

## **Kallelse till sammanträde med Vård- och omsorgsnämnden**

**Datum och tid:** 2022-02-16, klockan 16:00

**Plats:** Medborgarhuset sal B, Eslöv

Förhinder anmäls till Helena Nilsson, [helena.nilsson2@eslov.se](mailto:helena.nilsson2@eslov.se), 0413-62171

### **Ordförande**

Tony Hansson (S)

- 4. Inriktningsbeslut för nytt vård- och omsorgsboende med inriktning på demens (VoO.2021.0399)** Niklas Emgård, projektledare (konsult)  
*16:30*

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Inriktningsbeslut för nytt vård- och omsorgsboende med inriktning på demens
- Bilaga 1. Förutsättningar inriktningsbeslut
- Bilaga 2. Fyra olika scenarier
- Bilaga 3. Statistik
- Bilaga 4. Befintliga boenden
- Bilaga 5. Referensobjekt
- Bilaga 6. Demensplatser i Skåne
- Bilaga 7. Demensdiagnos SÄBO

- 6. Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader (VoO.2022.0046)** Helena Berggren, vik. enhetschef ek. bistånd/Marie Skott, enhetschef ek.bistånd

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader
- Förslag till Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader

- 7. Yttrande över miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till trafikstrategi för Eslövs kommun (VoO.2021.0406)** Otto Graudums, utredningssekreterare  
*17:10*

Beslutsunderlag

- Yttrande över "Eslöv trafikstrategi 2035"
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 224, 2021. Förslag till trafikstrategi för Eslövs kommun
- Förslag till trafikstrategi för Eslövs kommun
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut §198, 2020 Uppdrag att ta fram en trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun

**Inriktningsbeslut för nytt vård- och omsorgsboende med inriktning på demens**

**4**

**VoO.2021.0399**

2022-02-03

Carl-Josef Johansson

+4641362748

josef.johansson@eslov.se

Vård- och omsorgsnämnden

## **Förslag till beslut; Inriktningsbeslut för nytt vård- och omsorgsboende med inriktning på demens**

### **Ärendebeskrivning**

Uppdraget att utreda förutsättningar till att bygga ett demensboende finns med i det kommunala handlingsprogrammet för Eslövs kommun samt i vård- och omsorgsnämndens lokalförsörjningsplan. Det är ett välkänt faktum att en allt större del av befolkningen kommer att vara äldre inom en ganska snar framtid. I samband med att befolkningen blir äldre kommer en allt större del av densamma att drabbas av olika typer av kognitiv svikt.

Sedan september månad 2021 är en projektledare tillsatt för att driva arbetet med att paketera basutredning inför ett politiskt inriktningsbeslut i januari 2022. Ärendet har den 17 november föredragits som information i vård- och omsorgsnämnden och den 23 november i kommunstyrelsens arbetsutskott. De förtroendevalda fick möjlighet att ställa frågor samt komma med synpunkter.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse, daterad 2022-02-03

Bilaga 1. Förutsättningar inriktningsbeslut

Bilaga 2. Fyra olika scenarier

Bilaga 3. Statistik

Bilaga 4. Befintliga boende

Bilaga 5. Referensobjekt

Bilaga 6. Demensplatser i Skåne

Bilaga 7. Demensdiagnos SÄBO

### **Beredning**

Som ett led i kommunens övergripande lokalförsörjningsprocess är en basutredning för ett nytt boende med inriktning mot demens påbörjad. Denna basutredning görs för att föra fram verksamhetens behov av lokaler i kommunens kommande

#### **Vård och Omsorg**

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2

Telefon: 0413-620 00 | E-post: kommunledningskontoret@eslov.se | www.eslov.se

lokalförsörjningsplaner. För att slutföra den påbörjade basutredningen behöver vård- och omsorgsnämnden klargöra nämndens syn på vissa förutsättningar. I bilaga 1 *Förutsättningar inriktningsbeslut* finns redovisat delar ur basutredningen. Detta är ett stort projekt som ännu är i ett mycket tidigt skede, vilket gör att anpassningar kommer behöva göras när nya förutsättningar identifieras.

För att beräkna behovet av nya platser på vård- och omsorgsboende har en demografisk analys med sikte på 2035 gjorts. Analysen utgår från befolkningsprognosen och görs årligen av externa specialister för Eslövs kommuns räkning. Denna analys tar också med hur alternativa boendeformer såsom trygghetsboende och biståndsbedömt trygghetsboende påverkar det långsiktiga behovet av vård- och omsorgsboendeplatser, se bilaga 3 *Statistik*. Utifrån detta underlag bedöms behovet vara 80 nya boendeplatser 2035.

Ur det statistiska underlaget som nämns ovan har fyra olika scenarier tagits fram, se bilaga 2 *Fyra olika scenarier*. Förslag C föreslås som det alternativ som bör ligga som underlag i den fortsatta planeringen. Detta förslag är en byggnad med 80 boendeplatser färdigställda 2027, samt med förberedelser för utökning med ytterligare 40 boendeplatser. Mer information finns under rubriken projektidentifiering i bilaga 1 *Förutsättningar inriktningsbeslut*.

I byggnaden bör, förutom de 80 boendeplatserna med tillhörande gemensamma utrymmen, lokaler för administration, storkök, även finnas kompletterande verksamhet såsom avlastningsplatser och dagverksamhet samt en mötesplats, liknande den som finns på Karidal.

Enligt scenario C ska en byggnad stå klar 2027, detta är en mycket snäv tidplan som kommer att kräva prioriteringar inom flera av kommunens förvaltningar.

För att komma vidare i projektet är den främsta frågan idag var ett nytt boende ska placeras. I den inledande basutredningen har följande kriterier tagits med.

- Boendet bör ligga i centralorten
- Det behöver inte ligga centralt men ha goda allmänna kommunikationer.
- Byggnaden bör uppföras i två eller flera plan, anpassad utifrån verksamhetens behov.

Då även frågan om vem som ska äga ett nytt vård- och omsorgsboende är av stor vikt för projektet har den ingått i basutredningen och överlämnats till kommunledningskontoret som äger frågan.

I den inledande basutredningen bedöms alla befintliga boende lämpliga för den verksamhet som bedrivs där idag, se bilaga 1 *Förutsättningar inriktningsbeslut* och bilaga 4 *Befintliga boende*. För att säkerställa att boendena även är långsiktigt hållbara behöver en hållbarhetsanalys göras. Då vård- och omsorgsnämnden saknar kompetens för detta arbete önskas stöd av Servicenämnden.

Förutom kostnaden för byggnaden behöver vikten av personalförsörjningskostnader lyftas fram då äldreomsorgen är en personalintensiv verksamhet som väger tyngst i den totala budgeten för vård- och omsorgsnämnden.

Till denna tjänsteskrivelse biläggs även bilagorna, 4. *Befintliga boende*, 5. *Referensobjekt*, 6. *Demensplatser i Skåne*, 7 *Demensdiagnos SÄBO*. Dessa bilagor har tagits med för att redovisa det underlag som arbetet med basutredningen bygger på.

### **Förslag till beslut**

- Vård- och omsorgsnämnden föreslås besluta att som underlag i kommunens fortsatta arbete med lokalförsörjningsplanering arbeta utifrån förslag C i bilaga *Fyra olika scenarier*, dvs nybyggnation av ett vård- och omsorgsboende med 80 boendeplatser till år 2027 och förberedelser för utökning med ytterligare 40 boendeplatser.
  
- Vård- och omsorgsnämnden föreslås besluta att som underlag i kommunens fortsatta arbete med lokalförsörjningsplanering arbeta utifrån att byggnaden ska innehålla ett vård- och omsorgsboende med inriktning mot demensboende inklusive gemensamma utrymmen, lokaler för administration, storkök mm samt kompletterande verksamheter så som avlastningsplatser, dagverksamhet, växelvård, mötesplats typ Karidal.
  
- Vård- och omsorgsnämnden föreslås besluta att som underlag i kommunens fortsatta arbete med lokalförsörjningsplanering arbeta utifrån följande förutsättningar för lokalisering av ett nytt vård- och omsorgsboende:
  - Placering i centralorten
  - Det behöver inte ligga centralt men ha goda allmänna kommunikationer.
  - Byggnaden kan uppföras i två eller flera plan utifrån verksamhetens behov.

### **Beslutet skickas till**

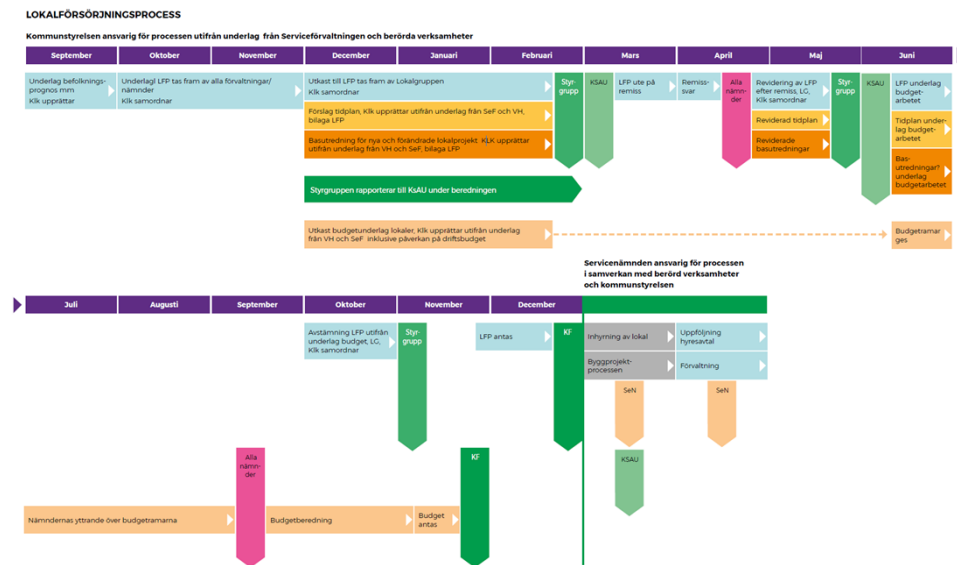
Kommunstyrelsen  
Servicenämnden

Josef Johansson  
Förvaltningschef

# Förutsättningar för nytt demensboende 2022-02-01

## Lokalförsörjningsprocessen

Arbetet med kommunens lokalförsörjningsplanering är beslutad av kommunfullmäktige i lokalförsörjningsplanen 2021-2025 och beskrivs i bilden nedan.



Som ett underlag till kommunens övergripande lokalförsörjningsprocess är en basutredning för ett nytt boende med inriktning mot demens påbörjad. I denna bilaga redovisas delar ur basutredningen.

## Förutsättningar

Detta projekt görs utifrån vård- och omsorgsnämndens beslut om behovsanalys avseende nytt demensboende §42, 2019-04-17, (dnr: VoO.2019.0262).

Projektet finns med i lokalförsörjningsplan 2022-2026 och budget 2023 gällande utredningsmedel.

## Befintliga lokaler

Vid inventering av kommunens vård- och omsorgsboenden, Trollsjögården, Kärråkra, Solhällan, Vårlöken, Bergagården, Gjutaregården och Ölyckehemmet, konstateras det att alla lokaler anses lämpliga för den verksamhet som bedrivs där idag. Vissa lokaler har eftersatt underhåll och i vissa lokaler behöver mindre anpassning göras. Däremot är Kärråkras lägenheter små och utan kokmöjligheter vilket innebär att boendet inte kan konverteras till ett generellt vård- och omsorgsboende utifrån hur lokalerna ser ut idag. Det bedöms inte aktuellt att ersätta några av de befintliga lokalerna för vård- och omsorgsboende. Idag ägs alla särskilda boende i Eslövs kommun där kommunen bedriver verksamhet av Eslövs bostads AB, Ebo, med undantag för Bergagården och Gjutaregården som ägs av Brinova.

För att säkerställa de befintliga fastigheternas hållbarhet långsikt, behöver en fördjupad analys av behovet av renoveringar mm i befintliga boende göras, vilket kommer att tas med i kommande lokalförsörjningsplanering.

### **Lokalisering**

I arbetet med att finna en lämplig placering av ett nytt demensboende bör följande förutsättningar ligga till grund:

- Placering i centralorten
- Det behöver inte ligga centralt men ha goda allmänna kommunikationer.
- Byggnaden bör uppföras i två eller flera plan, anpassad utifrån verksamhetens behov.

Då boendet, enligt föreslaget scenario C, behöver stå klart 2027 är tidplanen för projektet mycket beroende av om det finns detaljplan för området som medger byggnation av ett nytt demensboende. Arbetet med att finna en lämplig plats pågår och i det kommande arbetet behöver behov av utemiljö och byggnadsstorlek klaras ut. Om byggnaden kan uppföras i flera plan påverkar det både lokalisering och tomtstorlek, önskvärt är en byggnad i två plan med boendet på bottenvåningen.

### **Projektidentifiering**

Enligt bilaga 3 *Statistik*, påvisas behovet av ca 80 fler boendeplatser för personer med demens 2035. Utifrån detta behov har fyra olika scenarier tagits fram, se bilaga 2. *Fyra olika scenarier*. I scenarierna redovisas både befintliga platser, de platser som idag inte används men som planeras tas i bruk under 2023-2025 samt föreslaget nytt boende. 2023 öppnas 8 platser på Trollsjögården och 2025 öppnas 9 platser på Bergagården.

Scenario C föreslås som det alternativ som bör ligga som underlag i den fortsatta planeringen. Detta förslag är en byggnad med 80 boendeplatser färdigställda 2027. Som planeringsförutsättning ska det vara möjligt med en tillbyggnad av boendet med 40 platser 2035. 2027 behövs ytterligare ca 20 platser. Detta förslag kommer att innebära en beräknad överkapacitet med ca 60 platser 2027. Alla boendeplatser beräknas nyttjas först 2035.

Då behovet av nya boendeplatser ökar succesivt fram till 2035 kommer det att finnas ett överskott eller ett underskott av vård- och omsorgsboende i kommunen beroende på när och hur stort nytt boende som byggs. Enligt föreslaget scenario C, kommer fler bostäder än det förväntade behovet från 2027 och till 2035 finnas. Överskottet på boendeplatser möjliggör ombyggnad/renovering av befintliga boenden men även uppsägning eller omvandling av befintliga boendeplatser, avlastningsplatser och dagverksamhet. Säger vi upp ett vård- och omsorgsboende innebär det att överkapaciteten 2027 blir låg vilket innebär att vi redan 2030 kan ha behov av ett nytt boende.

I byggnaden bör förutom de 80 boendeplatserna med tillhörande gemensamma utrymmen, lokaler för administration, storkök, även finnas kompletterande verksamhet såsom avlastningsplatser och dagverksamhet samt en mötesplats, liknande den som finns på Karidal.



Prognostiserat till 2035 är en ökning av avlastningsplatser, från 3 till 6, samt en ökning av beslut på dagverksamhet, från 17 till 30.

### **Tillfällig lösning**

Tidplanen för föreslaget scenario C är mycket snäv och kan innebära behov av tillfälliga lösningar. Idag är förslaget att arbeta efter att ett nytt demensboende står klart 2027 och avvakta eventuellt behov av tillfälliga lösningar. Omprövning av denna fråga kan komma att behöva göras när tidplan för hela projektet tagits fram i samråd med berörda förvaltningar.

### **Ägande**

Frågan om ägande av ett nytt boende är av stor vikt för projektet. I den inledande basutredningen föreslås att ett nytt vård- och omsorgsboende ska ägas av Eslövs kommun. Antingen direkt av kommunen med förvaltning av Servicenämnden eller genom det kommunala bostadsbolaget, Eslövs Bostads AB. Frågan hanteras av kommunledningskontoret.

### **Konsekvensanalys**

Om vi inte lyckas färdigställa ett boende till 2027 är risken mycket stor att kommunen tvingas köpa in externa placeringar alternativt bevilja stora hemtjänstbeslut.

Om ett boendebeslut inte verkställs inom tre månader kan vite utdömas med motsvarande belopp av vad verkställt beslut skulle ha kostat.

### **Ekonomi**

Då det idag inte finns något kalkylerbart underlag framtaget för ett nytt boende har ingen kostnadsberäkning kunnat göras. Så snart underlag finns framtaget kommer kalkyl att upprättas till kommande budgetarbete. I arbetet med basutredningen har referenskostnader tagits fram från liknande projekt. Dessa kostnader behöver bearbetas vidare för att säkerställa att de är rimliga i dagens kostnadsläge.

Utredningsmedel med 1,5 mnkr finns med i kommunstyrelsens budget 2022. Till budgetarbetet 2023 behöver medel för vidare utredningar, projektledning, detaljplanearbete, förprojektering mm tas med.

Personalkostnader är en viktig parameter att ta höjd för i planeringsarbetet och avrundat skulle en personalbudget på ca 60 mnkr/år behövas för 80 biståndsbedömda boendeplatser, då är inte legitimerad personal inräknad. Enligt scenario C kommer det finnas överkapacitet med 60 platser 2027 vilket innebär en lägre personalkostnad. Detta ställer i sin tur krav på utformningen av byggnaden utifrån bland annat hållbarhet, överblickbarhet samt tekniska lösningar, vars investering till viss del kan påverka personalkostnaden.

### **Tidplan enligt Scenario C**

Enligt föreslaget scenario C ska en byggnad med 80 platser stå klar 2027. Denna tidplan är mycket snäv. Om byggnaden ska uppföras på en plats där det inte finns en detaljplan som medger byggande av ett vård- och omsorgsboende kommer det kräva prioriteringar såväl inom Kommunledningskontoret för framtagning av bygglar mark och inom Serviceförvaltningen för att parallellt med

detaljplanearbetet starta upp projektet. Behövs även utbyggnad av allmän plats kommer även resurser från Miljö och Samhällsbyggnad behövas.

### **Fortsatt arbete**

Utifrån de förutsättningar som nu tas fram kommer basutredningen att färdigställas. Arbetet samordnas av Kommunledningskontoret med underlag från Vård och Omsorg samt Serviceförvaltningen. Projektet tas med i arbetet med lokalförsörjningsplan 2023-2028 och kostnader för projektledning, detaljplanearbete, utredningar mm tas fram till budget 2023.

Referensobjekt avseende liknande nybyggda demensboenden som färdigställts de senaste åren eller är pågående och som betraktas som relevanta och intressanta förebilder, väljs ut och studeras närmare, som underlag för det fortsatta arbetet med verksamhetsbeskrivning, lokalprogram och budgetbedömning.

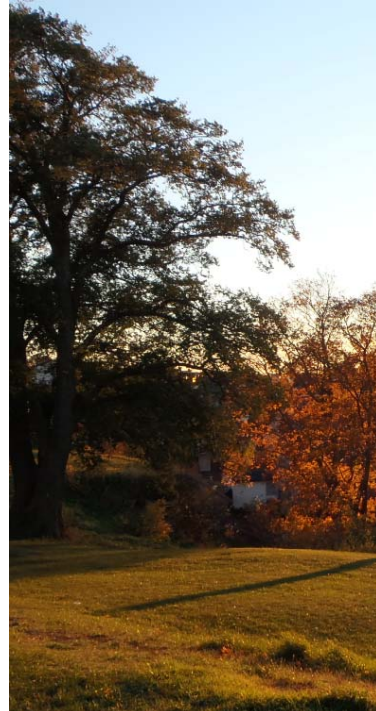
Några projekt som bedöms kunna vara aktuella att studera vidare är:

- Djupängens Äldreboende, Hammarö kommun
- Mogården i Rödeby, Karlskrona kommun
- Vallastadens vårdboende, Linköpings kommun
- Hälsohuset, Trelleborgs kommun
- Maglehill, Höörs kommun

BILAGA

# FYRA OLIKA SCENARIER

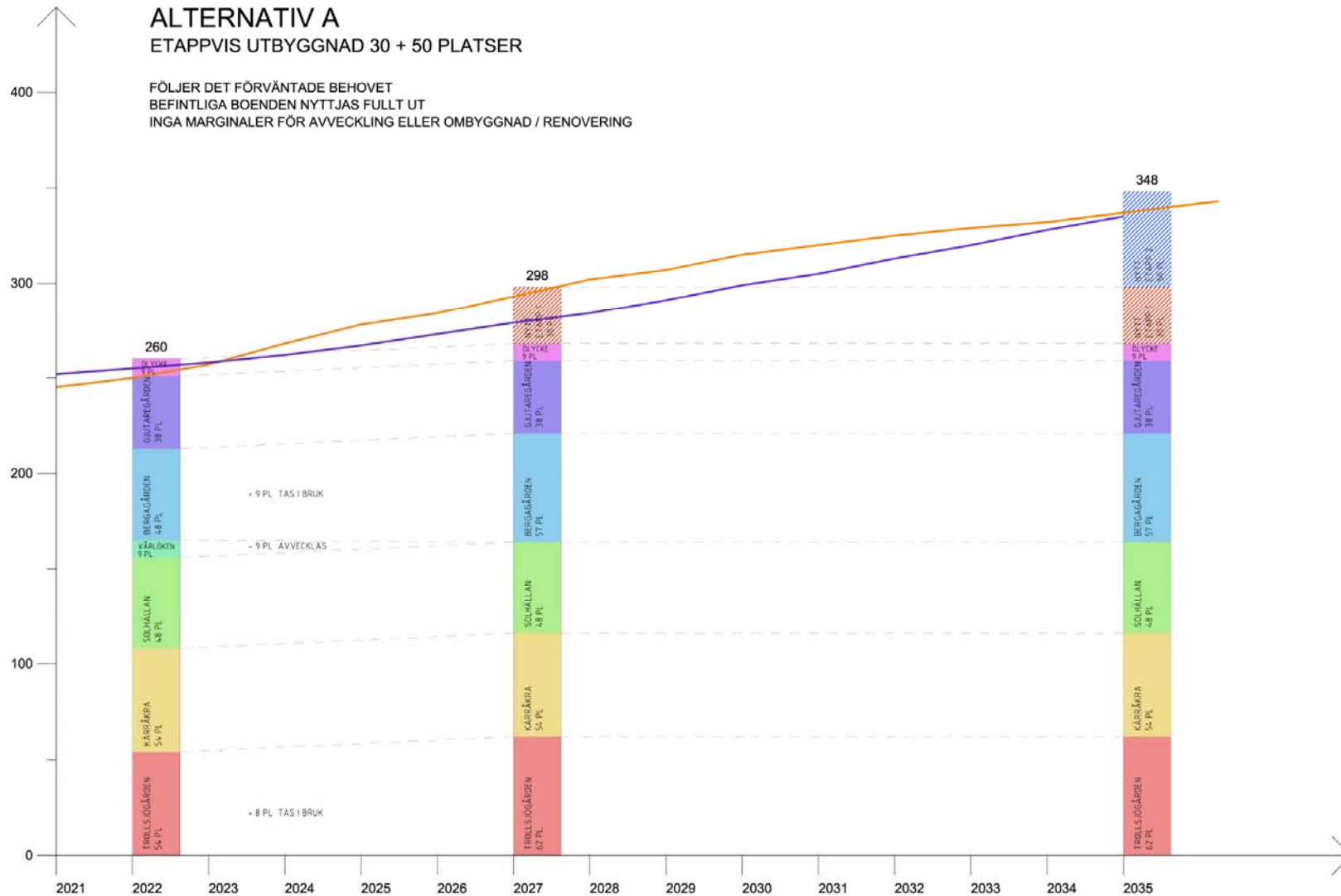
2022-01-12



# ALTERNATIV A

## ETAPPVIS UTBYGGNAD 30 + 50 PLATSER

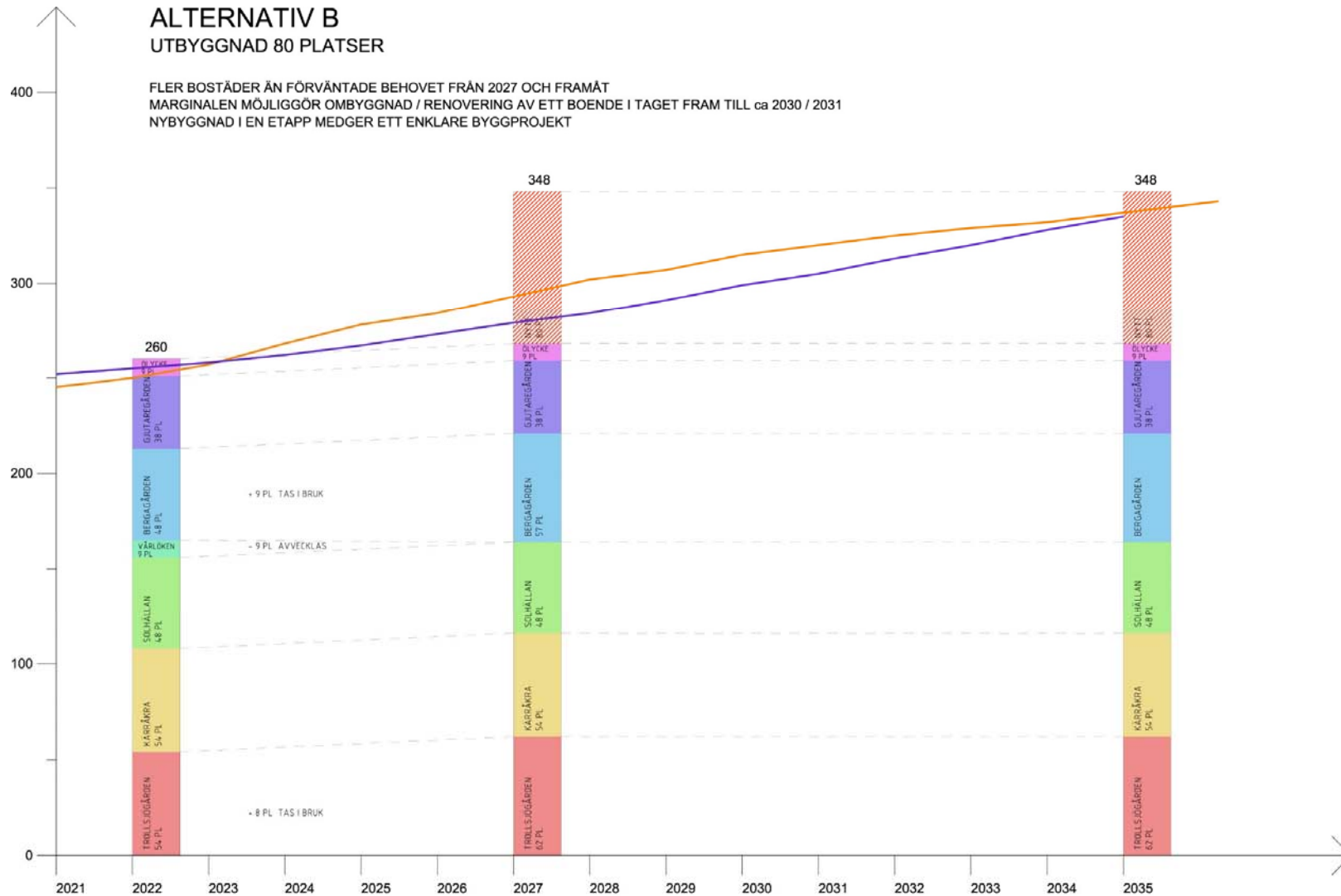
FÖLJER DET FÖRVÄNTADE BEHOVET  
BEFINTLIGA BOENDEN NYTTJAS FULLT UT  
INGA MARGINALER FÖR AVVECKLING ELLER OMBYGGNAD / RENOVERING



# ALTERNATIV B

## UTBYGGNAD 80 PLATSER

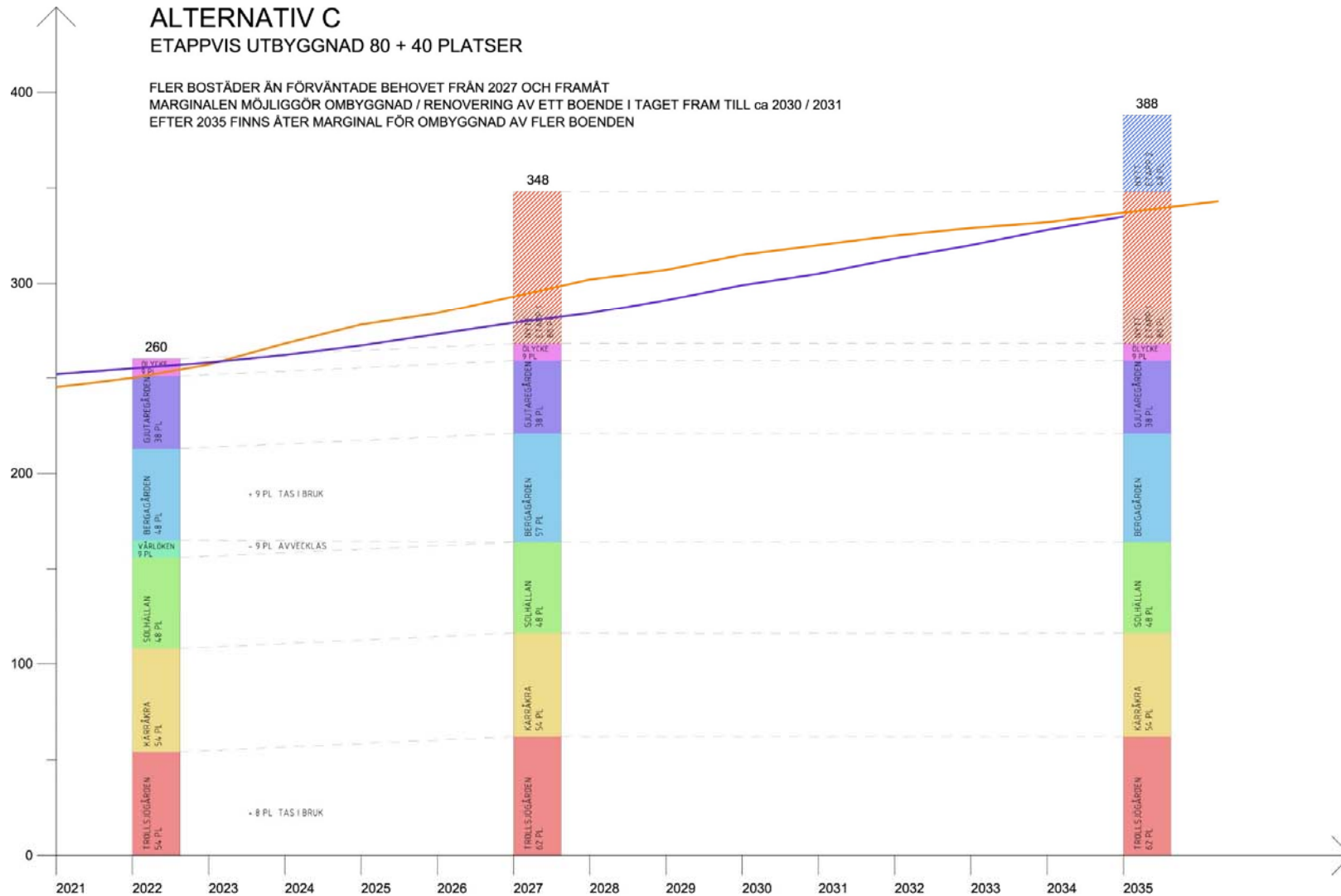
FLER BOSTÄDER ÄN FÖRVÄNTADE BEHOVET FRÅN 2027 OCH FRAMÅT  
 MARGINALEN MÖJLIGGÖR OMBYGGNAD / RENOVERING AV ETT BOENDE I TAGET FRAM TILL ca 2030 / 2031  
 NYBYGGNAD I EN ETAPP MEDGER ETT ENKLARE BYGGPROJEKT



# ALTERNATIV C

## ETAPPVIS UTBYGGNAD 80 + 40 PLATSER

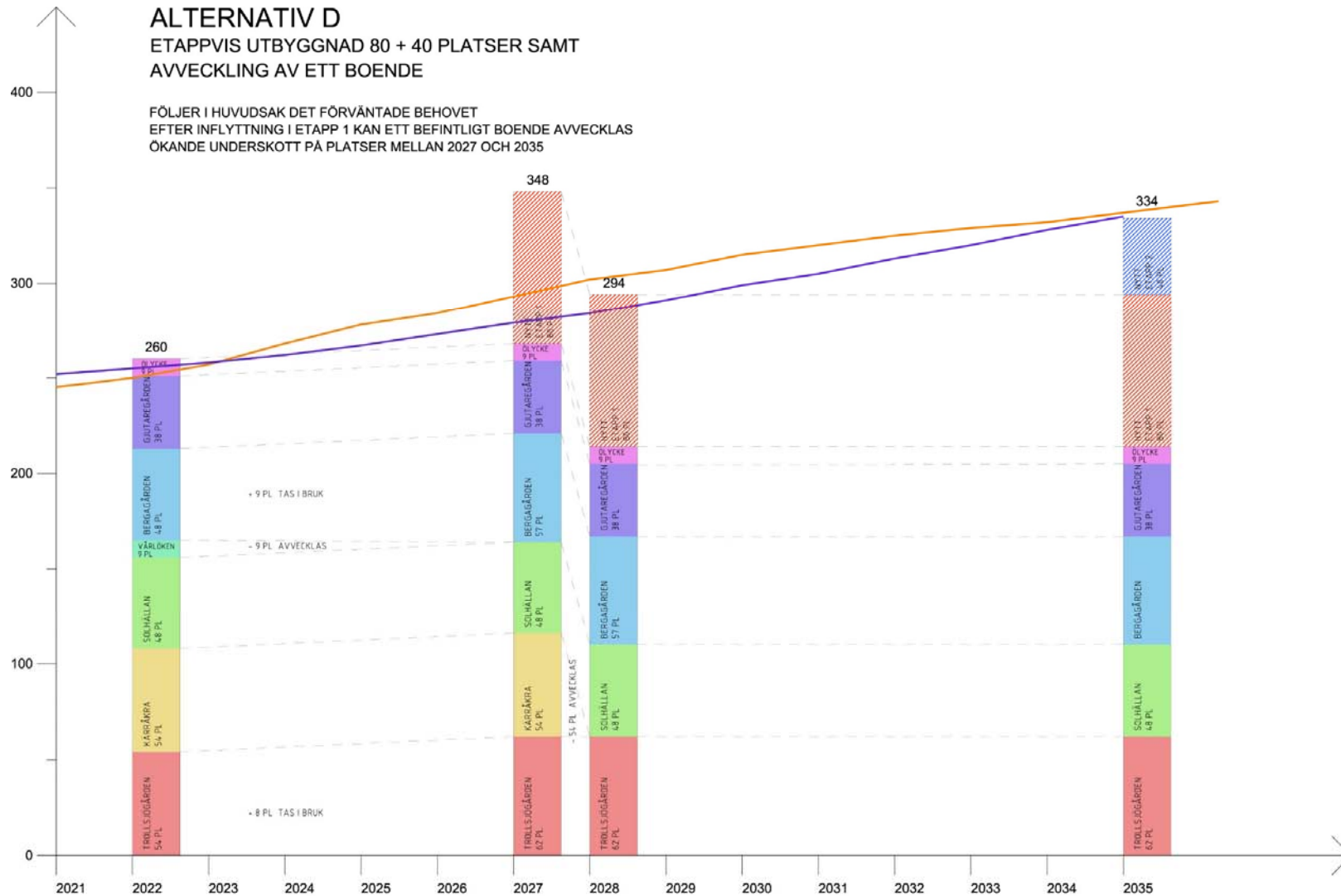
FLER BOSTÄDER ÄN FÖRVÄNTADE BEHOVET FRÅN 2027 OCH FRAMÅT  
 MARGINALEN MÖJLIGGÖR OMBYGGNAD / RENOVERING AV ETT BOENDE I TAGET FRAM TILL ca 2030 / 2031  
 EFTER 2035 FINNS ÅTER MARGINAL FÖR OMBYGGNAD AV FLER BOENDEN



# ALTERNATIV D

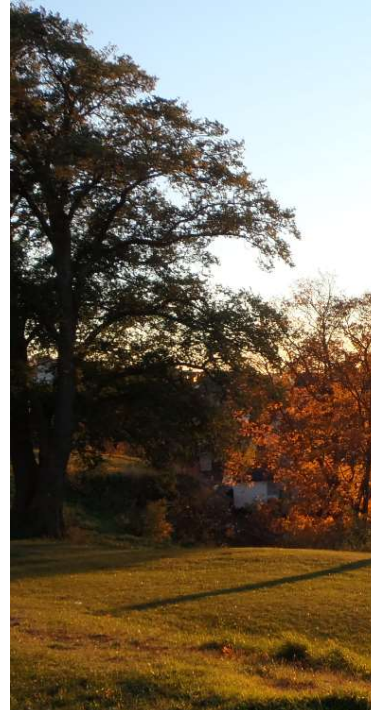
## ETAPPVIS UTBYGGNAD 80 + 40 PLATSER SAMT AVVECKLING AV ETT BOENDE

FÖLJER I HUVUDSAK DET FÖRVÄNTADE BEHOVET  
EFTER INFLYTTNING I ETAPP 1 KAN ETT BEFINTLIGT BOENDE AVVECKLAS  
ÖKANDE UNDERSKOTT PÅ PLATSER MELLAN 2027 OCH 2035



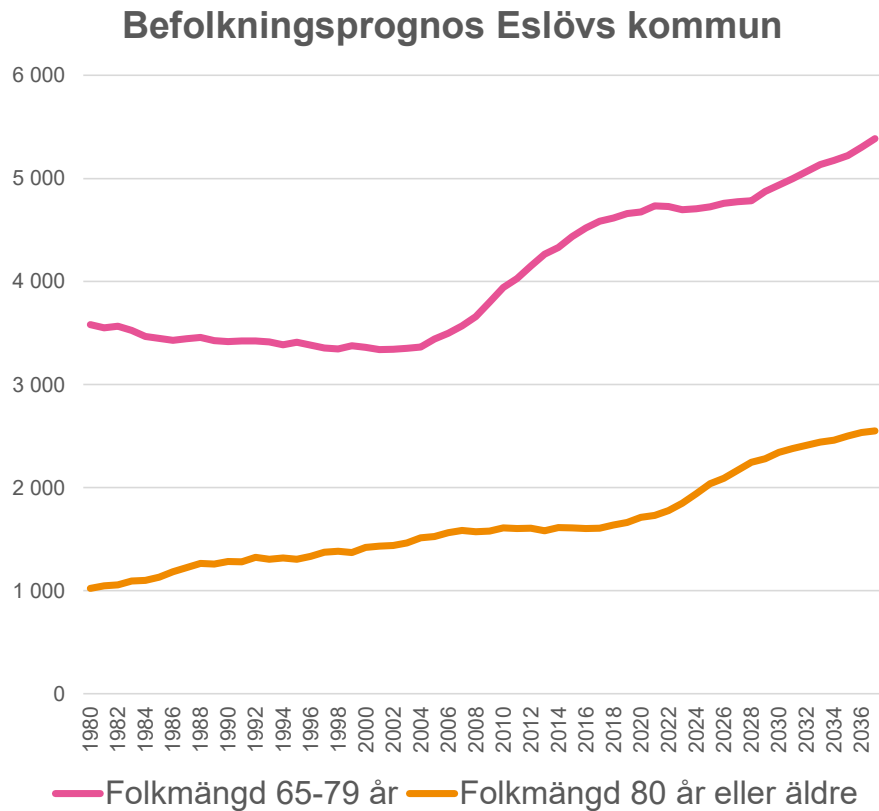
BILAGA  
**STATISTIK**

2022-01-12





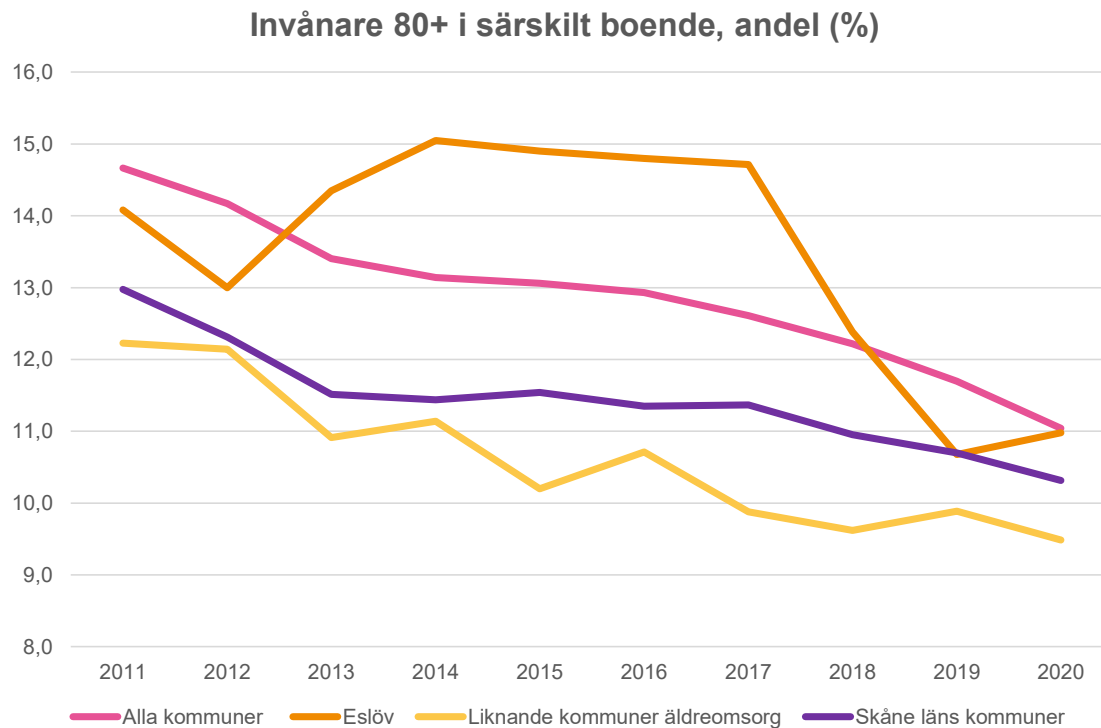
# BEFOLKNINGSPROGNOS



Antalet medborgare i Eslövs kommun som är över 80 år förväntas öka från 1 698 till 2 548 mellan år 2020 till 2036. Detta innebär en ökning med 850 personer, dvs 53 %.

Idag bor ca 11 % av medborgare över 80 år på ett särskilt boende och ca 16 % klarar sig med hemtjänst.

# NULÄGESANALYS; FYRA SNITT GÄLLANDE ANDEL

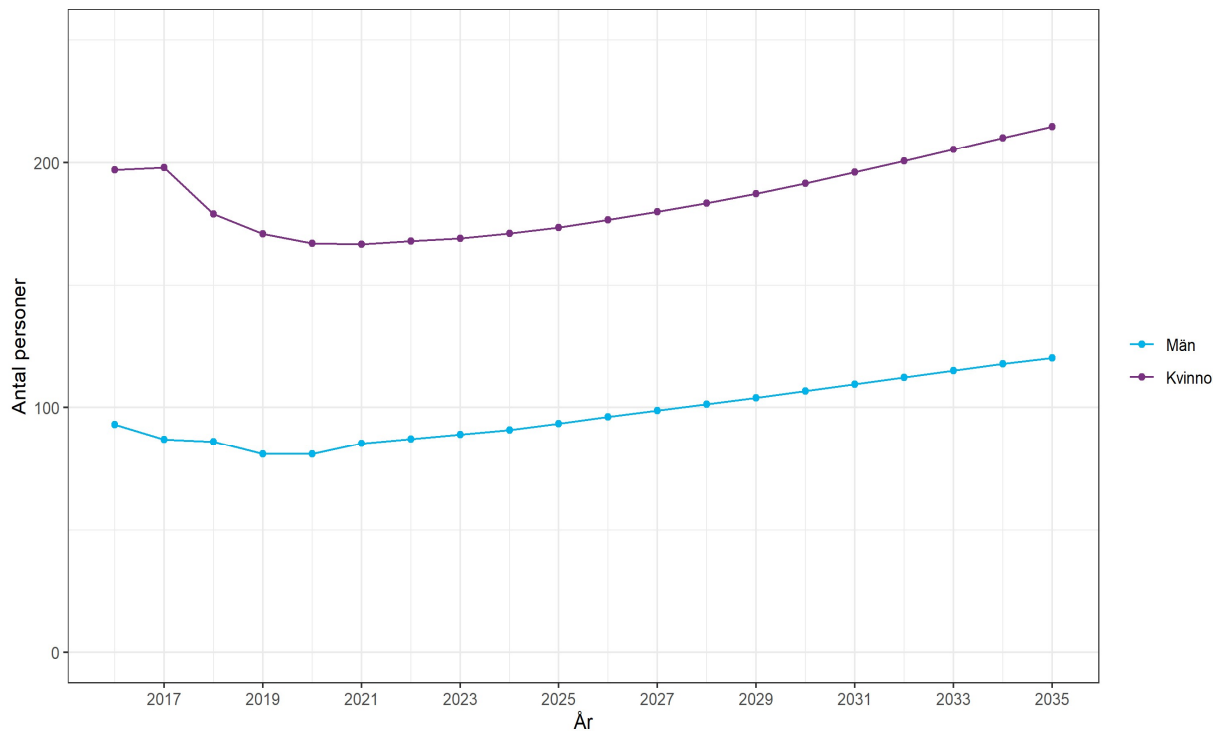


Källa: Kolada

2012 renoverades Kärråkra och därefter öppnades boendet stegvis. Detta påverkade nyckeltalet ”invånare över 80 år i särskilt boende” och innebar att Eslöv i förhållande till sitt invånarantal hade för god tillgång på platser.

Efter 2016 stängdes ett antal avdelningar för att anpassa antalet platser till Rikssnittet.

# STATISTICONS BEHOVSANALYS

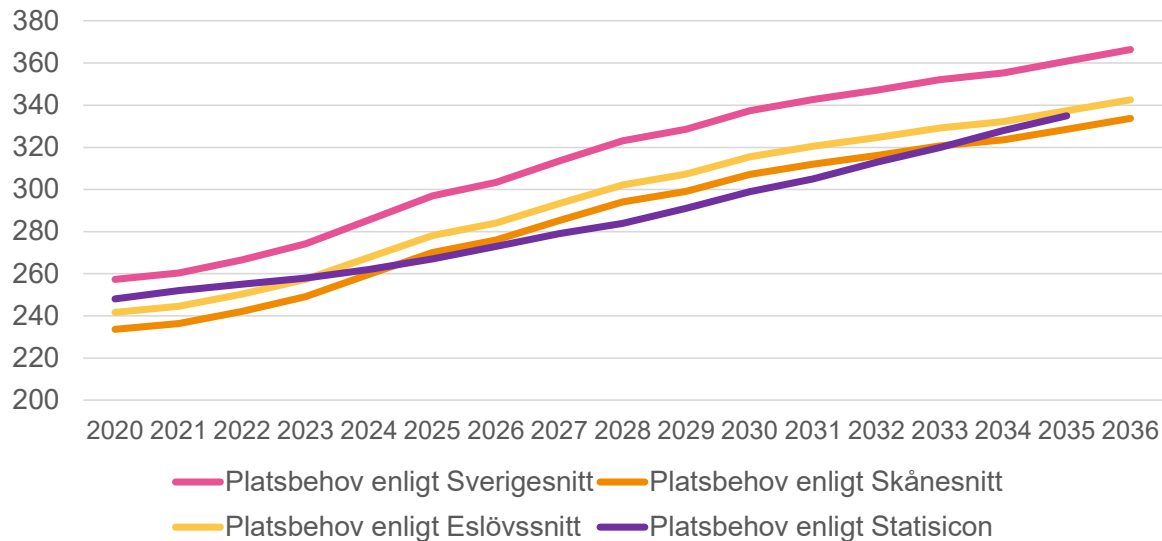


Statisticon har beräknat konsumtionstalet per ålder, kön och år. Statistiken baseras på individdata från kommunens verksamhetssystem.

Analysen tar höjd för minskade dödsrisker (SCB) samt motsvarande minskning gällande sannolikhet att behöva omsorg i framtiden.

# DEMOGRAFI - FÖRVÄNTAT BEHOV

## Eslöv kommun: Prognostiserat platsbehov



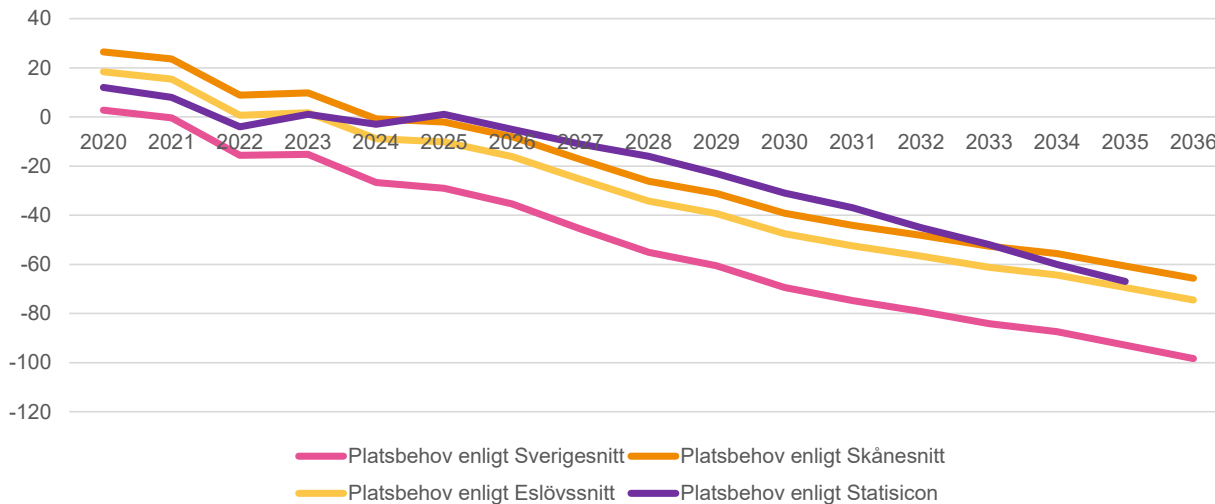
Baserat på antagen befolkningsprognos kan framtida behov beräknas med hjälp av nyckeltalet "invånare på särskilt boende, andel" eller baserat på individdata i enlighet med Statisticons prognos.

Förväntat behov 2035 varierar mellan 329 platser till 361 platser.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Platsbehov enligt Sverigesnitt	257	260	267	274	286	297	303	314	323	329	337	343	347	352	355	361	366
Platsbehov enligt Skånesnitt	234	236	242	249	260	270	276	285	294	299	307	312	316	321	324	329	334
Platsbehov enligt Eslövssnitt	242	245	250	257	268	278	284	293	302	307	315	320	325	329	332	337	343
Platsbehov enligt Statisicon	248	252	255	258	262	267	273	279	284	291	299	305	313	320	328	335	

# BEHOV AV NYA PLATSER

## Eslövs kommun: Över- och underkapacitet av platser



### Rekommendation:

Behovet av särskilt boende kommer stegvis öka fram till år 2035 då ca 80 platser kommer behövas. Redan 2027 uppstår ett signifikant underskott på platser.

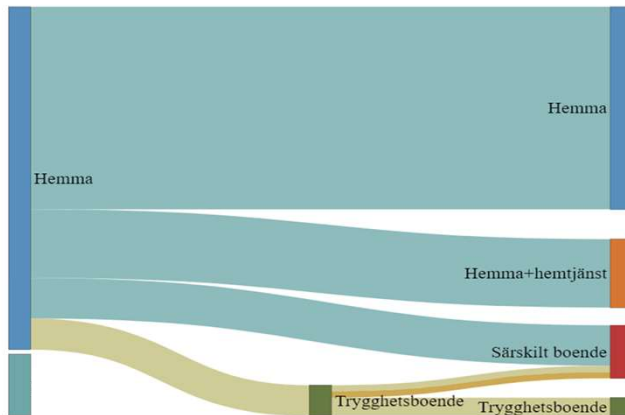
Scenario C innebär en utökning med 80 platser år 2027 med möjlig utbyggnad på ytterligare 40 platser år 2035. Scenario C ger överkapacitet av platser mellan år 2027 till 2035, vilket möjliggör reovering av övriga boende. Potentiell utbyggnad av ytterligare 40 platser till 2035 innebär att förväntad behovsökning efter 2035 kan tillgodoses samt att ett boende med totalt 120 platser kan skapas.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Platsbehov enligt Sverigesnitt	3	0	-16	-15	-27	-29	-35	-46	-55	-61	-69	-75	-79	-84	-87	-93	-98
Platsbehov enligt Skånesnitt	26	24	9	10	-1	-2	-8	-17	-26	-31	-39	-44	-48	-53	-56	-61	-66
Platsbehov enligt Eslövssnitt	18	15	1	2	-9	-10	-16	-25	-34	-39	-47	-52	-57	-61	-64	-69	-75
Platsbehov enligt Stasisicon	12	8	-4	1	-3	1	-5	-11	-16	-23	-31	-37	-45	-52	-60	-67	
Antal tillgängliga platser	260	260	251	259	259	268	268	268	268	268	268	268	268	268	268	268	268

### Projektidentifiering

Även lokaler för dagverksamhet och avlastning bör ingå vid framtagande av nytt särskilt boende

# MELLANBOENDE – MINSKAR DET PLATSBEHOVET?



År	Kategori	Antal lägenheter
2022	Vårlöken Biståndsbedömt trygghetsboende	23
2021	Ölycke Biståndsbedömt trygghetsboende	5
2020	Gåsen Trygghetsboende	37

## SPARADE SÄB PGA PERSONER VÄLJER TB

Antal platser	67	Hur många platser på TB har man? Här beror det helt på vilken policy man har vilken snittlängd man får
Genomsnittstid (år)	8	
Ansökningar (och avslut) per år	8	
Andel som bor kvar på TB istället för SäBo	75%	Av de som utan TB hade flyttat till SäBo, hur stor andel kommer istället bo kvar på TB?
Sparade platser	6	

### Rekommendation:

Bortse från mellanboendets eventuella påverkan på platsbehov avseende särskilt boende.  
Störst ekonomisk vinst avseende mellanboende beräknas uppstå i hemvård.

BILAGA  
**BEFINTLIGA BOENDEN**

2022-01-12



# BEFINTLIGA BOENDEN

24 ( 61 )

Boendeenhet	fastighetsägare	kontraktstid	antal lägenheter särskilt boende / demensboende	anmärkning	antal lägenheter biståndsbedömt trygghetsboende	antal lägenheter korttidsboende / avlastning	antal lägenheter social psykiatri	antal lägenheter resurs
<b>ÖLYCKE</b>	EBO	1999-01-01 - 2024-12-31						
Särskilt boende			9		5	20		
Demensboende								
<b>GJUTAREGÅRDEN</b>	Brinova	2014-01-01 - 2028-12-31						
Särskilt boende			38					
Demensboende								
<b>BERGAGÅRDEN</b>	Brinova	2010-01-01 - 2029-12-31						
Särskilt boende			48					9
Demensboende								
<b>VÄRLÖKEN</b>	EBO	2000-07-01 - 2022-12-31		ombyggnad till biståndsbedömt trygghetsboende i nuläget boende i 9 lgh				
Särskilt boende			9		14			
Demensboende								
<b>SOLHÄLLAN</b>	EBO	2000-07-01 - 2022-12-31						
Särskilt boende			48	renoveringsbehov				
Demensboende								
<b>KÄRRÅKRA</b>	EBO	2014-02-01 - 2030-12-31						
Särskilt boende								
Demensboende			54	små rum		2		
<b>TROLLSJÖGÅRDEN</b>	EBO	2021-11-01 - 2026-10-31						
Särskilt boende			54	varav 2st 2-pers			8	8
Demensboende								

## TOTALT

Särskilt boende	206
Demensboende	54
<b>SUMMA LGH</b>	<b>260</b>

<b>19</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>17</b>
-----------	-----------	----------	-----------



BILAGA  
**REFERENSPROJEKT**

2022-01-12



# REFERENSprojekt

Exempel på nybyggda särskilda boenden och pågående projekt:



## Djupängens Äldreboende, Hammarö kommun

Nybyggnad av särskilt boende med 120 lägenheter och 12 avdelningar i 2 plan formerade i stjärnform kring en inre sammanhållande "ring" av gemensamma utrymmen och centralt öppet atrium.

Färdigställt år 2020.



## Mogården i Rödeby, Karlskrona kommun

Nybyggnad av särskilt boende med 48 lägenheter och 4 avdelningar i 2 plan, samt lokaler för hemtjänst. Färdigställt år 2021.

Bruttoarea 5675 m2 BTA



# REFERENSProjekt

27 ( 61 )

## Exempel på nybyggda särskilda boenden och pågående projekt:

### Vallastadens vårdboende, Linköpings kommun

Nybyggnad av demensboende med 60 lägenheter (varav 2st parlgh) och 6 avdelningar i 3 av totalt 4 plan.  
Färdigställt 2019.

Bruttoarea 5400 m2 BTA



### Hälsarhuset, Trelleborgs kommun

Nybyggnad av särskilt boende med 72 lägenheter och 8 avdelningar i 3 av totalt 5 plan, samt administrations- och träningslokaler . Färdigställt 2019.

Bruttoarea 7500 m2 BTA



### Maglehill, Höörs kommun

Nybyggnad av särskilt boende med 60 lägenheter och 6 avdelningar i 3 plan, samt lokaler för hjälpmedelscentral.  
Pågående projekt med byggstart 2021 och planerat färdigställande 2023.

Samverkansprojekt mellan Höörs kommun och MVB Syd AB.

Bruttoarea 8530 m2 BTA



	Lunds kommun	Lomma kommun	Burlöv kommun	Svedala kommun	Eslövs kommun	Vellinge kommun	Ystads kommun	Tomelilla kommun
Invånare antal	125 000	25 000	20 000	23 000	35 000	37 000	31 000	13 000
Särskilt boende platser Demens sjuka	400	104	62	66	56	115	150+ bygger 28	74
Särskilt boende platser Somatiskt sjuka	350	46	70, men ¼ demens	76	218	92	150	65
Växel vårdplatser Demens sjuka	10	2	1	8 blandat	2	4	8	1
Dagverksamhet för demens sjuka, antal platser per dag	39	15	6-8	6	17	50 +kommer att öppna en till under 2022	12	6
Korttids platser för demens sjuka	nej	nej	1	nej	nej	Nej	8	nej

**Kartläggning: Antal personer med demensdiagnos på säbo**

2020-11-13

Boende	antal m diagnos	totalt antal boende	andel i %
Gjutaregården	13	38	34%
Solhällan	19	48	39,5%
Vårlöken	2	11	18%
Trollsjögården	18	54	33%
Bergagården	17	48	35,5%
Kärråkra demensboende	54	54	100%
<b>Totalt</b>	<b>123</b>	<b>253</b>	<b>48,6%</b>

**Kartläggning: Antal personer med demensdiagnos på säbo**

2021-12-31

Boende	antal m diagnos	totalt antal boende	andel i %
Gjutaregården	11	38	29%
Solhällan	6	48	12%
Vårlöken	3	11	27%
Trollsjögården	26	54	48%
Bergagården	14	48	29%
Kärråkra demensboende	54	54	100%
Ölycke	5	9	55%
<b>Totalt</b>	<b>119</b>	<b>262</b>	<b>45,4%</b>

Antal personer med demensdiagnos fördelat på vån eller avd					
<b>Gjutaregården</b>	Vån 1: 5 pers/11 lgh	Vån 2: 4/13	Vån 3: 2/14		
<b>Solhällan</b>	avd 1: 1 pers/12 lgh	avd 2: 0/12	avd 3: 5/12	avd 4: 0/12	
<b>Vårlöken</b>	3 pers/10 lgh				
<b>Trollsjögården</b>	R1: 5 pers/13 lgh	S1: 7/12	R2: 8/14	S2: 6/15	
<b>Bergagården</b>	Grön 10: 8 pers/10 lgh	Grön 9: 5/9	Gul 9: 1/9 under utr	Gul 10: 0/10	Blå 10: 0/10
<b>Ölycke</b>	Höstglöd: 5 pers/9 lgh				

**Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till  
begravningskostnader**

**6**

**VoO.2022.0046**

2022-02-04

Helena Berggren

+4641362283

helena.berggren@eslov.se

Vård- och omsorgsnämnden

## Förslag till beslut; Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader

### Ärendebeskrivning

Enheten för ekonomiskt bistånd strävar hela tiden efter att göra det lättare för medborgarna att ta del av och förstå vad som gäller i frågan om ekonomiskt bistånd. Enheten strävar också efter att få en enhetlig bedömning av ansökan kring ekonomiskt bistånd till begravningskostnader. Med anledning av detta har förslag till riktlinjer gällande ekonomiskt bistånd till begravningskostnader tagits fram då det skulle underlätta för socialsekreterarna att göra en enhetlig bedömning av ansökan om ekonomiskt bistånd till begravningskostnader.

Riktlinjerna innehåller en övergripande informationstext samt vad anhöriga eller dödsbodelägare kan ansöka om. Tanken är att riktlinjerna ska finnas tillgängliga på kommunens hemsida. Riktlinjernas syfte är att medborgare ska kunna läsa sig till vad man kan ansöka om och vara säker på att besluten fattas enligt Eslövs kommuns riktlinjer. Självklart går det inte att specificera allt som medborgaren kan ansöka om, då alla har rätt att ansöka om vad som helst, utan i riktlinjerna har endast det övergripande och vanligaste som ansöks om lyfts fram. Ett annat syfte är att om riktlinjerna antas kan informationen kring maxbelopp delges begravningsbyråerna i kommunen i första hand för att undvika att medborgare hamnar i skuld samt att begravningsbyråerna med större säkerhet får sina pengar. Vi har under lång tid sett att kostnaderna för begravningar lätt kan skena iväg. Under 2021 hanterade Enheten för ekonomiskt bistånd 26 ansökningar om ekonomiskt bistånd till begravningskostnader varav 2 har fått helt avslag och flera har fått delavslag. Total summa beviljat ekonomiskt bistånd till begravningskostnader för 2021 uppgår till 352 401 kronor. Under 2020 uppgick summan till 264 226 kr. Begravningsbyråerna kan erbjuda anhöriga dyra alternativ som inte godkänns av Enheten för ekonomiskt bistånd då det finns billigare alternativ. Finns det riktlinjer med maxbelopp underlättar det också för socialsekreterarna att ta ställning till kostnaderna i sina beslut.

### Beslutsunderlag

#### Vård och Omsorg

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2

Telefon: 0413-620 00 | E-post: kommunledningskontoret@eslov.se | www.eslov.se

1(2)

## Förslag till riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader

### **Beredning**

Ekonomiskt bistånd kan enligt 4 kap. 1 § socialtjänstlagen beviljas till begravningskostnader. Begravningskostnader skall i första hand täckas av tillgångar i dödsboet. Om det inte finns tillgångar i dödsboet och kostnaderna inte kan tillgodoses genom försörjningsskyldigas, dvs. föräldrars och efterlevande makars/registrerade partners, inkomster eller tillgångar kan ekonomiskt bistånd utgå till hela eller del av begravningskostnaden. Socialnämnden bör enligt Socialstyrelsen ge ekonomiskt bistånd till sådana begravningskostnader som möjliggör en värdig begravning.

I Riktlinjerna föreslås att Eslövs kommun kan bevilja upp till 50 procent av prisbasbeloppet. Det föreslås också maxbelopp för vad som kan beviljas till dom mest grundläggande posterna vid en värdig begravning. Beloppen har tagits fram genom kontakt med flera olika begravningsbyråer i Skåne där kostnaderna för dom olika posterna har undersökts. Maxbeloppen som presenteras är inte det absolut billigaste alternativet enligt inkommen information då priserna skiljer sig åt mellan olika begravningsbyråer.

### **Förslag till beslut**

- Vård- och omsorgsnämnden föreslås besluta att anta Riktlinjer för ekonomiskt bistånd till begravningskostnader.

### **Beslutet skickas till**

Vård och Omsorg – Enheten för ekonomiskt bistånd

Josef Johansson  
Förvaltningschef

Helena Berggren  
Enhetschef



# RIKTLINJER FÖR EKONOMISKT BISTÅND TILL BEGRAVNINGSKOSTNADER

## **Inledning**

Ekonomiskt bistånd kan enligt 4 kap. 1 § socialtjänstlagen beviljas till begravningskostnader. Begravningskostnader skall i första hand täckas av tillgångar i dödsboet. Om det inte finns tillgångar i dödsboet och kostnaderna inte kan tillgodoses genom försörjningsskyldigas, dvs. föräldrars och efterlevande makars/registrerade partners, inkomster eller tillgångar kan ekonomiskt bistånd utgå till hela eller del av begravningskostnaden. Socialnämnden bör ge ekonomiskt bistånd till sådana begravningskostnader som möjliggör en värdig begravning. Hänsyn bör tas till allmänt vedertagna begravningstraditioner och i förekommande fall olika religiösa och etniska gruppers speciella önskemål om hur en begravning ska ordnas om kostnaden är skälig. Då begravningen ska äga rum utomlands kan ekonomiskt bistånd motsvara kostnaden för om begravning ägt rum i Sverige. Enligt Eslövs kommuns riktlinjer för ekonomiskt bistånd kan bistånd till begravning utgå till maximalt 50% av prisbasbeloppet.

## **Dödsbo och dödsboanmälan**

Dödsboet kan företrädas av en eller flera dödsbodelägare eller av person som har fullmakt från dödsbodelägare att företräda dem. Vem eller vilka som är dödsbodelägare framgår av handlingar från Skatteverket och av dödsboanmälan/bouppteckning. I allmänhet är det efterlevande make/maka, registrerade partners eller den avlidnes barn. Om det finns flera dödsbodelägare och dödsbodelägarna vill att endast en av dem, eller någon annan, skall företräda dödsboet måste de uppvisa en fullmakt undertecknad av samtliga dödsbodelägare. Om det inte finns några tillgångar dödsboet eller tillgångarna är av ringa värde kan dödsbodelägarna upprätta en dödsboanmälan hos kommunen, som då utreder dödsboets ekonomi. Bistånd till begravningskostnad kan endast beviljas under förutsättning att dödsboanmälan/bouppteckning har upprättats. Observera att den utredning av dödsboets ekonomi som görs i samband med dödsboanmälan endast ligger till grund i utredningen av ekonomiskt bistånd. Bedömning av rätten till ekonomiskt bistånd föregås alltid av en enskild utredning enligt föreskrivna riktlinjer. Att förutsättningar för dödsboanmälan föreligger medför alltså inte alltid att det finns förutsättningar för att bevilja ekonomiskt bistånd till begravningskostnad.

### Utredning av rätten till bistånd

Huvudregeln är att kostnad för begravning ska täckas av dödsboets egna tillgångar. Om det finns en efterlevande make/maka, sambo eller försörjningsskyldig förälder prövas ansökan mot deras ekonomiska förmåga att bekosta begravningen. Detta då försörjningsskyldighet även omfattar begravningskostnader för avlidne på samma sätt som vid ansökan om ekonomiskt bistånd i övrigt. En prövning görs därför även mot deras tillgångar och inkomster om det inte är oskäligt. Beaktande görs om den avlidne strax före dödsfallet gett bort eller sålt tillgångar till en dödsbodelägare förmånligt.

De underlag som behövs till ansökan om ekonomiskt bistånd är följande:

- Ansökan om dödsboanmälan, underskriven av alla dödsbodelägare.
- Aktuella namn och adresser till samtliga dödsbodelägare.
- Eventuell fullmakt från dödsbodelägare.
- Släktintyg (beställs på Skattemyndigheten).
- Kopia av senaste deklarationen med bifogade kontrolluppgifter.
- Uppgift om kontanter vid dödsdagen.
- Uppgift om utbetalningar till den avlidne som kommit efter dödsdagen.
- Uppgift från banken/banker; Kapital och räntebesked för boutredning vid dödsfall.
- Kontosammanställning/ekonomisk översikt av den avlidne från alla banker.
- Kontoutdrag från samtliga konton tre månader tillbaka innan dödsdagen och fram till ansökningsdagen. Om den avlidne är gift eller sambo behövs kontoutdrag från båda parter.
- Uppgifter om eventuella försäkringar som kan tillfalla dödsboet.
- Uppgifter om make/maka, sambo eller försörjningsskyldig förälder till den avlidne samt underlag på andra tillgångar
- Slutfaktura på begravningskostnad och kostnad för gravsten. Som underlag på kostnaden godtas faktura eller liknande underlag med fastslaget belopp. Offerter eller annat underlag med beräknade kostnader godtas inte.
- Uppgifter om make/makas, sambos eller försörjningsskyldig förälders inkomster och utgifter samt uppgifter om eventuella försäkringar och underlag för andra eventuella tillgångar.
- Eventuella äktenskapsförord

- Eventuellt testamente.

### **Tillgångar i dödsboet**

Begravningskostnader går före alla andra kostnader som kan finnas i dödsboet, så som obetald hyra, hushållsel, telefon eller kostnader för utflyttning och städning av bostaden. Begravningskostnader går också före eventuella skulder i dödsboet. Om det finns medel på banken som kan bekosta hela eller delar av begravningskostnaden skall dessa i första hand användas för att betala faktura på begravning och/eller gravsten. Detta bör ske snarast möjligt för att undvika att banken kvittar eller Kronofogden utmäter tillgångarna. Försäkringar som faller ut kan vara en tillgång i dödsboet. Även överskjutande skatt kan vara en tillgång. Observera att besked kring skatten kan komma året efter dödsfallet. Ibland har en pension (eller annan inkomst) utbetalats till den enskilde efter dödsdagen, som egentligen inte skulle ha utbetalats. Också detta belopp är att betrakta som en tillgång i dödsboet som kan användas till begravningskostnader, även om beloppet återkrävs av Pensionsmyndigheten. Dödsbodelägarna ska då rådas att använda pengarna till begravningen, och informeras om att skulden kommer att falla när dödsboanmälan/bouppteckning är antagen av Skatteverket.

### **Kostnader för begravning och gravsten**

Enligt Eslövs kommuns riktlinjer kan kostnad för begravning och gravsten beviljas med maximalt ett halvt prisbasbelopp. Kostnaden avser att täcka skäliga kostnader för att ordna en värdig begravning. Bedömning görs dock separat för vad som anses vara en skälig kostnad för nedan angivna utgifter:

- |                              |          |                 |
|------------------------------|----------|-----------------|
| • Kista/urna                 | upp till | 7000 kr/1500 kr |
| • Kistdekoration             | upp till | 2000 kr         |
| • En mindre dödsannons       | upp till | 3000 kr         |
| • Gravsten eller inskription | upp till | 7000 kr         |

Tillkommer gör begravningsbyråns kostnader så som arvode/grundkostnad och administrativa tjänster, svepning/kistläggning, bisättningstransport, transport till bårhus, representant vid begravning samt enklare förtäring vid begravning. Bistånd beviljas generellt inte för kostnader som tillgodoses inom ramen för begravningsavgiften, dvs. förvaring av kista hos kyrkogårdsförvaltningen, lokal med eller utan religiösa symboler för begravningsceremoni, kremering, gravöppning, gravplats för kista eller urna under 25 år, gravsättning, alternativt spridning eller nedgrävning av aska i

minneslund samt transport av kista från begravningsceremonin. Exempel på kostnader som inte beviljas är minnespärm, handbuketter, solist, tackannons, hyra under uppsägningstid, tömning/städning av den avlidnes bostad eller andra kostnader utöver begravningskostnad. Kostnad för balsamering beviljas i allmänhet inte. Kostnader som överstiger den kostnad som skulle ha beviljats om begravningen ägt rum på hemorten beviljas inte, det gäller begravning som hålls både på annan ort i eller utanför Sverige. Om en svensk resenär avlider på utlandsresan är det antingen personens hem-/reseförsäkring eller de anhöriga som får betala transport av den avlidna till Sverige. Om försäkring saknas och anhöriga inte har ekonomisk möjlighet att betala för hemtransport ordnar ambassaden en enkel och värdig begravning i det land där den avlidne befann sig vid dödsfallet.

**Yttrande över miljö- och  
samhällsbyggnadsnämndens förslag till  
trafikstrategi för Eslövs kommun**

**7**

**VoO.2021.0406**

2022-02-03  
Otto Graudums  
+4641362155  
otto.graudums@eslov.se

Vård- och omsorgsnämnden

## Yttrande över "Eslöv trafikstrategi 2035"

### Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har den 15 december 2021 beslutat att skicka dokumentet "Eslöv trafikstrategi 2035" på remiss till bland annat vård och omsorgsnämnden. (Miljö och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 224, 2021). Remissyttrandet ska vara miljö- och samhällsbyggnadsnämnden tillhanda senast den 4 mars 2022.

### Beslutsunderlag

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 224, 2021  
Eslöv trafikstrategi 2035, förslag  
Följebrev  
Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 198, 2020

### Beredning

Efter genomgång av det remitterade dokumentet lämnar vård- och omsorgsförvaltningen följande synpunkter.

1. Andelen äldre i Eslövs kommun ökar - och förväntas öka under många år framöver. Med en ökande andel äldre kommuninvånare, följer behovet att i utvidgande grad tillgodose de specifika behoven hos denna befolkningsgrupp. Vård- och omsorgsförvaltningen anser därför att förslaget bör kompletteras på så sätt att ett delmål med inriktning på äldre och funktionshindrade läggs till under trafikslaget *gång och cykel* (s. 10 i det remitterade förslaget). Delmålet bör formuleras enligt följande; *Skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till målpunkter för äldre och funktionshindrade*. Delmålet bör kompletteras med lämpliga strategier, exempelvis att verka för att relevanta cykel- och gångstråk har tillfredsställande belysning samt i övrigt är utformade på sådant sätt att de tillgodoser intressegruppernas behov.

2. Vård- och omsorgsförvaltningen anser, mot samma bakgrund som redovisats under p. 1, att ett en strategi bör läggas till under trafikslaget kollektivtrafik, delmål *öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen* (s. 11 i det remitterade förslaget). Förslagsvis formuleras strategin enligt följande; *Arbeta för att kollektivtrafiken når viktiga målpunkter för äldre och funktionshindrade*.
3. Vård- och omsorgsförvaltningen konstaterar att dokumentets nuvarande titel ger ett egendomligt och diffust intryck. Ordserien ”Eslöv”, ”trafikstrategi” respektive ”2035” bildar varken något grammatiskt eller logiskt sammanhang. Det angivna årtalet lämnar, i sin nuvarande kontext, öppet för tolkning huruvida trafikstrategin är avsedd att börja tillämpas först år 2035 eller tänkt att träda ikraft vid annan tidpunkt. En läsare kan inte, endast genom att ta del av titeln, förväntas få någon klar uppfattning om den huvudsakliga avsikten med skriften. Vård- och omsorgsförvaltningen anser därför, att det är önskvärt att titeln ändras på så sätt att den blir grammatiskt sammanhängande samt på ett tydligt sätt ger uttryck för den huvudsakliga avsikten med dokumentet.

**Förslag till beslut**

Vård- och omsorgsnämnden antar förvaltningens yttrande som sitt eget och översänder det till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

**Beslutet skickas till**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Otto Graudums  
Utredningssekreterare

Josef Johansson  
Förvaltningschef



Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

§ 224

MOS.2021.1058

### **Trast - trafikstrategi i Eslövs kommun**

#### **Ärendebeskrivning**

De antagna politiska målen är styrande för verksamhetens mål. För att nå det politiska inriktningsmålet ”en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer” behöver verksamheten ett styrdokument för trafikstrategi och trafikplan. Nämnden har därför gett Miljö och Samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram dessa dokument.

Nu är arbetet med att ta fram en trafikstrategi klar och en remissversion har tagits fram. Inriktningsbeslutet har konkretiserats i fyra övergripande mål, delmål för trafikslagen och strategier som säkerställer att målen nås.

Kommunstyrelsen antog den 5 oktober 2021, § 200, riktlinje för styrdokument i Eslövs kommun. Enligt riktlinjen ska strategier antas av kommunfullmäktige. Som en första del i processen skickas förslag på strategi på remiss. Därefter inarbetar nämnden eventuella synpunkter i strategin innan förslaget går vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Nästa steg är att ta fram en trafikplan som visar vilka konkreta åtgärder som krävs för att målen ska nås.

#### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse. Trast - trafikstrategi för Eslövs kommun
- Eslöv trafikstrategi 2035
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut §198, 2020 Uppdrag att ta fram en trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun
- Sändlista

#### **Beredning**

Målet med en trafikstrategi är att säkerställa att kommunen arbetar och verkar för att trafiksystemet utvecklas i den riktning som politiskt beslutats. För att lyckas med detta behöver inriktningsbeslutet brytas ner och konkretiseras. Därför har fyra övergripande mål tagits fram med inriktningsbeslutet som grund.

För att tydliggöra vad de övergripande målen innebär för trafikslagen har delmål tagits fram. Strategierna är kopplingen mellan delmålen och åtgärderna i trafikplanen, som är under framtagande.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---



*Inriktningsbeslutet:*

”Inom tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd präglas gaturummen av trygga och säkra miljöer som skapar goda möjligheter för fotgängare och cyklister. Oavsett val av transportmedel är framkomligheten och tillgängligheten god.

Infrastrukturen stödjer ett levande näringsliv och underlättar ett gott företagsklimat. De olika trafikslagen samverkar för att skapa en god stadsmiljö. Arbetspendling sker till hög grad med hållbara transportsätt tack vare goda kopplingar till kollektivtrafiknoder från gång-, cykel- och biltrafiken”

*De fyra övergripande målen:*

- Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun

Hela resan-perspektivet ska ligga till grund för den övergripande planeringen, där det ska vara enkelt att byta mellan olika färdmedel. Detta genom att skapa tillgängliga

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

hållplatser, gena stråk, tydlig vägvisning till större målpunkter, attraktiv turtäthet samt goda parkeringsmöjligheter för både cykel och bil.

- Framkomlighet till allt, för alla

Det ska finnas en tydlig gatuhierarki så att samtliga färdmedelstyper kan samspela i det befintliga trafiksystemet. Där oskyddade trafikanter är prioriterade, samtidigt som alla trafikanter har en tydlig plats i trafiksystemet.

- Ett sammankopplat Eslövs kommun

Landsbygd, byar och tätort bör vara sammanlänkade, där fokus ligger på de hållbara färdmedelsvalen cykel och kollektivtrafik. Kopplingen till omkringliggande kommuner ska även vara god. Sammankopplingen stärker företagsklimatet och gynnar näringslivet.

- Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

Tätorterna präglas av trygga och säkra gatumiljöer som främjar cyklister och fotgängare. Trafikmiljöerna ska vara tillgängliga så att samtliga trafikanter upplever god tillgänglighet, men i synnerhet barn, äldre och oskyddade trafikanter.

Med hjälp av framtagna delmål och strategier kommer trafikplanen att tas fram.

Trafikplanen kommer bara att tas fram för de delar av gatunätet som kommunen har huvudmannaskap för.

För att inriktningsbeslutet och det politiska inriktningsmålet ”en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer” ska uppnås kommer trafikstrategin att användas även där det inte är kommunalt huvudmannaskap, vid till exempel planerings- och exploateringsprocesser.

#### *Beslutsprocess*

Trafikstrategin berör många olika områden av samhällsplanering och påverkar människors vardag. Därför är det viktigt med en bred förankring. Trafikstrategin kommer att skickas till alla nämnder och olika intresseföreningar och grupper:

- Tillgänglighetsrådet
- Region Skåne
- Nämnderna
- Byalag och byaföreningar
- Vägföreningar
- Med flera (bilaga, sändlista)

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

**Beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att skicka trafikstrategin för Eslövs kommun på remiss till kommunens samtliga nämnder med flera enligt sändlista. Svar ska inkomma senast den 4 mars 2022.

**Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen, för kännedom  
Kommunens samtliga nämnder  
Med flera, enligt sändlista

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------



# Eslöv trafikstrategi 2035



**Titel:** Eslöv trafikstrategi 2035

**Arbetsgrupp:** Katrin Andersson (projektledare), Christel Wohlin och Kristina Jönsson

**Konsult:** AFRY

**Konsultgrupp:** Marcus Andersson (uppdragsledare), Charlotte Lindskog, Jakob Sarvik och Magdalena Lantz

**Datum:** november 2021

Bild på framsidan från *Eslövs kommun*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Eslöv trafikstrategi 2035</b>	<b>4</b>
Vad innehåller en trafikstrategi?	5
<b>Trafikstrategins omfattning och avgränsning</b>	<b>6</b>
Hur används trafikstrategin?	7
Övergripande mål	8
Delmål och strategier	8

# ESLÖV TRAFIKSTRATEGI 2035



**Drygt 34 300 invånare**



**Cirka 3 600 verksamma företag**



**Cirka 10 500 sysselsättningstillfällen**

Eslövs kommun har drygt 34 300 invånare och cirka 3 600 verksamma företag med sammanlagt cirka 10 500 sysselsättningstillfällen. Ett väl fungerande 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.

En av de största utmaningarna i diskussionen om transporter är att det finns flera nivåer att förhålla sig till, systemet täcker in allt från korta lokala resor inom en tätort till längre resor mellan olika målpunkter i eller utanför kommunen och det handlar både om personresor och godstransporter. Det är inte en typ av behov som ska täckas utan flera olika.

I den kommunövergripande översiktsplanen beskrivs andra utmaningar kopplat till transportsystemet. Bland annat beskrivs det att transportsystemet "...är en av de största anledningarna till utsläpp av växthusgaser. Under lång tid har samhällsplaneringen skett med bilen som förutsättning. Det har inneburit ökat fossilbränsleberoende, sämre luft, mer buller och minskat framkomligheten för cyklister och gående." Översiktsplanen lyfter även kopplingen mellan transporter och folkhälsa.

ationella och regionala mål och  
de nationella miljömålen<sup>2</sup> och  
2050<sup>3</sup>.

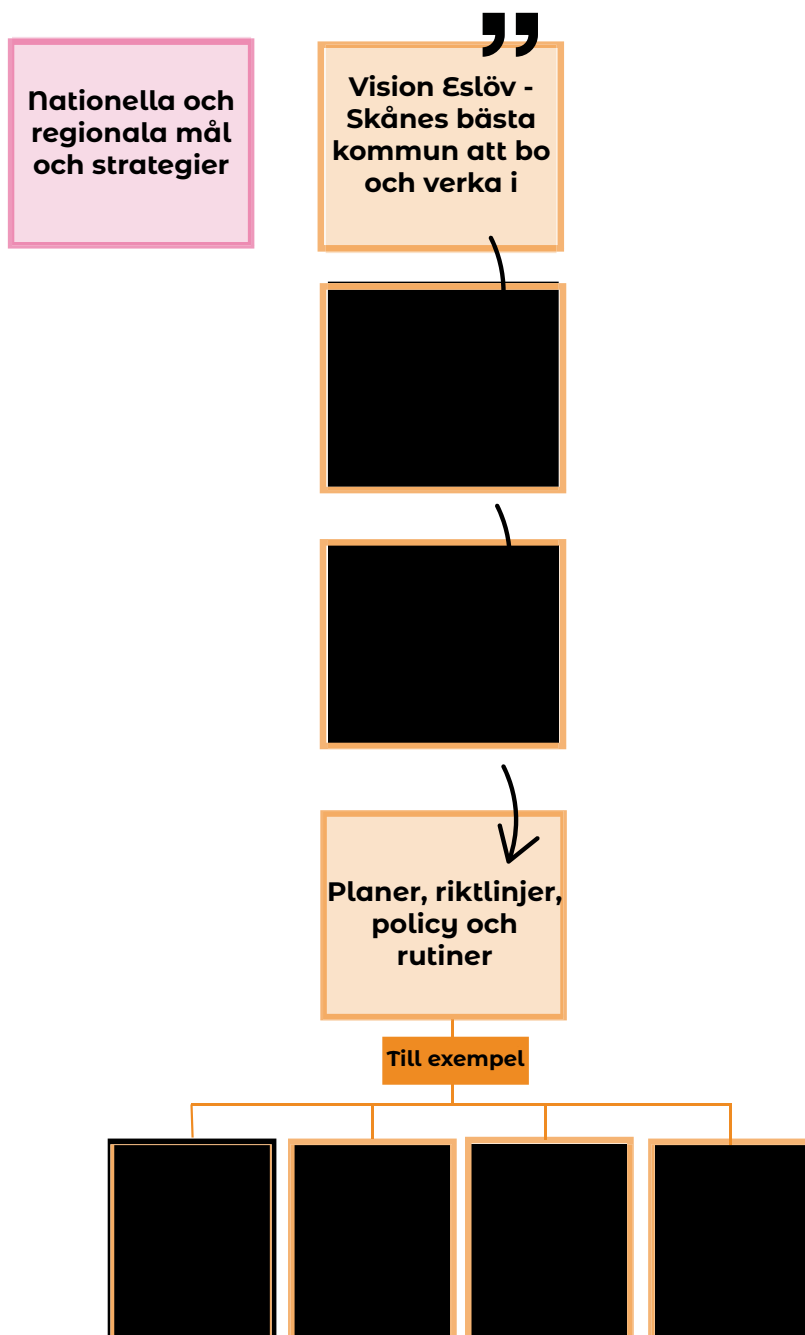
vt sätt arbeta med  
samt ramverk att utgå från.  
bild och se vilka möjligheter  
et ger i sin tur vägledning i  
riter dem. Översiktsplanen  
över ta fram en trafikstrategi  
nvet ska utvecklas och vilka  
ppnä ett ökat hållbart resande



## VAD INNEHÅLLER EN TRAFIKSTRATEGI?

En trafikstrategi 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.

Till en trafikstrategi är det sedan möjligt att koppla en trafikplan. 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.

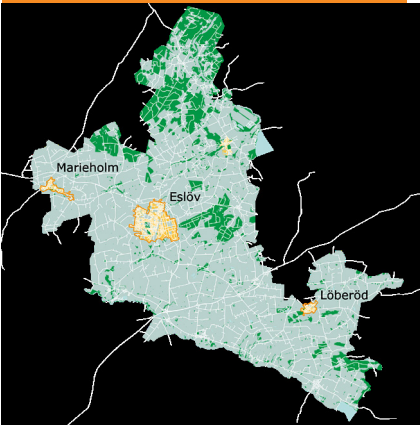




### Inriktningsbeslut

”Inom tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd präglas gaturummen av trygga och säkra miljöer som skapar goda möjligheter för fotgängare och cyklister. Oavsett val av transportmedel är framkomligheten och tillgängligheten god.

Infrastrukturen stödjer ett levande näringsliv och underlättar ett gott företagsklimat. De olika trafikslagen samverkar för att skapa en god stadsmiljö. Arbetspendling sker till hög grad med hållbara transportsätt tack vare goda kopplingar till kollektivtrafiknoder från gång-, cykel- och biltrafiken.”



## TRAFIKSTRATEGINS OMFATTNING OCH AVGRÄNSNING

En trafikstrategi är ett övergripande paraply som ska peka ut den långsiktiga inriktningen för kommunens strategiska arbete med trafikfrågor. De övergripande mål som presenteras i strategin ska kunna användas som utgångspunkt i den kommunala planeringen, från översiktsplanering och strategiska markinköp till detaljplanering och projektering. De kan också fungera som ett underlag för dialoger med externa aktörer som exempelvis Skånetrafiken och Trafikverket.

För trafikstrategin i Eslövs kommun finns det framtaget ett inriktningsbeslut vars funktion är att sätta ramarna för strategins innehåll och fokusområden.

I inriktningsbeslutet namnges tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd. Detta beror på att i dessa orter gäller kommunalt huvudmannaskap. Kommunalt huvudmannaskap betyder att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar.

I övriga delar av vägnätet i kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket, vägsamfälligheter eller vägföreningar.

Det kommunala huvudmannaskapet medför befogenheter och skyldigheter att arbeta med trafiken, vilket gör att kommunen tydligt kan peka ut riktningen för det fortsatta arbetet där den är väghållare. Utifrån trafikstrategin kommer Eslövs kommun att ta fram en trafikplan med utpekade åtgärder för de tre orterna.

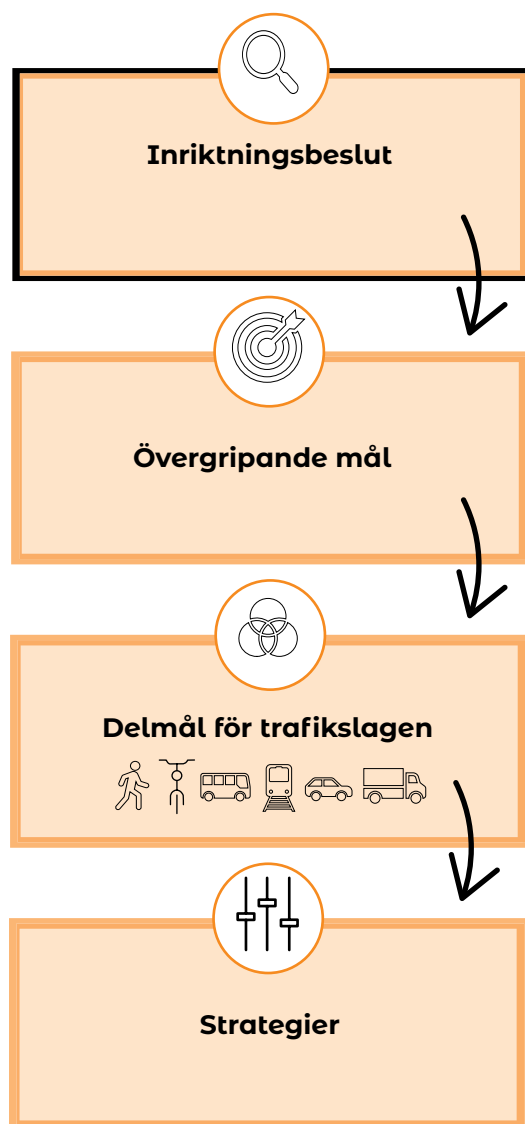
I övriga delar av kommunen, med enskilt huvudmannaskap, kommer Eslövs kommun också att verka för att trafikstrategin efterlevs genom att utgå från den i exempelvis planerings- och exploateringsprocesser. Det kommer dock inte att tas fram en trafikplan med åtgärder för dessa delar.

## HUR ANVÄNDS TRAFIKSTRATEGIN?

Målet med en trafikstrategi är att säkerställa att kommunen arbetar och verkar för att trafiksystemet utvecklas i den riktning som politiskt beslutats. För att lyckas med detta behöver inriktningsbeslutet brytas ner och konkretiseras. Därför har har fyra övergripande mål tagits fram med inriktningsbeslutet som grund.

För att tydliggöra vad de övergripande målen innebär för trafikslagen har delmål tagits fram. Strategierna är kopplingen mellan delmålen och åtgärderna i trafikplanen.

Delmålen och strategierna kan sedan implementeras i kommunens löpande arbete. Flera av dem blir konkretiserade som åtgärder i en trafikplan. Men även i andra processer som exempelvis översikts- och detaljplanering ska ansvarig förvaltning använda delmål och strategier för att precisera och tydliggöra de övergripande målen.



## Övergripande mål

Inriktningsbeslutet har konkretiserats i fyra övergripande mål. Målen syftar till att göra det lätt att resa hållbart i Eslövs kommun, skapa framkomlighet till allt för alla, göra Eslövs kommun sammankopplat, samt skapa en trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö.



Övergripande mål



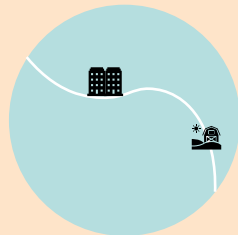
### Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun

Hela- resan- perspektivet ska ligga till grund för den övergripande planeringen, där det ska vara enkelt att byta mellan olika färdmedel. Detta genom att skapa tillgängliga hållplatser, gena stråk, tydlig vägvisning till större målpunkter, attraktiv turtäthet samt goda parkeringsmöjligheter för både cykel och bil.



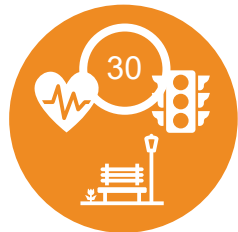
### Framkomlighet till allt, för alla

Det ska finnas en tydlig gatuhierarki så att samtliga färdmedelstyper kan samspela i det befintliga trafiksystemet. Där oskyddade trafikanter är prioriterade, samtidigt som alla trafikanter har en tydlig plats i trafiksystemet.



### Ett sammankopplat Eslövs kommun

Landsbygd, byar och tätort bör vara sammanlänkade, där fokus ligger på de hållbara färdmedelsvalen cykel och kollektivtrafik. Kopplingen till omkringliggande kommuner ska även vara god. Sammankopplingen stärker företagsklimatet och gynnar näringslivet.



### Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

Tätorterna präglas av trygga och säkra gatumiljöer som främjar cyklisterna och fotgängarna. Trafikmiljöerna ska vara tillgängliga så att samtliga trafikanter upplever god tillgänglighet, men i synnerhet barn, äldre och de oskyddade trafikanterna.

## Delmål och strategier

Delmålen och strategierna tydliggör det arbete som krävs för att övergripande mål ska uppfyllas, se tabeller i kommande avsnitt som inleds med en kort nulägesbeskrivning. Trafikslagen har grupperats enligt följande:

- Gång och cykel
- Kollektivtrafik
- Bil och parkering
- Tunga transporter och gods



Delmål för trafikslagen

















Strategier

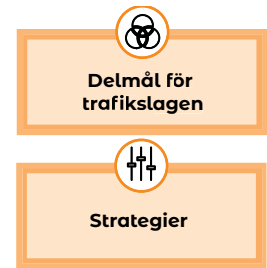


## Gång och cykel

I Eslöv görs knappt 50% av alla resorna under en kilometer till fots, medan drygt 20% av resorna mellan 1-3 kilometer görs till fots. Cirka 25% av alla resor under tre kilometer görs med cykel. Inom Eslövs tätort finns det ett sammanhängande cykelnät, även om det till viss del förekommer cykling i blandtrafik. Cykelkopplingarna mellan byarna i kommunen kan förbättras. Det finns inget utpekade gångnät i kommunen.

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål
Öka andelen resor som görs till fots och med cykel i kommunen	Ta fram en tydlig prioritering för gång- och cykelåtgärder. Dels baserat på geografi och dels baserat på typ av åtgärd.	   
	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.	   
Gång och cykel ska utgöra 70% av alla resor under 3 km*	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.	 
	Tydlig och enhetlig vägvisning/skyltning för cyklar, både inom och mellan tätorterna som inkluderar målpunkter och avstånd.	 
	Skapa ett sammanhängande cykelvägnät genom att bygga ihop saknade länkar.	 
	Skapa ett sammanhängande gångnät i Eslövs tätort.	 
Tillgängliggöra målpunkter för fotgängare och cyklister	Tillgodose högkvalitativ cykelparkering med god låsbarhet vid större målpunkter som exempelvis vid hållplatslägen.	 
	Synliggöra oskyddade trafikanter i trafiken.	 
Öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister	Kontinuerligt arbeta med att hastighetssäkra gång- och cykelpassager.	
	Synliggöra oskyddade trafikanter i trafiken.	 
	Öka tillgängligheten för fotgängare.	 

\*2018 gjordes 60% av resorna under 3 km till fots eller med cykel (RVU 2018, Region Skåne).





**Delmål för trafikslagen**



**Strategier**

**Teckenförklaring till övergripande mål**



Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun



Framkomlighet till allt, för alla



Ett sammankopplat Eslövs kommun



Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Skapa ett tydligt och sammanhängande gång- och cykelnät	Skapa en funktionsbaserad indelning av gång- och cykelvägnäten.				
	Tydlig och enhetlig vägvisning/skyltning för cyklar, både inom och mellan tätorterna som inkluderar målpunkter och avstånd.				
	Skapa ett sammanhängande cykelvägnät genom att bygga ihop saknade länkar.				
	Skapa ett sammanhängande gångnät i Eslövs tätort.				
	Tillgodose god framkomlighet för cykel på de cykelvägar som är identifierade som viktiga länkar. Cyklisterna ska i huvudsak vara separerade från motorfordon.				
Skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till skolor och andra större målpunkter för barn och unga	Kontinuerligt arbeta med att hastighetssäkra gång- och cykelpassager.				
	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Ta fram en tydlig prioritering för trafiksäkerhetsåtgärder gällande säkra gång- och cykelvägar till skolor och större målpunkter för barn och unga.				
Tillgängliggöra målpunkter för fotgängare och cyklister	Tillgodose högkvalitativ cykelparkering med god läsbarhet vid större målpunkter som exempelvis vid hållplatslägen.				
	Synliggöra oskyddade trafikanter i trafiken.				



















































Foto: Eslövs kommun



## Kollektivtrafik

I Eslövs kommun görs cirka 22% av alla resor med kollektivtrafik, varav cirka 70% av alla kollektivtrafikresenärer går eller cyklar till/från hållplats/station. Generellt sett är turtätheten högre till Eslövs tätort gentemot övriga orter inom kommunen. I Eslövs tätort finns två stadsbusslinjer och inom kommunen finns sju regionbusslinjer till större målpunkter i Skåne. Busstrafiken kompletteras med fyra tågstationer i Eslöv, Marieholm, Stehag och Örtofta. Eslövs station trafikeras av både Öresundståg och Pågatåg. Resterande tre stationer trafikeras enbart av Pågatåg där Marieholm trafikeras av Pågatåg mellan Helsingborg-Malmö, medan Stehag och Örtofta trafikeras av Pågatåg mellan Kristianstad-Malmö.

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Arbeta för alternativa kollektivtrafiklösningar som kan försörja områden med lägre resandeunderlag.				
	Arbeta för en ökad turtäthet och trafikering till de mindre orterna i kommunen.				
	Tillgodose en god framkomlighet för buss på de vägar som är avsedda för busstrafik.				
40% av alla arbetsresor ska göras med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Arbeta för alternativa kollektivtrafiklösningar som kan försörja områden med lägre resandeunderlag.				
	Arbeta för att utformning av tåg och bussar främjar arbete under resan.				
	Arbeta för en ökad turtäthet och trafikering till de mindre orterna i kommunen.				
Skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor	Skapa goda kopplingar till kommunens kollektivtrafikhållplatser för gång, cykel och bil.				
	Tillgodose högkvalitativ cykelparkering med god låsbarhet vid större målpunkter som exempelvis vid hållplatslägen.				
	Tillskapa goda pendlarparkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafiken.				
Tryggt att ta sig till och från kollektivtrafiken	Gestalta stations- och hållplatsmiljöer så att de upplevs trygga och attraktiva under hela dygnet.				



Delmål för trafiklagen



Strategier

### Teckenförklaring till övergripande mål



Framkomlighet till allt, för alla









## Bil och parkering






















Bil är det dominerande färdmedlet för både in- och utpendling i Eslövs kommun. Färdmedelsfördelningen för bilpendlarna är cirka 55% för utpendlarna och 72% för inpendlarna. Kommunen är väghållare i Marieholm, Eslövs tätort och Löberöd. Sedan år 2017 är parkeringen avgiftsbelagd till viss del i centrala Eslöv och i dagsläget finns det två parkeringszoner. Beläggningsgraden på parkeringsplatserna i centrala Eslöv varierar, men generellt sett hade den kunnat öka så att befintliga parkeringsplatser utnyttjas mer effektivt.

 **Delmål för trafikslagen**

 **Strategier**

### Teckenförklaring till övergripande mål

-  Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun
-  Framkomlighet till allt, för alla
-  Ett sammankopplat Eslövs kommun
-  Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Endast 20% av resor kortare än 3 kilometer utförs med bil*	Arbeta kunskapshöjande för att minska de korta bilresorna.				
	Arbeta för att öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen.				
Tillgodose bilparkering i anslutning till viktiga målpunkter	Tillskapa goda möjligheter för pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.				
Uppnå 80% beläggningsgrad för bilparkering i centrum	Identifiera viktiga parkeringsplatser för bil i centrum.				
Minska genomfartstrafiken genom tätorterna	Identifiera lämpliga färdvägar för biltrafiken.				
	Gestalta infartsvägar så att oskyddade trafikanter har god framkomlighet och företräde i korsningspunkter.				
Anta en tydlig prioriteringsordning av trafiken i gaturummet	Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen.				
	Möjliggör flöde av biltrafik för de vägar som är avsedda för biltrafik.				
	Identifiera lämpliga färdvägar för biltrafiken.				
Anordna bilparkering som främjar hållbara transporter och ger effektivt markutnyttjande	Samla samtliga parkeringsfrågor i ett gemensamt forum för att kunna uppnå en långsiktighet i parkeringsarbetet.				
	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Tillskapa goda möjligheter för pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.				

\*= 2018 gjordes 33% av resorna under 3 km med bil (RVU 2018, Region Skåne).





## Tunga transporter och gods

I dagsläget transporteras gods både på väg och järnväg. Järnvägstransporterna sker bland annat via det så kallade industrispåret. I dagsläget finns inget utpekat vägnät för tunga transporter inom orterna varför dessa leds via orternas gator tillsammans med andra trafikslag.

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Skapa ett definierat nät för tung trafik i orterna	Identifiera viktiga stråk för tunga transporter.				
	Styrning av tunga transporter till lämpliga vägar.				
Ökad samverkan med näringsidkare gällande godstransporter	Verka för att effektivisera godstransporter i Eslövs tätort.				
	Samarbeta med näringsidkare för att hitta miljövänliga och välfungerande transportlösningar.				
Skapa god framkomlighet för transporter och gods på utpekat vägnät	Identifiera viktiga stråk för tunga transporter.				
	Samverka och upprätthåll en kontinuerlig dialog med Trafikverket.				
Öka användning av ny teknik som resulterar i ett minskat behov av tunga transporter	Introducera testbäddsprojekt för att skapa en förståelse för hur ny teknik kan nyttjas i arbetet med minskat antal transporter.				



Delmål för trafikslagen



Strategier

### Teckenförklaring till övergripande mål



Framkomlighet till allt, för alla

Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö



Foto: Eslövs kommun



**ESLÖVS  
KOMMUN**

Adress: Eslövs kommun, 241 80 Eslöv | Telefon: 0413-620 00  
E-post: [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se) | Webb: [eslov.se](http://eslov.se)

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

§ 198

**MOS.2020.1079**

### **Uppdrag att ta fram en trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun**

#### **Ärendebeskrivning**

De antagna politiska målen är styrande för verksamhetens mål. För att nå det politiska inriktningsmålet ”en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer” behöver verksamheten ett styrdokument för trafikstrategi och trafikplan.

Styrdokumentet kommer att sammanföra trafikstrategi, trafikplan och åtgärdsprogram till ett integrerat planeringsdokument. Det kommer att tydliggöra hur tätortens utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna samt att sambandet lyfts fram mellan markanvändning, bebyggelse, trafik och människors val av transportsätt. Planeringsdokumentet ska beskriva hur trafiksystemet i tätorten behöver utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen.

Arbetet kommer att utgå från planeringsverktyget och handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad, använts. En handbok framtagen av Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting. Syftet med Trast är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor. I Trast redovisas hur man kan göra avvägningar mellan egenskaper som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Egenskaperna kan främja eller motverka varandra, de kan också konkurrera om tillgängliga resurser. Därför måste varje kommun göra egna prioriteringar och anpassa insatserna efter sina behov och resurser.

#### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse. Trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun

#### **Beredning**

Översiktsplan Eslöv 2035 tar upp ett antal mål för alla olika trafikslag och nämner även några strategier för trafik. Det saknas dock en fördjupning om hur uppsatta mål ska nås och hur målen påverkar utformningen av tätorterna. Det saknas också en samlad kartläggning av det befintliga trafiksystemet och dess behov av åtgärder. Utan ett sådant planeringsdokument är det svårt att säkerställa att framtida investeringar i tätortens trafikmiljö når de uppsatta målen i översiktsplanen. Trafikstrategi är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet i en tätort bör utformas för att kommunen ska nå sina uppsatta mål. Den tar ett samlat grepp för

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

**Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden**

---

alla trafikslag. Trafikplan är ett planeringsdokument som går ner djupare i varje trafikförslag och tar fram förslag till åtgärder för att nå målen, till exempel utbyggnad av cykelvägnätet för att bygga ihop saknade länkar i cykelsystemet. Planen syftar till att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Strategin kan tillsammans med övriga delar i trafikplanen tjäna som underlag för åtgärder vid nyexploatering och ombyggnationer.

Trafikstrategin och trafikplanen ska samla samtliga trafikfrågor i ett dokument och fungera som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen. Dokumentet underlättar samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen. Trafikstrategin och trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Eslöv, Marieholm och Löberöd och dess kopplingar till övriga tätorter i kommunen samt till det regionala trafiknätet.

För att ta fram dessa dokument kommer handboken Trast (Trafik för en attraktiv stad) användas. Det är en handbok framtagen av Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting redan 2015.

En trafikstrategi och trafikplan behöver tas fram för Eslöv, Marieholm och Löberöd för att säkerställa att politiskt antagna mål nås. Det är också ett viktigt planeringsdokument för verksamheten och investeringsbudgeten. Styrdokumentet är grunden och avgörande för en bra budgetplanering och genomförande struktur.

I samband med budgetprocessen inför 2021 lyfte miljö och samhällsbyggnadsnämnden i sitt äskande en rad strategiska dokument inom Gata, trafik och parks ansvarsområde som det finns behov av att sätta av resurser till för framtagande. Detta äskande beviljades inte. Miljö och Samhällsbyggnad har för avsikt att genom omprioriteringar i framförallt personalbudgeten skapa utrymme för att frigöra finansiella medel för genomförandet av trafikstrategi och trafikplan inom tilldelad ram år 2021. Vid en preliminär bedömning förväntas arbetet kunna startas upp och genomföras samt förhoppningsvis avslutas inom tilldelad ram om förvaltningen ges i uppdrag att ta fram detta dokument.

**Yrkanden**

Janet Andersson (S) yrkar att nämnden ger förvaltningen i uppdrag att ta fram ett förslag på trafikstrategi och trafikplan för Eslöv, Marieholm och Löberöd. Beslutet skickas till kommunstyrelsen för kännedom.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

**Beslutsgång**

Ordföranden ställer proposition på yrkandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med Janet Anderssons (S) yrkande.

**Beslut**

- Uppdrag ges till förvaltningen att ta fram ett förslag till trafikstrategi och trafikplan för Eslöv, Marieholm och Löberöd. Beslutet skickas till kommunstyrelsen för kännedom.

**Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen - För kännedom

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------