eller inkassoföretag. Om den som parkerat fel inte betalar måste markägaren stämma fordonsägaren vid tingsrätten (tvistemål) inom två år. Förlorende part kan bli skyldig att betala delar av rättegångskostnaderna och motpartens kostnader.
<p>Betalning vid bestridande</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Även om trafikanten bestrider/överklagar måste felparkeringsavgiften betalas i tid. Får trafikanten rätt vid prövning i domstol återbetalas beloppet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bestrids kontrollavgiften ska den inte betalas. Om fordonsägaren får rätt kan denne ändå behöva stämma markägaren vid tingsrätten för att få tillbaka pengarna. Kostnaden för stämningen kan överstiga kontrollavgiften, även om man vinner målet.

Källa: Parkeringshandboken – lagstiftning, reglering och tillståndsgivning av Sveriges kommuner och landsting.

Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?

Göteborg

Göteborgs stad arbetar utifrån en alternativ modell som innebär att laddning kan tillhandahållas på vanliga parkeringsplatser, dvs. utan att föreskriva att platserna ska vara laddplatser. Det innebär att platserna inte kan reserveras för laddbara fordon, utan även fordon som inte är laddbara får parkera på platsen. Om det får till följd att laddbara fordon inte får tillräcklig tillgång till platsen, finns det risk att laddstolpen blir en ineffektiv investering. Å andra sidan finns det risk att platsen blir outnyttjad om endast laddbara bilar får stå där och de inte har ett tillräckligt behov av den. Göteborgs stad har positiva erfarenheter av att tillhandahålla laddningsmöjligheter på vanliga parkeringsplatser både på allmän platsmark och kvartersmark, även om platserna inte är reserverade för laddbara fordon.

Malmö

Sammanfattningsvis finns det för Malmö för många tveksamheter och därför avvaktar staden ett eventuellt införande av laddplatser på allmän plats i dagsläget.

Det är idag dock oklart om laddning av ett fordon på en laddplats utgör stannande, parkering eller uppställning för ett visst ändamål. Med anledningen av detta uppstår ytterligare tveksamheter för övervakning och fordonsflytt. Eftersom det är oklart om uppställning på en laddplats innebär stannande eller parkering, är det svårt att veta vilken grund som ska anges för parkeringsöverträdelser. Det finns heller ingen grund för att flytta fordon, av samma anledning som ovan – det är oklart om fordonet är parkerat eller stannat. Vidare finns risk för åverkan på fordon och laddanordning om den ska flyttas i och med att laddsladden är fastlåst i fordonet.

Stockholm

Stockholm stad föredrar att använda sig av kvartersmark när laddstolpar ska etableras i staden. Detta gör Stockholm för att de anser att det är mindre besvärligt, juridiskt, att etablera laddstolparna på kvartersmark istället för allmän platsmark.

Helsingborg

Helsingborgs stad försöker i första hand bygga på kvartersmark och genom avtal (nyttjanderätt). Allmän plats undviker staden att belamra då det är oklart om laddinfrastruktur kan kallas för allmänt intresse. Fram till idag då resonerar Helsingborg på att börja sätta upp och har satt upp flera laddstolpar på allmän platsmark men staden använder sig inte av skyltning för laddplats utan har enbart en tilläggstavla där det står ”endast för laddbara fordon”. Några av p-platserna har denna tilläggstavla, resterande har det inte. På så sätt ”favoriserar” staden inte elbilsägare. Angående tilläggstavlan utgår staden från proportionen; när antalet elbilar ökar så ökar antalet tilläggstavlor. Idag består stadens fordonsflotta av cirka 9 % elfordon och då anser dem att ca 9 % av p-platserna också kan vara avsedda för elfordon för att uppfylla tillgängligheten för alla.

Uppsala

Den fortsatta utbyggnationen av laddinfrastrukturen kommer ske på kvartersmark. Den befintliga strukturen som idag är placerad på allmän platsmark kommer stå kvar till dess att den ”gjort sitt”.

Andra kommuner i liknande storlek (invånarantal) som Eslöv

Upplands-bro använder sig av tillvägagångssättet ”Först till kvarn” och det är både allmän platsmark och kvartersmark som är av intresse att etablera laddstolpe på.

Vallentuna använder sig mest av kvartersmark vid stora platser men erbjuder platser på all kommunal mark, det är en aktör i kommunen som äger alla laddstolpar. Kommunen har också tagit fram en strategi som har i syfte att utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon ska ske. Kommunen är beredd att ta en roll som samverkande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar.

Vallentuna kommun ser positivt på att det sker en utbyggnad av publik laddinfrastruktur för elfordon i kommunen. Kommunen vill gynna en utbyggnad utan att för den delen hämma möjligheten för kommersiella aktörer att etablera en fungerande marknad. Därför är kommunen beredd att ta en roll som samverkande och samordnande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar. I rollen som samverkande part kommer kommunen inte att äga, sköta drift eller underhåll av publika laddare. Därmed tillfaller varken intäkter från laddning eller investerings- eller underhållskostnader kommunen.

Katrineholm skiljer hantering av publik laddinfrastruktur på kommunal mark, annan publik laddinfrastruktur samt verksamhetsspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen.

Vad gäller verksamhetsspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen så förs diskussioner mellan fastighetsägare och verksamhet – tills det kommit fram till en bra lösning.

Vad gäller publik laddinfrastruktur på kommunal mark så vill kommunen inte äga laddstolparna – utan överlåter detta på marknaden. I nuläget har kommunen inte pekat ut var de ser behov av laddinfrastruktur utan aktörer som är intresserade av att etablera laddplatser i *Katrineholm* hör av sig till kommunen med en intresseanmälan där de beskriver var de vill bygga laddplatser. Kommunen bedömer inkommen intresseanmälan baserad på lämplighet, trafiksituation, att det inte försvarar skötsel av angränsande områden etc. likt tillvägagångssättet ”först till kvarn”. När kommunen och aktören är överens kontaktar entreprenören nätägaren och när entreprenören har ok från kommunen angående placering och ok från nätägaren gällande tillgång på el skriver kommunen ett nyttjanderättsavtal med entreprenören. Platser på allmän platsmark och kvartersmark är väsentligt i kommunen, mycket av fokus ligger att uppfylla lagkravet som finns hos Boverket.

Strängnäs arbetar på ett sådant sätt, att etablering av laddstationer på kommunal mark ska erbjudas där kommunen finner det lämpligt. Detta genom att kommunen upplåter mark till externa aktörer genom koncession där aktören betalar en arrendeavgift för marken. Arrendeavgiften ska avse att täcka kommunens kostnader. I brist på intresse från privata aktörer rekommenderas kommunen att etablera egna laddstationer på större kommunala besöksmål, centrumbildningar samt egna fastigheter och verksamheter.

Kommunen rekommenderas att använda sig av upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem vid upphandling av externa aktörer. Till skillnad från ett ramavtal så är ett dynamiskt inköpssystem öppet för nya leverantörer att ansluta sig till under hela systemets giltighetstid, så länge de uppfyller vissa kvalificeringskrav. Dessa krav kan exempelvis vara typ av ladduttag, krav på driftsäkerhet på laddstationen, statistik och att reklambetonade symboler ska minimeras. Vidare möjliggör ett dynamiskt inköpssystem för en upphandlande organisation att få tillgång till ett brett urval av leverantörer, och på så sätt utnyttja konkurrensen på bästa sätt. På marknader som är under snabb utveckling, som just elbilsmarknaden, kan upphandlande organisationer genom dynamiskt inköpssystem effektivt köpa in de senast utvecklade lösningarna och produkterna.

Karlshamn samarbetar kommunen och dess helägda energibolag (*Karlshamns energi*). Det är energibolaget som främst arbetar med denna fråga och identifierar behov av nya laddstolpar och dess utbyggnad. Till dagens datum finns det ungefär ca 150 publika laddpunkter installerade i kommunen. Det finns dock ingen antagen plan/strategi annat än att det avsätts årligen finansiering som går till nya installationer där behov identifieras. Laddstolparna är i huvudsak placerade på kvartersmark.

Marks kommun har antagit en Strategi för laddinfrastruktur. Fokus i kommunen just nu är att arbeta vidare med lagkravet om att det ska finnas en laddplats vid kommunens uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser. Enligt den beslutade strategin ska marknaden stå för publika laddplatser och kommunen ska vara behjälplig med det (t ex upplåta mark om möjligt). En del av de laddplatser som etableras för att uppfylla lagkravet blir dock tillgängliga för allmänheten – det beror lite på vilken byggnad det rör sig om och vilka som besöker den. Fokus är kvartersmark och inga laddplatser är inplanerade på allmän platsmark i nuläget.

Sandviken har precis upphandlat en leverantör som har fått uppdraget att förvalta kommunens icke-publika laddstolpar som verksamheterna nyttjar för egna bilar i tjänsten. Kommunen kommer att sälja alla publika laddstolpar till en aktör som tar över driften och ägarskapet för dessa. Aktören i sig kommer att äga hela affären med de publika laddstolparna och utöka respektive avveckla publika laddstolpar.

När kommunen genomförde det här projektet så gick det väldigt fort från ett politiskt beslut till genomförande, vilket inte var optimalt. Det blev i princip en projektgrupp som tyckte till om fördelningen och fördelade de publika laddstolparna som ansågs vara lämpligt.

Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på

Antal platser och när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats tas när laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antaget.

Plats, gatan	Antal platser	År när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats (prioriteringsordning 1-3)
Allmän platsmark – ansvarig för drift och underhåll är Miljö- & samhällsbyggnad		
Eslövs tätort		
Parkeringen i Badhusparken (vid Stadsbiblioteket) <i>Norregatan 8, 24133 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Medborgarhuset <i>Kyrkogatan 1, 24130 Eslöv</i>		
Trollsjön vid Café Våfflan <i>Trollsjögatan 32, 24131 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Odengatan (intill Ekevalla idrottsplats) <i>Odengatan 32-44, 24131 Eslöv</i>		
Gröna torg <i>Brandgatan/Gröna Torg, 24131 Eslöv</i>		
Kanalgatan (Etapp 1 närmst Stadsparken) <i>Kanalgatan 24130 Eslöv</i>		
Kanalgatan Etapp 2 och etapp 3		
Parkering vid Kvarngränd/Stinstorget (Pendlingsparkering) <i>55.837868, 13.306358</i>		Trafikplan
Parkeringen till Tempo <i>Sockenvägen 2, 241 37 Eslöv</i>		
Marieholm		
Marieholms station <i>Lagmansgatan 25, 24030 Marieholm</i>		Trafikplan
Löberöd		
Löberöd torget <i>24162 Löberöd</i>		
Kvartersmark – ansvarig för drift och underhåll är Serviceförvaltningen		
Eslövs tätort		
Ekenässkolan <i>Skolgatan 18, 24131 Eslöv</i>		
Trollenäs idrottsplats <i>55.863589, 13.239195</i>		
Eslövshallen <i>Onsjövägen 3, 24134 Eslöv (norr om hallen)</i>		
Vasavångsskolan, Berga idrottshall (Berga IP), fotbollshall, tennishall, kunskapscentrum, anpassad gymnasiesärskola, teknikcentrum, bygg- och anläggning		

<u>Verkstadsvägen 1-3, 24138 Eslöv</u> 55.838708, 13.320385 (finns flertal parkeringar)		
Källebergsskolan/Källebergs Idrottsplats <u>Verkstadsvägen 1, 241 38 Eslöv</u> 55.837070, 13.322287		
Sallerupsskolan <u>Sockenvägen 8, 24137 Eslöv</u> (ombyggnation pågår - förbereds)		
Norrevångsskolans parkering <u>Onsjögatan 1, 241 34 Eslöv</u> 6191751,555, 137680,072		
Gasverket <u>Östergatan 23A, 24139 Eslöv</u> 55.839689, 13.310757		
Bredablicksskolan <u>Norregatan 69, 241 33 Eslöv</u> 55.848212, 13.304551		
Carl Engström byggnad C <u>Östergatan 16, 241 38 Eslöv</u> (nybyggda gymnasiesidan) 55.838452, 13.310439		
Carl Engström byggnad A (Salliusparkeringen + Kunskapshusets förskola) <u>Östergatan 17, 241 39 Eslöv</u> 55.840194, 13.310083		
Karlsrobadet <u>Västergatan 54, 241 31 Eslöv</u>		
Husarängens IP <u>Pål Klemeds väg 13, 241 35 Eslöv</u> 6191355,563, 136698,905		
Marieholm		
Marieskolan och biblioteket 55.863351, 13.166909		
Marieholmsbadet 55.862649, 13.145384		
Marieholms idrottshall <u>Änggatan 3, 240 30 Marieholm</u> 55.862306, 13.148631		
Löberöd		
Ölyckeskolan (bibliotek/idrottshall/idrottsplats) <u>Skolgatan 5 24162 Löberöd</u> 55.777918, 13.513798		
Stehag		
Stehagsskolan/bibliotek <u>Bygdegårdsvägen 2, 241 74 Stehag</u> 55.901755, 13.391510		
Stehags sporthall <u>Bäckaledsvägen 22, 241 74 Stehag</u> 55.903840, 13.391116		
Flyinge		

Flyingeskolan, idrottshall och bibliotek <i>Pilevägen 9, 247 47 Flyinge</i> 55.755725, 13.370196		
Häggebo förskola <i>Promenaden 1, 247 47 Flyinge</i> 55.754792, 13.367818		
Harlösa		
Harlösa skola, idrottshall och förskola <i>Karl Axels väg 3, 240 35 Harlösa</i> 55.719936, 13.530953		
Flygfältet <i>Flygfältsvägen 8, 241 40 Eslöv</i> 55.849579, 13.321767		
Örtofta		
Örtofta pendlarparkering		

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

§ 197

MOS 2024/731

Revidering av laddinfrastrukturplanen**Beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att laddinfrastrukturplanen kompletteras med laddstolpar på följande platser:

- Pendlarparkering Öртоfta
- Kanalgatan etapp 2
- Kanalgatan etapp 3

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner ändringen i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/kommunal mark*, i laddinfrastrukturplanen. ”Aktören ska följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation är uppdaterad efter senaste tekniken. Så länge det är ekonomiskt försvarbart, ska laddstolparna också uppdateras under driftfasen, men en sådan bedömning görs i samråd med kommunen”.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen antog laddinfrastrukturplanen i maj § 97, 2024 (KS 2024/371) och följande beslut fattades:

- Kommunstyrelsen beslutade att delegera godkännande av mindre revideringar i planen till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.
- Kommunstyrelsen beslutade att Miljö och Samhällsbyggnad får delegation på att genomföra utvärderingen samt ansvar för hantering av intresseanmälningar.
- Kommunstyrelsen beslutade att mark- och exploateringsingenjörerna får delegation på att teckna nyttjanderättsavtalen avseende laddstolpar.

Enligt laddinfrastrukturplanen, som är politiskt antagen, ska utvärderingar och förslag på mindre revideringar av bilagorna – som rör rutiner, villkor, avtal samt nya etableringsplatser – beslutas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Revidering av laddinfrastrukturplanen
- Kommunstyrelsens beslut § 172, 2023 (KS.2023/0435) Laddstolpar på kvartersmark i Eslövs kommun.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 68, 2023 (MOS 2023/0211), Inriktningsbeslut angående laddstolpar på allmän platsmark
- Laddinfrastrukturplan för publik laddning Eslövs kommun.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 65, 2024 (MOS 2024/201), Antagande av förslag till laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun.

Beredning

År 2023 gav miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö och Samhällsbyggnad samt Kommunledningskontoret i uppdrag att identifiera lämpliga platser för etablering av laddstolpar på kvartersmark och allmän platsmark, samt att göra dessa platser tillgängliga för marknadens aktörer.

Syftet med laddinfrastrukturplanen är framför allt att underlätta elektrifieringen av transportsektorn, med fokus på den publika laddningen i Eslövs kommun. Den identifierar lämpliga geografiska platser för laddstationer och fastställer riktlinjer för hur dessa ska regleras vid etablering. Publika laddstationer är öppna för allmänheten, vilket gör det möjligt för elbilsägare att ladda sina fordon på platser utanför hemmet eller arbetsplatsen. Detta främjar längre resor och ökar räckvidden för elbilar.

Förutsättningarna och möjligheterna för laddinfrastruktur utvecklas snabbt, vilket gör det viktigt att laddinfrastrukturplanen och dess bilagor hålls uppdaterade och utvärderas löpande. För närvarande fokuserar planen främst på infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Vid framtida utvärderingar och revideringar av planen kommer även andra typer av fordon att beaktas, och om behovet finns, kan de integreras i planen.

Innehåll i laddinfrastrukturplanen

I laddinfrastrukturplanen som är antagen politiskt, under punkt 1.3.2. drift står följande:

Eslövs kommun ansvarar för drift av parkeringsplatser där laddstolpar placeras, exempelvis vid snöröjning. Ansvaret inom kommunen skiljer sig åt är beroende på vilken mark som parkeringsplatsen (inklusive eventuell laddstolpe) är placerad på. Avses parkeringsplatser med laddstolpe på allmän platsmark, vid kommunalt huvudmannaskap, så är det avdelningen Gata, trafik och park på Miljö och Samhällsbyggnad som har driftansvaret och sköter dessa. Avses parkeringsplatser med laddstolpar på mark som är kvartersmark är det Serviceförvaltningen i kommunen som har driftansvaret och sköter dessa. En dialog mellan förvaltningarna krävs för att få en enhetlig bild kring laddinfrastrukturen i Eslövs kommun.

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Aktörer som äger laddstolpar på kommunal mark sköter all drift kopplad till laddstolpen och alla kostnader som tillkommer för driften som rör laddstolpen.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För uppvärmda byggnader ställs inga krav. Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

Ärendet gäller följande

Ärendet gäller ändring av bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark*, i laddinfrastrukturplanen. Den föreslagna ändringen innebär att texten:

”Aktören ser till att följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation och framöver alltid är uppdaterad efter senaste tekniken”

ändras till:

”Aktören ska följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation är uppdaterad efter senaste tekniken. Så länge det är ekonomiskt försvarbart, ska laddstolparna också uppdateras under driftfasen, men en sådan bedömning görs i samråd med kommunen.” men också tillkommande av tre nya etableringsplatser för laddstolpar.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

De tre nya etableringsplatserna kommer att läggas till i laddinfrastrukturplanen. I bilaga 2, *rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun*, under kapitlet om utvärdering och revidering, finns flera punkter som arbetsgruppen för publik laddning har diskuterat internt. Under punkt fem i listan under kapitlet utvärdering och revidering, står det: "Översyn av den interna kartan med föreslagna platser eller förslagsvis se över listan med föreslagna platser för laddning och eventuellt tillägg av nya platser."

Efter dialog inom arbetsgruppen beslutades att lägga till tre nya etableringsplatser. Den första platsen är Örtofta pendlarparkering, vilket ger bilpendlare möjlighet att ladda sina bilar under arbetsdagen, det är ett sätt att uppmuntra bilpendlare att ta bilen till pendlarparkeringen i Örtofta och sedan fortsätta med tåg till slutdestinationen. Kanalgatan etapp två och tre är de andra platserna som missades i första omgången, när etapp ett publicerades därav tas dessa platser med nu.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Antagande av förslag till laddinfrastrukturplan för Eslövs kommun

Beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att:

- Godkänna laddinfrastrukturplanen och ärendet lämnas över till Kommunstyrelsen för antagande.
- Eslövs kommuns målsättning är att 30 % (5100 st, 2023 års nivå) av alla personbilar i kommunen ska vara laddbara till år 2030.
- Ge förvaltningen i uppdrag att utreda var det kan finnas distributionskapacitet för laddplats av tunga transporter samt om det är möjligt att anlägga en sådan på vald plats.
- Genomförande av utvärderingen och godkännande av mindre revideringar i planen föreslås kommunstyrelsen delegera till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.
- Laddstolpar i Eslövs kommun förses med standardiserade kontakter av typen CCS och Typ 2.
- Eslövs kommun börjar utbyggnaden på de platser som har föreslagits, både på allmän platsmark och kvartersmark.
- Erbjudna platser enligt sk kluster, så att etablering av laddstolpar fördelas med en geografisk spridning i kommunen både på allmän platsmark och kvartersmark. Utvärdering av platserna ska göras årligen.
- Miljö- och samhällsbyggnad ges i uppdrag att tillhandahålla kommunens samtliga laddplatser genom metoden först till kvarn.

Parkering och lokala trafikföreskrifter

- Eslövs kommun kan förklara en plats som laddplats genom lokala trafikföreskrifter för att kunna säkerställa tillgänglighet till laddplatsen. Genom lokala trafikföreskrifter kan Eslövs kommun föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen.
- Kommunen definierar en ändamålsplats med innebörden att andra fordon som inte uppfyller ändamålet, laddning av el, inte får stanna eller parkera på parkeringsplatsen.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Avtalet

- Nyttjanderättsavtal ska tecknas för etablering av laddstolpar på all kommunal mark. Avtalet giltighetstid ska vara 10 år och nyttjandet av marken ska vara avgiftsfri.
- Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning.

Drift och underhåll

- Serviceförvaltningen sköter drift och underhåll på kvartersmark.
- Miljö och Samhällsbyggnad sköter drift och underhåll på allmän platsmark.
- Miljö och Samhällsbyggnad lägger ut platserna för ansökan på hemsidan, samtliga platser kommer blandas både på kvartersmark och allmän platsmark i kluster.
- Förlängning av laddkablar, luftledning eller markplacerat, från publika laddplatser, verksamheter eller privata fastigheter för laddning av fordon får inte placeras på kommunal mark. Detta gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande.

Ärendebeskrivning

2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun, detta ska vara uppnått år 2030.

År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer i Eslövs kommun, från Vänsterpartiet i Eslöv till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Själva laddinfrastrukturen behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. En fråga ställdes till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden från Vänsterpartiet:

- Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?

År 2023 gav miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö och Samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartersmark och allmän platsmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

I kommunens Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan finns politiskt antagna mål kopplat till begränsad klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen. Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

- Kommunorganisationen ska ta fram en plan för laddinfrastruktur som omfattar inventering och kartläggning av mark för lämpliga platser till elbilsaddning, arbetet förstärks av en kartfunktion. Det ska även omfatta den interna laddinfrastrukturen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Antagande av laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun
- Kommunstyrelsen arbetsutskotts beslut 2023-10-03, KS.2023.0435, 2023, Uppdrag om att ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut 2023-04-26, MOS.2023.0211, 2023, Uppdrag om att ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.
- Laddinfrastrukturplan för publik laddning med dess bilagor
- Yttrande över planen från Serviceförvaltningen
- Yttrande över planen från Kommunledningskontoret

Beredning

Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatmässigt hållbart. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning. År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar.

För att Eslöv kommuns ambitiösa miljö- och klimatmål ska kunna nås krävs en omställning av transportsektorn. Detta sker dels genom en omflyttning av resandet till mer kollektivtrafik, cykel och gång, och dels genom övergång från fossila bränslen till förnybara bränslen exempelvis eldrift. En elektrifiering av transportsektorn är alltså en del av lösningen, och laddinfrastrukturplanen är till för att ge stöd i arbetet med att etablera publika laddstolpar i Eslövs kommun.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Laddinfrastrukturplanen avser huvudsakligen infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Andra fordonsslag kommer att beaktas när laddinfrastrukturplanen utvärderas och revideras årligen. Om behovet finns för något fordonsslag kommer Eslövs kommun att bevaka detta.

Eslövs kommun har idag 48 laddplatser som motsvarar 24 laddstolpar i kommunen. Genom anläggandet av publika laddstolpar skapas förutsättningar för elbilar samt en inriktning för samhällsutvecklingen. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 tagit fram, som säger att det ska finnas en laddplats för vart tionde fordon. Eslövs kommun har totalt ca 1000 elbilar och laddhybrider, och enligt riktlinjen bör det då finnas 100 laddstolpar.

De flesta personbilarna i Eslöv är fossildrivna. Eslöv ligger på plats 16 bland 33 kommuner avseende vilken skånsk kommun som har störst andel av laddbara personbilar (2023). Det finns omkring 17000 personbilar i Eslöv, varav 955 är laddbara. Detta motsvarar idag en andel på 5,3 % av den totala personbilsflottan som utgörs av laddbara fordon. I en nationell jämförelse borde år 2024, 10 %, av det totala antalet personbilar utgöras av elbilar och laddhybrider i Eslövs kommun. Görs en jämförelse kring hur det ser ut i hela landet är det cirka 11 % av alla bilar som är laddbara.

Eslövs kommun bör eftersträva att 30 % av alla personbilar i kommunen ska vara laddbara till år 2030 (dvs totalt 5100 st, 2023 års nivå). Motiveringen till grund är EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035. Nya bilar och skåpbilar som säljs i EU från och med 2035 får inte producera några koldioxidutsläpp. Detta kommer aktivt medföra att samhället, inklusive Eslöv, behöver ställa om till fler laddbara fordon.

Det är skillnad på hur allmän plats och kvartersmark får användas och vilka regelverk som styr. Detta påverkar vilka avtal som kan tecknas med aktörer som vill nyttja kommunens mark för att etablera laddstolpar. Förvaltningen har i dialog med kommunjurist och tillväxtavdelningen landat i att det är möjligt att teckna sk nyttjanderättsavtal för all kommunal mark. Nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser föreslås vara avgiftsfria, eftersom laddplatser på kommunal mark är något som kommunen vill främja. Flertalet andra kommuner upplåter marken utan avgift på liknande sätt. Genom att teckna avtal med aktörer som anlägger laddplatser så undgår kommunen kostnaden att

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

anlägga en laddplats i egen regi. Aktören bekostar anläggandet av laddplatsen, men får också alla intäkter kopplade till den.

Ett antal laddplatser fördelade geografiskt över kommunen kommer att ingå i sk kluster. Klusterna innehåller laddplatser som är mer och mindre attraktiva för leverantören avseende omsättning av fordon och intäkter på laddplatsen. På så sätt kommer även, för leverantören, mindre attraktiva platser förses med laddstolpar. Platserna läggs upp på kommunens hemsida, så fler aktörer kan skicka in sin intresseanmälan enligt bilaga 2 och bilaga 3 i laddinfrastrukturplanen.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För uppvärmda byggnader ställs inga krav. Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

När det kommer till eventuell förlängning av elkablar från laddplats till fordon bedömer förvaltningen inte att det ska vara tillåtet att placera kabel över gatan för att ladda elbilen. Eslövs kommun ger inte tillstånd för något som kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, vilket en kabel kan göra. Den här regeln gäller även för

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Det är inte heller tillåtet att dra en luftledning för laddning eftersom det oftast i dessa lägen kräver att en stolpe eller något liknande placeras på kommunal mark.

På sammanträdet enades nämnden om att paragrafen inte behövde justeras omedelbart.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Kommunledningskontoret – tillväxtavdelningen

Servicenämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

2026-04-30

Lovisa Emilsson

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

lovisa.emilsson@eslov.se

Tjänsteskrivelse. Remissredogörelse tillhörande Mobility Managementplan för Eslöv

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslås godkänna redogörelsen av inkomna remissvar och förvaltningens hantering av dessa.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har för mandatperioden 2023 till 2026 fastställt målet:

- Barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023 (2022).

Nämnden har i sina delmål med indikator fastställt att en Mobility Management-plan ska tas fram under mandatperioden 2023–2026, med 2023 som basår.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 28 januari 2026 att skicka ut förslag till Mobility management-plan för Eslövs kommun på remiss med sista svarsdag 30 april 2026

Beslutsunderlag

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 9, 2026 Remissversion av Mobility Management-plan för Eslöv
- Remissversion av Mobility Management-plan för Eslöv
- Remissredogörelse MM-plan för Eslöv

Beredning

I Eslövs kommuns Trafikstrategi 2035 lyfts hållbar mobilitet fram som en central del av samhällsutvecklingen, med målsättningen att skapa ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. En av strategierna i trafikstrategin är att ta fram en Mobility management-plan

med utgångspunkt i trafikstrategins mål. Mobility Management är ett strategiskt arbetssätt som syftar till att främja hållbara transporter och minska bilberoendet genom att påverka attityder och resvanor. Arbetssättet kompletterar investeringar i fysisk infrastruktur och bidrar till att stärka effekten av kommunens insatser inom hållbart resande och transport, bland annat genom informationsinsatser, samordning och utveckling av tjänster som gör hållbara färdmedel mer attraktiva.

Förslag till Mobility management-plan för Eslövs kommun har varit ute på intern remiss under våren 2026. Flertalet inkomna yttranden är positiva till planens inriktning och innehåll.

Föreliggande tjänsteskrivelse redovisar inkomna remissyttranden och förslag till revideringar, vilket ger möjlighet till ev ändringar i planen. Ärendet följer antagen tidsplan.

<i>Tidpunkt</i>	<i>Politisk instans och antal ärenden</i>	<i>Innehåll i ärendet</i>
September 2025	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Fastställande av tidsplan för MM-planen. Nämnden antar arbetsform och tidsplan. Informationspunkt om MM (Vad är MM? Varför tas planen fram?)
December 2025	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Information om innehållet i MM-planen till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Januari 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Beslutsärende: Skicka MM-planen på remiss till samtliga nämnder (Remisstid: 3 månader till och med 30 april 2026).
Maj 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Redovisning av inkomna remissyttranden och förslag till revideringar. Politikerna ges möjlighet till inspel och ändringar.
Juni 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Beslutsärende: Godkänna MM-planen och skicka vidare till kommunstyrelsen.
September 2026	Kommunstyrelsen (1 ärende)	Kommunstyrelsen beslutar om antagande av MM-planen.

Servicenämnden har lämnat yttrande utan erinran. Vård- och omsorgsnämnden ställer sig bakom förslaget och lyfter bland annat vikten av att genomförandet tar hänsyn till verksamheter med tidskritiska insatser och omfattande tjänsteresor. Synpunkterna bedöms relevanta, men

föranleder ingen ändring i planen då genomförandet av åtgärder kommer att ske i dialog med berörda verksamheter.

Kultur- och fritidsnämnden är positiv till planen och har inkommit med några kompletterande synpunkter som redovisas i bifogad remissredogörelse. Synpunkterna beaktas genom att formuleringen i avsnitt 3.1 ändras till ”Hållbart resande till fritidsaktiviteten”. Övriga synpunkter bedöms kunna hanteras inom ramen för planens genomförande och tillhörande åtgärder.

Eslövs Bostads AB är positiva till förslaget och bedömer planen som relevant och genomarbetad. De lyfter synpunkter kring bland annat krav i byggskedet, resplaner för arbetsgivare, resevaneundersökningar samt deltagande i nätverk. Justeringar görs i åtgärd 2.2, medan övriga synpunkter inte föranleder några ändringar i planen.

Barn- och familjenämnden samt Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden efterfrågar tydligare organisatorisk förankring av MM-planens årshjul samt klargöranden kring ekonomiska konsekvenser och ansvarsfördelning. Nämnden är samtidigt positiv till resplaner för skolor och lyfter behovet av dialog med vårdnadshavare, samt föreslår att införandet av Skånetrafikens ungdomsbiljett utreds.

Synpunkterna har i huvudsak beaktats genom förtydliganden kring resursredovisning och ansvar, medan övriga synpunkter noteras men inte föranleder några ändringar i planen.

Utöver hanteringen av inkomna remissyttranden görs vissa redaktionella justeringar i planen. Ändringarna är av redaktionell karaktär för att skapa en mer enhetlig struktur i åtgärdslistan och påverkar inte planens övergripande innehåll eller inriktning.

Sammanfattningsvis visar remissutfallet ett brett stöd för Mobility management-planens inriktning. Inkomna synpunkter har huvudsakligen varit förtydligande eller kompletterande och bedöms inte påverka planens övergripande innehåll eller inriktning.

Beslutet skickas till

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

§ 9

MOS 2025/230

Remissversion av Mobility Management-plan för Eslöv**Beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att skicka ut förslag på *Mobility management-plan för Eslöv* på remiss. Remissvar ska inkomma till lovisa.emilsson@eslov.se senast den 30 april 2026.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har för mandatperioden 2023 till 2026 fastställt målet:

- Barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023 (2022).

Nämnden har i sina delmål med indikator fastställt att en Mobility Management-plan ska tas fram under mandatperioden 2023–2026, med 2023 som basår.

En remissversion av Eslövs Mobility Management-plan är framarbetad. Förslaget skickas på remiss med sista svarsdag den 30 april 2026.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Remissversion av Mobility Management-plan för Eslöv
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 133, 2025-09-24 (MOS 2025/230)
- Remissversion av Mobility Management-plan för Eslöv

Beredning

I Eslövs kommuns Trafikstrategi 2035 betonas hållbar mobilitet som en central del av samhällsutvecklingen. Strategin syftar till att skapa ett transportsystem som främjar miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet, särskilt med fokus på tillgänglighet för barn, äldre och boende i områden med begränsad kollektivtrafik. Trafikstrategin antogs av kommunfullmäktige i juni 2022. En av strategierna som finns i trafikstrategin är att Mobility Management-planen ska ha utgångspunkt i trafikstrategins mål.

Våra samhällen står inför stora utmaningar där ny teknik, innovationer och olika typer av effektiviseringar spelar en viktig roll. Men den stora

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

omställningen kräver mer än bara tekniska lösningar. För att verkligen minska utsläppen från resor och transporter behöver arbete ske med människors beteenden och förändra resvanor.

Mobility Management (MM) är ett strategiskt arbetssätt för att främja hållbara transporter och minska beroendet av bilen genom att påverka resenärers attityder och beteenden. Kärnan i MM ligger i de så kallade ”mjuka” åtgärderna – exempelvis informations- och kommunikationsinsatser, samordning av olika aktörer samt utveckling av tjänster som gör hållbara färdmedel mer attraktiva och lättillgängliga.

Dessa mjuka åtgärder fungerar ofta som en katalysator och förstärker effekten av ”hårda” investeringar i infrastrukturen, såsom nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor. Genom att kombinera dessa insatser kan städer och regioner skapa ett mer effektivt, tillgängligt och miljövänligt transportsystem.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Vård- och omsorgsnämnden

Barn- och familjenämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden

Servicenämnden

Eslövs Bostads AB

Mellanskånes Renhållnings AB

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

MOBILITY MANAGEMENT- PLAN FÖR ESLÖV

Mobility management-planen för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* i *Miljöstrategi för Eslöv* samt bidrar till målet om ett hållbart transportsystem enligt *Eslöv trafikstrategi 2035*.

Mobility management-plan för Eslöv är antagen av Kommunstyrelsen den xxxx-xx-xx. Den riktar sig till anställda inom Eslövs kommunorganisation samt bolagen ebo och Merab. Ses över för revidering varje mandatperiod. Kontaktperson: Mobilitetssamordnare, Miljö och Samhällsbyggnad.

Innehåll

Begreppslista	4
Bakgrund	5
Nyttor med Mobility Management	5
Syfte	6
Organisation	6
Rådighet	7
Omfattning, avgränsning och kopplingar	8
Uppföljning	9
Mål	9
Åtgärder	10
1. Kommunikation och marknadsföring	10
1.1 Kommunikationsplan.....	11
1.2 Grafiskt manér	11
2. Om- och nybyggnation	12
2.1 MM i exploateringsprojekt	12
2.2 MM i byggskedet.....	13
3. Områdes- och målgruppspecifika MM-insatser.....	14
3.1 Uppmuntrande kampanjer.....	14
3.2 Resplaner för skolor.....	15
3.3 Resplaner för arbetsgivare	15
3.4 Resplaner för handelsområden.....	16
3.5 MM kopplat till laddinfrastrukturplanen	16
4. Kommunens interna resor.....	17
4.1 Resplan för interna resor.....	17
4.2 Riktlinjer för resor och möten.....	18
4.3 Samverkan för effektivisering av fordonsflottan	18
4.4 Intern laddinfrastruktur	18
4.5 Cykelpool.....	19
4.6 Utreda förmånsnytt samt förmånskort för kollektivtrafik	19
4.7 Eco Driving.....	19

5. Samverkan och uppföljning	20
5.1 Kommunövergripande mobilitetsnätverk	20
5.2 Samverkan kring mobilitetstjänster	20
5.3 Trafik- och resvaneuppföljning samt utvärdering	21
Bilaga 1 - Nuläge	22
Gång och cykel	22
Kollektivtrafik.....	23
Mobilitetstjänster	24
Bil.....	24
Utmaningar för hållbart resande - sammanfattning	25
Miljöstrategi i Eslöv.....	25
Eslövs Trafikstrategi 2035	25
Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv	26

Begreppslista

- Eco Driving – Sparsam körning som minskar bränsleförbrukning.
- Kommunikationsplan – Ett etablerat begrepp för ett styrdokument som används inom exempelvis marknadsföring, projektledning och intern kommunikation. Beskriver hur, när och till vem information ska kommuniceras för att nå uppsatta mål. Innehåller vanligtvis målgruppsanalys, budskap, val av kanaler, tidsplan och ansvarsfördelning. Syfte att skapa tydlighet och struktur så att kommunikationen blir effektiv och konsekvent.
- Klimatväxling – Intern klimatkompensation som finansierar hållbarhetsprojekt.
- Mikromobilitet – Små, oftast eldrivna, fordon för korta resor, exempelvis elsparkcyklar, elcyklar och lådcyklar. Mikromobilitet kompletterar gång, cykel och kollektivtrafik och kräver lösningar för laddning och säker förvaring.
- Mobilitetshubb – Knutpunkt för hållbara transportalternativ.
- Mobilitetstjänster – Flexibla och delade transportlösningar som bilpool, cykelpool, samåkningstjänster och mobilitetshubbar. Syftar till att minska behovet av privat bilägande och öka tillgången till hållbara alternativ.
- Mobility Management (MM) – Ett arbetssätt som främjar hållbara resval genom att påverka attityder och beteenden, snarare än att bygga ny infrastruktur. MM kompletterar fysisk planering genom ”mjuka” åtgärder som information, samverkan och incitament, vilket gör det enklare att välja gång, cykel och kollektivtrafik.
- Resplan – En handlingsplan för en specifik aktör (skola, företag eller handelsområde) som beskriver hur hållbart resande ska främjas. Innehåller kartläggning av resvanor, mål och åtgärder för att minska biltrafik och öka trygghet och tillgänglighet.
- Samnyttjande av parkering – Delning av parkeringsytor mellan olika aktörer.

Bakgrund

Mobilitet är en central del av vardagen och påverkar hur människor förflyttar sig, möts och använder kommunens rum. Hur vi reser formar inte bara individens livskvalitet, utan också hur staden utvecklas och fungerar i praktiken.

Eslöv, liksom många andra kommuner, står inför utmaningar kopplade till trafikens påverkan på stadsmiljön, hälsan och tillgängligheten. Luftföroreningar, buller, trängsel och begränsat utrymme är faktorer som påverkar både människor och stadsutveckling. Trots snabb teknikutveckling inom transportsektorn kvarstår behovet av att använda våra gemensamma resurser effektivt och inkluderande. Elbilar och annan ny teknik bidrar till förändring, men löser inte utmaningar som rör stadens utrymme, trafiksäkerhet och framkomlighet. Därför behövs ett brett perspektiv på mobilitet – där olika färd sätt samverkar och där människor ges möjlighet att välja det resval som bäst passar utifrån livssituation, behov och förutsättningar.

Här blir mobility management (MM) ett viktigt verktyg. MM definieras som ett arbetssätt för att främja hållbara resval genom att påverka attityder och beteenden.¹ Fokus ligger på att påverka efterfrågan snarare än att bygga ny infrastruktur genom samverkan, dialog och riktade insatser. MM-åtgärder är därför i regel kostnadseffektiva eftersom insatserna handlar om att använda befintliga resurser på ett smartare sätt.

MM handlar inte om att begränsa valmöjligheterna, utan om att bredda alternativen och göra hållbara färd sätt enklare att välja. Genom ett systematiskt MM-arbete kan kommunen öka kunskapen och förändra attityder kring hållbara resvanor, skapa ett inkluderande och tillgängligt transportsystem, använda befintlig infrastruktur mer effektivt och samtidigt minska transporternas negativa påverkan på klimat, miljö och hälsa. På så sätt blir MM en central del i arbetet för en mer hållbar och attraktiv stad.

Nyttor med Mobility Management

MM-arbetet skapar stora nyttor – från attraktivare stadsmiljöer och minskad klimatpåverkan till ekonomiska och hälsomässiga fördelar för både organisationer och enskilda:

- *Samhällets nyttor* – Hela samhället vinner på attraktivare stadsmiljöer med mindre buller, utsläpp och barriäreffekter, färre olyckor, mindre trängsel och effektivare användning av transportsystemet.
- *Miljönyttor* - Minskade utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar bidrar till flera av de nationella miljö kvalitetsmålen, såsom Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning.
- *Arbetsgivarens nyttor* - MM-arbete leder fram till lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.
- *Individens nyttor* - Ökad valfrihet, bättre ekonomi, bättre hälsa genom ökad rörelse i vardagen samt ökad trygghet och säkerhet är några potentiella nyttor för individen, kopplat till MM-arbete.

MM-planen är därmed ett verktyg för att bidra till ett Eslöv som är tillgängligt, tryggt och hållbart – för alla som bor, verkar och vistas i kommunen.

¹ Definition av Mobility management, European platform on Mobility Management (EPOMM)

Syfte

Mobility Management-plan för Eslöv ska bidra till ett hållbart, inkluderande och långsiktigt transportsystem i Eslövs kommun genom att integrera MM i samhällsplaneringen. Genom att skapa ett tydligt arbetssätt vill kommunen göra det enklare för alla att resa på ett smart och miljövänligt sätt. Med bättre tillgänglighet och lösningar som omfattar alla – från de yngsta till de äldsta – blir hållbart resande ett attraktivt och naturligt alternativ, både idag och i framtiden. MM-planens syfte är att:

- Samla och strukturera MM-arbetet inom kommunorganisationen.
- Prioritera åtgärder och förebygga framtida risker och kostnader.
- Bidra till arbetet med att uppfylla målen i kommunens *Trafikstrategi*, *Miljöstrategi* och samverkansdokument *Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv*.

Organisation

Genomförandet och uppföljningen av Mobility Management-planen bygger på ett strukturerat samarbete mellan olika aktörer inom kommunen och externa parter. Nedan beskrivs ansvarsfördelningen och de forum som säkerställer att arbetet sker samordnat, effektivt och i linje med kommunens övergripande mål.

Kommunfullmäktige

Miljöstrategi för Eslöv samt *Eslövs Trafikstrategi 2035* är antagna av kommunfullmäktige. De innehåller mål som ligger till grund för *Mobility Management-plan för Eslöv*.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar *Mobility Management-plan för Eslöv*.

Miljöstrategins referensgrupp

Miljöstrategi för Eslöv har en referensgrupp bestående av representanter från kommunorganisationens verksamheter samt från bolagen ebo och Merab.

Arbetet med åtgärder i MM-planen som bidrar till målet *Begränsad klimatpåverkan i Eslöv* följs upp, sammanställs samt analyseras av referensgruppen i samband med uppföljningen av *Miljöstrategi för Eslöv*. Resultaten redovisas årligen internt och externt.

Trepartssamarbetet kring kollektivtrafikfrågor

Eslövs kommun bedriver ett trepartssamarbete kring kollektivtrafikfrågor tillsammans med Skånetrafiken samt upphandlad kollektivtrafikleverantör. Gemensamt har parterna tagit fram samverkansdokumentet *Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv*. Samverkan sker inom arbetsgrupperna Utveckling, Trafik och framkomlighet samt Kund. Arbetet med kollektivtrafikåtgärder hanteras inom aktivitetsplaner för respektive arbetsgrupp. Här ingår arbete med MM-åtgärder som kopplar till en ökad andel kollektivtrafik och som har bäring på MM-planen. Planerna följs upp och revideras årligen.

Mobilitetsnätverk

Deltagare från samtliga förvaltningar och bolag som har ett ansvar för genomförande av planens åtgärder deltar i ett mobilitetsnätverk. Nätverket syftar till att underlätta och effektivisera samordningen av genomförande och uppföljning av åtgärder i MM-planen, men är även ett forum för dialog kring åtgärdsarbetet. Nätverket tar årligen fram ett årshjul med förslag på aktiviteter att genomföra kommande verksamhetsår.

MM-planens årshjul

Ett årshjul med aktiviteter som syftar till att konkretisera genomförande av utvalda åtgärder i MM-planen tas årligen fram i samverkan mellan deltagare inom mobilitetsnätverket. Årshjulet tydliggör de prioriteringar och åtgärder som behöver genomföras och fungerar som ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen. Planen ska även ligga till grund för det årliga budgetarbetet och tydliggör vilka insatser som ska genomföras på kort och lång sikt, ansvarsfördelning, tidplaner samt relevanta indikatorer kopplade till varje aktivitet. Förslag till årliga aktiviteter i årshjulet tas fram inom mobilitetsnätverket och förankras inom respektive förvaltnings verksamhetsplanering.

Mobilitetssamordnare

Projektledaren för hållbara transporter är mobilitetssamordnare för MM-planen. I rollen ingår huvudsakligen att bevaka, samordna och följa upp åtgärderna i MM-planen och tillhörande årshjul. Mobilitetssamordnaren ska bistå med kompetens och stöd i de processer där expertkunskap kring MM krävs, i syfte att säkerställa att planens åtgärder genomförs och arbetet med MM utvecklas. Samordnaren ansvarar även för att, i samverkan med deltagare i mobilitetsnätverket, ta fram, följa upp och revidera de i årshjulet beslutade aktiviteterna. Hen leder mobilitetsnätverket och sitter med i miljöstrategins interna referensgrupp.

Åtgärdsansvariga

De förvaltningar eller avdelningar som är utpekade ansvariga för MM-planens åtgärder ansvarar för att säkerställa att åtgärderna genomförs enligt plan och att resultat rapporteras till mobilitetssamordnaren inför årlig uppföljning.

Rådighet

Eslövs kommunorganisation har god rådighet att påverka hur resor sker inom det egna geografiska området. Detta sker exempelvis genom rollen som väghållare vid utbyggnad av gång- och cykelvägar, vid vinterväghållning, lokalisering av fastigheter samt och samverkan med aktörer som Trafikverket och Skånetrafiken. Genom planering, samverkan och riktade insatser kan kommunen skapa förutsättningar för ett transportsystem som är tillgängligt, tryggt och hållbart för alla. Även om kommunen inte har direkt rådighet över alla resor, exempelvis regional pendling eller transporter som styrs av privata aktörer, finns ett stort handlingsutrymme inom de många vardagsresor som sker lokalt.

MM är ett verktyg i detta arbete som bygger på att underlätta och inspirera till medvetna resval – inte genom begränsningar, utan genom att bredda alternativen och göra dem attraktiva. Det handlar om att erbjuda lösningar som gör det enkelt att välja gång, cykel och kollektivtrafik, samtidigt som bilen finns som ett alternativ där det behövs.

Omfattning, avgränsning och kopplingar

MM omfattar beteendepåverkan kopplat till persontransporter inom Eslövs kommun som organisation och geografiskt område.

MM-planen hanterar så kallade *mjuka* beteendepåverkande åtgärder – exempelvis information, samverkan och incitament - medan *hårda* fysiska åtgärder behandlar i *Eslövs trafikplan 2035*². Dessa två typer av åtgärder kompletterar varandra: mjuka insatser förstärker effekten av hårda åtgärder som ny infrastruktur, vilket tillsammans skapar ett mer tillgängligt och effektivt transportsystem. Även om samhällsplanering främst är ett *hårt* verktyg utanför MM:s kärna, är kopplingen mellan fysisk planering och MM avgörande. Placering och utformning av bebyggelse och infrastruktur – såsom närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt trygg cykelparkering – skapar de grundläggande förutsättningarna som är avgörande för att insatser inom Mobility Management ska ge önskad effekt.

Att skapa dessa viktiga fysiska förutsättningar kräver åtgärder utanför MM-planen. En central insats för att öka cykelandelen i Eslöv är att arbeta strategiskt med planeringen av cykelinfrastrukturen för hela kommunen. Vidare är strategier och åtgärder kopplade till parkering avgörande, eftersom parkering påverkar resmönster och bilberoende. En annan viktig förutsättning är ett utökat och bättre anpassat kollektivtrafikutbud som samordnas med invånarnas behov kring bland annat skolstarter, fritidsaktiviteter och idrottsverksamhet.

MM-planen är nära kopplad till kommunorganisationens övergripande strategiska dokument. Den utgår från *Trafikstrategi för Eslöv 2035*³, där mobilitet och beteendepåverkan lyfts fram som avgörande för att nå flera av strategins mål.

MM-planen har också en stark koppling till *Miljöstrategi för Eslöv*⁴, som samlar kommunens arbete för att bidra till såväl de nationella som globala miljö- och hållbarhetsmålen. En ökad andel hållbar mobilitet är en central insats för att nå målet om begränsad klimatpåverkan.

Vidare är MM-planen relaterad till *Energi- och klimatplan för Eslöv*, som syftar till att begränsa klimatpåverkan och höja kompetensen kring energi- och klimatfrågor. Åtgärder som tidigare låg i denna plan och rörde kommunens egna resor har nu överförts till MM-planen, för att samla alla insatser kopplade till Mobility Management och hållbart resande i ett gemensamt dokument. Utöver detta stödjer MM-planen *Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv*⁵, där fler resor med kollektivtrafik bidrar till att uppfylla samverkansdokumentets övergripande mål.

Planen är även kopplad till Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens nämndmål *Barnens trygghet*⁶, som fokuserar på att öka tryggheten på väg till och från skolan samt på platser där barn vistas. Ett delmål inom detta är att en MM-plan ska tas fram under mandatperioden 2023–2026.

² Antagen av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2022

³ Antagen i KF, 2022

⁴ Antagen i KF, 2024

⁵ Framtagen inom trepartssamarbetet, 2024

⁶ Antagen i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och gäller under perioden 2023-2026

Uppföljning

Uppföljningen av MM-planens genomförande sker inom ramen för tre strategiska dokument:

- *Trafikstrategi för Eslöv 2035* – uppföljning av åtgärder som bidrar till trafikstrategins övergripande mål och delmål.
- *Miljöstrategi för Eslöv* – uppföljning av åtgärder som bidrar till målet *Begränsad klimatpåverkan i Eslöv*.
- *Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv* – uppföljning av åtgärder som berör kollektivtrafiken.

Mindre ändringar i planen beslutas i Miljöstrategins styrgrupp. MM-planen ses över för revision inför varje mandatperiod.

Mål

Mobility- Managementplan för Eslöv bidrar till att uppnå följande mål i kommunorganisationens styrdokument:

- *Eslöv Trafikstrategi 2035*, och de övergripande målen:
 - Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun
 - Framkomlighet till allt, för alla
 - Ett sammankopplat Eslövs kommun
 - Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö
- Samverkansdokument *Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv*, och det övergripande målet:
 - *Andelen motoriserade resor med kollektivtrafik ska öka med två procent årligen.*
- *Miljöstrategi för Eslöv*, och målet:
 - *Begränsad klimatpåverkan i Eslöv i Miljöstrategi för Eslöv.*

Vad målen innebär beskrivs i respektive styrdokument.

Åtgärder

Nulägesbeskrivningen som redovisas i *Bilaga 1 - Nuläge* visar att det finns en betydande potential att öka andelen hållbart resande i Eslöv - särskilt vid korta resor där alternativ till bilen ofta är möjliga. Det finns även möjlighet att ta ett mer strategiskt grepp kring MM, både med fokus på Eslövs kommun som geografiskt område och som organisation. Med utgångspunkt i den genomförda analysen och beslutade mål redovisas i detta kapitel de åtgärder inom MM som bedömts särskilt viktiga utifrån Eslövs kommuns förutsättningar och behov, se *Figur 1*.



Figur 1 Figuren visar de identifierade fokusområdena inom MM-planen.

1. Kommunikation och marknadsföring

MM bygger i hög grad på kommunikativa insatser som skapar förståelse, förtroende och motivation till förändrade resvanor. Kommunikation är därför en central del av arbetet och avgörande för att lyckas med åtgärderna i MM-planen och de uppsatta målen.

Kommunikationsavdelningen spelar därför en viktig roll i Eslövs kommuns arbete genom att bidra med expertis och insatser kopplade till kampanjer och andra åtgärder.

För att kommunikationen ska bli effektiv krävs tillräckliga resurser, ett långsiktigt arbete och ett enhetligt visuellt uttryck som skapar igenkänning och stärker budskapet om hållbart resande. Utifrån detta har följande åtgärder identifierats:

1.1 Kommunikationsplan

I syfte att skapa en genomtänkt, tydlig och enhetlig kommunikation kopplat till MM-arbetet ska en övergripande kommunikationsplan tas fram för MM-planen och dess åtgärder. Kommunen ska i kommunikationsplanen fastställa de övergripande budskap som ska kommuniceras, i vilka kanaler samt till vilka huvudmålgrupper – något som skapar tydlighet för både avsändare och mottagare. Den övergripande planen fungerar som ramverk för samtliga aktiviteter i MM-planen och säkerställer att de övergripande budskapen bidrar till beteendeförändring och förståelse för hållbart resande.

För varje aktivitet i MM-planen krävs sedan en välplanerad och målgruppsanpassad kommunikationsinsats, för att kunna nå ut med budskapet till rätt målgrupp och uppnå bästa möjliga resultat. Här kan den övergripande planen fungera vägledande. I det fall aktiviteten kräver kan ett aktivitetsspecifikt kommunikationsupplägg behöva tas fram.

Ansvar	Kommunledningskontoret – kommunikationsavdelningen
Medaktör	Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Resurs	Resurs från kommunikationsavdelningen, 10 procent av en heltidstjänst, alternativt inköp av extern kommunikatör/kommunikationsstöd. Driftkontot kampanjer för kommunikationsmaterial.
När	Kontinuerligt/i anslutning till respektive kommunikationsinsats.
Uppföljning	Metoder för uppföljning tas fram i samband med framtagande av kommunikationsplanen/kommunikationsplanerna.

1.2 Grafiskt manér

Att utveckla ett grafiskt manér för arbetet med MM och hållbart resande, bidrar till att stärka kommunikationen kring dessa frågor. Ett enhetligt visuellt uttryck för samtliga åtgärder skapar igenkänning och tydliggör att insatserna är delar av en sammanhängande helhet. När åtgärderna presenteras med ett konsekvent grafiskt uttryck upplevs de som mer genomtänkta och professionella. Det kan i sin tur öka förtroendet hos både allmänheten och beslutsfattare. Det bidrar samtidigt till att stärka kommunens varumärke kopplat till hållbart resande. Det grafiska manéret bör exempelvis innehålla material för sociala medier, trycksaker och webb samt vara flexibelt och kunna anpassas efter de olika målgrupper som insatserna riktar sig till.

Ansvar	Kommunledningskontoret – kommunikationsavdelningen
Medaktör	Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Resurs	Framtagande av manér, 200 000 kronor
När	Inledningsvis, i samband med framtagande av övergripande kommunikationsplan
Uppföljning	Uppföljning sker genom utvärdering av hur manéret används i kommunens kommunikation samt hur väl det bidrar till ökad igenkänning och enhetlighet.

2. Om- och nybyggnation

Eslöv är en växande kommun med flera planerade bostadsområden, både i stadskärnan och i byarna. För att denna utveckling ska bidra till ett hållbart transportsystem behöver plan- och byggprocessen ta hänsyn till resvanor och mobilitet redan från början. Genom att införa riktlinjer och ställa krav på hållbart resande i den byggda miljön kan kommunen aktivt främja en önskad utveckling. För att utveckla MM-arbete kopplat till om- och nybyggnation har följande åtgärder identifierats:

2.1 MM i exploateringsprojekt

Med MM-insatser i exploateringsprojekt ska kommunen främja hållbart resande redan i planeringsskedet för nya bostads- och verksamhetsområden genomföra följande insatser:

- Inför rutin som säkerställer att MM-kompetens involveras tidigt i planeringen av nya exploateringsprojekt.
- Ta fram en checklista över MM-åtgärder i planeringsprocessen. Checklistan bör bland annat omfatta:
 - Dialog med byggaktörer om parkeringsnorm och mobilitetsåtgärder.
 - Samverkan med Skånetrafiken för god kollektivtrafikförsörjning.
 - Bedömning av hållbara resval i trafikutredning kopplad till detaljplan.
 - Säkerställ koppling till befintligt gång- och cykelnät.
 - Kommunikation kring hållbara mobilitetsalternativ till nyinflyttade.
 - Riktlinjer för kvalitativ cykelparkering vid bygglov.

Ansvar Kommunledningskontoret – Plan och exploateringsenheten och Tillväxt-avdelningen med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park, Kart och byggavdelningen

Medaktör Serviceförvaltningen - Fastighet

Resurs Inom ram

När Löpande

Uppföljning Framtagen rutin och checklista, genomförande av insatser i rutin och checklista

2.2 MM i byggskedet

Under byggskedet ska kommunen främja hållbart resande genom följande MM-insatser:

- Inför rutiner som säkerställer att MM beaktas i byggskedet.
- Ta fram en checklista för projektledare och upphandlare att använda vid planering. Checklistan bör bland annat omfatta:
 - Utbildning av projektledare om hållbart resande i byggprocessen
 - Krav på MM-kompetens i upphandlingsunderlag.
 - Dialog med Skånetrafiken om tillfälliga hållplatser och kollektivtrafikutbud under byggtid.
 - Kommunikationsplan för att informera allmänheten om trafikförändringar via webb, skyltar och utskick.
 - Krav i trafikanordningsplan på tillfälliga gång- och cykelvägar vid avstängningar.
 - Rekommendation att avsätta en del av byggbudgeten till mobilitetsåtgärder.

Ansvar Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen – Gata, Trafik och Park

Medaktör Serviceförvaltningen - Fastighet och Kommunledningskontoret –
Kommunikationsavdelningen

Resurs Inom ram, driftkonto kampanj för kommunikationsmaterial.

När Kopplat till alla kommunala byggprojekt

Uppföljning Sker enligt plan för uppföljning som tas fram i respektive projekt

3. Områdes- och målgruppspecifika MM-insatser

En stor del av resandet i Eslöv sker kopplat till verksamheter som företag, handelsområden och idrottsanläggningar. Dessa aktörer har en viktig roll i omställningen eftersom de når många invånare och kan påverka resandet i stor skala. De många korta bilresorna som sker i kommunen visar dessutom på potential till ett ökat hållbart resande. För att åstadkomma beteendeförändring krävs att samverkan och insatser anpassas efter olika målgruppers förutsättningar, behov och möjligheter. I följande avsnitt presenteras nuvarande och nya MM-åtgärder som bedöms driva utvecklingen mot ett mer hållbart resande i Eslöv:

3.1 Uppmuntrande kampanjer

Vilka uppmuntrande kampanjer som är lämpliga att genomföra i syfte att öka andelen hållbart resande beror i hög grad på de behov och utmaningar som finns i stunden samt vilka målgrupper kampanjen ska riktas mot. Därför behöver Eslövs kommun årligen planera vilka kampanjer som ska genomföras och prioritera insatser utifrån potential, rådande förutsättningar samt tillgängliga resurser och tid. Denna planering och prioritering sker inom ramen för MM-planens årshjul. Nedan redogörs för både nuvarande och exempel på nya kampanjer som syftar till att uppmuntra till ett ökat hållbart resande i Eslöv:

Cykel

- Synbarhets- och hjälmkampanj
- Cykelveckan, världscykeldagen
- Cykelturism
- Prova på-kampanj elcykel
- Cykelservice
- Invigningar nya cykelvägar

Kollektivtrafik

- Marknadsföring pendlarparkeringar
- Samverkan Skånetrafiken
- Prova på-kampanj för kollektivtrafik

Bil

- Europeiska trafikantveckan
- Låt bilen vila
- Samåkningskampanj
- Informationskampanj laddinfrastruktur

Barn och hållbart resande

- På egna ben
- Hållbart resande till idrotten

Ansvar Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park

Medaktör För åtgärden relevanta aktörer

Resurs Inom ram, driftkonto kampanj för kommunikationsmaterial.

När Löpande från 2025 och framåt

Uppföljning Antal genomförda kampanjer/år, antal deltagare i MM-kampanjer och nöjdhet/attitydförändring.

3.2 Resplaner för skolor

Kommunorganisationen ska, tillsammans med skolor och andra aktörer, ta fram resplaner för skolor. Syftet är att skapa trygga, säkra och aktiva resmöjligheter för barn till och från skolan. Planerna anpassas efter varje skolas och närområdes behov och ska bidra till ökad självständighet hos barn, bättre trafiksäkerhet och mindre biltrafik kring skolorna. En resplan grundar sig i en kartläggning av barns upplevelser, resvanor och riskområden. Utifrån kartläggningen och förutsättningarna i området identifieras och genomförs lämpliga insatser med syfte att göra skolvägarna tryggare och säkrare. Att arbeta med barns resande är särskilt prioriterat, då deras resvanor etableras tidigt och påverkar hur de väljer att resa i framtiden.

Ansvar	Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Medaktör	Barn och Utbildning, Serviceförvaltningen och polisen
Resurs	300 h
När	Löpande från 2026 och framåt
Uppföljning	Antal resplaner hos skolor/år

3.3 Resplaner för arbetsgivare

Kommunorganisationen ska aktivt uppmuntra arbetsgivare att ta fram resplaner för medarbetarnas resor till och från arbetet samt arbetsgivarens tjänsteresor och leveranser. Resplanerna bör innehålla en kartläggning av pendlings- och tjänsteresande, analys av resultaten, tydliga mål samt en rad åtgärder anpassade till platsens förutsättningar och resenärernas behov. Målet är att minska andelen bilresor, främja hållbara resvanor och bidra till kommunens klimatmål. Arbetet bör ske i samverkan med relevanta aktörer, såsom Skånetrafiken och upphandlad kollektivtrafikoperatör. Kommunen har en viktig roll som möjliggörare och ska säkerställa att nödvändiga förutsättningar finns för arbetsgivarnas och medarbetarnas omställning till ett mer hållbart resande.

Ansvar	Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park och Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen
Medaktör	Näringslivet
Resurs	Samordning, facilitering 150 h per år
När	Löpande från 2026 och framåt
Uppföljning	Antal resplaner hos företag/år

3.4 Resplaner för handelsområden

Kommunorganisationen ska aktivt uppmuntra till och samordna framtagandet av resplaner för kommunens handelsområden. Arbetet sker fokuserat med aktörer inom respektive handelsområde, och inkluderar resor från både arbetsgivare och besökare. Syftet med resplanen är att minska biltrafiken till och från handelsområdena, förbättra tillgängligheten för hållbara färdvägar och stärka områdenas attraktionskraft. Kommunen ska uppmuntra arbetsgivare att delta i arbetet och även samordna framtagandet av den gemensamma resplanen. Vidare ska kommunen även genomföra åtgärder som skapar förutsättningar för medarbetarnas och besökarnas hållbara resande.

Ansvar Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park

Medaktör Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen

Resurs Samordning, facilitering 150 h per år

När Löpande från 2026 och framåt

Uppföljning Antal resplaner hos handelsområden/år

3.5 MM kopplat till laddinfrastrukturplanen

MM-åtgärder ska kopplas till *Laddinfrastrukturplan för publik laddning*, som togs fram 2024. Genom att synliggöra laddmöjligheter och kommunicera fördelarna med eldrift kan fler invånare uppmuntras att välja elbil som ett mer hållbart alternativ. Åtgärden omfattar:

- Informationskampanjer och utbildningsinsatser riktade till såväl allmänheten som privata fastighetsägare.
- Kartläggning och publicering av laddstationer i kommunens egna kanaler.
- Samverkan med energibolag, fastighetsägare och näringsliv för att främja utbyggnad och användning av laddinfrastruktur.
- Genomföra beteendepåverkande insatser som uppmuntrar till laddning under lågbelastningstider samt sprida information om energieffektiv körning.

Ansvar Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park

Medaktör Miljö- och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö

Resurs Inom ram, med möjlighet till externt kommunikationsstöd och samverkansprojekt.

När Löpande från 2026 och framåt.

Uppföljning Antal genomförda informationsinsatser, samverkansprojekt och uppdateringar av laddkartan. Antalet nya elbilar i kommunen.

4. Kommunens interna resor

Det finns behov av ett systematiskt arbetssätt som omfattar hela organisationen resor, där även resor till och från arbetsplatsen är inkluderade. Kommunen ska föregå med gott exempel, bygga förtroende och skapa en kultur som inspirerar till nya beteenden. Ett mer effektivt resande bidrar till dessutom till kostnadsbesparingar. Nedan beskrivs både befintliga och nya MM-åtgärder som ska driva utvecklingen mot ett mer hållbart resande inom Eslövs kommun som organisation:

4.1 Resplan för interna resor

Kommunorganisationen ska ta fram ett systematiskt arbetssätt och en heltäckande resplan för interna resor. Planen ska sedan genomföras, följas upp och revideras löpande:

- *Kartläggning och analys* - En detaljerad kartläggning av kommunens pendlings- och tjänsteresor avseende kostnad, reslängd, utsläpp, attityder och potential till förändring ska genomföras. Kartläggningen innehåller en resvaneundersökning av pendlingsresor samt insamling av data om kostnader, utsläpp och reslängd för tjänsteresor. All insamlad data ska analyseras för att bedöma effekten av olika aktiviteter och avgöra vilka som bör genomföras.
- *Ta fram en resplan* - Utifrån insamlad data och analysens resultat ska en kommunövergripande resplan tas fram. Listan ska innehålla styrande och uppmuntrande aktiviteter som bygger på Eslövs kommuns specifika resande, med mål att minska utsläppen och öka andelen hållbart resande bland medarbetares pendlings- och tjänsteresor.
- *Genomförande av aktiviteter* - När resplanen är beslutad integreras den i årshjulet och aktiviteter genomförs enligt plan.
- *Uppföljning och revidering av resplanen* - När merparten av aktiviteterna i resplanen har genomförts görs en uppföljning liknande den inledande kartläggningen. Syftet är att identifiera vilka aktiviteter som har haft önskad effekt och vilka som behöver revideras för att uppnå miljöstrategins mål.

Ansvar	Miljö- och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Medaktör	Miljö och Samhällsbyggnad – Miljö och Stab samt utpekade ansvariga för respektive åtgärd i handlingsplanen
Resurs	Inom befintlig ram, eventuellt inköp av externt konsultstöd för kartläggning (300 000 kronor).
När	2025-2027
Uppföljning	Genomförande av kartläggning, analys, framtagande av handlingsplan, genomförande av åtgärder samt uppföljning

4.2 Riktlinjer för resor och möten

Aktuella riktlinjer som styr kommunorganisationens resande ska finnas, kommuniceras, följas och följas upp. Riktlinjerna ska styra mot hållbart resande och för att undvika onödigt resande.

Ansvar	Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Medaktör	Alla förvaltningar samt bolagen ebo och Merab
Resurs	Samordning 100 h per år
När	Kontinuerligt. Riktlinjerna aktualiseras vart fjärde år.
Uppföljning	Resvaneundersökning genomförs vart tredje år

4.3 Samverkan för effektivisering av fordonsflottan

Kommunorganisationens fordonsflotta ska effektiviseras enligt de klimatsmarta förutsättningar som finns. Fordonen ska användas mer resurseffektivt och behovet ska analyseras. Riktlinjer för inköp av fordon styr val av fordon. Alla kommunorganisationens transportmedel ska samordnas och användningen ska utvecklas.

Ansvar	Serviceförvaltningen - Transportservice
Medaktör	Alla verksamheter som införskaffar fordon samt bolagen ebo och Merab
Resurs	200 h
När	Kontinuerligt
Uppföljning	Kontinuerlig uppföljning av fordonsbehov och effektiviseringar.

4.4 Intern laddinfrastruktur

Kommunorganisationen ska genomföra arbetet med intern laddinfrastruktur och ökad elektrifiering av fordonsflottan i linje med det politiska beslutet från 2015, som innebär att Eslöv ska vara fossilbränslefri år 2030.

Ansvar	Serviceförvaltningen – Transportservice samt Fastighet
Medaktör	Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö samt Gata, Trafik och Park, Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen
Resurs	Samordning 500 h, externa bidrag finns att söka
När	2026–2028
Uppföljning	Antal laddpunkter/andel elektrifierad fordonsflotta

4.5 Cykelpool

En cykelpool (likt bilpoolen) ska organiseras för att förbättra förutsättningarna för kommunorganisationens anställda att följa riktlinjerna för resor och möten, det vill säga cykla eller gå vid resor under tre kilometer.

Ansvar	Serviceförvaltningen - Transportservice
Medaktör	Alla förvaltningar som använder cyklar i tjänsten.
Resurs	Finansieras av fordonshyran
När	2026–2028
Uppföljning	Cykelpool organiserad

4.6 Utreda förmåncykel samt förmånskort för kollektivtrafik

En utredning av möjligheterna att införa förmåncykel samt förmånskort för kollektivtrafik ska genomföras. Förmåner för hållbara transportsätt har ett viktigt signalvärde, kan minska klimatpåverkan och främja hälsosamma resor.

Ansvar	Kommunledningskontoret – HR-avdelningen
Medaktör	Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö samt Gata, Trafik och Park
Resurs	50 h per år
När	2026-2028
Uppföljning	När utredningen är genomförd

4.7 Eco Driving

Utbildning i Eco Driving, sparsam körning, ska erbjudas dem som kör mycket bil i tjänsten. Eco Driving leder till lägre bränsleförbrukning och därmed till mindre växthusgasutsläpp.

Ansvar	Serviceförvaltningen – Transportservice
Medaktör	Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och Miljö samt Gata, Trafik och Park
Resurs	3 tkr/kurstillfälle. EU-bidrag finns att söka för genomförande.
När	När budget finns
Uppföljning	Antal genomförda utbildningar

5. Samverkan och uppföljning

Många åtgärder för att skapa rätt förutsättningar och uppmuntra till hållbart resande kräver långsiktig samverkan inom kommunen samt med externa aktörer, såsom företag, kollektivtrafikmyndighet, kollektivtrafikoperatör, Trafikverket och andra relevanta parter. Eslövs kommun har redan idag etablerade samarbeten med flera av dessa aktörer som är viktiga att bibehålla och vidareutveckla. Ett fördjupat samarbete skapar bättre förutsättningar för gemensam problemlösning, effektiv resursanvändning och samordnade insatser som stärker effekten av kommunens MM-arbete. Nedan presenteras både nya och befintliga åtgärder kopplat till samverkan och uppföljning:

5.1 Kommunövergripande mobilitetsnätverk

Ett kommunövergripande mobilitetsnätverk ska etableras, där rese- och fordonsansvariga från respektive förvaltning och bolag samt övriga åtgärdsansvariga i MM-planen ingår. Syftet med nätverket är att stärka samverkan, underlätta för genomförande och uppföljning av MM-planens åtgärder samt skapa en gemensam ansvarskänsla och ägandeskap för MM-arbetet inom Eslövs kommunorganisation.

Ansvar: Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Medaktör Representanter från samtliga förvaltningar samt bolagen ebo och Merab
Resurs: Inom ram
När: Löpande från 2026 och framåt
Uppföljning Startat nätverk, genomförda nätverksträffar

5.2 Samverkan kring mobilitetstjänster

Kommunen ska identifiera strategiskt lämpliga platser för mobilitetshubbar, det vill säga knutpunkter för hållbara transportalternativ såsom kollektivtrafik, cykeldelning, bilpooler och laddinfrastruktur. Genom att erbjuda attraktiva etableringsytor, relevant infrastruktur och tydligt planeringsstöd underlättar kommunen för mobilitetsleverantörer att etablera sig i Eslöv och bidra till ökat hållbart resande.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, Trafik och Park
Medaktör Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen
Resurs Inom ram
När Löpande från 2026 och framåt
Uppföljning Antal identifierade lämpliga platser samt antal etablerade mobilitetshubbar

5.3 Trafik- och resvaneuppföljning samt utvärdering

MM-arbete ska följas upp på en övergripande nivå, som ett komplement till uppföljningen av respektive aktivitet i MM-planens årshjul. Då MM-planen förhåller sig till beslutade mål i både Trafikstrategin och Miljöstrategin behöver de totala effekterna av och status för MM-åtgärderna sammanställas årligen i en MM-rapport. Rapporten ska ge ett faktabaserat underlag för planering, prioritering och uppföljning av MM-arbetet. Detta sker genom kontinuerliga kommunövergripande trafikmätningar samt en tillhörande resvaneundersökning. I uppföljningen ska ingå:

- Årlig mätning av trafikflöden på huvudstråk för bil, kollektivtrafik, cykel och gång.
- Automatisk gång- och cykelräkning på utvalda platser.
- Kontinuerliga beläggingsstudier av både bil- och cykelparkering
- Resvaneundersökningar vart tredje år.
- Kollektivtrafikbokslut utifrån kollektivtrafikdata.
- Analys av trafikens klimatpåverkan och förändringar i färdmedelsfördelning.

Ansvar Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen – Gata, Trafik och Park.

Medaktör Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen – Stab och Miljö

Resurs 200-300 h/år, eventuellt externt konsultstöd

När Från 2026, återkommande.

Uppföljning Årlig rapportering av trafikflöden, färdmedelsfördelning och resvanedata.
Exempel på indikatorer är utsläpp från resor (ton CO₂e).

Bilaga 1 - Nuläge

Att arbeta med MM är avgörande för att optimera användningen av befintlig infrastruktur och främja ett mer resurseffektivt transportsystem. Genom att styra efterfrågan mot hållbara färd sätt kan behovet av kostsamma investeringar i ny infrastruktur minska.

För att MM-åtgärder ska nå sin fulla potential krävs dock rätt förutsättningar. Den fysiska infrastrukturen behöver stödja hållbara val, exempelvis genom god tillgång till kollektivtrafik, säkra och attraktiva gång- och cykelvägar samt tillgång till mobilitetstjänster. Utbudet av alternativ till bilen behöver dessutom vara tillräckligt attraktivt, tillgängligt och tillförlitligt för att möjliggöra en bred beteendeförändring och därigenom ge full effekt.

MM är alltså inte en fristående lösning utan en strategisk komponent som måste samverka med fysisk planering, trafiksystem och samhällsstruktur.

För att kunna planera och genomföra effektiva åtgärder för hållbart resande och beteendepåverkan krävs en tydlig bild av de rådande förutsättningarna. Nedan redovisas därför en nulägesbeskrivning av trafiksituationen i Eslövs kommun för de olika transportslagen.

Gång och cykel

Gång- och cykeltrafik hanteras idag som ett gemensamt trafikslag i Eslövs kommun, men de olika trafikantgruppernas behov skiljer sig åt och kräver särskild hänsyn i planeringen. Ett huvudnät för cykel finns utpekat, men motsvarande saknas för gångtrafik, vilket riskerar att gångtrafikanternas behov förbises. I dagsläget antas cykelns huvudnät även fungera för gång, vilket inte alltid är ändamålsenligt.⁷

Något som ofta lyfts i trygghetsmätningar och medborgardialoger är att trafiksituationen generellt upplevs som otrygg. Särskilt cyklister upplever otrygghet i trafiken, där samspelet med biltrafiken pekas ut som ett hinder för att välja cykeln. I den senaste Cykelvelometern rankades Eslöv som nummer 66 av 78 kommuner i sin storleksklass, med betyget E i kategorin trygghet.⁸

Samtidigt finns goda förutsättningar för att öka andelen gång- och cykelresor. De tre största tätorterna, Eslöv, Mariefholm och Löberöd, har korta avstånd som lämpar sig väl för aktiva transporter. I Eslöv bor majoriteten inom två kilometers avstånd från centrum och stationen, vilket ger stor potential att ersätta korta bilresor med gång eller cykel. Enligt den regionala resvaneundersökningen sker 23 procent av resor under en kilometer till fots, men endast 4 % av resor mellan 3–5 kilometer sker med cykel⁹ – här finns en tydlig möjlighet till ökad cykling.

⁷ Eslövs trafikplan 2035

⁸ Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024 Eslövs kommun

⁹ Resevaneundersökning för Eslöv (2023) Region Skåne

Utanför tätorterna är gång- och cykelvägnätet bristfälligt, vilket gör att cyklister ofta hänvisas till bilvägar. Detta bidrar till en känsla av isolering mellan orterna och minskar möjligheten till säkra och attraktiva resor. Kommunen saknar i dagsläget en övergripande strategi för gång och cykel, men detta har identifierats som en viktig åtgärd i trafikplanen. En tydlig målbild och politisk förankring är avgörande för att långsiktigt stärka förutsättningarna för de oskyddade trafikanterna.

Att främja gång och cykel är inte bara en fråga om mobilitet – det handlar också om trygghet, folkhälsa och barns självständighet. Genom att skapa en trygg och tillgänglig trafikmiljö i mänsklig skala kan fler välja hållbara färdsätt i vardagen. Eslövs kommun är därför medlem i nätverket Svenska cykelstäder vilket syftar till kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning kring cykelfrågor. Föreningen driver gemensamma kampanjer, sprider forskning och erfarenheter samt verkar för att höja cyklingens status på lokal, regional och nationell nivå.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Eslövs kommun utgör en viktig del av det hållbara transportsystemet, och är särskilt betydelsefull för arbetspendling. Eslöv har ett strategiskt läge i Skåne och utgör en regional knutpunkt där både Öresundståg och Pågatåg trafikerar med hög turtäthet, särskilt under rusningstid. Inom Eslövs tätort finns även två stadsbusslinjer som förbinder större bostadsområden med centrum och tågstationen.

Resvaneundersökningar visar att kollektivtrafikens andel av det totala resandet har ökat under de senaste åren. Mellan 2007 och 2023 ökade kollektivtrafikresandet med 14 procentenheter till 28 procent. Detta kan jämföras med trafikstrategins målsättning att 30 % av alla resor ska göras med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Trots denna positiva utveckling är kollektivtrafikens andel av de resor som både startar och slutar inom kommunen fortfarande låg – endast 7 procent av dessa sker med kollektivtrafik¹⁰. Detta visar att det finns behov av fler linjer och högre turtäthet inom kommunen. Kollektivtrafikandelen är betydligt högre för resor till Lund och Malmö, som är de största externa reserelationerna. För dessa relationer sker omkring 50 respektive 55 procent av resorna med kollektivtrafik¹¹, vilket visar att systemet fungerar väl för regional pendling och att det finns potential att ytterligare öka andelen hållbara arbetsresor.

Trots ökad kollektivtrafikandel finns betydande utmaningar i vissa områden. I vissa delar av Eslövs tätort, särskilt i västra områden där en tidigare stadsbusslinje dragits in, saknas idag god tillgång till kollektivtrafik. Marieholm har tågtrafik men saknar bussförbindelser, vilket gör vissa resor inom kommunen svåra utan bil. I Löberöd är kollektivtrafiken helt beroende av en regionbusslinje med låg turtäthet och ingen trafik på helger, vilket begränsar möjligheterna till hållbart resande och påverkar särskilt barn och ungas rörelsefrihet.

Sammantaget finns goda förutsättningar för att kollektivtrafiken ska kunna spela en ännu större roll i Eslövs transportsystem. Genom att förbättra utbudet och tillgängligheten, öka tryggheten vid hållplatser och stationer, stärka kopplingarna till gång- och cykelnätet samt utöka tillgången till cykel- och pendlarparkering kan fler invånare ges möjlighet att välja kollektivtrafiken i vardagen. En fortsatt dialog med Skånetrafiken och Trafikverket är

¹⁰ Resevaneundersökning för Eslöv (2023) Region Skåne

¹¹ Resevaneundersökning för Eslöv (2023) Region Skåne

avgörande för att utveckla ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem i hela kommunen.

Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster är ett samlingsbegrepp för flexibla, delade och ofta digitalt tillgängliga transportlösningar som gör det möjligt för människor att förflytta sig på ett smidigt och hållbart sätt. Alternativ som bilpooler, låncyklar och samåkningstjänster bidrar till ett mer resurseffektivt resande. Detta gäller både ur ett miljömässigt och socialt perspektiv.

I Eslövs kommun är utbudet av flexibla transportalternativ i dagsläget begränsat. Eslövs Bostads AB (Ebo) erbjuder, i samarbete med Our Green Car, en bilpool med två elbilar för sina hyresgäster. I övrigt finns inga kända kommersiella mobilitetstjänster i kommunen, såsom låncyklar eller samåkningstjänster.

Det begränsade utbudet innebär att många invånare i dagsläget saknar tillgång till flexibla alternativ till privat bilägande. Samtidigt finns en stor potential att utveckla delade transportsystem som komplement till kollektivtrafik, gång och cykel. Särskilt i samband med ny bostadsutveckling, exempelvis i östra Eslöv och kring resecentrum, finns möjligheter att integrera mobilitetshubbar med bilpooler, cykelpooler, laddinfrastruktur och goda kopplingar till kollektivtrafiken. Sådana lösningar kan bidra till att minska behovet av egen bil och skapa mer yta för andra funktioner i stadsmiljön.

Trots potentialen finns vissa utmaningar att beakta. I mindre kommuner kan efterfrågan på mobilitetstjänster vara ojämn, vilket gör det svårt för kommersiella aktörer att se lönsamhet. För att möjliggöra etablering krävs ofta samverkan mellan kommunen, fastighetsägare och mobilitetsleverantörer, samt att kommunen agerar som möjliggörare genom exempelvis markanvisningar, parkeringsstrategier och stöd till pilotprojekt.

Bil

Biltrafiken utgör det dominerande färdmedlet i Eslövs kommun. I Eslövs tätort sker drygt hälften av resorna med bil, medan andelen ligger på 72 procent för övriga kommunen. För korta resor under fem kilometer är bilandelen 55 procent, vilket är högt i jämförelse med övriga Skåne där bilandelen ligger på 34 procent där alltså fler väljer att gå, cykla eller resa kollektivt.¹² Detta visar på ett utbrett bilberoende, särskilt för resor som har god potential att ersättas med mer hållbara färd sätt.

Biltrafikens höga andel i kommunen hänger samman med ett högt bilinnehav, särskilt utanför tätorten. Samtidigt saknar 27 procent av hushållen tillgång till bil¹³, vilket understryker vikten av att erbjuda attraktiva alternativ till bilresor för att främja social jämlikhet. Det finns också en tydlig koppling mellan bilinnehav och val av färdmedel, där tillgång till fri parkering påverkar benägenheten att välja bilen framför andra alternativ.

Samtidigt visar beläggningsstudier att parkeringsplatserna i Eslöv och Marieholm har låg beläggning, och att en stor andel av bilarna står parkerade nära hemmet. Detta tyder på att kommunal parkering i hög grad används som boendeparkering, vilket innebär att allmän plats används för privat bilparkering. Nästan hälften av parkeringsplatserna används av lokala

¹² Resevaneundersökning för Eslöv (2023) Region Skåne

¹³ Bilinnehav från SCB (2024)

resenärer som gör korta bilresor. Detta förstärker behovet av att främja gång- och cykeltrafik.¹⁴ För att minska biltrafiken och främja ett mer hållbart transportsystem finns flera strategiska möjligheter. Parkeringsnormen och avgiftszoner är viktiga verktyg för att påverka resmönster och markanvändning.

Elektrifieringen av fordonsflottan är ytterligare en möjlighet. I dagsläget är andelen laddbara bilar i Eslöv låg jämfört med både nationella mål och kommunens ambitioner.¹⁵ Kommunen har antagit en plan för publik laddinfrastruktur, och antalet laddstolpar har ökat, vilket utgör ett steg i rätt riktning. Samtidigt krävs fortsatt utbyggnad och stöd till invånare som vill ställa om till elbil. År 2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun.

För att nå trafikstrategins mål om att endast 20% av resor kortare än 3 kilometer ska utföras med bil krävs en samlad strategi som balanserar biltrafik med andra trafikslag och hållbar stadsutveckling.

Utmaningar för hållbart resande - sammanfattning

Nedan sammanfattas i nulägesbeskrivningen identifierade utmaningar kopplat till hållbart resande utifrån de kommunala mål som har bäring på MM-planen:

Miljöstrategi i Eslöv

Begränsad klimatpåverkan i Eslöv

- Högt bilberoende även vid korta resor.
- Låg andel laddbara bilar och laddinfrastruktur.
- Begränsat utbud av mobilitetstjänster som alternativ till privat bilägande.

Eslövs Trafikstrategi 2035

Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun

- Otillräcklig fysisk infrastruktur för gång och cykel.
- Begränsad kollektivtrafik inom kommunen, särskilt i de mindre tätorterna.
- Begränsat utbud av mobilitetstjänster försvårar alternativ till privat bilägande.
- Låg andel laddbara bilar, och laddplatser, jämfört med mål och ambitioner.

Framkomlighet till allt, för alla

- Fri parkering bidrar till ökad bilanvändning och tränger undan andra trafikslag.
- Låg beläggning på parkeringar – allmän plats används för privat bilförvaring.

Ett sammankopplat Eslövs kommun

- Bristfällig gång- och cykelinfrastruktur utanför tätorterna.
- Svaga kopplingar mellan kollektivtrafik och gång-/cykelnät.

Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

- Otrygg trafiksituation, särskilt för cyklister, hämmar viljan att välja aktiva transporter.
- Avsaknad av utpekat gångnät och strategi för gång- och cykeltrafik.

¹⁴ Beläggningsstudie i Eslöv och Marieholm (2025) Eslövs kommun

¹⁵ Laddinfrastrukturplan för publik laddning (2024) Eslövs kommun

Utveckling av kollektivtrafiken i Eslöv

Det ska vara enkelt att resa kollektivt

- Begränsad kollektivtrafik inom kommunen, särskilt i mindre tätorter.
- Svaga kopplingar mellan kollektivtrafik och gång-/cykelnät.

Det ska vara tryggt och trevligt att resa kollektivt

- Otrygghet vid hållplatser och stationer påverkar resenärers upplevelse.

Tillgången till kollektivtrafik ska öka

I flera områden saknas kollektivtrafik helt, i andra är turtätheten så låg att invånarnas rörelsefrihet begränsas

Remissredogörelse tillhörande Mobility management-plan för Eslöv MOS 2025/230

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 28 januari 2026 att skicka ut förslag till Mobility management-plan för Eslövs kommun på remiss. Under våren 2026 har planen varit ute på remiss inom kommunorganisationen, med sista svarsdag den 30 april. Föreliggande dokument innehåller en sammanfattning av inkomna synpunkter samt en redogörelse för hur dessa har hanterats.

Utöver hanteringen av inkomna remissyttranden görs vissa redaktionella justeringar i planen. Dessa avser främst att skapa en mer enhetlig struktur i åtgärdslistan, exempelvis vad gäller nivå för ansvar, medaktörer och resursbedömning, samt att säkerställa en mer övergripande och konsekvent utformning av åtgärderna. Ändringarna är av redaktionell karaktär och påverkar inte planens övergripande innehåll eller inriktning.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutar att lämna yttrandet över remissversionen av Mobility Management-plan för Eslövs kommun utan erinran. Serviceförvaltningens synpunkter på innehållet i planen har beaktats under processen gång, och därav föreligger inga ytterligare synpunkter.

Återkoppling

Ingen återkoppling.

Ändring

Ingen ändring

Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden beslutar att ställa sig bakom förslaget till Mobility management-plan för Eslövs kommun.

Vård- och omsorgsnämnden betonar att planens genomförande behöver ta hänsyn till verksamheter med tidskritiska insatser och omfattande tjänsteresor, såsom hemtjänst och hemsjukvård. Vidare lyfts vikten av att säkerställa tillgänglighet och trygghet i transportsystemet för äldre och personer med funktionsnedsättning, samt att samverkansdokumentet för kollektivtrafik bör tillgängliggöras för en fullständig helhetsbild av planen.

Återkoppling

Relevant synpunkt.

Ändring

Ingen ändring. Genomförande av åtgärder i planen kommer att ske i dialog med berörda verksamheter.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiva till framtagna Mobility Management-plan för Eslövs kommun och framför några kompletterande synpunkter. Nämnden efterfrågar ett förtydligande av åtgärd 3.3 Resplaner för arbetsgivare, då åtgärden inte bör innebära ytterligare administrativ belastning för chefer. Vidare lyfts behovet av att inom åtgärd 3.5 *MM kopplat till laddinfrastrukturplanen* synliggöra och skapa laddmöjligheter för elsparkcyklar och elcyklar riktat till unga, i likhet med de satsningar på elbilsladdning som görs för vuxna. Nämnden önskar även att formuleringen *Hållbart resande till idrotten* under avsnittet Barn och hållbart resande ändras till *Hållbart resande till fritidsaktiviteten*.

Återkoppling

Synpunkten avseende förtydligande av åtgärd 3.3 *Resplaner för arbetsgivare* medför inte åtgärden något krav eller någon ytterligare administrativ belastning för chefer. Syftet är i stället att kommunen ska kunna stötta arbetsgivare som vill arbeta mer strategiskt med hållbart resande och transporter inom sin organisation. Genom att fler arbetsgivare arbetar med resplaner och insatser för att främja hållbara resval kan detta bidra positivt till resvanor och mobilitetskultur i kommunen.

Synpunkten avseende laddmöjligheter för elsparkcyklar och elcyklar bedöms som relevant men inkluderas inte i åtgärd 3.5 *MM kopplat till laddinfrastrukturplanen*. Laddinfrastrukturplanen för publik laddning omfattar inte laddning för cyklar eller elsparkcyklar i dagsläget.

Synpunkten tas istället med i framtida revidering av Laddinfrastrukturplanen. Frågan bedöms för i detta sammanhang kunna hanteras inom ramen för arbetet med resplaner för skolor, arbetsgivare och handelsområden (åtgärd 3.2–3.4), där insatser för att underlätta hållbart resande kan inkludera denna typ av lösningar.

Ändring

Synpunkten avseende åtgärd 3.3 *Resplaner för arbetsgivare* föranleder ingen ändring.

Synpunkten om att inkludera laddmöjligheter för elsparkcyklar och elcyklar under punkt 3.5 *MM kopplat till laddinfrastrukturplanen* föranleder ingen ändring. Frågan beaktas i samband med framtida revidering av laddinfrastrukturplanen.

Åtgärd 3.1 *Uppmuntrande kampanjer* revideras. Formuleringen *Hållbart resande till idrotten* ändras till *Hållbart resande till fritidsaktiviteten*.

Barn- och familjenämnden

Barn- och familjenämnden lyfter behovet av en tydligare organisatorisk förankring av MM-planens årshjul, genom beslut eller information i kommunens ledningsgrupp, särskilt om åtgärder kan medföra merkostnader eller budgetansvar för förvaltningarna. Nämnden efterfrågar även förtydliganden kring ekonomiska konsekvenser och ansvarsfördelning för åtgärdsansvariga. Vidare ifrågasätts behovet av ett särskilt grafiskt manér för MM-arbetet då kommunens ordinarie profil bedöms vara tillräcklig. Samtidigt ställer sig nämnden positiv till arbetet med resplaner för skolor och betonar vikten av att involvera vårdnadshavare i arbetet. Nämnden föreslår även att ett införande av Skånetrafikens ungdomsbiljett utreds som en ny åtgärd i MM-planen.

Återkoppling

Synpunkten avseende MM-planens årshjul samt ansvarsfördelning, uppföljning och förankring av årliga aktiviteter bedöms som relevant, men föranleder ingen ändring. Förslag till aktiviteter förankras inom respektive förvaltnings verksamhetsplanering, och årshjulet kan vid behov informeras i samband med den årliga rapporteringen av miljöstrategin.

Synpunkten avseende resurser och eventuella merkostnader för förvaltningarna bedöms som relevant. Under respektive åtgärd anges uppskattat resursbehov och i många fall även finansiering. Resursbehovet utgörs i huvudsak av personalresurser och hanteras inom respektive verksamhets planering. Åtgärderna ses över för att säkerställa en enhetlig och tydlig redovisning.

Synpunkten avseende åtgärd *1.2 Grafiskt manér* noteras. Åtgärden är en del av kommunikationsplanen och syftar till att skapa igenkänning och tydlighet i kommunikationen kring hållbart resande, inom ramen för kommunens övergripande grafiska profil, samt att synliggöra att insatserna ingår i en sammanhållen helhet.

Förvaltningens positiva inställning till åtgärd *3.2 Resplaner för skolor välkomnas*. Behovet av dialog med vårdnadshavare bedöms som en viktig del i genomförandet, men anses rymmas inom befintlig åtgärdsbeskrivning och föranleder därför ingen ändring.

Synpunkten avseende kollektivtrafikens roll för skolskjuts samt för barn och elevers möjligheter till en aktiv fritid bedöms som relevant. Förslaget om att utreda införande av Skånetrafikens ungdomsbiljett noteras och kan utgöra ett inspel i det fortsatta arbetet med att främja ungas hållbara resande, men föranleder ingen ändring i planen.

Ändring

Synpunkten avseende rubriken *MM planets årshjul* beaktas men föranleder ingen ändring.

Synpunkten avseende ekonomiska konsekvenser och ansvarsfördelning för åtgärdsansvariga beaktas genom att åtgärderna ses över och vid behov justeras för att säkerställa att resursbehov och eventuell finansiering redovisas på ett enhetligt och tydligt sätt.

Synpunkten om *1.2 Grafiskt manér* föranleder ingen ändring.

Synpunkten avseende *3.2 Resplaner för skolor* bedöms rymmas inom befintlig formulering och innebär ingen ändring.

Förslaget om ungdomsbiljett hanteras som framtida inspel och innebär ingen ändring.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden lyfter behovet av en tydligare organisatorisk förankring av MM-planens årshjul, gärna genom beslut eller information i kommunens ledningsgrupp, särskilt om åtgärder medför kostnader eller budgetansvar. Nämnden efterfrågar också förtydliganden kring ekonomiska konsekvenser och ansvar för åtgärdsansvariga. Vidare ifrågasätts behovet av ett särskilt grafiskt manér, då kommunens befintliga profil bedöms vara tillräcklig. Samtidigt ställer sig nämnden positiv till resplaner för skolor och betonar vikten av att involvera vårdnadshavare i arbetet. Nämnden föreslår även att införandet av Skånetrafikens ungdomsbiljett utreds som en ny åtgärd för att främja ungas resande med kollektivtrafik.

Återkoppling

Synpunkten avseende MM-planens årshjul samt ansvarsfördelning, uppföljning och förankring av årliga aktiviteter bedöms som relevant, men föranleder ingen ändring. Förslag till aktiviteter förankras inom respektive förvaltnings verksamhetsplanering, och årshjulet kan vid behov informeras i samband med den årliga rapporteringen av miljöstrategin.

Synpunkten avseende resurser och eventuella merkostnader för förvaltningarna bedöms som relevant. Under respektive åtgärd anges uppskattat resursbehov och i många fall även finansiering. Resursbehovet utgörs i huvudsak av personalresurser och hanteras inom respektive verksamhets planering. Åtgärderna ses över för att säkerställa en enhetlig och tydlig redovisning.

Synpunkten avseende åtgärd *1.2 Grafiskt manér* noteras. Åtgärden är en del av kommunikationsplanen och syftar till att skapa igenkänning och tydlighet i kommunikationen kring hållbart resande, inom ramen för kommunens övergripande grafiska profil, samt att synliggöra att insatserna ingår i en sammanhållen helhet.

Förvaltningens positiva inställning till åtgärd 3.2 *Resplaner för skolor välkomnas*. Behovet av dialog med vårdnadshavare bedöms som en viktig del i genomförandet, men anses rymmas inom befintlig åtgärdsbeskrivning och föranleder därför ingen ändring.

Synpunkten avseende kollektivtrafikens roll för skolskjuts samt för barn och elevers möjligheter till en aktiv fritid bedöms som relevant. Förslaget om att utreda införande av Skånetrafikens ungdomsbiljett noteras och kan utgöra ett inspel i det fortsatta arbetet med att främja ungas hållbara resande, men föranleder ingen ändring i planen.

Ändring

Synpunkten avseende rubriken *MM planets årshjul* beaktas men föranleder ingen ändring.

Synpunkten avseende ekonomiska konsekvenser och ansvarsfördelning för åtgärdsansvariga beaktas genom att åtgärderna ses över och vid behov justeras för att säkerställa att resursbehov och eventuell finansiering redovisas på ett enhetligt och tydligt sätt.

Synpunkten om 1.2 *Grafiskt manér* föranleder ingen ändring.

Synpunkten avseende 3.2 *Resplaner för skolor* bedöms rymmas inom befintlig formulering och innebär ingen ändring.

Förslaget om ungdomsbiljett hanteras som framtida inspel och innebär ingen ändring.

Eslövs Bostads AB

Eslövs Bostads AB är positiva till förslaget och anser att planen är relevant och genomarbetad. De framför synpunkter kring krav på MM-kompetens i byggskedet, där de ser risk för att mindre byggaktörer missgynnas. Vidare efterfrågas förtydligande kring resplaner för arbetsgivare, särskilt avseende medarbetares privata resor och integritetsaspekter. Bolaget anser även att krav på resevaneundersökning vart tredje år kan vara oproportionerligt för mindre verksamheter, lyfter att samordning och uppföljning av fordonsflottan redan sker i egen regi samt framhåller begränsade resurser för deltagande i ytterligare nätverk utöver befintlig representation i kommunens miljöstrategiska referensgrupp.

Återkoppling

Synpunkten avseende 2.2 *MM i byggskedet* bedöms som relevant. Åtgärden ses över och formuleringarna justeras så att det även tydliggörs att checklistan anpassas efter projektets storlek och omfattning.

Synpunkten avseende åtgärd 3.3 *Resplaner för arbetsgivare* innebär inte kartläggning av medarbetares privata resor på individnivå. Syftet är i stället att arbetsgivare ska kunna arbeta strategiskt med att skapa förutsättningar för hållbart resande, både för arbetspendling och tjänsteresor. Ett ökat arbete med resplaner kan bidra positivt till resvanor och mobilitetskultur i kommunen.

Synpunkten avseende åtgärd 4.3 *Riktlinjer för resor och möten* samt resevaneundersökningar bedöms som relevant. Berörda aktörer inkluderas i den kommunövergripande resevaneundersökning som genomförs vart tredje år. Detta innebär inget ytterligare administrativt arbete för enskilda verksamheter.

Avseende åtgärd 4.3 *Samverkan för effektivisering av fordonsflottan* är det positivt att samordning och uppföljning av fordonsanvändningen redan sker inom bolaget, samt att arbete med samutnyttjande av fordon bedrivs.

Deltagande i mobilitetsnätverk anpassas efter respektive verksamhets organisation och resurser. Befintliga forum och representation i kommunövergripande grupper kan i vissa fall utgöra tillräcklig samverkan.

Ändring

Åtgärd 2.2 *MM i byggskedet* revideras. Beskrivningen av checklistans innehåll ersätts med en övergripande beskrivning, tillsammans med en formulering om att stöd och verktyg anpassas efter projektets storlek och förutsättningar.

Synpunkterna avseende resplaner för arbetsgivare, riktlinjer för resor samt deltagande i mobilitetsnätverk beaktas men föranleder ingen ändring.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

§ 58

MOS 2026/199

Initiativärende från Centerpartiet (C) gällande begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet

Beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bordlägger *initiativärende från Centerpartiet (C) gällande begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet* till maj månads sammanträde.

Ärendebeskrivning

På miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde den 22 april 2026 väcker Ole Jensen (C) ett *initiativärende gällande begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet*.

Centerpartiet föreslår följande:

1. Att omgående genomföra en oberoende genomlysning av det aktuella ärendet i syfte att säkerställa att alla relevanta handlingar och uppgifter har inkommit och beaktats i beslutsunderlaget.
2. Att särskilt granska om någon information, yttranden eller handlingar saknats, försenats eller på annat sätt inte inkluderats i beslutsprocessen.
3. Att utreda om det förekommit jäv, otillbörlig påverkan eller andra omständigheter som kan ha påverkat ärendets handläggning, inklusive uppgifterna om att nämndens ordförande gett råd till berörd part.
4. Att redovisa resultatet av genomlysningen skyndsamt till nämnden.
5. Att, om genomlysningen visar att beslutsunderlaget varit bristfälligt eller att jäv eller otillbörlig påverkan förekommit, omgående häva det aktuella beslutet.

Beslutsunderlag

- Initiativärende från Centerpartiet (C) gällande begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet.

Yrkanden

Ordförande yrkar på bordläggning av ärendet till maj månads sammanträde.

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på yrkandet och finner att nämnden beslutar att bordlägga ärendet till maj månads sammanträde.

Beslutet skickas till

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Initiativärende till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Ärende: Begäran om genomlysning av beslutsunderlag i ärende BYGG 2023-000232 samt prövning av beslutets giltighet

Bakgrund:

Med anledning av att detta ärende som behandlats av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden finns det skäl att säkerställa att samtliga relevanta handlingar och uppgifter har tillförts nämndens beslutsunderlag.

Det har även framkommit uppgifter om att nämndens ordförande kan ha gett råd till den berörde i ärendet. Om så är fallet aktualiseras frågor om opartiskhet, jäv och rättssäker handläggning. Detta förstärker behovet av en grundlig och skyndsam granskning av såväl beslutsunderlaget som processen i ärendet.

Förslag till beslut:

Centerpartiet föreslår genom Ole Jensen att Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar:

1. Att omgående genomföra en oberoende genomlysning av det aktuella ärendet i syfte att säkerställa att alla relevanta handlingar och uppgifter har inkommit och beaktats i beslutsunderlaget.
2. Att särskilt granska om någon information, yttranden eller handlingar saknats, försenats eller på annat sätt inte inkluderats i beslutsprocessen.
3. Att utreda om det förekommit jäv, otillbörlig påverkan eller andra omständigheter som kan ha påverkat ärendets handläggning, inklusive uppgifterna om att nämndens ordförande gett råd till berörd part.
4. Att redovisa resultatet av genomlysningen skyndsamt till nämnden.
5. Att, om genomlysningen visar att beslutsunderlaget varit bristfälligt eller att jäv eller otillbörlig påverkan förekommit, omgående häva det aktuella beslutet.

Motivering:

Nämndens beslut måste vila på fullständiga och korrekta underlag samt fattas under former som säkerställer opartiskhet och likabehandling. Uppgifter om möjliga brister i underlaget eller om otillbörlig påverkan riskerar att allvarligt skada förtroendet för nämndens arbete.

Om det visar sig att beslutsprocessen inte uppfyllt dessa krav är det nödvändigt att beslutet omedelbart upphävs för att upprätthålla rättssäkerhet och allmänhetens förtroende.

Datum:

2026-04-22

Avsändare:Ole Jensen
Centerpartiet