

Kallelse till sammanträde med Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum och tid: 2021-09-21, klockan 09:00

Plats: Emanuel Möller

Förhinder anmäls till Christina Nilsson, christina.nilsson3@eslov.se, 0413-62124

Ordförande

Johan Andersson (S)

1. Val av protokolljusterare

**2. Delårsrapport (delårsbokslut) 2021 för
Kommunledningskontoret (KS.2021.0413)**

Anna Nodén och
Mikael Westin 09:05

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Delårsbokslut 2021 för Kommunledningskontoret
- Reviderad Delårsrapport 2021 Kommunledningskontoret

**3. Budget 2022 samt flerårsplan 2023-2025 för
Kommunledningskontoret (KS.2021.0414)**

Anna Nordén och
Mikael Westin 09:20

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Yttrande över föreslagen budgetram 2022 samt flerårsplan 2023-2025
- Kommunstyrelsen, Kommunledningskontorets reviderade förslag till Budget 2022
- Fösams protokollsutdrag § 3, 2021 Budget 2022

4. Borttagen på grund av sekretess (KS.2021.0393)

Borttagen på grund av sekretess

**5. Information om utredning om del av Eslövs
bangård, Eslöv 54:1 (KS.2020.0429)**

Patrik Larsson 09:55

Beslutsunderlag

- Slutrapport. Järnvägsgods i Eslöv – Alternativ lokalisering Eslövs godsbangård
- Bilaga 1. Järnvägsnät Eslövs bangård
- Bilaga 2. Schematisk och geografisk spårplan alternativa lokaliseringar

6. Information om aktuella förhandlingar avseende

Patrik Larsson 10:05

fastighetsförvärv i östra Eslöv

- | | | |
|----|---|---|
| 7. | Information om exploateringsprojekt Sibbarp 2:39,
Storgatan 75 | Alice Petersson <i>10:15</i> |
| 8. | Förslag på Trygghetsvandling 2021 | Sanna Quirico
Rosenqvist
(Tillgänglig för frågor)
<i>10:25</i> |

**Delårsrapport (delårsbokslut) 2021 för
Kommunledningskontoret**

2

KS.2021.0413

2021-09-06
Anna Nördén
+4641362931
anna.norden@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Delårsbokslut 2021 för Kommunledningskontoret

Ärendebeskrivning

I enlighet med kommunens ekonomiska styrprinciper ska nämnderna och kommunstyrelsen lämna delårsbokslut med prognos om ekonomiskt utfall för året och rapport om målpuppfyllelse till kommunfullmäktige.

Beslutsunderlag

Delårsrapport Kommunledningskontoret.

Beredning

Kommunstyrelsen redovisar ett överskott mot budget på cirka 6,1 mnkr. Överskottet kan framför allt hänföras till personalkostnader. Ett antal tjänster har varit vakanta under perioden. Det handlar både om att tjänster varit vakanta under rekryteringsperioden och att föräldraledigheter och kortare sjukskrivningar inte har ersatts fullt ut med vikarier. Övrig drift redovisar också ett sammantaget överskott. Det beror till stor del på att planerad verksamhet inte kunnat genomföras under våren på grund av restriktioner till följd av Covid-19. Det finns även budgetmedel till satsningar, exempelvis inom digitalisering och Hälsomiljonen, som inte använts i jämn takt med budget.

Verksamheten har fortsatt påverkats av pandemin. Tack vare digitala lösningar har många aktiviteter kunnat genomföras på distans, exempelvis möten, utbildningar och studiebesök.

Kommunledningskontoret gör bedömningen att stor del av överskottet kommer förbrukas under hösten men prognostiserar ett överskott på 1 mnkr. En översyn kommer göras för att se om projekt som planeras kommande år kan tidigareläggas till 2021.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att godkänna delårsrapport och översända den till kommunstyrelsen.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anna Nordén
Bitr. förvaltningschef

DELÅRSRAPPORT

KOMMUNSTYRELSEN/KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Ordförande:	Johan Andersson
Förvaltningschef:	Eva Hallberg

MÅLUPPFYLLELSE

Effektmål	Bedömning
Inflyttning från övriga skånska kommuner ska vara större än utflyttningen	
Tillgång till rekreationsområden är god vid nybyggnation	
Den upplevda tryggheten ökar i såväl centralorten som i byarna och på landsbygden	
Öka attraktiviteten på mötesplatser och målpunkter så att de attraherar och uppehåller människor	
Nöjdare medborgare, Förbättrat bemötande, Fler som löser sina ärenden via kommunens webbplatser	
Nöjdare företagare	
Kommunen ska ha ett bredare boendebud jämfört med idag	
Alla invånare upplever att Eslöv är en inkluderande kommun	
Andel som upplever ökad trygghet ökar	
<i>Effektmål inom perspektiv Medborgare & andra intressenter</i>	

Effektmål	Bedömning
Företagen är nöjda med företagsklimatet	
Fler företag väljer att fortsätta driva verksamhet i Eslöv	
Nyföretagandet ökar	
Ekokommun i framkant	
Enklare vardag för medborgare, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet	
Det kollektiva resandet ökar både i stad och på landsbygd	
<i>Effektmål inom perspektiv Tillväxt & hållbar utveckling</i>	

Effektmål	Bedömning
Andelen rekryteringar där den som anställs har efterfrågad kompetens ska öka	
Våra arbetsplatser arbetar efter värderingarna	
Den tid som läggs på interna administrativa processer ska minska	
Alla medarbetare ska ha en plan för utveckling av sin kompetens	
Våra chefer är förebilder för värderingarna	
Enklare vardag för medborgarna, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet	
Andelen medarbetare som kan rekommendera sin arbetsplats till andra ska öka	
Hälsotalen ska öka och arbetsmiljön vara god	
Andelen ärenden som överklagas och avgörs till kommunens nackdel har minskat	
Antalet företagare som är nöjda med kommunens handläggning av deras ärende ökar	
<i>Effektmål inom perspektiv Verksamhet & medarbetare</i>	

MEDBORGARE & ANDRA INTRESSETER

Nöjdare medborgare, Förbättrat bemötande, Fler som löser sina ärenden via kommunens webbplatser

Verksamheten i kommunen har även under detta år påverkats av covid-19. Pandemin har medfört att fler digitala arbetssätt har införts, ett arbete som behöver fortsätta för att ta tillvara på digitaliseringens möjligheter.

Behovet av e-underskrift har blivit tydlig under pandemin. E-underskrift ingår i upphandlingen av nytt dokument- och ärendehanteringssystem.

Trots en väl utvecklad e-tjänstportal finns det fortfarande drygt 80 tjänster i kommunen som tillgängliggörs enbart via blankett. Dessutom finns ytterligare blanketter som inte tillgängliggörs via nätet utan delas ut eller skickas.

Under året har pandemirelaterad kommunikation genomförts i både digitala och tryckta kanaler. Kommunens arbete med att nå ut snabbt via sociala medier har gett resultat. I företaget Kommunikationsanalys mätning återfinns Eslöv nu på listan över de tio mest aktiva kommunerna i Sverige i kommunkategorin ”Pendlingskommun nära större stad”.

Kommunen ska ha ett bredare boendeutbud jämfört med idag

Bostadsförsörjningsprogrammet har reviderats och har varit ute på remiss. Om arbetet fortskrider som planerat kommer de nya riktlinjerna att antas i oktober.

Arbetet med att identifiera nya exploateringsprojekt är pågående. En plan för utbyggnad av villatomter kommer att påbörjas under hösten.

Eslövs boendeutbud domineras av hyresrätter. För att få ett mer varierat utbud måste det byggas fler bostadsrätter och småhus. Under både 2019 och 2020 har andelen hyresrätter i nyproduktionen legat på nästan 80 procent och under första halvåret 2021 har 95 procent av nyproduktionen varit hyresrätter. Eftersom samhällsbyggnadsprocessen är ett långsiktigt arbete kommer inte målet om ett bredare boendeutbud kunna uppfyllas inom planperioden.

Det föreslagna bostadsförsörjningsprogrammet kommer få genomslag i kommunens arbete med att öka andelen bostäder med äganderätter och bostadsrätter. Detta är särskilt viktigt för att kommunen ska kunna möta den bostadsefterfrågan som finns på framförallt småhus.

Alla invånare upplever att Eslöv är en inkluderande kommun

Arbetet med att ta fram utbildningsplan för barnrättsfrågorna har prioriterats. Implementering av handlingsplanen för barnrättsarbetet pågår och under hösten kommer en plan tas fram för hur goda exempel ska presenteras.

Eslövsmodellen för medborgardialog på landsbygden har beslutats. Modellen har genomförts två gånger med goda resultat.

Arbetet med en samverkansplan tillsammans med den idéburna sektorn kommer att påbörjas under hösten.

Ett projekt kring fördjupad medborgardialog med fokus på social hållbarhet har initierats. Två ansökningar om extern finansiering har gjorts, en till Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor och en till Boverket.

Utifrån senaste tillgängliga indikatorvärde för medborgardialog samt arbetet med leveransmålet kan effektmålet bedömas som delvis uppfyllt. För att fortsätta arbeta mot målet behöver framförallt projektet kring fördjupad medborgardialog fortsätta när besked om finansiering fås. Arbetet med en samverkansplan tillsammans med den idéburna sektorn behöver också genomföras.

Andel som upplever ökad trygghet ökar

Under året har en strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete tagits fram. Strategin kommer att användas i bland annat planprocessen, näringslivsarbetet och exploateringsprocessen.

Eslövs kommun har undertecknat en ny samverkansöverenskommelse med Polisen med ett gemensamt medborgarlöfte.

Effektmålet mäts med hjälp av Polisens trygghetsmätning. Vid den senaste mätningen var indikatorvärdet uppfyllt.

Inflyttning från övriga skånska kommuner ska vara större än utflyttningen

Under det första halvåret 2021 har uppgår nettoinflyttningen inom länet till +49 personer.

En in- och utflyttningssstudie genomfördes under 2020. Denna har analyserats och därefter presenterats för kommunstyrelsen arbetsutskott. Arbeta pågår med att sammanställa resultaten och förmedla dem i organisationen.

Arbetet med att identifiera strategiskt viktig mark för genomförandet av översiktsplanen är ett löpande arbete.

Tillgång till rekreationsområden är god vid nybyggnation

Arbetet med riktlinjer för koloniföreningar, utredning av möjligheten att utveckla Snärjet som rekreationsområde samt strukturering av förvaltningen av Gyaskogen kommer att påbörjas under hösten.

Av de 252 bostäder som färdigställts i tätorten under årets första halvår är 81 st (32 procent) belägna mer än 300 meter från ett rekreationsområde.

Öka attraktiviteten på mötesplatser och målpunkter så att de attraherar och uppehåller människor

Kulturmiljöinventeringen av Eslövs tätort och Marieholm har genomförts. De finns tillgängliga på kommunens kulturmiljökarta.

Arbetet med evenemangsstrategin är nästan klart, remissvar har inkommit under sommaren. Arbetet med en handlingsplan till evenemangsstrategin är påbörjat.

Effektmålet ska bland annat mätas genom att se hur människor rör sig mellan, samt uppehåller sig på, utvalda platser inom kommunen. På grund av pandemin har människor inte rört sig på samma sätt som de brukar och det har därför inte varit aktuellt att genomföra en rörelseanalys.

TILLVÄXT & HÅLLBAR UTVECKLING

Ekokommun i framkant

Inom ramen för Eslövs vatten pågår framtagande och/eller revideringar av ett antal planer. Dagvatten- och översvämningssplanen är antagen. Ett förslag på sjö- och vattendragsplan har varit på remiss. Arbetet med nödvattenplanen är pågående och går förmodligen ut på remiss under hösten. För VA-utbyggnadsplanen har en grupp tillsatts som ska se över omfattningen på revidering/aktualisering av planen. För vattenförsörjningsplanen finns en beslutad projektplan från styrgruppen.

Arbetet med struktur för Agenda 2030-arbetet samt genomförande av miljökrav på arrendatorer är påbörjat.

Tydliga mål för lokaler utifrån miljö och klimat har tagits in i lokalförsörjningsplanen. Det är ett löpande arbete som kommer fortskrida under året. En informationskampanj gällande hållbart byggande utifrån perspektivet klimatdeklarationer kommer genomföras.

Kommunens styrdokument inom inköp och upphandling är utformade i syfte att möjliggöra en strategisk och hållbar anskaffningsprocess som samspelar med den nationella upphandlingsstrategin och de 17 hållbarhetsmålen i Agenda 2030 samt Eslövs kommuns mål och visioner för ett hållbart samhälle. Genom sitt samordningsuppdrag säkerställer inköps- och upphandlingsavdelningen att hållbarhetskrav finns med i varje upphandling som genomförs i kommunen.

Enklare vardag för medborgare, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet

Eslövs kommun ligger mycket bra till i jämförelse med såväl övriga skånska som svenska kommuner när det gäller bredbandsutbyggnad på landsbygden. Det finns dock en oro att Telias nedläggningar av telestationer, som idag ger en fullgod ADSL-uppkoppling, kommer genomföras innan abonnenterna har tillgång till ett snabbt bredband. Kommunen har dialog med många medborgare och företagare som är missnöjda, men framförallt mycket oroade över situationen.

Tillgången till snabbt bredband med en kapacitet på minst 100 Mbit/s uppgår nu till 85 procent av hushållen och företagen i kommunen. Målsättningen var att 95 procent senast vid årsskiftet 2020 skulle ha tillgång till minst 100 Mbit/s. Detta mål har därmed inte nåtts. Det nationella målet om att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband 2025 är fortfarande möjligt att nå för Eslövs del. De nationella målens uppfyllnad är dock beroende av hur mycket staten vill satsa. Årets ansökningar om bidrag till Post- och Telestyrelsen om stöd för utbyggnad i glesbefolkade områden är cirka 6 mdkr kronor högre än tillgängliga medel som är 1,6 mdkr.

Det kollektiva resandet ökar både i stad och på landsbygd

På grund av covid-19 har arbetet med att öka det kollektiva resandet fått pausas. En analys av pandemins påverkan på kollektivtrafiken har inte kunnat genomföras på grund av rådande restriktioner.

Det har inte heller varit aktuellt att genomföra en konsekvensanalys av nedläggningen av stadsbusslinje 3 eftersom det finns mätproblem mot ett normalläge då det kollektiva resandet sjunkit under pandemin.

Effektmålet mäts med två indikatorer, årligt antal cyklister i staden samt årligt antal resande med kollektivtrafiken. Inga nya värden för indikatorerna finns att rapportera till delårsrapporten. Enligt tidigare rapporterade värden har indikatorerna varit uppfyllda.

Fler företag väljer att fortsätta driva företag i Eslövs kommun

Under året har ett näringslivsprogram tagits fram som nu är ute på remiss.

Arbetet med att ta fram en plan för markberedskap till företagsetableringar är påbörjat.

Riktlinjer för vilken typ av etableringar som kommunen vill attrahera till industriområdet Gustavslund har tagits fram.

Måluppfyllelsen mäts med två indikatorer, årlig förändring av antal arbetsställen samt årligt antal företag som avregistreras från kommunen. Inga nya värden för indikatorerna finns att rapportera till delårsrapporten. Enligt tidigare rapporterade värden har indikatorerna varit uppfyllda.

Nyföretagandet ökar

Aktiviteter med fokus på nyföretagande har genomförts under året. Exempel på aktiviteter är sommarlovsentreprenörer, frukostträffar och "digifika" tillsammans med Nyföretagarcentrum. Ytterligare aktiviteter är inplanerade under hösten.

Effektmålet mäts med indikatorn nyregistrerade företag per 1 000 invånare. Inget nytt värde kan rapporteras i delåruppföljningen. Vid årsslutet 2020 var indikatorn uppfylld.

Företagen är nöjda med företagsklimatet och Nöjdare företagare

Under våren har tre näringslivsfrukostar genomförts och ytterligare tre är planerade inför hösten. Näringslivsdagen är planerad till 30 september. Företagsbesök genomförs löpande.

Under hösten kommer en digital utbildning, *Inte bara trevlig*, genomföras som är riktad till kommunens tjänstepersoner som har företagskontakter. Utbildningens teman och scenarier är kopplade till service, bemötande och myndighetsutövning.

En digital anbudsskola har arbetats fram och blir helt klar i september. Detta är en anpassad utbildning som erbjuds samtliga företagare som önskar lämna anbud till Eslövs kommun. Målet med anbudsskolan är att öka kunskapen om kommunens upphandlingsarbete och på så vis främja ett ökat deltagande i kommunens upphandlingar.

Effektmålet mäts med två indikatorer, det sammanfattande omdömet av företagsklimatet enligt Svenskt Näringslivs undersökning samt företagsklimatet enligt SKR:s Öppna jämförelser. För 2021 är kommunens resultat i det sammanfattande omdömet av företagsklimatet 3,34. Detta är en minskning från 2020 då värdet var 3,39 samt under målvärdet för 2021 på 3,82.

Företagsklimatet enligt Öppna jämförelser för 2020 släpps först efter årsslutet och rapporteras därmed i denna delåruppföljning. Värdet för 2020 ligger på 76 vilket är en förbättring från 2019 då värdet var 66 men fortfarande under målvärdet som är 80.

Att förbättra företagsklimatet i kommunen är viktigt för företagens vilja att stanna i kommunen. Företagarna är dessutom viktiga ambassadörer för kommunen i fråga om nyetableringar. Kommunledningskontoret har fått i uppdrag att ta fram en plan för ett förbättrat företagsklimat.

VERKSAMHET & MEDARBETARE

Enklare vardag för medborgarna, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet

Alla nya detaljplaner tas i dag fram digitalt. Nästa steg är att digitalisera gamla detaljplaner och utveckla 3D-användandet. Detaljplan för Abborren 9 har publicerats på kommunens hemsida som en interaktiv 3D-modell och under hösten kommer detaljplan för Bankmannen 9 publiceras.

Pilotprojektet Smart Eslöv har genomförts.

Planenheten har haft digitala samrådsmöten för både detaljplaner och den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Östra Eslöv. Med hjälp av filmer har kommunen visat förslag till detaljplan och FÖP.

Två av de fyra planerade stads- och byrundturerna har genomförts. Ytterligare en byrundtur med fokus på kulturmiljö genomförs i Marieholm i september.

Andelen rekryteringar där den som anställs har efterfrågad kompetens ska öka

Arbetet med att bygga upp kommunens hemsida som den främsta kanalen för att visa upp oss som arbetsgivare har fortsatt. På hemsidans arbetsgivarportal har det bland annat publicerats intervjuer med medarbetare där de beskriver hur Eslövs kommun är som arbetsgivare.

Under perioden har kommunstyrelsen upphandlat och implementerat ett nytt rekryteringssystem, infört nytt arbetssätt vid användning av externa rekryteringsaktörer samt börjat prova ett nytt testverktyg i rekryteringar. Det har moderniserat och effektiviserat rekryteringsarbetet ytterligare och gjort det enklare för kandidater att söka utannonserade tjänster.

Projektet där chefer har fått hjälp av HR-avdelningen med genomförande av kravprofil, att skriva annonser, ett första urval av sökanden samt kandidatkontakt har utvärderats med mycket goda resultat och därefter permanentats för alla förvaltningar.

Våra arbetsplatser arbetar efter värderingarna och Våra chefer är förebilder för värderingarna

Medarbetarenkäten för 2020 visar att kommunens värderingar är starkt förankrade hos medarbetare och chefer. För att ytterligare förstärka möjligheten att på arbetsplatsnivå arbeta med kommunens gemensamma värderingar har kommunstyrelsen tagit fram och publicerat bilder på intranätet samt producerat bilder och material som kan skrivas ut och användas på arbetsplatserna.

Alla medarbetare ska ha en plan för utveckling av sin kompetens

För att förenkla och förtydliga framtagandet av planer för utveckling av kompetens pågår ett arbete med att förbättra det dialogmaterial som används i medarbetarnas utvecklings- och lönesamtal.

Andelen medarbetare som kan rekommendera sin arbetsplats till andra ska öka

Ett arbete med att kartlägga förutsättningar för första linjens chefer i äldreomsorgen med stöd av metodiken Chefoskopet från Sunt Arbetsliv beräknas vara klart hösten 2021.

Hälsotalen ska öka och arbetsmiljön vara god

Under första halvåret har hälsotalet har sjunkit med 0,6 procentenheter, från 94,7 till 94,1 jämfört med föregående år. Förändringen beror på en liten ökning av långtidssjukfrånvaron. Prognosen för helåret är att nå ett hälsotal om minst 95 procent. Pulsmätningen om arbetsmiljö som genomförts vid flera tillfällen visar på en god kunskap om hur smittspridning förhindras. Medarbetarna är trygga med de åtgärder som genomförts med anledning av pandemin.

Andelen ärenden som överklagas och avgörs till kommunens nackdel har minskat

Kommunstyrelsen har inte haft några överklagade ärenden under perioden. Det har inte heller skett någon överprövning av någon av de upphandlingar som genomförts.

Antalet företagare som är nöjda med kommunens handläggning av deras ärende ökar

För ökad måluppfyllelse behöver den interna samordningen av företagsärenden prioriteras och systematiseras. Kommunen behöver ständigt arbeta för att upprätthålla god service och bemötande, till exempel genom inslag av rådgivning och utbildning. Här fyller företagslotsen en viktig funktion. Kommunstyrelsen är aktiv i dessa ärenden.

Den tid som läggs på interna administrativa processer ska minska

Antalet fysiska blanketter inom personaladministrationen har fortsatt minskat och de flesta timavlönade rapporterar nu digitalt i HR-systemet. En rad uppdateringar i systemet har förenklat användandet och minskat tidsåtgången för medarbetare och verksamhet.

En ny schemalägningsfunktion har införts i HR-systemet med syfte att förenkla schemaläggningen och förbättra överblicken för chef och schemaläggare.

EKONOMI OCH VERKSAMHET

Verksamheten har fortsatt påverkats av pandemin. Tack vare digitala lösningar har många aktiviteter kunnat genomföras på distans, exempelvis möten, utbildningar och studiebesök. Andra aktiviteter och projekt har fått skjutas på framtiden. Även efter pandemin kommer många möten och samverkansformer fortsätta vara digitala, inte minst för att spara tid och resor.

Från 1 februari är kommunstyrelsens nya organisation på plats med en biträdande förvaltningschef med ansvar att leda Kommunledningskontorets verksamhet. Arbetet med att utveckla den nya organisationen sedan samordningen av upphandling, nämndadministration och kommunikation som genomfördes för drygt ett år sedan fortsätter.

I takt med digitaliseringen ökar också medborgarnas förväntningar på kommunens service. Via e-tjänster kan medborgarna själva bidra till effektivare och snabbare handläggning av sina ärenden. Digitala tjänster och förändrade arbetssätt leder också till bättre tillgänglighet och transparens med ökad kvalitet och rättssäkerhet. Med en ökad digitalisering kommer både kravet på säkerhet och värdet av rättvisande data att öka. Framöver kommer informationssäkerhetsarbetet att bli allt viktigare.

Samtidigt som den digitala mognaden i verksamheten ökat under pandemin har stora delar av arbetstiden lagts på krishantering, informationshantering, arbetsmiljöarbetet, spridning av ny information och framtagande av nya riktlinjer, vilka ändrats i takt med pandemins framfart. En del av det ordinarie arbetet har fått stå tillbaka på grund av att resurser har fått användas för att hantera pandemins konsekvenser men även för att andra delar i organisationen har varit upptagna med att hantera pandemin.

Under våren 2021 har arbetet med risk- och sårbarhetsanalys av kommunens verksamheter fortsatt. Projektet löper under flera år och kommer resultera i en gemensam plan för kommunen.

Arbetet med en ny stambana mellan Hässleholm och Lund intensifierades under året då Trafikverket inför det tredje samrådet presenterade utpekade korridorer. Ett omfattande arbete gjordes för att kartlägga och analysera påverkan och konsekvenser. Arbetet gjordes dels av tjänstepersoner från flera av kommunens förvaltningar. Utöver det träffades även flera markägare, lantbrukare och andra intressenter för att få in en djupare kunskap om en ny stambanas påverkan i Eslövs kommun – fysiska möten som var nödvändiga att genomföra men som försvårades av den pågående pandemin och de restriktioner som införts. Denna analys låg sedan som grund för det politiska ställningstagande i samrådet där politiken i Eslöv, tillsammans med politiken i Höör och Hässleholm, sa ett bestämt nej till Trafikverkets korridorsförslag av en ny stambana utan förordade en utbyggnad längs den befintliga södra stambanan. Nu kommer arbetet fortsätta med att, tillsammans med Region Skåne, Lunds, Höörs, Kävlinge samt Hässleholms kommuner, utreda vad en utbyggnad längs den södra stambanan skulle innebära, om det ens är möjligt.

UTFALL 31 AUGUSTI OCH HELÅRSPROGNOS

I delårsbokslutet redovisar kommunstyrelsen ett utfall på 58,3 mnkr. Utfallet innebär ett överskott mot periodbudgeten på 6,1 mnkr.

Kommunstyrelsen gör bedömningen att en stor del av överskottet kommer förbrukas under hösten men prognostiserar ett överskott på 1 mnkr. En översyn kommer göras för att se om projekt som planeras kommande år kan tidigareläggas till 2021.

ANALYS AV DRIFTUTFALL

Kommunstyrelsen redovisar ett överskott mot budget på cirka 6,1 mnkr. Överskottet kan framför allt hänföras till personalkostnader. Ett antal tjänster har varit vakanta under perioden. Det handlar både om att tjänster varit vakanta under rekryteringsperioden och att föräldraledigheter och kortare sjukskrivningar inte har ersatts fullt ut med vikarier. Övrig drift redovisar också ett sammanlagt överskott. Det beror till stor del på att planerad verksamhet inte kunnat genomföras under våren på grund av restriktioner till följd av covid-19. Det finns även budgetmedel till satsningar, exempelvis inom digitalisering och Hälsomiljonen, som inte använts i jämn takt med budget.

Ett större projekt för 2021 är Östra Eslöv. Det finns för 2021 1,2 mnkr i budget för projektledare och externa utredningar. Eftersom den fördjupade översiktsplanen inte är helt klar än har större delen av budgetmedlen inte kunnat användas.

ANALYS AV INVESTERINGAR

IT-stödet för kommunens ledningssystem är i drift. Det finns fortfarande stor utvecklingspotential avseende utökad automatisering, större utnyttjandegrad och fler användningsområden. Den fortsatta uppbyggnaden bidrar till digitaliseringen av kommunen. Behovet av årliga investeringsmedel fram till år 2027 är 0,3 mnkr per år.

Inköps- och upphandlingsavdelningen har under våren 2021 direktupphandlat upphandlingsverktyg. Investeringsmedel kommer inte nyttjas då kostnaderna enbart består av licens- och nyttjandeavgifter.

Upphandlingen av dokument- och ärendehanteringssystem har försenats till följd av många komplexa frågeställningar i upphandlingsunderlaget.

Inom området för smarta kort och e-legitimering för medarbetare görs det mycket på nationell nivå som påverkar kommunens vägval och därmed investeringar.

För att möjliggöra automatisering av processer kommer upphandling att göras både för automatiseringsplattform och av konsult för automatisering av processer.

Satsningen kring landsbygdsmiljonen har slagit väl ut och väckt stort intresse både på kommunal, regional och nationell nivå. Under utlysningen för 2020 inkom över 100 förslag där fyra beviljades medel. De fyra förslagen är på gång att genomföras under året och de medel som avsattes för 2020 flyttades över till investeringar för 2021. En ny utlysningsperiod har genomförts under 2021 där det för tillfället pågår en röstning över de inkomna förslagen.

EXPLOATERING

I kommunen bedrivs cirka 60 exploateringsprojekt som är i olika stadier. I vissa projekt pågår arbete med att ta fram detaljplan, i andra pågår försäljning av mark och några projekt är i byggskedet. Kommunen arbetar både med att möjliggöra privata exploateringsprojekt samt driva egna kommunala projekt.

Det pågår just nu flera projekt för att få fram byggklara villatomter. Långåkra etapp 1 har kommit längst och planen är att kunna påbörja försäljning av tomter under nästa år. Området innehåller 20 villatomter, elva kedjehus och två kvarter för flerbostadshus. Planen är att fortsätta utbyggnaden i Långåkra med fler etapper. I budget finns även flera projekt för utbyggnad i byarna så som Marieholm nordost och Ölyckegård etapp 3 i Löberöd.

I östra Eslöv kommer projekt att startas upp i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Det enskilt största exploateringsprojektet är Gäddan 41 som innebär en omvandling av Stenas industritomt till ett attraktivt bostadsområde med omkring 600 bostäder. Det kommer också att startas upp ett exploateringsprojekt för Berga trädgårdsstad etapp 1. Inom kvarteret Gåsen har en markanvisningstävling genomförts och nästa år planeras byggnation av nya stadsradhus med stort hållbarhetsfokus.

Exploateringsbudgeten innehåller också ett projekt för att ta fram ny verksamhetsmark och industritomter vid Eslövs flygplats.

**Budget 2022 samt flerårsplan 2023-2025 för
Kommunledningskontoret**

3

KS.2021.0414

2021-09-06
Anna Nördén
+4641362931
anna.norden@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande över föreslagen budgetram 2022 samt flerårsplan 2023-2025

Ärendebeskrivning

Budgetberedningen har upprättat förslag till ramar avseende budgetår 2022 och flerårsplan 2023-2025. Nämnderna och kommunstyrelsen har att yttra sig över förslaget.

Beslutsunderlag

Yttrande rörande föreslagen budgetram 2022 samt flerårsplan 2023-2025, Kommunledningskontoret.

Beredning

I yttrandet beskrivs det hur Kommunledningskontoret använder tilldelad budget för att uppnå de resultat som är uppsatta utifrån det politiska handlingsprogrammet. I yttrandet lyfts det även fram behov som inte täcks av förslaget.

Förslag till beslut

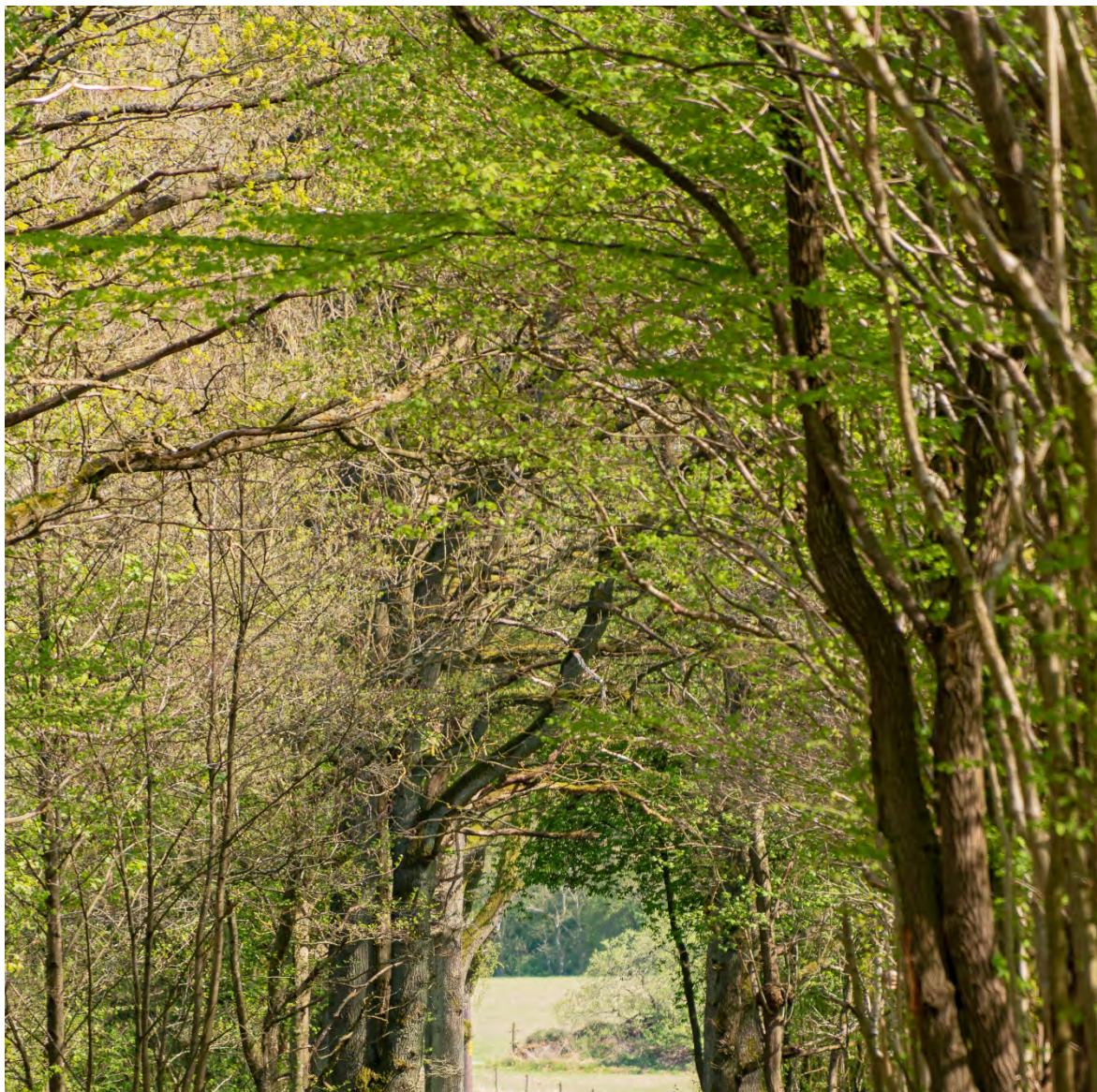
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att översända yttrandet över föreslagen budgetram 2022 samt flerårsplan 2023-2025 till kommunstyrelsen.

Beslutet skickas till

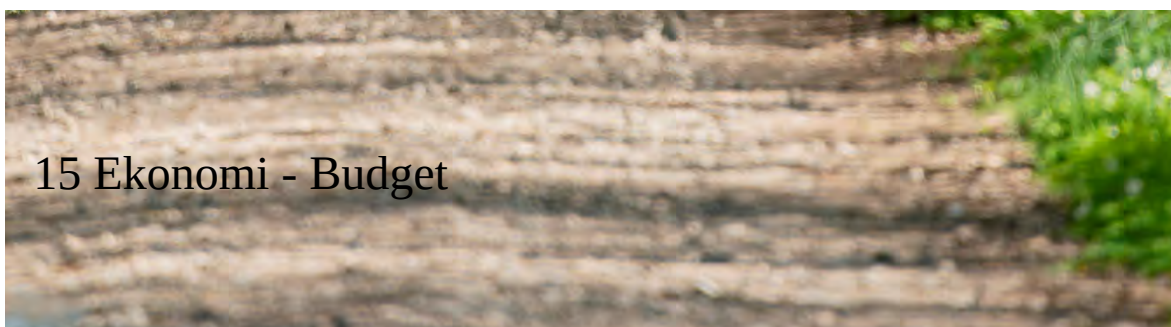
Kommunstyrelsen

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anna Nördén
Bitr. förvaltningschef



Budget 2022



Budget 2022

Status: Påbörjad Rapportperiod: 2022-12-31 Organisation: Kommunledningskontoret

Innehållsförteckning

Budget 2022.....	1
1 Kommunstyrelsen/Kommunledningskontoret	2
1.1 EFFEKT MÅL UNDER MANDATPERIODEN 2019–2022.....	2
1.1.1 Verksamhet och medarbetare	2
1.1.2 Tillväxt och hållbar utveckling	2
1.1.3 Medborgare och andra intressenter	2
1.2 UPPDRAG	2
1.3 PLANERAD MÅLUPPFYLLELSE 2022	3
1.4 OMVÄRLD	4
1.5 PANDEMINS EFFEKTER	4
1.6 PLANERING UTIFRÅN MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR	5
1.7 EFFEKTIVISERING, SAMORDNING OCH TÄNKA NYTT	6
1.8 Ekonomiska ramar - Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)	6
1.9 Driftbudget per verksamhet Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)	7
1.10 Resultatbudget per kontogrupp - Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)	7

1 Kommunstyrelsen/Kommunledningskontoret

Ordförande:	Johan Andersson
Förvaltningschef:	Eva Hallberg

1.1 EFFEKTMÅL UNDER MANDATPERIODEN 2019–2022

1.1.1 Verksamhet och medarbetare

Effektmål

Andelen rekryteringar där den som anställs har efterfrågad kompetens ska öka
Våra arbetsplatser arbetar efter värderingarna
Den tid som läggs på interna administrativa processer ska minska
Alla medarbetare ska ha en plan för utveckling av sin kompetens
Våra chefer är förebilder för värderingarna
Enklare vardag för medborgarna, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet
Andelen medarbetare som kan rekommendera sin arbetsplats till andra ska öka
Hälsotalen ska öka och arbetsmiljön vara god
Andelen ärenden som överklagas och avgörs till kommunens nackdel har minskat
Antalet företagare som är nöjda med kommunens handläggning av deras ärende ökar

1.1.2 Tillväxt och hållbar utveckling

Effektmål

Eslöv ska vara en hållbar kommun som tar ansvar för miljö och klimat
Ekokommun i framkant
Välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer
Enklare vardag för medborgare, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet
Det kollektiva resandet ökar både i stad och på landsbygd
En kommun som både attraherar nyföretagande och stärker befintligt näringsliv
Företagen är nöjda med företagsklimatet
Fler företag väljer att fortsätta driva verksamhet i Eslöv
Nyföretagandet ökar

1.1.3 Medborgare och andra intressenter

Effektmål

Inflyttning från övriga skånska kommuner ska vara större än utflyttningen
Tillgång till rekreationsområden är god vid nybyggnation
Den upplevda tryggheten ökar i såväl centralorten som i byarna och på landsbygden
Öka attraktiviteten på mötesplatser och målpunkter så att de attraherar och uppehåller människor
Nöjdare medborgare, Förbättrat bemötande, Fler som löser sina ärenden via kommunens webbplatser
Nöjdare företagare
Kommunen ska ha ett bredare boendebud jämfört med idag
Alla invånare upplever att Eslöv är en inkluderande kommun
Andel som upplever ökad trygghet ökar

1.2 UPPDRAG

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan och har som sådant ansvar för utvecklingen av hela den kommunala verksamheten i enlighet med fullmäktiges beslut i uppdrag, måluppfyllelse, kvalitet och ekonomi inklusive de kommunala bolagen och för kommunens ekonomiska ställning.

Kommunstyrelsen leder och samordnar planeringen och uppföljningen av kommunens ekonomi och verksamheter. Kommunstyrelsens styrfunktion är utökad enligt kommunallagens möjlighet att kunna fatta beslut om förhållanden som rör andra nämnders verksamhet, bland annat se till att de av fullmäktige fastställda målen och planerna för verksamheten och ekonomin efterlevs.

Vidare ansvarar kommunstyrelsen för att den löpande förvaltningen handhas rationellt och ekonomiskt, uppföljning till fullmäktige över hur samtliga nämnder utvecklar verksamheten och den ekonomiska ställningen under budgetåret. Styrelsens kompletta uppdrag återfinns i reglementet som gäller från den 7 maj 2019 och i kommunallagen.

1.3 PLANERAD MÅLUPPFYLLELSE 2022

Kommunstyrelsens medarbetare har gjort ett fantastiskt arbete under pandemin. Genom stort engagemang och nyskapande har arbetet anpassats till restriktioner och distansarbete. Samtidigt har möjligheterna att nå vissa mål påverkats.

Kommunstyrelsens bedömning är att flertalet effektmål kommer att kunna uppfyllas under mandatperioden. Några effektmål kommer bli svåra att nå. Dessa kommenteras nedan.

Kommunen ska ha ett bredare boendebud jämfört med idag

Andelen hyresrätter som byggs i kommunen är för hög för att målet ska kunna nås. Trots ett aktivt arbete för att påverka inriktningen på bostadsbyggandet i kommunen är samhällsbyggnadsprocessen lång och svår att påverka inom det kommande året. Ett nytt bostadsförsörjningsprogram med fokus på byggande av framförallt småhus och bostadsrätter är under framtagande. Arbete pågår med att ta fram en plan för utbyggnad av villatomter.

Tillgång till rekreationsområden är god vid nybyggnation

Uppfyllelsen av effektmålet är svårbedömd. De pågående projektens placering i förhållande till rekreationsområden kan inte påverkas när exploatering och projektering är gjord. För att nå full måluppfyllelse behöver kommunen framöver utveckla nya rekreationsområden där avståndet inte är längre än 300 meter.

Det kollektiva resandet ökar både i stad och på landsbygd

Arbetet med målet har inte kunnat genomföras som planerat på grund av pandemin. Det är svårt att prognostisera om arbetet med detta mål kommer att kunna slutföras inom mandatperioden.

Företagen är nöjda med företagsklimatet och Antalet företagare som är nöjda med kommunens handläggning av deras ärenden ökar

Årets mätning av företagsklimatet genom undersökningen Insikt visade på en positiv ökning samtidigt som Svenskt Näringslivs index gick ned något. Ett stort antal insatser har genomförts och Kommunledningskontoret har i uppdrag att ta fram en plan för förbättrat företagsklimat för att bidra till ökad måluppfyllelse. Under hösten 2021 kommer utbildningsinsatsen *Inte bara trevlig* att genomföras för politiker och tjänstepersoner i syfte att förbättra företagsklimatet.

Nöjdare medborgare, Förbättrat bemötande, Fler som löser sina ärenden via kommunens webbplatser

Flera av kommunens processer, externa såväl som interna, är fortfarande analoga eller endast delvis digitala. Detta påverkar möjligheten att nå målet om att vara en kommun som tar till sig nya arbetssätt och ny teknik för att medborgarna ska få en enklare vardag.

Vikten av digitalisering framhålls återkommande, såväl ur ett medborgarperspektiv som ur ett verksamhetsperspektiv. Digitala lösningar innebär dock inte alltid snabba lösningar.

Datasäkerhetsfrågor måste ses över och frågan om hur data ska kunna läsas in i kommunens system måste också lösas.

Enklare vardag för medborgare, Den tillgängliga och smarta kommunen, Öppenhet, Effektivare verksamhet

Pandemin har ytterligare visat på vikten av stabil bredbandsuppkoppling med hög kapacitet. Kommunens mål har varit att 95 procent av hushållen ska ha tillgång till en bredbandsuppkoppling på minst 100 Mbit/s senast 2020. Detta mål nåddes inte, även om Eslövs kommun ligger bra till vad gäller bredbandsutbyggnad på landsbygden i jämförelse med både skånska och övriga svenska kommuner.

Det nationella målet avseende bredbandsutbyggnad är att hela befolkningen ska ha tillgång till ett snabbt bredband på minst 100 Mbit/s senast 2025. Möjligheten att nå detta mål är beroende av statens vilja att avsätta medel. Ansökningarna om bidrag 2021 till stöd för bredbandsutbyggnad i glest befolkade områden var sex mdkr högre än tillgängliga medel.

1.4 OMVÄRLD

Kommunens befolkning växer vilket innebär att efterfrågan på kommunal service i sin tur ökar. Allt eftersom servicen byggs ut ökar också kraven på stödfunktionerna vilket påverkar kommunstyrelsen. För att hantera detta inom rimliga budgetramar behöver verksamheterna de kommande åren arbeta mer aktivt med digitalisering och effektivisering.

Styrningen från statliga myndigheter ökar och det läggs allt fler uppdrag på kommunerna. Exempelvis ökade de statliga kraven på kommunerna vad gäller ansvaret för krisberedskap, säkerhetsskydd och civilt försvar redan innan pandemin. Det kommer troligen tillkomma uppdrag. I vilken mån detta kommer finansieras via staten är i dagsläget okänt.

Inom krisberedskapsarbetet kommer det fortsatta arbetet att utgå från prioriterade fokusområden för perioden 2019–2022. Arbetet med risk- och sårbarhetsanalys fortsätter. Kommunen måste även framåt arbeta med återuppbyggandet av det civila försvaret.

Eslövs kommun deltar i ett flertal upphandlingar som genomförs av externa parter. Hos många av dessa pågår för närvarande översyn av inköpsorganisationen, vilket kan medföra att upphandlingar som Eslövs kommun deltar i kan bli försenade eller inte genomförs alls.

Med en ökad digitalisering ökar vår sårbarhet. Det är viktigt med ett väl utbyggt arbete med informationssäkerhet. För att uppnå digitaliseringens effektiviseringsmål måste det finnas ett väl anpassat skydd för den information som Eslövs kommun använder i sina verksamheter. Riktlinjer för informationssäkerhetsarbete håller på att tas fram. Investeringar kan behöva göras längre fram. Högre driftkostnader ska ställas mot en minskad risk för kostsamma incidenter och en ökad trygghet för både anställda och Eslövs invånare i samverkan med förvaltningarna.

1.5 PANDEMINS EFFEKTER

För medborgare och medarbetare har pandemin visat på möjligheterna med digitalisering. Kraven på att kommunikation med kommunen ska kunna ske via e-tjänster och andra digitala tjänster och mötesplatser kommer att kvarstå.

Digitala mötesverktyg är verksamhetskritiska för att kunna genomföra möten och samarbeten under en pandemi. Dessa kommer framöver vara en viktig del i arbetet, inte minst för att det sparar tid och resor. Fortsatt omvärldsbevakning och utveckling av mötesverktyg görs under hösten 2021 och våren 2022 genom deltagande i samarbete med myndigheter och kommuner för att säkerställa att verktygen uppfyller lagstiftningen.

1.6 PLANERING UTIFRÅN MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR

Kommunen kommer bli alltmer beroende av effektiva datasystem. Det kommer framöver bli allt viktigare att utreda synergi- och samordningseffekter på en kommunövergripande nivå och att tillgängliga resurser används på rätt sätt.

För att e-handelssatsningen ska kunna ge de effekter som projektorganisationen utlovat krävs fortsatt utbildning, fortsatta leverantörsanslutningar och fortsatt uppföljning och återslagrapportering till både verksamheter och politiker.

Medel har skjutits till för landsbygdsutveckling och en Eslövsmodell för medborgardialog har tagits fram. Denna modell har genomförts två gånger och en plan finns för det fortsatta arbetet.

Kommunen har under våren 2021 fått ett flertal förfrågningar avseende företagsetableringar. På grund av pandemin är många faktorer osäkra i dessa företags omvärld.

Genomförande av Östra Eslöv går framåt. En viktig framgångsfaktor för projektets genomförande är att det avsätts medel i budget för resursförstärkning även på miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Det kommer även krävas medel för övergripande utredningar så som skyfallsanalys, naturvärdesanalys, riskanalys, framtagande av förutsättningar för hållbar stadsutveckling och kommunikationsinsatser. miljö- och samhällsbyggnadsnämnden begär medel separat. För kommunstyrelsens del handlar det om 1 mnkr för att genomföra utredningar.

Arbetet med kulturmiljöprogrammet har pågått under 2021. Marieholms och Eslövs kulturmiljöer har inventerats, beskrivits och klassificerats. Inventeringen redovisas i kulturmiljökartan som finns tillgänglig på hemsidan. Målet är att alla kommunens kulturmiljöer ska beskrivas. Med en fullständig inventering kan arbetet med både detaljplaner och bygglov underlättas eftersom kulturmiljöutredningar annars måste utföras i varje enskilt ärende. Det fortsatta arbetet är beroende av att inventeringen av kulturmiljöer tilldelas medel i budgeten. För att kunna fullfölja inventeringen skulle 1 mnkr behöva tillskjutas kommunstyrelsens budget.

Kommunstyrelsen kommer att presentera en prioritering av exploateringsuppdragen under hösten 2021. För att arbeta för ett bredare boendebud kommer projekt med villatomter vara prioriterade. En tillfällig resursförstärkning på mark- och exploateringssidan ska arbeta med detta.

I dag görs alla nya detaljplaner digitalt. De gamla detaljplanerna riskerar att bli ogiltiga om de inte digitaliseras, vilket kommer att påverka både enskilda fastighetsägare och kommunen på ett negativt sätt. Ett projekt för digitalisering planeras tillsammans med miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Eftersom medel inte finns i nuvarande budgetram begär kommunstyrelsen ett tillägg på 0,35 mnkr för 2022.

Att nå kommunens mål om ett hälsotal på 95 procent är en stor utmaning som kräver långsiktiga och idoga insatser. En förbättring av medarbetarhälsa förutsätter riktade satsningar och uthålligt arbete med såväl förebyggande som rehabiliterande åtgärder. Möjligheten att arbeta proaktivt genom Hälsomiljonen har varit mycket uppskattad. Hälsotalen har också, bortsett från pandemins effekter, rört sig i rätt riktning. För 2022 uppgår denna hälsosatsning enbart till 0,5 mnkr. Ett tillskott på 0,5 mnkr skulle vara välkommet för att ge kommunens chefer och verksamheter möjlighet att arbeta proaktivt med arbetsmiljöfrågor kopplade till verksamheten efter pandemin.

År 2022 är det val till riksdag, regioner och kommuner. Budgetbehovet för att finansiera de kostnader som uppstår vid de allmänna valen uppskattas till 2,5 mnkr. Beräkningen utgår från föregående valår med hänsyn till kostnadsökningar.

1.7 EFFEKTIVISERING, SAMORDNING OCH TÄNKA NYTT

Den samordning som genomfördes 2020 av de gemensamma funktionerna inom upphandling, nämndadministration och kommunikation har gett nya möjligheter att utveckla bättre samordning, ökad kvalitet, effektivare verksamhet, minskad sårbarhet och en högre rättssäkerhet för kommunen.

Eslövs kommun kommer för första gången att ha en politiskt beslutad upphandlings- och genomförandeplan för samtliga annonseringspliktiga varor och tjänster under 2022.

Det finns flera processer i organisationen som kan automatiseras för att frigöra tid. En kommungemensam plattform behövs för att göra detta möjligt. I investeringsbudget för 2021 finns medel till en sådan plattform. Framtida driftkostnader kan i många fall finansieras genom effektivisering.

Under 2021 görs en genomlysning av IT-funktionen i ett framtidsperspektiv. Denna kommer ge rekommendationer på hur organisationen kan arbeta med IT och digitalisering för att nå ökad effektivitet.

Kommunen använder sig idag av ett särskilt upphandlat system för att registrera olika behandlingar av personuppgifter som görs i alla verksamheter. Kommunstyrelsen kommer att göra en genomlysning för att se vilket behov verksamheterna har och om nuvarande system kan hantera dessa på ett effektivt sätt.

Ett nytt dokument- och ärendehanteringssystem är under upphandling och förhoppningsvis kommer det kunna börja implementeras i början av 2022, vilket kommer innebära stora vinster i form av bättre integrerade ärendesystem och enklare handläggning av ärenden. Införandet kan dock komma att innebära ökade kostnader för bland annat utbildningsinsatser och för parallella system under en övergångsperiod. Detta beror på resultatet av upphandlingen.

1.8 Ekonomiska ramar - Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)

	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2021	2022	2023	2024	2025
Intäkter	17,7	17,8	17,8	17,8	17,8
Kostnader	-114,4	-116,6	-115,7	-115,7	-115,7
Nettokostnader	-96,7	-98,8	-97,9	-97,9	-97,9

1.9 Driftbudget per verksamhet Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)

	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2021	2022	2023	2024	2025
Politisk verksamhet	-11,8	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0
Infrastruktur, skydd mm	-8,6	-9,8	-9,8	-9,8	-9,8
Kommungemensam verksamhet	-76,3	-77,0	-76,1	-76,1	-76,1
Summa	-96,7	-98,8	-97,9	-97,9	-97,9

1.10 Resultatbudget per kontogrupp - Kommunstyrelsen, Kommunledningskontoret (mnkr)

	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2021	2022	2023	2024	2025
Intäkter	17,7	17,8	17,8	17,8	17,8
Försäljningar	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Taxor och avgifter	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Hyror och arrenden	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Bidrag	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Försäljning av verksamhet och konsulttjänster	11,7	11,8	11,8	11,8	11,8
Övriga ersättningar och intäkter	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kostnader	-114,4	-116,6	-115,7	-115,7	-115,7
Personalkostnader	-73,5	-74,5	-74,5	-74,5	-74,5
Lokalkostnader	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7
Övriga kostnader	-37,7	-39,0	-38,1	-38,1	-38,1
Avskrivning	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Intern ränta	-1,3	-1,2	-1,2	-1,2	-1,2
Nettokostnader	-96,7	-98,8	-97,9	-97,9	-97,9

Kommunledningskontoret
Förvaltningsövergripande samverkansgrupp

§ 3 Ekonomi

Kommunstyrelsens förslag till yttrande över budget 2022 föredrogs.

Arbetstagarrepresentanterna har inget att erinra mot förslaget.

Överförmyndarnämndens förslag till yttrande över budget 2022 föredrogs

Arbetstagarrepresentanterna har inget att erinra mot förslaget.

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

**Information om utredning om del av Eslövs
bangård, Eslöv 54:1**

5

KS.2020.0429

JÄRNVÄGSGODS I ESLÖV

ALTERNATIV LOKALISERING ESLÖVS GODSBANGÅRD



Titel:	Järnvägsgods i Eslöv – Alternativ lokalisering Eslövs godsbangård
Organisation:	AFRY AB Roger Nordefors Jenny Wikström Sanna Eveby
Beställare:	Eslövs kommun
Ärendenummer:	
Datum:	2021-04-09

Sammanfattning

Eslövs kommun och Trafikverket har upprättat ett samverkansavtal med avsikt att utreda möjligheterna att flytta dagens godshantering/lastplats i södra änden av Eslövs bangård till annan plats. Ambitionen är att en annan lokalisering ska bidra till att den intermodala godshantering blir mer effektiv både avseende väg- och järnvägstransporter samt minska barriäreffekterna och möjliggöra en annan markanvändning som förtätar och utvecklar stadskärnan i Eslöv.

I utredningen har dialog förts med transportköpare, järnvägsföretag och Trafikverket för att identifiera behov och brister i dagens transportsystem. Södra skogsägarna som är den kund som använder lastplatsen mest frekvent uttrycker brister avseende begränsade lagringsytor och framkomligheten för vägtransporter. Hector Rail som anlitas av Södra skogsägarna för järnvägstransporter ser lastplatsens lokalisering som ineffektiv avseende in-/utväxling vagnar som kräver lokförarnärvaro under hela lastningsprocessen pga. korta spår och timmerlastbilarnas lastningsförmåga. Trafikverkets uppfattning är att lastplatsen ska vara öppen för alla järnvägs kunder och att dagens funktioner med lastkajer och spår kan ersättas med motsvarande funktion på annan plats.

Ett antal utredningsalternativ har tagits fram och studerats varav sex lokaliseringsalternativ ses som möjliga och två alternativ har avförts i tidigt skede. De utvalda lokaliseringarna har utvärderats och rankats avseende markanvändning, marknadspotential, funktion, trafikering, utformning och kostnad. Tiden det är möjligt att genomföra de olika alternativen på är beroende av involverade aktörers vilja och engagemang. Ranking och kostnadsbedömning visas i Fel! Hittar inte referensskälla.. Kostanden för de olika alternativen har inte vägts in i rankingen.

Tabell 1.1.1 Sammanställning utvärdering av utredningsalternativen (UA).

Utredningsalternativ	Beskrivning	Kostnad	Ranking
UA1 Eslöv Nord	Ombyggnad av befintlig järnvägsyta.	80 Mkr	2
UA2 Eslöv Syd	Ny terminalyta och anslutningsspår längs gamla banvallen från Eslövs bangård.	185 Mkr	5
UA3 Eslöv Syd	Ny terminalyta och anslutningsspår parallellt med Södra stambanan söderut från Eslövs bangård.	147 Mkr	3
UA4 Gustavslund	Ny terminalyta och anslutningsspår parallellt med Södra stambanan norrut från Eslövs bangård.	232 Mkr	1
UA5 Asmundtorp	Ny terminalyta och nytt ankomst-/avgångsspår parallellt med Södra stambanan.	259 Mkr	4
UA6 Stehag	Ombyggnation av befintlig järnvägsyta.	109 Mkr	6

UA1 Eslöv Nord uppfyller dagens krav på kapacitet och är möjlig att genomföra på kort sikt (4-5 år). Tillgänglig yta tillåter dock ingen utökad användning av lastplatsen än befintlig användning idag. För utökade godstransporter och en utveckling av logistikverksamheten är UA3 Eslöv Syd det mest lämpliga alternativet. Etablering är möjlig att genomföra på medellång sikt (5-8 år). UA2 Eslöv Syd och UA6 Stehag kan ses som byggbara på medellång sikt med rekommenderas ej pga. påverkan på närmiljön respektive osäker marknadspotential. Alternativen UA4 Gustavslund och UA5 Asmundtorp möjliggör även dom en utökad logistikverksamhet med potential att växa. Dessa alternativ är möjliga att genomföra på lång sikt (över 8 år) beroende på markåtkomst och framtida områden för logistiketableringar i kommunen.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Inledning	1
1.2	Syfte	1
2	Befintliga förhållanden	2
2.1	Eslövs strategiska läge	2
2.2	Eslövs bangård	2
2.2.1	Befintlig lastplats (JA)	3
2.3	Trafikering Eslöv station	4
2.3.1	Trafikeringsstruktur och godsvolymer på lastplatsen	4
2.4	Utredningsalternativ – markanvändning	5
2.4.1	Eslöv Nord	5
2.4.2	Eslöv Syd	6
2.4.3	Gustavslund	6
2.4.4	Asmundtorp	6
2.4.5	Stehag	7
3	Logistikutveckling	7
3.1	Logistiktor	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.2	Godsterminaler	7
3.2.1	Godsbangård	8
3.2.2	Lastplatser och timmerterminaler	9
4	Behovs- och bristanalys	9
4.1	Behovsanalys	9
4.2	Bristanalys	10
5	Utredningsalternativ	11
5.1	Eslöv nord (UA1)	11
5.1.1	Ytan idag	11
5.1.2	Ny terminalyta	11
5.2	Eslöv syd (UA2 & UA3)	12
5.2.1	Ytan idag	12
5.2.2	Eslöv syd - UA2	12
5.2.3	Eslöv syd – UA3	13
5.2.4	Anslutning till befintligt kommunalt industrispår	14
5.2.5	Eslöv syd – avförda alternativ	15
5.2.6	Utvärdering av Eslöv syd	17
5.3	Gustavslund (UA4)	17
5.4	Asmundtorp (UA5)	18
5.5	Stehag (UA6)	18
6	Kriterieanalys	19
7	Kostnadskalkyl	22
7.1	JA Eslövs befintliga lastplats	22
7.2	UA1 Eslöv Nord	22
7.3	UA2 Eslöv Syd	23
7.4	UA3 Eslöv Syd	23
7.5	UA4 Gustavslund	24
7.6	UA5 Asmundtorp	24
7.7	UA6 Stehag	25
7.8	Sammanställning utredningsalternativ	25
8	Slutsats och val av alternativ	26
9	Referenser	28

Bilaga 1. Järnvägsnät Eslövs bangård

Bilaga 2. Schematisk och geografisk spårplan alternativa lokaliseringar

1 Bakgrund

1.1 Inledning

Eslövs bangård ligger i centrala Eslöv. Bangården utgörs av en personbangård och en del för godshantering. Personbangården nyttjas idag för uppehåll med Öresundståg, Pågatåg och Snälltåget på Södra stambanan. Den del av bangården som används för godshantering nyttjas dels för timmerlastning, men också för vagnslasttrafik till det kommunala industrispårnätet i Eslöv, samt uppställning av arbetsfordon. Godsdelen nyttjas i dagsläget av framförallt två aktörer, men det sker också frekventa uppehåll på bangården av godståg som förbigås av persontåg i nordlig och sydlig riktning.

Eslövs godsbangård utgör idag en barriär för Eslöv kommuns utveckling och en annan markanvändning kan vara mer lämplig för att knyta ihop stadskärnan och gynna samhällsutvecklingen. Utifrån de brister som har identifierats är också en bedömning att en flytt av delar av bangården skulle kunna medföra att funktioner görs mer effektiva.

För att utreda möjligheterna med en annan lokalisering av godsbangården har ett samverkansavtal upprättats mellan Eslövs kommun och Trafikverket.¹ I avtalet tillskrivs kommunen ansvar för att utreda fyra åtgärder:

Åtgärd 1: Kommunen ska utreda de trafikala och tekniska möjligheterna för att flytta delar av Eslövs bangård.

Åtgärd 2: Kommunen ska utreda vilka funktioner som behövs för Trafikverkets kunder som använder Eslövs bangård genom dialog med respektive kund.

Åtgärd 3: Kommunen ska föreslå och utreda nya områden för delar av bangården utifrån den kommunala planeringen i enlighet med behov av funktioner från åtgärd 2 i detta avtal. Kommunen behöver säkerställa möjligheterna att ta sig in på nya området, både via väg- och järnväg.

Kommunen ska ta fram ett material med en sådan detaljeringsnivå som möjliggör ett ställningstagande från Trafikverket.

Åtgärd 4: Kommunen ska genomföra en miljöteknisk undersökning på berörd del av befintliga bangården där Trafikverket är fastighetsägare, efter dialog med avdelning Förorenade områden hos Trafikverket.

I de fall fastigheten/anläggningen är skyddsklassad finns det specifik formalia som kommunen måste förhålla sig till. Behov av tillstånd, behörighet med mera kan krävas för att få beträda och arbeta i anläggningen.

1.2 Syfte

Utredningen syftar till att utreda alternativa lokaliseringar för delar av bangården och dess funktioner enligt samverkansavtalet med Trafikverket. Inom uppdraget ska åtgärd 1-3 utföras av de fyra ovan nämnda åtgärderna.

¹ Trafikverket (2020), Avtal om utredning om del av Eslövs bangård

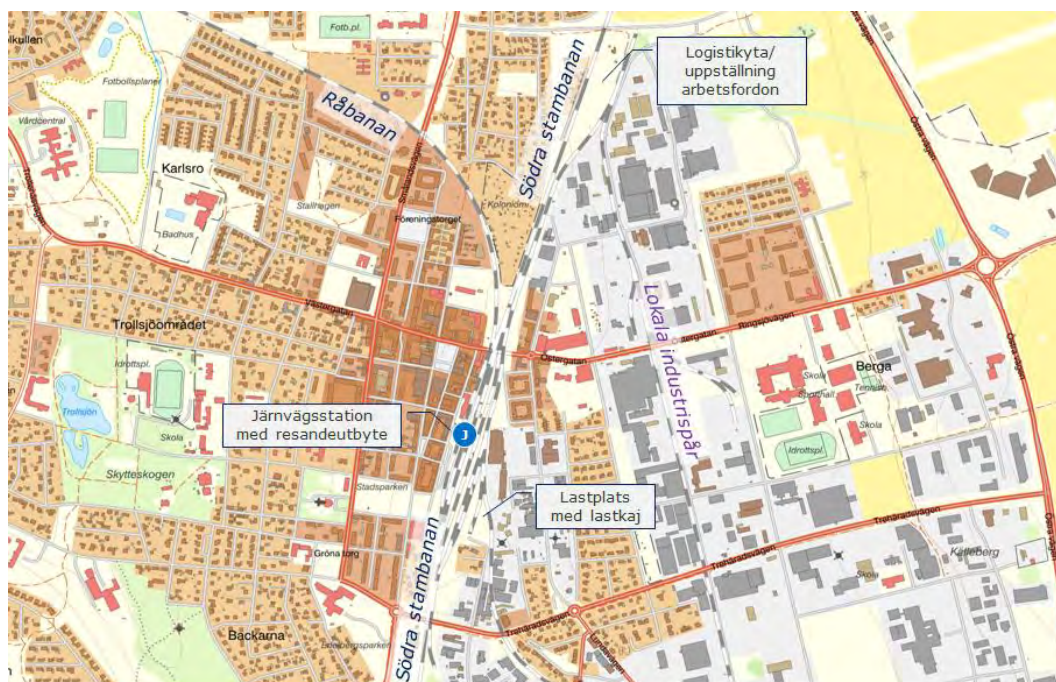
2 Befintliga förhållanden

2.1 Eslövs strategiska läge

Eslöv kommun ligger i centrala Skåne och har ett strategiskt läge mellan Malmö och Hässleholm på Södra stambanan. Kommunen är en del av den expansiva Malmö-Lundregionen och kategoriseras av Sveriges kommuner och regioner som en förortskommun till en större stad.¹⁷ Även Rååbanan, som går i nordvästlig riktning knyter samman Eslöv med Helsingborgsregionen och Västkustbanan.

2.2 Eslövs bangård

Eslövs bangård ligger i centrala Eslöv på Södra stambanan, bandel 912.² Det finns ett stationsområde för resandeutbyte och en lastplats för godshantering. Lokaliseringen av lastplatsen i förhållande till stationen med plattformsspår visas Figur 2.2.1. Lastplatsen nås från Ystadvägen i syd.



Figur 2.2.1 Kartbild över Eslöv med järnvägsspår och lokalisering av lastplats.³

Lastplatsen ligger vid spår 11 och 12. De tre närmsta spårerna från lastplatsen, spårerna 8-10 nyttjas i dagsläget för periodvis uppställning av arbetsfordon och godsvagnar.⁴ Vid större banarbeten i närområdet ökar och minskar behovet av uppställning arbetsfordon. I enstaka fall nyttjas även bangården spår 5-7 för nattuppställning av persontåg. Spår 5 och 6 har relativt nyligen anpassats för att kunna hantera långa godståg på vardera spår.⁵

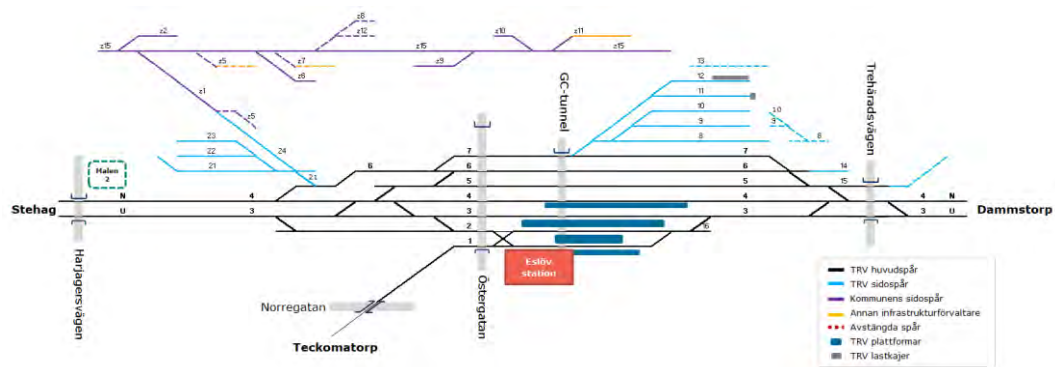
² Trafikverket (2019), NJDB på webb

³ Lantmäteriet (2020), Min karta

⁴ Trafikverket (2020), Fastställd Tågplan 2020

⁵ Intervju Trafikverket 2021-02-17

I Figur 2.2.2 visas dagens utformning av Eslövs bangård med bl.a. huvud- respektive sidospår, spårnummer, stationshus, plattformar, lastkajer och infrastrukturförvaltare.

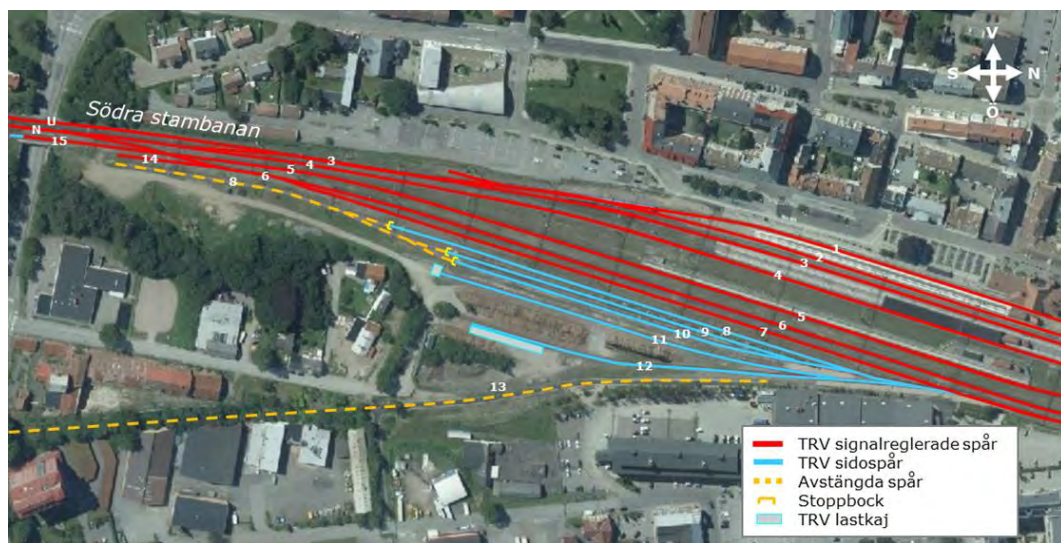


Figur 2.2.2. Dagens utformning av Eslövs bangård.

I anknötning till Eslövs bangård finns också industrispår som ansluter i norra delen av bangården och löper längs bangårdens östra sida. Kommun och industri är infrastrukturförvaltare av dessa industrispår. Industrispåren nyttjas bl.a. av företaget Smurfit Kappa som kör ca fyra tåg i veckan. Industrispåret är begränsande för att utveckla området mot blandad stadsbebyggelse och innebär även komplicerade växlingsrörelser och passage av plankorsningar.

2.2.1 Befintlig lastplats (JA)

Nuvarande lastplats utgör ett jämförelsealternativ (JA) med två lastning-/lossningsspår, en sidolastkaj (höjd 1,4 m, bredd 12 m och längd 42 m) och en ändlastkaj (höjd 1,4 m, bredd 8 m och längd 20,4 m). Spår 11 är ca 240 m långt och spår 12 ca 225 m långt. I anslutning till lastplatsen finns tre spår för uppställning av godsvagnar (spår 8 ca 290 m, spår 9 ca 200 m och spår 10 ca 200 m). I Figur 2.2.3 nedan redovisas också spår som idag är avstängda varav spår 8-10 har avkortats med stoppbockar och tidigare spårväxel till spår 13 som kopplade samman Orkla Foods verksamhet med Eslövs bangården har avlägsnats.



Figur 2.2.3 Dagens utformning av befintlig lastplats med sidospår på Eslövs bangård.

Trafikverket är infrastrukturförvaltare av järnvägsanläggningen kring bangården och äger även spår och lastkaj vid dagens lastplats. Att Trafikverket är infrastrukturförvaltare innebär att lastplatsen är öppen för alla som vill nyttja lastplatsen för järnvägsrelaterad

godshantering. En förändring av befintligt lastplats kan ske genom att Trafikverket beslutar om att underhållet ska upphöra och efter minst tre år fatta beslut om nedläggning om lastplatsen inte nyttjats.⁶ Beslut om nedläggning kan ske utan att underhållet upphört, förutsatt att lastplatsen kan ersättas med motsvarande funktionalitet och prestanda på annan plats.⁷

Fler figurer över attribut på Eslövs bangård finns i Bilaga 1.

2.3 Trafikering Eslöv station

Eslöv station ligger på Södra stambanan som är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser med mycket högt kapacitetsutnyttjande (över 80 procent). Ny dubbelspårig stambana planeras utanför Eslöv mellan Lund och Hässleholm som kommer öka framkomligheten och minska restider för samtliga tåg.

Byggstarten för den nya stambanan är planerad till 2027-2029 och järnvägen förväntas vara klar ca 10 år senare. Den nya stambanan innebär dels att en stor del av fjärrtågstrafiken och den storregionala trafiken kan flyttas från Södra stambanan vilket frigör kapacitet för bland annat godståg. Antalet tåglägen för godståg kan öka med 70 procent på Södra stambanan enligt beräkningar.⁸

Även på Rååbanan pågår omfattande upprustning. Sliprar och räler byts ut och kommer vara i modern standard vilket innebär att järnvägen klarar godståg med en axelvikt på 25 ton. Hastigheten är idag nedsatt till 80 km/h för godståg på banan, upprustningen kommer innebära att godstågen åter kommer kunna köra 100 km/h.

Enligt Eslöv kommuns *Översiktsplan Eslöv 2035* (2018) passerar i snitt 63 godståg på södra stambanan per dygn. Antalet godståg varierar dag för dag och ett vardagsmedeldygn (2019-11-14) passerade 258 tåg Eslövs station varav 201 bestod av persontåg.⁹

2.3.1 Trafikeringsstruktur och godsvolymer på lastplatsen

Södra skogsägarna (i fortsättningen Södra) är de kunder som idag nyttjar lastplatsen på Eslöv bangård. Deras godstransporter som berör Eslövs bangård består av massaved och timmer från skogsägare som skall transporteras till sågverket och massabruket i Värö. Tågtransporterna går från Eslöv och norrut på Södra stambanan.¹⁰

Green Cargo har tidigare kört tågtransporterna men sedan december 2020 är det Hector Rail som ansvarar för Södras tågtransporter. Tågen från Södra trafikerar bangården med ca ett tåg varannan vecka. Ett tågset är på 1 700 m³ vilket motsvarar 24-26 vagnar och körs som systemtåg.^{11 12}

Loken som Hector Rail använder är s.k. duo-lok vilket betyder att de kan köra på både el och diesel. Detta innebär att tåget inte behöver växla lok för att beträda lastplatsen som saknar kontaktledning.¹³

⁶ 6 kap. 6 § förordning om ändring i järnvägsförordningen

⁷ 6 kap. 6 a § förordning om ändring i järnvägsförordningen

⁸ Trafikverket (2020), Kapacitet och robusthet – nya stambanor

⁹ Tydal (2021), www.tydal.nu

¹⁰ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

¹¹ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

¹² Intervju E. Gröndal & M. Linde, Hector Rail (2021-02-09)

¹³ Intervju E. Gröndal & M. Linde, Hector Rail (2021-02-09)

Tidigare har Södra nyttjat tre spår för att beträda lastplatsen. Det östra spåret är idag avstängt varvid de bara nyttjar de två andra spåren. Lastplatsen har en kapacitet på 2 000 m³ vilket av kunden upplevs som bristfällig lagringskapacitet.¹⁴

Vid lastning av tågagnar behöver fyra omväxlingar ske. Detta kräver att en förarresurs hela tiden är på plats under lastningen för att sköta tågrörelser. Tågen byggs på spår 7 vilket också kräver långa rörelser.¹⁵

Årligen är flödena till och från Eslövs bangård ca 50 000 m³. Södra har nyttjat lastplatsen i Eslöv i ca 10 år och det finns inga indikationer på att verksamhetens flöden skulle gå ner eller avslutas.¹⁶

Det sker även enstaka projektlaster såsom militärutrustning vid spåren vid lastplatsen.

2.4 Utredningsalternativ – markanvändning

I dialog med kommunen har sex platser primärt pekats ut som potentiella placeringar för ny godsbangård, se Figur 2.4.1. Beskrivning av platserna följer i nedanstående avsnitt.



Figur 2.4.1 Diskuterade lägen för ny lastplats.

I bilaga 2 redovisas de olika utredningsalternativen.

2.4.1 Eslöv Nord

I Eslöv kommuns *Översiktsplan Eslöv 2035* (2018) är platsen planlagd för verksamheter, mer specifikt icke störande verksamheter med hög täthet och funktion. Översiktsplanen anger följande: "Hänsyn ska tas till befintliga förutsättningar särskilt till vattenhantering,

¹⁴ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

¹⁵ Intervju E. Gröndal & M. Linde, Hector Rail (2021-02-09)

¹⁶ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

omgivande stadsmiljö, buller, risk, föroreningar, trygga g/c-vägar till viktiga målpunkter, arkeologi, riksintresse för kulturmiljö, riksintresse för kommunikationer". Vad icke-störande verksamheter innebär mer konkret behöver säkerställas.¹⁷ Ytan är idag detaljplanlagd som järnvägsändamål och område för industriändamål.

Nuvarande markanvändning är någon form av tåguppställning i anslutning till mestadels olika industri- och lagerverksamheter. I kommunens åtgärdsplan för skyfall och dagvatten markeras området ut som en viktig översvämningssyta. Ett utdrag från Sveriges geologiska undersöknings (SGU) karta visar att området består av lerig morän. Vad detta innebär behöver ses över ytterligare. Trafikmässigt finns det goda möjligheter för transporter att nå området via Bruksgatan och Harjagersvägen utan att orsaka trafik och buller i de centrala delarna av Eslöv. Vägen är klassad BK1 (max 64 tons bruttovikt) däremot behöver det säkerställas att vägen klarar de ökade trafikmängderna.

2.4.2 Eslöv Syd

I dagsläget finns det ett sidospår som går sydost från huvudbanan, genom ett kolonilottsområde till Ellingevägen. Banvallen fortsätter sedan genom Abullahagen till den plats som är föreslagen för ny terminalyta. Försättningen av spåret kräver upprustning då det är överväxt och saknar spårpartier. Den föreslagna platsen ligger i närhet till Abullahagen som är ett naturreservat och riksintresse med höga naturvärden. Översiktsplaner anger: *"Abullahagen, naturreservat, Riksintresse Natura 2000-område, med vattendraget Långakärr. Höga naturvärden, kulturvärden och rekreativsvärden. Hänsyn ska tas till befintliga förutsättningar, särskilt till naturvärden, kulturvärden, rekreativsstråk och arkeologi. Framtida koppling söderut till Bråån viktig för att inte isolera området"*. Det aktuella området är detaljplanlagt som område för industriändamål.

Andra intilliggande verksamheter är en ridklubb samt en industri/lagerlokal. Söder om naturreservatet är, i dagsläget, jordbruksmark som i översiktsplanen är planlagd för störande industriverksamheter. Ett utdrag från SGUs karta visar att området består av lerig morän samt morängrovler. Vad detta innebär behöver ses över ytterligare. Beroende på exakt placering finns goda möjligheter för transporter att nå området via Södra vägen som är kopplad till väg 113. Södra vägen är klassad BK1 däremot behöver det säkerställas att vägen klarar de ökade trafikmängderna.

2.4.3 Gustavslund

Den föreslagna platsen är i översiktsplanen planlagd för lättare industri. I dagsläget finns i anslutning till området en lager/kontorslokal samt naturmark. Vidare är större delen av området en lågpunkt och översiktsplanen nämner att särskild hänsyn ska tas till vattenhantering. Ett utdrag från SGUs karta visar att området består av lerig morän. Vad detta innebär behöver ses över ytterligare. Trafikmässigt finns det i dagsläget begränsade möjligheter för transporter att nå området, då det endast finns en mindre väg som sedan ansluter till Harjagersvägen och vidare till Östra vägen. Området är planlagt som naturområde i gällande detaljplan.

2.4.4 Asmundtorp

Av föreslagen översiktsplan framgår att marken är bebyggd jordbruksmark, åker- och skogsbruksmark klass 7 och 8. Området ligger i utbyggnadsriktning för framtida verksamhetsområde och saknar detaljplan. Från Östra vägen förbinder en enskild väg som

¹⁷ Eslövs kommun (2018), Översiktsplan Eslöv 2035

enda väganslutning till fastigheterna Asmundstorpsgården, Östarps gård och Ulfstorps gård.

2.4.5 Stehag

I översiktsplanen och i detaljplanen har den förslagna platsen norr om järnvägsområdet planlagts för järnvägsändamål. Översiktsplanen anger: *"Pågående planarbete utreder möjligheten att använda marken på ett mer effektivt sätt. Hänsyn ska tas till riksintresse för kommunikation, stambanan."*

Markanvändningen norr om den förslagna platsen är definierad som verksamhetsområde lämplig för handel av skrymmande varor, vilket är lämplig verksamhet i anslutningen till bangården. I dagsläget finns även en förskola (ligger på behörigt avstånd) samt en skatepark som måste tas hänsyn till. Ett utdrag från SGUs karta visar att området består av lerig morän samt moränfinlera. Vad detta innebär behöver ses över ytterligare.

Trafikmässigt finns det goda möjligheter för transporter att nå området via Stationsvägen utan att orsaka trafik och buller i de centrala delarna av Stehag. Stationsvägen är klassad BK1 däremot behöver det säkerhetsställas att vägen klarar de ökade trafikmängderna.

3 Logistikutveckling

Eslövs kommun har även ett strategiskt läge i förhållande till flera logistikkluster såsom Helsingborg, Malmö och Trelleborg/Ystad. En utvecklingsriktning inom logistikverksamheter är att de utvecklar sina intermodala lösningar mellan järnväg och sjöfart.

Helsingborg har Sveriges näst största containerhamn efter Göteborgs hamn utsågs år 2020 till årets tillväxtläge och har stärkt sin position på marknaden ytterligare år 2021.

Malmöregionen har de senaste åren gjort stora framsteg på logistikmarknaden som stärker hela Skåne-regionen. En växande konsumtionsmarknaden i Öresundsregionen, mycket god infrastruktur, relativt god tillgång till logistikmark och samarbetet mellan Malmö hamn och Köpenhamns hamn i hamnbolaget CMP binder ihop regionen. Malmö stad har även gjort ett tydligt ställningstagande för att styra mot hållbarare logistikupplägg med bland annat utveckling av gods över kaj och via järnväg.

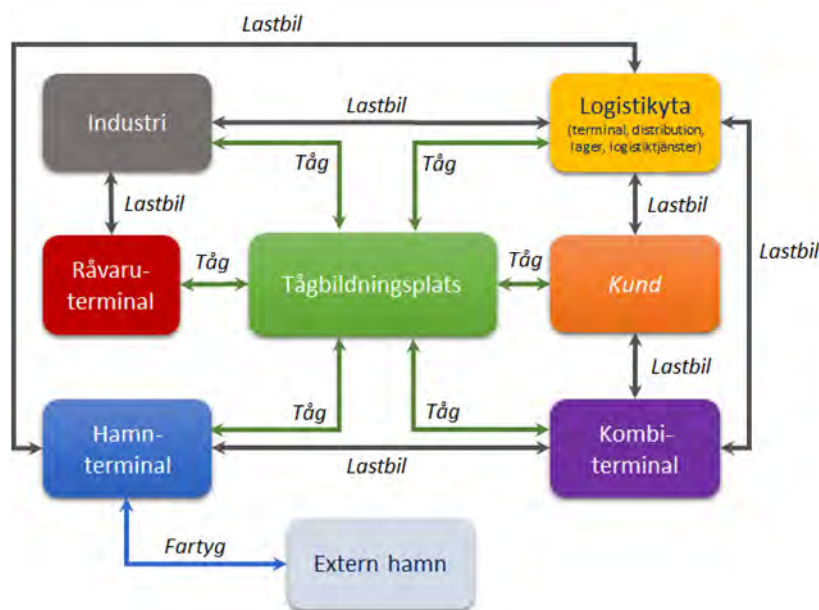
Även Trelleborg/Ystads närhet till Öresundsregionen har potential som logistikläge med relativt stora godsflöden. Dessutom byggs Sveriges viktigaste roro-hamn (roll on roll off-hamn) ut i Trelleborg.

Eslövs geografiska läge i förhållande till dessa logistikkluster visar att det finns en potential att etablera sig på logistikmarknad. Eslöv kommuns översiktsplan har dock större fokus på jordbruket, den högklassiga åkermarken och kommunens lantbruksföretag. En svag logistikkultur i kommunen minskar möjligheterna att hävda sig i konkurrensen om nya lageretableringar, som drivs av den växande e-handeln, vilket kan motverkas genom högre ambitioner i både den regionala och kommunala planeringen.

3.1 Godsterminaler

I ett välfungerande godstransportsystem är terminalernas geografiska lokalisering och funktionalitet viktig. Vid terminaler överförs gods mellan olika godstransporter, antingen efter en tids lagring eller direkt. Många transportupplägg inkluderar olika trafikslag, vilket gör omlastning till en viktig del i transportkedjan. Koppling mellan trafikslag kan ge goda miljövinster då gods exempelvis kan flyttas från lastbil till tåg och båt. Omlastning eller organisering av godstransporter kan även ske mellan ett och samma trafikslag.

I Figur 3.1.1 ges en översiktlig illustration av hur olika typer av godsnoder och trafikslag kan samverka vid förflyttning av gods mellan industri och kund.



Figur 3.1.1 Översiktlig illustration av samverkan mellan olika typer av godsnoder och trafikslag.

Terminaler har olika benämningar som ofta används synonymt. I denna studie görs dock skillnad på olika typer av terminaler beroende på dess utformning och funktionalitet. I figuren ges exempel på olika terminaler; råvaror, industri, logistikyta, hamn och kund samt samverkan dem emellan. På järnvägen passerar ofta godstågen en tågbildningsplats innan de växlar in till terminal eller industri och i utrikes sjöfart finns i regel en extern hamn som tar emot godset för vidare transport.

En råvaruterminal är ofta en omlastningsplats där råvaran samlas, till exempel en plats där timmer med lastbil från skogen lagras för att lastas på tåg till förädlingsindustrin. Från råvaruterminalerna går ett godsflöde i regel med lastbil eller tåg, men ibland även med sjöfrakt, till kustnära industrier. Vid industrin behövs en terminal för mottagning av råvaror/halvfabrikat, lagring och utlastning av färdigprodukter. Industrin kan även ha en extern logistikyta av utrymmesskål, till exempel buffertlager för råvaror eller mellanlagring av produkter i en hamn. Logistikytan kan också vara en samlingsplats för distribution till närliggande verksamheter, till exempel bygg- och detaljhandeln. Hamn- och kombiterminaler har ofta likartad funktion som omlastningsplats mellan olika eller samma trafikslag. I en hamn allokeras gods för att kunna fylla en fartygsavgång och på en kombiterminal allokeras gods för att kunna fylla ett kombitåg. Kombi- eller hamnterminaler kan också inrymma en så kallad torrhamn ("dry-port") som hanterar landgods till annan geografiskt placerad hamn. För industriprodukter finns det i slutändan av godsflödet en terminal direkt till kunden eller en logistikyta där kunden hämtar produkterna.

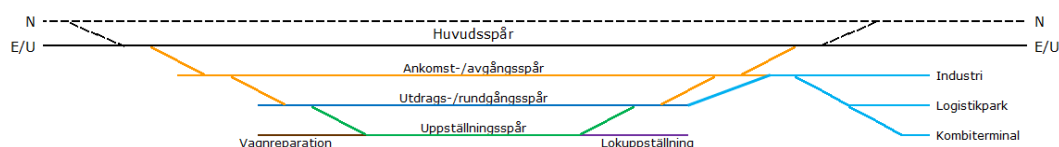
De olika terminalerna kan ägas av privata aktörer, kommun eller staten. Trafikverket tillhandahåller godsbangårdar för tågbildning och lastplatser för godshantering.

3.1.1 Godsbangård

Bangårdar har en viktig funktion i järnvägssystemet och kan beroende på tågtrafikens omfattning utformas olika. Bangårdar nyttjas bland annat för tågbildning, växling och uppställning men kan också ha kringtjänster som verkstad för lok, serviceplatser, frilastområden och kombiterminal. En bangård för godstrafik går under benämningen

överlämningsbangård och kan delas in i flera funktionella enheter; ankomst-/avgångsspår med spår för lokrundgång, växlingsspår med utdragsspår, spår för vagnreparation och spår för lok- och vagnuppställning. Vid en överlämningsbangård ska godsverksamhet på huvudspår undvikas för att inte störa genomgående trafik och i möjligaste mån ska spår för lokrundgång hållas fritt inne på bangården.

Figur 3.1.2 nedan visar en principskiss på Trafikverkets definition över de funktioner som behövs på en överlämningsbangård. Trafikverket är i regel infrastrukturförvaltare för huvudspår och ankomst-/avgångsspår samt tillhörande växlar, medan övriga spår är annan extern förvaltare.



Figur 3.1.2 Schematisk principskiss på en överlämningsbangård med tillhörande spårfunktioner.

3.1.2 Lastplatser och timmerterminaler

Både Trafikverket, kommuner och privata aktörer tillhandahåller lastplatser som fungerar som godsupplag. Lastplatserna fyller en viktig funktion vid omlastning av gods mellan olika trafikslag. Lastplatserna kan både vara lokaliserade i anslutning till start och målpunkt i transportkedjan samt däremellan. Storleken på lastplatser kan variera och är också delvis avgörande för vilka funktioner som erbjuds. Lastplatserna är ofta, men inte alltid, utrustade med lastkaj och enklare sidospår.

Bland användare och järnvägsföretag har Trafikverket i tidigare utredningar identifierat ett antal faktorer som gör en lastplats intressant att använda, exempelvis:

- Minimala bullerrestriktioner
- Goda kommunikationer så att man inte stör närboende
- Framdragen el
- Belysning av spårområde och växlar
- Gudrunbrygga (kontaktledning)
- Hantering av 600 meter långa tåg
- Lastningsspår på 400 meter för hantering av heltåg
- Ingen kontaktledning vid lastnings-/lossningsyta
- Asfalterad/hårdgjord yta
- Generellt underhåll som renhållning och snöröjning

4 Behovs- och bristanalys

4.1 Behovsanalys

Eslövs kommun har önskemål om att omvandla platsen där dagens lastplats är belägen till blandad stad med bostäder och kontor. Detta innebär att dagens lastplats måste flyttas till en annan plats.

Idag har lastplatsen en kapacitet på ca 2 000 m³ vilket är en bristfällig kapacitet för kunden. Södra ser att en lastplats som tillåter ca 5 000 m³ virke skulle matcha deras behov.

Lastning och lossning av gods kräver också många växlingsrörelser då spåren i anslutning till lastplatsen är korta.¹⁸

Södra ser att de i framtiden skulle kunna öka sina volymer på Eslövs bangård från ca 50 000 m³ årligen uppemot 70-80 000 m³.¹⁹

Det finns ett behov av en annan utformning av spårområdet kring lastplatsen. Lokaliseringen av lastplatsen innebär långa lastningstider då lastande fordon måste åka relativt långa sträckor mellan timmervältor och tåg. Dessutom är det trångt för lastbilen mellan timmervältor och spår vilket gör lastningen något komplicerad. Det skulle också vara fördelaktigt om spåren går att nå från båda sidor av spåren så att lasten kan säkras av den som lastar. Framtida lastplats behöver ha utrymme för lastfordon mellan spåren.²⁰

Lastkajen på spår 12 är också problematisk när tågen beträder spåret. Vagnarna riskerar att stöta i kajen när de är tunglastade. För att detta ska undvikas så behövs mer moderna lastkajer som är lägre.²¹

Det är viktigt för kunden och för operatören att en ny lösning ska vara minst lika bra som den är idag, där lastningen inte tar längre tid än dagens situation.

Trafikverket är som tidigare nämnt infrastrukturförvaltare av dagens spår till lastplatsen. Om denna verksamhet skall flyttas måste den nya anläggningen vara likvärdig i tal om spårmeter och prestanda. Detta innebär bland annat att en ändlastkaj måste finnas vid en ny lokalisering. Lastplatsen skall också vara öppen för alla vilket innebär att inga anpassningar ska göras efter en enskild aktör.²²

En ny lokalisering av lastplatsen får inte heller påverka spår 5 och 6 på bangården vilka nyligen rustats upp för att kunna hantera långa godståg.

4.2 Bristanalys

Förutom att den aktuella delen av Eslövs bangård utgör en barriär för stadsutveckling har ett antal brister kopplat till drift och trafik identifierats på Eslövs bangård:^{23 24}

- Bangårdens geometri är hastighetsdämpande
- Dubbel korsningsväxel som är en potentiell felkälla
- Växelparti som begränsar tågens hastighet när de ska lämna Eslöv efter en förbigång
- Korta spår vid lastplatsen vilket kräver många växlingsrörelser
- Växelförbindelser saknas mellan godshantering till/från Rååbanan
- Begränsad yta för mellanlagring, lastning och lossning
- Omodern sidolastkaj som tågagnar riskerar att stöta i (åtgärdas av Trafikverket)
- Långa rörelser från lastplats för att bygga tåg på spår 7. Detta kräver bland annat att en tågförarresurs hela tiden är på plats istället för att gå på vila.

¹⁸ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

¹⁹ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

²⁰ Intervju E. Gröndal & M. Linde, Hector Rail (2021-02-09)

²¹ Intervju E. Gröndal & M. Linde, Hector Rail (2021-02-09)

²² Intervju M. Gustavsson m.fl. Trafikverket (2021-02-17)

²³ Trafikverket (2020), Avtal om utredning om del av Eslövs bangård

²⁴ Intervju T. Fricks, Södra skogsägarna (2021-01-29)

5 Utredningsalternativ

I utredningsarbetet har sex potentiella lokaliseringar diskuterats för lastplatsen på Eslövs bangård. Dessa utredningsalternativ benämns som Utredningsalternativ (UA) med numrering 1-6 vilket ska jämföras med befintligt läge (JA).

I bilaga 2 redovisas samtliga alternativ med en schematisk och geografisk spårplan.

5.1 Eslöv nord (UA1)

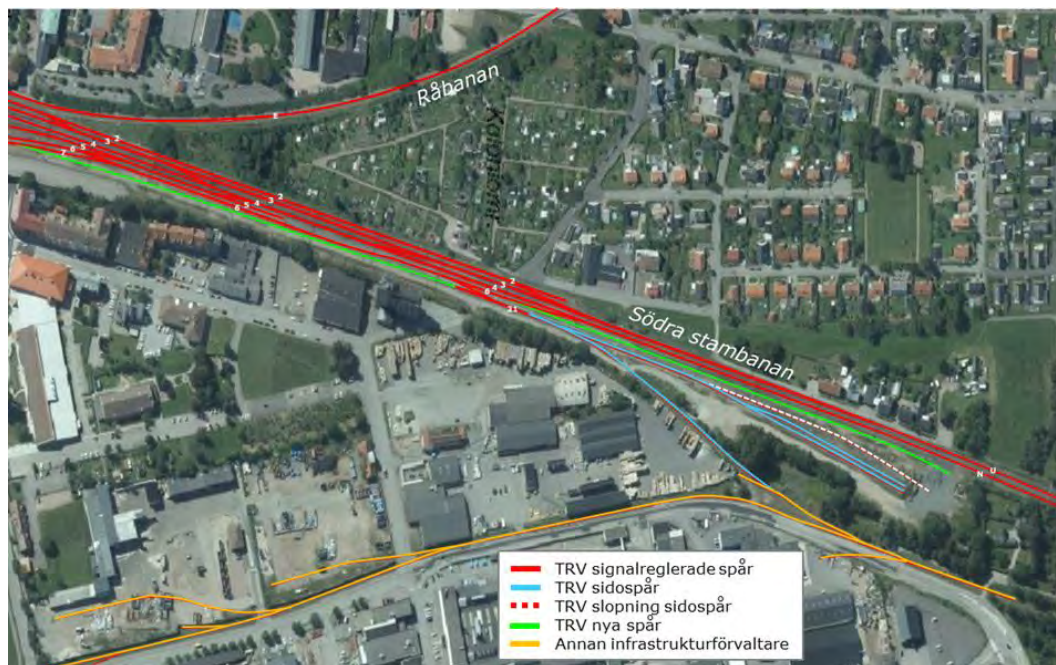
5.1.1 Ytan idag

Trafikverket är infrastrukturägare av de befintliga spåren som idag nyttjas för uppställning av arbetsfordon. År 2020 var det ingen som sökt kapacitet på spåren och under 2019 hade Strukton Rail AB viss uppställning där av arbetsfordon. I närheten av platsen finns kolonilotter på Trafikverkets mark.

Ytan är lokaliserad i ett industriområde med undantag för ett bostadshus som ligger norr om ytan.

5.1.2 Ny terminalyta

För att kunna etablera en ny funktionell lastplats UA1 Eslöv Nord krävs en anpassning av befintligt sidospårsområde i norra delen av Eslövs bangård. En ny terminalyta norr om befintlig bangård, söder om Harjagersvägen, innebär att befintliga sidospår behöver förlängas och ett spår måste även slopas för att skapa utrymme för lastning/lossning och lagring, se Figur 5.1.1.



Figur 5.1.1. Ny terminalyta Eslöv Nord

Föreslagen utformning innebär att befintligt sidospår 21(180 m) och en växel slopas på lastplatsen. En ny växel läggs spår 6 som förbinder med ett signalreglerat spår med kontaktledning och Gudrun-brygga (ca 100 m) mot nytt sidospår (330 m) på lastplatsen. I spår 7 läggs en ny växel som förbinder ett nytt signalreglerat spår med kontaktledning och Gudrun-brygga (ca 100 m) med ett nytt sidospår (400 m) mot spår 21. Ny ändlastkaj (160

m²) etableras förslagsvis på spår 22 eller 23 och ny sidoslaskaj (520 m²) kan etableras på valfritt sidospåret.

Spåren till den potentiella lastplatsen har en svag lutning uppåt vilket kan innebära en nackdel för tunga laster. Åsikten är även att det är mindre möjlighet att ställa undan vagnar vid omväxling, samt att ställa undan fullastade vagnar. Spåren nyttjas idag för uppställning av arbetsfordon varför en ny plats behöver hittas i närheten för denna funktion. Kommunen behöver också undersöka möjligheterna till annan placering av de kolonilotter som måste rivas för att ge plats för lastplatsen. Lastplatsen har också bättre åtkomst för lastbilstrafik jämfört med befintlig lastplats.

En stor fördel med förslaget är att det är möjligt att genomföra inom en relativt snar tid, troligen inom ett år från att beslut fattats.

5.2 Eslöv syd (UA2 & UA3)

Utredningen har kommit fram till två förslag på utformning av en ny lastplats och godsterminal söder om Eslövs bangård som inte inkräktar på naturreservatet Abullahagen.

5.2.1 Ytan idag

Ytan är belägen mellan Södra stambanan och Abullahagens naturreservat. Fastigheter som berörs är Gurkan 1 som ägs av Orkla och Gurkan 3 som ägs av Eslövs kommun, samt Ellinge 36:2 och Gryby 12:1 som ägs av kommunen. Markanvändningen i Översiktsplanen är verksamhet som idag nyttjas som jordbruksmark. Nordväst om föreslagen yta finns ett kolonilottsområde (grönområde) och i öster naturreservatet Abullahagen (natur).

5.2.2 Eslöv syd - UA2

Det första förslaget UA2 Eslöv syd ansluter mot befintligt spår på Eslövs bangård och följer gamla banvallen mellan koloniområdet och villaområdet över Ellingevägen till ny lokalisering utmed befintligt industriområde och naturreservatet Abullahagen. Terminalytan etableras på fastigheterna Gurkan 1 och Gurkan 3.



Figur 5.2.1. Ny terminalyta Eslöv syd – UA2.

Förslaget innebär nyanläggning av nytt anslutningsspår ca 1 000 m på gamla banvallen från Eslövs bangård till terminalområdet, ny fullt utrustad plankorsning över Ellingevägen, hårdgjord yta för intermodal godshantering ca 16 000 m² och två lastning-/lossningsspår ca 400 m långa. Anslutningsspåret fungerar även som utdragsspår för in- och utväxling av vagnar till/från terminalområdet. Närheten till befintlig bostäder innebär krav på buller- och vibrationsåtgärder mellan koloniområdet och villabebyggelse. Det innebär också en förstärkning av Södra vägen och ny väganslutning till terminalytan.

Terminalytan har potential att växa och kan etableras på medellång sikt, ca 1-3 år, men begränsas av buller och vibrationer till närliggande bebyggelse med risk för framtida restriktioner på tågtrafiken. Att bomarna vid plankorsningen över Ellingevägen kommer ligga nere för passerande biltrafik vid växling till/från terminalområdet utgör även det en begränsning.

5.2.3 Eslöv syd – UA3

Det andra förslaget Eslöv syd – UA3 ansluter på samma sätt mot befintligt spår på Eslövs bangård med ett nytt spår mellan Södra stambanan och koloniområdet till dess slut där spåret svänger av innan reningsverket till ny terminalyta på befintlig åkermark. För att få till en bra kurvradie kan eventuellt södra hörnet av koloniområdet behöva tas i anspråk. Anslutningsspåret passerar genom fastighet Ellinge 36:2 och terminalytan etableras på fastigheterna Gurkan 1 och Gryby 12:1.



Figur 5.2.2. Ny terminalyta Eslöv syd- UA3

Förslaget innebär nyanläggning av nytt anslutningsspår ca 850 m längs med Södra stambanan från Eslövs bangård till terminalområdet, ny vägbro byggs över Ellingevägen, hårdgjord yta för intermodal godshantering ca 16 000 m² och två lastning-/lossningsspår ca 400 m långa. Anslutningsspåret fungerar även som utdragsspår för in- och utväxling av vagnar till/från terminalområdet. Närheten till befintligt koloniområde kan innebära krav på buller-/vibrationsåtgärder. Det innebär också en förstärkning av Södra vägen och ny väganslutning till terminalytan. Terminalytan har stor potential att växa och kan etableras på medellång sikt, ca 1-3 år.

5.2.4 Anslutning till befintligt kommunalt industrispår

I samband med etablering av Eslöv syd har även spåranslutning till befintligt kommunalt industrispår längs Bruksgatan studerats i syfte att kunna försörja dagens transporter till Smurfit Kappa.

För detta har utredningsalternativ UA3 Eslöv syd använts och tre varianter studerats:

- Industrispår Ellingevägen
- Industrispår Sockergatan
- Industrispår Lundavägen (två alternativ)



Figur 5.2.3. Ny terminalyta Eslöv syd – UA3 med alternativa industrispåranslutningar.

Industrispår Sockergatan går från terminalytan till Smurfit Kappa parallellt med Sockergatan till befintligt industrispår vid Bruksgatan. Alternativet innebär nyanläggning av ca 1 100 m spår och en ny plankorsning. En osäkerhet finns i att Sockergatan ligger inom stängslat område för Orkla Food med risk för att spåret gör vissa intrång i naturreservatet Abdullahagen. Med reservation för dessa osäkerheter kan detta förslag rekommenderas, även om det ger visst intrång i annan verksamhet och bebyggelse.

Industrispår Ellingevägen går från terminalytan till Smurfit Kappa parallellt med Ellingevägen och Älvkvarnsgränd till befintligt industrispår vid Bruksgatan. Alternativet innebär nyanläggning av ca 1 300 m spår och två nya plankorsning, intrång på befintliga industritomter mellan Ellingevägen och Bruksgatan samt ökad risk för buller och vibrationer till närliggande villaområde längs med Älvkvarnsgränd. Förslaget rekommenderas ej på grund av stora intrång i annan verksamhet och bebyggelse.

Industrispår Lundavägen går från terminalytan till Smurfit Kappa parallellt med Södra vägen och gör en riktningsändring mot befintligt industrispår vid Bruksgatan parallellt med Lundavägen. Alternativet innebär nyanläggning av ca 2 000 m spår plus ett vändspår ca 400 m och fem nya plankorsning. Ett kortare alternativ (ca 1 800 m) med färre plankorsningar (3 st) skulle vara att passera Södra vägen och gå längs Lundagatan på västra sidan med stora intrång i naturreservatet Abdullahagen. Inget av förslagen rekommenderas på grund lång körväg, många plankorsningar, risk för buller och vibrationer för Eslövs ridklubb, intrång i naturreservat, m.m.

5.2.5 Eslöv syd – avförda alternativ

Ett förslag vara att utreda om den gamla banvallen går att utnyttja enligt gamla sträckningen och en ny terminalyta etableras i anslutning till Södra vägen med intrång i naturreservatet Abdullahagen. Förslaget avstyrks eftersom det innebär stora ingrepp i naturreservatet och ökar buller/vibrationer mellan koloniområdet och villabebyggelse.



Figur 5.2.4. Ny terminalyta Eslöv syd, i anslutning till Södra vägen och Abullahagen.

Ett annat förslag som utreddes och avfärdades var en etablering av ny terminalyta längs med Södra stambanan mellan koloniområdet och reningsverket och nås med lastbilstrafik via Ellingevägen. Lastnings-/lossningsdelen blir för kort (ca 150 m) vilket kommer innebära många störande växlingsrörelser till från Eslövs bangård.



Figur 5.2.5. Ny terminalyta Eslöv syd, mellan koloniområde och Teknisk samhällsfunktion.

5.2.6 Utvärdering av Eslöv syd

Trafikverket ställer sig tveksamma till ägande av en terminalyta av större storlek än dagens lastplats, men anser att lokaliseringen och utformningen kan vara positiv för att attrahera fler aktörer och bidra till en överflyttning från väg till järnvägstransporter.

Kunden Södra skogsägarna och operatören Hector Rail är positiva till en lokalisering söder om Eslövs bangård. Utredningsalternativen innebär en potential att öka verksamheten samtidigt som det ökar tillgängligheten till Rååbanan om nya växlar byggs för att underlätta sådan trafikering på Eslövs bangård.

5.3 Gustavslund (UA4)

En ny terminalyta vid Gustavslund innebär att tre spår etableras mellan Harjagersvägen i söder och Östra vägen i norr med ny spårförbindelse från befintlig bangård, se Figur 5.3.1. Huvudsakligen berörs fastigheten Eslöv 52:14 som ägs av kommunen men även angränsande fastigheter kan beröras. Markanvändningen i Översiktsplanen är verksamhet som idag nyttjas som jordbruksmark.



Figur 5.3.1. Ny terminalyta Gustavslund

Mellan Eslövs bangård och Östra vägen (Rv17) byggs ett nytt spår som är elektrifierat och signalreglerat (1 200 m) från ny växel i spår 6 till ny växel på Södra stambanans N-spår samt en växelförbindelse mellan N- och U-spår. I spårutbyggnaden tillkommer en ny enkelspårig järnvägsbro (30 m) över Harjagersvägen. Anslutningsspåret fungerar även som utdragsspår för in- och utväxling av vagnar till/från terminalområdet. Förslaget omfattar även hårdgjord yta för intermodal godshantering ca 16 000 m² och två lastning-/lossningsspår som är ca 580 m långa pga. begränsat utrymme mellan Harjagersvägen och Östra vägen. Tillkommer gör också en översyn av väganslutningar i området.

På lång sikt (3-5 år) utgör UA4 Gustavslund ett gott alternativ med potential att växa med nya logistikverksamheter.

5.4 Asmundstorp (UA5)

På samma sätt som UA4 Gustavslund utgör UA5 Asmundstorp ett förslag på godshantering på längre sikt (3-5 år) med potential att växa. Asmundstorp ligger utanför Eslövs bangård parallellt med Södra stambanan som en fristående godsod. Huvudsakligen berörs fastigheten Eslöv 52:14 som ägs av kommunen men även enskild väg på fastighet Östra Asmundstorp 23:20 och del av Kastberga 6:57 berörs. Markanvändningen betecknas som åker- och skogsmark med bördighetsklass 7.



Figur 5.4.1 Ny terminalyta Asmundstorp

Terminalen har tre spår varav ett ankomst-/avgångsspår (1 200 m) som är elektrifierat och signalreglerat och kan hantera långa godståg, två terminalspår på ca 550 m vardera) och ett utdragsspår (ca 250 m). I norra änden av terminalytan rinner en bäck som begränsar terminalområdet norrut. Krav på buller- och vibrationsåtgärder i anslutning till närliggande bebyggelse kan tillkomma. Etableringen av terminalytan innebär också en vägomläggning av enskild väg till fastigheterna Asmundtorpsgården, Östarps gård och Ulfstorps gård

På lång sikt (3-5 år) utgör UA5 Asmundstorp ett gott alternativ med stor potential att växa med nya logistikverksamheter. Omledning av befintligt bäck kan även skapa ytterligare ytor norrut.

5.5 Stehag (UA6)

Förslaget på en ny terminalyta i Stehag, norr om Eslöv, innebär att ett sidospår anläggs nordväst om Södra stambanan, samt ett extra sidospår för att kunna dela tåget vid lossning, se Figur 5.5.1. Huvudsakligen berörs fastigheten Hassle 4:70 som ägs av kommunen men även angränsande fastigheter Stehag 14:6 och Stehag 14:5 kan beröras.



Figur 5.5.1. Ny terminalyta Stehag

En terminalyta på ca 9 000 m² etableras längs med Stationsvägen, befintligt sidospår 4 (350 m) förlängs med ca 400 m varav spåret ansluter till Södra stambanans spår 1 efter 200 m. Resterande förlängning spår 4 fungerar som utdragsspår för in-/utväxling till/från terminalytan. Ett lastnings-/lossningsspår (ca 450 m) längs med terminalytan. Spårlängden för det extra sidospåret begränsas av teknikhus på stationen söder om tänkt lastplats.

Avståndet mellan Sverigeleden (39H) och Kärrtorpsvägen/Värtingevägen är ca 590 meter. Detta är ett för kort avstånd för normallånga godståg (640 m). Förslaget innebär att en ny järnvägsbro i såna fall behöver anläggas över Sverigeleden för att normallånga tåg skall få plats. Alternativet kräver flytt av växlar norrut på Södra stambanan. För långa godståg (750 m) krävs ytterligare åtgärder.

Terminalytan i Stehag kan utformas som en funktionell lastplats och kan med god vilja ersätta befintlig lastplats i Eslöv. Dock finns en stor osäkerhet kring marknadens vilja av att flytta godshantering till Stehag.

6 Kriterieanalys

En förutsättning för val av utredningsalternativ är att den nya lösningen har samma prestanda och funktionalitet som dagens lastplats har. Om den nya lösningen innebär att andra funktioner försvinner, t.ex. uppställning av arbetsfordon, så måste nya ytor hittas för denna funktion i närheten. Det är också fördelaktigt om den nya bangårdslösningen lockar fler aktörer att flytta över sina transporter från väg till järnväg. Olika funktionskriterier och uppfyllelse för de olika utredningsalternativen visas i Tabell 5.5.1.

De olika UA har värderats om de uppfyller samma (S), lägre (-, --) eller bättre (+, ++) uppfyllnadsgrad i förhållande till JA. De listade kriterierna har sedan bedömts på en skala 1-5 där högst värde visar hur betydelsefullt kriteriet är. Uppfyllnadsgrad och viktning har sedan räknats samman och erhållit samlade poäng och ranking för respektive UA.

Erhållna poäng i tabellen ovan visar att tre UA är särskilt intressanta med olika uppfyllnad av utvalda kriterier. UA4 Gustavslund har fått högst poäng vilket till stor del beror på att möjligheterna att etablera nya logistiktor men kräver mer åtgärder i vägnätet. UA1 Eslöv Nord ger i alla avseende bättre förutsättningar än dagens lastplats men utökad användning begränsas av ytans storlek. UA3 Eslöv Syd kan ses som ett mellanting mellan dessa båda, med utvecklingspotential avseende logistiktor men med viss risk för intrång i känslig miljö. Kommunen äger dock inte all mark varvid markåtkomst kan vara ett problem för etablering.

UA2 Eslöv Syd ges lägre poäng pga. risker för intrång i känslig miljö och krav på buller och vibrationsåtgärder i området nära villabebyggelse och kolonilottsområdet. Liknande gäller för UA5 Asmundtorp men också att omvandla bördig jordbruksmark till verksamhet samt tillkommande vägomläggningar. UA6 Stehag ger förbättringar om lastplatsen flyttas dit men väldigt lite mervärde för samhället Eslöv och mer störande järnvägstrafik i Stehag.

Tabell 5.5.1 Sammanvägd funktionsuppfyllelse för jämförelsealternativet (JA) och olika utredningsalternativ (UA)

51 (82)

Kriterier	Viktning (1-5)	JA Bef. Lastplats	UA1 Eslöv Nord	UA2 Eslöv Syd	UA3 Eslöv Syd	UA4 Gustavslund	UA5 Asmundtorp	UA6 Stehag		
Tillgång till ankomst-/avgångsspår	3	S	S	S	S	+	+	+		
Kapacitet lastnings-/lossningsspår	4	S	+	++	++	++	++	+		
Uppställningskapacitet	4	S	S	S	S	+	+	+		
Växling utan att störa annan trafik	4	S	+	++	++	+	++	+		
Påverkan uppställning arbetsfordon	1	S	-	S	S	S	S	S		
Närhet till lokala industrispår	3	S	++	+	+	-	--	-		
Lagrings-/logistikyta på terminal	3	S	+	++	++	++	++	+		
Utrymme för etablering lastkaj	2	S	+	++	++	++	++	+		
Tillkommande vägåtgärder/-omläggningar	3	S	+	-	-	--	--	-		
Vägtransport i statsnära miljö	5	S	++	++	++	++	++	-		
Närhet till större vägnät	5	S	++	++	++	++	++	S		
Bättre användning av befintlig mark ur ett kommunalt perspektiv, utvecklingspotential	5	S	++	++	++	++	+	++		
Positivt inslag i industrimiljön, kompletterar verksamheten	3	S	++	++	++	++	+	S		
Landskapsbild	2	S	S	-	-	-	--	S		
Visuell aspekt, stadsmiljö	3	S	++	++	++	++	++	-		
Markanvändning logistikverksamhet (detaljplan/tillstånd)	2	S	S	-	-	-	--	S		
Risk för förorenad mark	4	S	S	S	S	S	S	S		
Risk för intrång känslig miljö	5	S	S	--	-	S	-	S	Σ ++	3 poäng
Risk för buller/vibrationer på närliggande miljö	5	S	S	--	-	S	-	S	Σ +	1 poäng
Utvecklingspotential	2	S	+	+	++	++	++	+	Σ S	0 poäng
	Viktade poäng	0	89	68	88	91	59	23	Σ -	-1 poäng
	Ranking	0	2	5	3	1	4	6	Σ --	-3 poäng

7 Kostnads kalkyl

Kostnaderna för respektive utredningsalternativ har beräknats enligt Trafikverkets metod för Grov kostnadsindikation (GKI). Följande poster ingår i kostnadsindikationen:

- *Byggherre* (projektadministration, utredning, planering, projektering, etc.) antas utgöra 30 procent av redovisade insatserna.
- *Markinlösen* har i de flesta fall antagits som jordbruksmark med undantag för UA6 Stehag som antagits som mark i tätort.
- *Miljöåtgärder* avseende buller och vibrationer har schablonmässigt uppskattats för respektive alternativ.
- *Markarbeten* för järnväg och terminal redovisas som separata kostnader.
- *Byggnadsverk* är uppdelad i järnvägs- eller vägbro samt nyetablering av motsvarande befintlig änd- och sidolastkaj.
- *Väganläggning* har grovt uppskattats utifrån terminalernas närhet till närmsta större väg och i viss mån omläggning av befintliga vägar. Ny plankorsning/ vägskyddsanläggning (ljud, ljus och bommar) antas för UA2 Eslöv syd.
- *BEST-arbeten* (järnvägsanläggning) beräknas som enkelspår (avvikande huvudspår) för de spår som ska vara elektrifierade och signalreglerade respektive sidospår till/från och på terminaler som enklare utförande. I BEST-arbeten ingår även växlar och stoppbockar.
- *Terminalanläggning* avser bl.a. kostnader för belysning på bangård, stängsel och autogate för in-/ut passage.

Kostnader som inte ingår i GKI:

- Kostnader för inlösen fastigheter och verksamheter, lantmäterikostnad, markförhandling etc. har inte beräknats och behöver studeras vidare för utvalda alternativ.
- Kostnader för deponi och kompensationsåtgärder på förorenade områden samt arkeologiska fyndigheter ingår inte i beräkningarna och kan tillkomma vid fördjupad studie av utvalda alternativ.

7.1 JA Eslövs befintliga lastplats

För att kunna nyttja befintligt lastplatsområde för annan verksamhet har en avvecklingskostnad tagits fram. I denna ingår slopning av järnvägsanläggning och lastkajer samt enklare markarbeten. Ytan på befintlig lastplats har uppskattats till 6 000 m². För utveckling av området tillkommer deponi och kompensationsåtgärder för förorenad mark i oklar omfattning.

Tabell 7.1.1 Grov kostnadsindikation JA Eslöv befintlig lastplats

JA ESLÖV BEFINTLIG LASTPLATS	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	225
Markplanering	60
Rivning änd- och sidolastkaj	225
Rivning järnvägsanläggning (BEST)	750
Summa	1 260

7.2 UA1 Eslöv Nord

Rivning ett befintligt sidospår och byggnation nytt sidospår samt iordningställande av lastplats med hårdgjorda ytor för vägfordon på norra delen av Eslövs bangård.

Terminalytan har uppskattats till 8 000 m².

Noterbart är att ingen mark- eller fastighetsinlösen ingår pga. att utvald yta är järnvägsmark med Trafikverkets som ägare.

Tabell 7.2.1 Grov kostnadsindikation UA1 Eslöv Nord

UA1 ESLÖV NORD	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	18 380
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	1 150
Markarbeten järnväg	15 950
Markarbeten terminal	15 200
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	400
Järnvägsanläggning (BEST)	14 850
Rivning järnvägsanläggning (BEST)	90
Terminalanläggning	1 050
Summa	79 670

7.3 UA2 Eslöv Syd

Nytt sidospår på gammal banvall från spår 15 på Eslövs bangård söderut till nytt terminalområde med sidospår och hårdgjorda ytor för vägfordon. Terminalytan har uppskattats till 16 000 m².

I kostnaderna har antagits att en plankorsning med förstärkt vägskydd etableras över Ellingevägen. En vägbro eller -port skulle kräva omläggning av sidovägar.

Tabell 7.3.1 Grov kostnadsindikation UA2 Eslöv Syd

UA2 ESLÖV SYD	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	42 680
Mark och fastighetsinlösen	130
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	9 200
Markarbeten industrispår	36 000
Markarbeten terminal	30 390
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	400
Vägskyddsanläggning (Ellingevägen)	40 000
Järnvägsanläggning (BEST)	11 660
Terminalanläggning	1 890
Summa	184 950

7.4 UA3 Eslöv Syd

Nytt sidospår parallellt med Södra stambanan från spår 15 på Eslövs bangård söderut till nytt terminalområde med sidospår och hårdgjorda ytor för vägfordon. Terminalytan har uppskattats till 16 000 m².

Till skillnad från UA2 bedöms utrymme finnas att anlägga en vägport på Ellingevägen under nyanlagd järnväg för att minska konflikten mellan väg- och järnvägsfordon. Alternativet till vägport kan vara vägbro vilket dubblar kostnaderna.

Tabell 7.4.1 Grov kostnadsindikation UA3 Eslöv Syd

UA3 ESLÖV SYD	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	30 410
Mark och fastighetsinlösen	120
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	3 450
Markarbeten järnväg	33 000
Markarbeten terminal	30 390
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	400
Järnvägsanläggning (BEST)	10 880
Järnvägsbro (över Ellingevägen)	8 640
Terminalanläggning	1 890
Summa	131 780

7.5 UA4 Gustavslund

Nytt enkelspår parallellt med Södra stambanan från spår 6 på Eslövs bangård norrut till nytt terminalområde med sidospår och hårdgjorda ytor för vägfordon. Terminalytan har uppskattats till 16 000 m².

För att kunna erhålla ett långt ankomst-/avgångsspår till terminalen tillkommer en enkelspårig järnvägsbro över Harjagersvägen.

Tabell 7.5.1 Grov kostnadsindikation UA4 Gustavslund

UA4 GUSTAVSLUND	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	53 500
Mark och fastighetsinlösen	170
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	5 750
Markarbeten järnväg	60 000
Markarbeten terminal	30 390
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	2 000
Järnvägsanläggning (BEST)	54 740
Järnvägsbro (över Harjagersvägen)	8 640
Terminalanläggning	4 050
Summa	231 840

7.6 UA5 Asmundtorp

Nytt enkelspår som ansluter till Södra stambanan i nordlig och sydlig riktning samt nytt terminalområde med sidospår och hårdgjorda ytor för vägfordon. Terminalytan har uppskattats till 16 000 m².

En enkelspårig järnvägsbro anläggs i norra änden på terminalen för att få till ett långt ankomst-/avgångsspår. Alternativt kan en omdragning av vattendraget utföras för att skapa ytterligare längd på terminalspåren.

Tabell 7.6.1 Grov kostnadsindikation UA5 Asmundtorp

UA5 ASMUNDTORP	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	59 750
Mark och fastighetsinlösen	180
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	5 750
Markarbeten järnväg	63 000
Markarbeten terminal	30 390
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	8 000
Järnvägsanläggning (BEST)	72 320
Järnvägsbro (över vattendrag)	2 880
Terminalanläggning	4 050
Summa	258 920

7.7 UA6 Stehag

Anpassning av befintliga sidospår på Stehags bangård samt nytt utdragsspår och sidospår som ansluter till Södra stambanan i nordlig riktning samt nytt terminalområde med sidospår och hårdgjorda ytor för vägfordon. Terminalytan har uppskattats till 9 000 m².

För att få till utdragsspår och längre sidospår anläggs en enkelspårig järnvägsbro över Sverigeleden (39H).

Tabell 7.7.1 Grov kostnadsindikation UA3 Eslöv Syd

UA6 STEHAG	
Beskrivning	Kostnad (tkr)
Byggherrekostnad	25 020
Mark och fastighetsinlösen	6 210
Miljöåtgärder (buller, vibrationer, etc)	5 750
Markarbeten järnväg	18 000
Markarbeten terminal	17 100
Lastkaj (änd och sido)	12 600
Väganläggning	800
Järnvägsanläggning (BEST)	11 880
Järnvägsbro (Sverigeleden, 39H)	8 640
Terminalanläggning	2 420
Summa	108 420

7.8 Sammanställning utredningsalternativ

Beroende på terminalens lokalisering och storlek varierar kostnaderna. Lägst kostnad och kortast byggtid erhålls om befintlig yta i norra delen på Eslövs bangård byggs, UA1 Eslöv Nord. Dock är en framtida utveckling av terminalytan begränsad. De större anläggningarna vid UA4 Gustavslund och UA5 Asmundtorp har god utvecklingspotential men kräver längre planerings- och byggtid och är dyrast av de studerade alternativen. I mellanskiktet har UA3 Eslöv Syd störst potential, både att växa som terminal och god tillgänglighet till både Södra stambanan och Rååbanan. UA1 Eslöv Nord och UA6 Stehag är båda billigare än UA3 Eslöv syd. Dock har UA6 Stehag en osäker marknad.

Tabell 7.8.1 Sammanställning av kostnadsindikationer för de olika utredningsalternativen.

Beskrivning	Kostnad (tkr)					
	UA1 Eslöv Nord	UA2 Eslöv Syd	UA3 Eslöv Syd	UA4 Gustavslund	UA5 Asmundtorp	UA6 Stehag
Byggherrekostnad	18 380	42 680	33 820	53 500	59 750	25 020
Markinlösen		130	120	170	180	6210
Miljöåtgärder	1 150	9 200	3 450	5 750	5 750	5 750
Markarbeten järnväg	15 950	36 000	33 000	60 000	63 000	18 000
Markarbeten terminal	15 200	30 390	30 390	30 390	30 390	17 100
Lastkaj (änd och sido)	12 600	12 600	12 600	12 600	12 600	12 600
Väganläggning	400	400	400	2 000	8 000	800
Vägbro			20 000			
Vägskyddsanläggning		40 000				
Järnvägsanläggning	14 850	11 660	10 880	54 740	72 320	11 880
Järnvägsbro				8 640	2 880	8 640
Rivning järnvägsanläggning	90					
Terminalanläggning	1 050	1 890	1 890	4 050	4 050	2 420
Summa	79 670	184 950	146 550	231 840	258 920	108 420

8 Slutsats och val av alternativ

Denna utredning har i första hand studerat möjligheterna att ersätta befintligt lastplatsområde på Eslövs bangård (JA) med annan alternativ lokalisering. Utredningen innefattar även en utblick som kan öka intermodal godshantering samt stimulera en överflytt till mer hållbara transporter på järnväg för befintliga verksamheter. Samtliga utredningsalternativ (UA) har potential att innefatta motsvarande dagens lastplats, ge bättre förutsättningar för intermodal godstrafik väg-järnväg och även potential att växa. I dialogen med transportköpare, järnvägsföretag och Trafikverket har samtliga alternativ setts som bättre jämfört med dagens svårtillgängliga lösning.

UA1 Eslöv Nord bedöms som enklast att etablera till lägst kostnad på befintlig järnvägsmark. Nackdelen är att möjligheterna att utveckla ytan och attrahera nya kunder är begränsad samt att ersättningsplats för arbetsfordon behöver skapas.

Av samtliga alternativ som redovisas i denna utredning så bedöms Eslöv Syd ha bäst förutsättningar på medellång sikt. Dessutom är lokaliseringen strategiskt bra ur ett järnvägsperspektiv eftersom det möjliggör (med lite insatser) åtkomst till både Södra stambanan och Rååbanan. De två utredningsalternativen UA2 och UA3 skiljer sig något avseende påverkan på närmiljön i form av buller och vibrationer från järnvägstransporter och anläggningskostnader. Av dessa är UA3 att rekommendera eftersom det ger minst påverkan på närmiljön, till lägst kostnad.

Om kommunen i framtiden har som ambition att attrahera nya logistikverksamheter kan antingen UA4 Gustavslund eller UA5 Asmundtorp vara tillväxtskapande alternativ. En risk med UA4 är att den begränsas av befintligt vägnät vilket kan påverka hur området utvecklas. UA5 bedöms som väldigt stora ingrepp i befintliga miljöer. Här rekommenderas en aktiv kommunal planprocess, både att säkerställa markåtkomst och att identifiera nya logistiketableringar i kommunen, innan man går vidare med dessa lite dyrare alternativ.

En lokalisering i Stehag (UA6) är fullt möjlig att på medellång sikt utföra rent tekniskt och kostnadsmässigt. Däremot finns en stor osäkerhet vilket intresse som finns från marknaden. Befintliga transportköpare som Södra skogsägarna har inga planer på att lämna Eslöv med och Smurfit Kappa kommer sannolikt behålla dagens transportlösning på kommunala industrispår.

Sammanfattningsvis är UA1 Eslöv Nord en bra lösning på kort sikt, förutsatt att varierande behov av att ställa upp arbetsfordon kan lösas. UA4 Gustavslund är en bra utvecklingspotential på lång sikt förutsatt att en större ansats görs från kommunen att attrahera nya logistiketableringar. Med sitt geografiska läge och en byggbarhet på 2-3 års sikt så har UA3 Eslöv Syd utkristalliserats som det alternativet som har störst potential. Kostnaderna är överkomliga, ytor finns med bra anslutning till större vägar och hela järnvägsnätet samt att det kan ersätta befintlig lastplats utan att göra avkall på annan järnvägsverksamhet på Eslövs bangård.

9 Referenser

Textkällor

Eslövs kommun (2018), *Översiktsplan Eslöv 2035*.

Lantmäteriet (2020), *Min karta*. Tillgänglig: <https://minkarta.lantmateriet.se/> (Hämtat dec 2020)

Trafikverket (2019), *NJDB på webb*, <https://njdbwebb.trafikverket.se/SeTransportnatverket> (Hämtat dec 2020)

Trafikverket (2020), *Fastställd tågplan 2020 på webb*, <https://trafikverket.se> (Hämtat dec 2020)

Trafikverket (2020), *Kapacitet och robusthet – nya stambanor*. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag--nya-stambanor/kapacitet-och-robusthet--nya-stambanor/> (Hämtat 2021-01-13)

Tydal (2020), *"Sök tåg för sträcka" på webb*. Tillgänglig: <https://tydal.nu> (Hämtat dec 2020)

Intervjuer

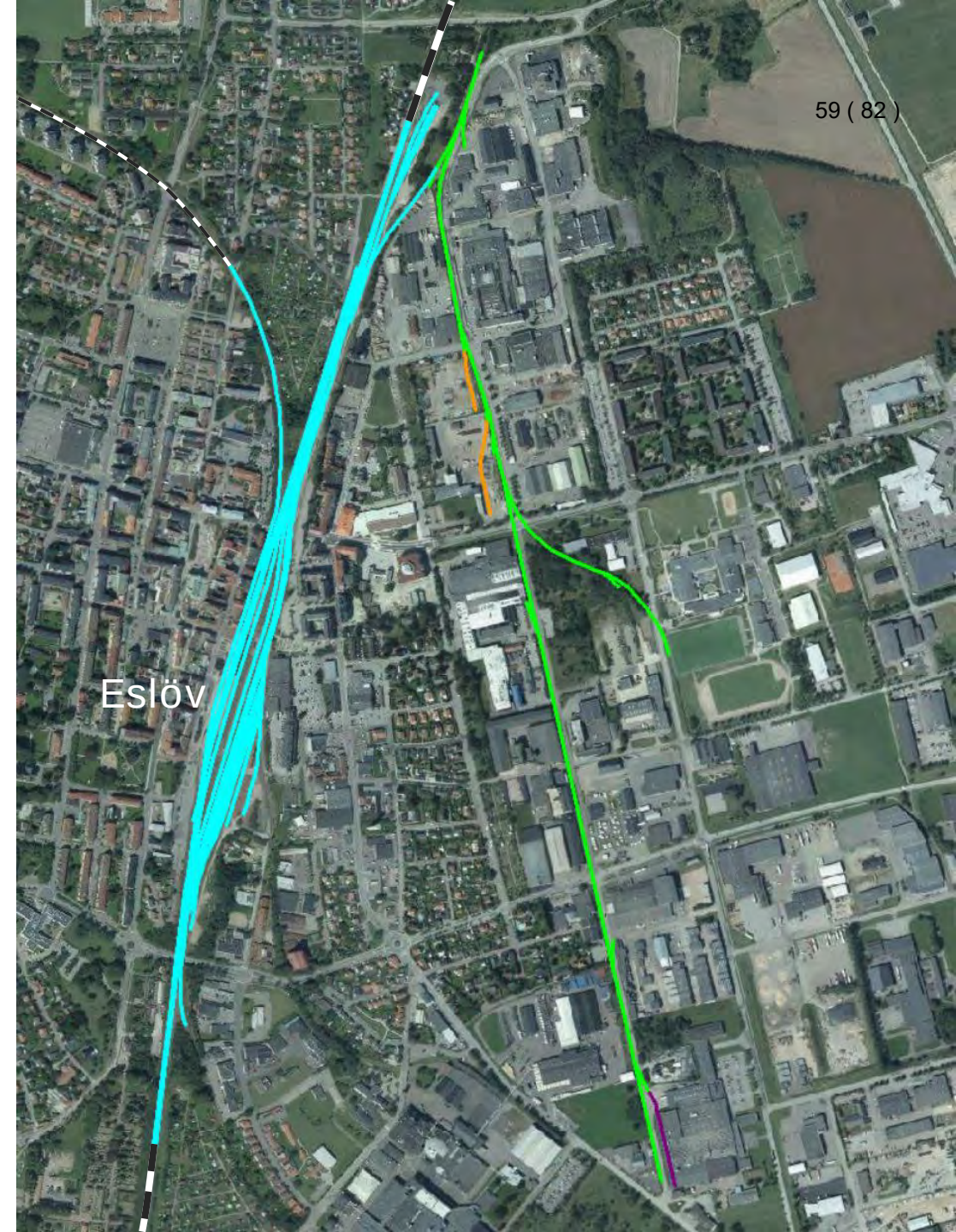
Erik Gröndal & Magnus Linde, Hector Rail. Intervju 2021-02-12.

Thomas Fricks, Södra skogsägarna. Intervju 2021-01-29.

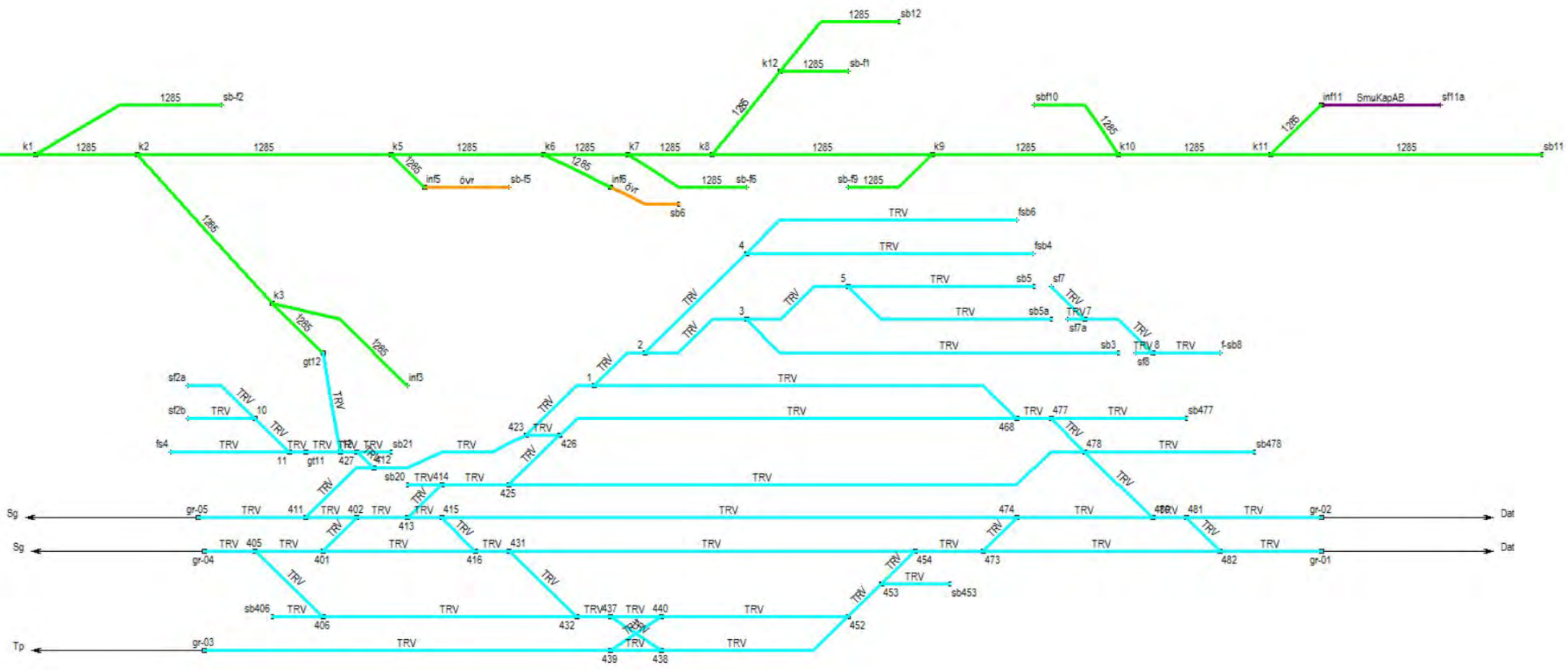
Magnus Gustavsson, Sofie Ulvestad, Andreas Roth, Olof Harryson & Tore Edbring, Trafikverket, Intervju 2021-02-17

Bilaga 1. Järnvägsnätet på Eslövs bangård

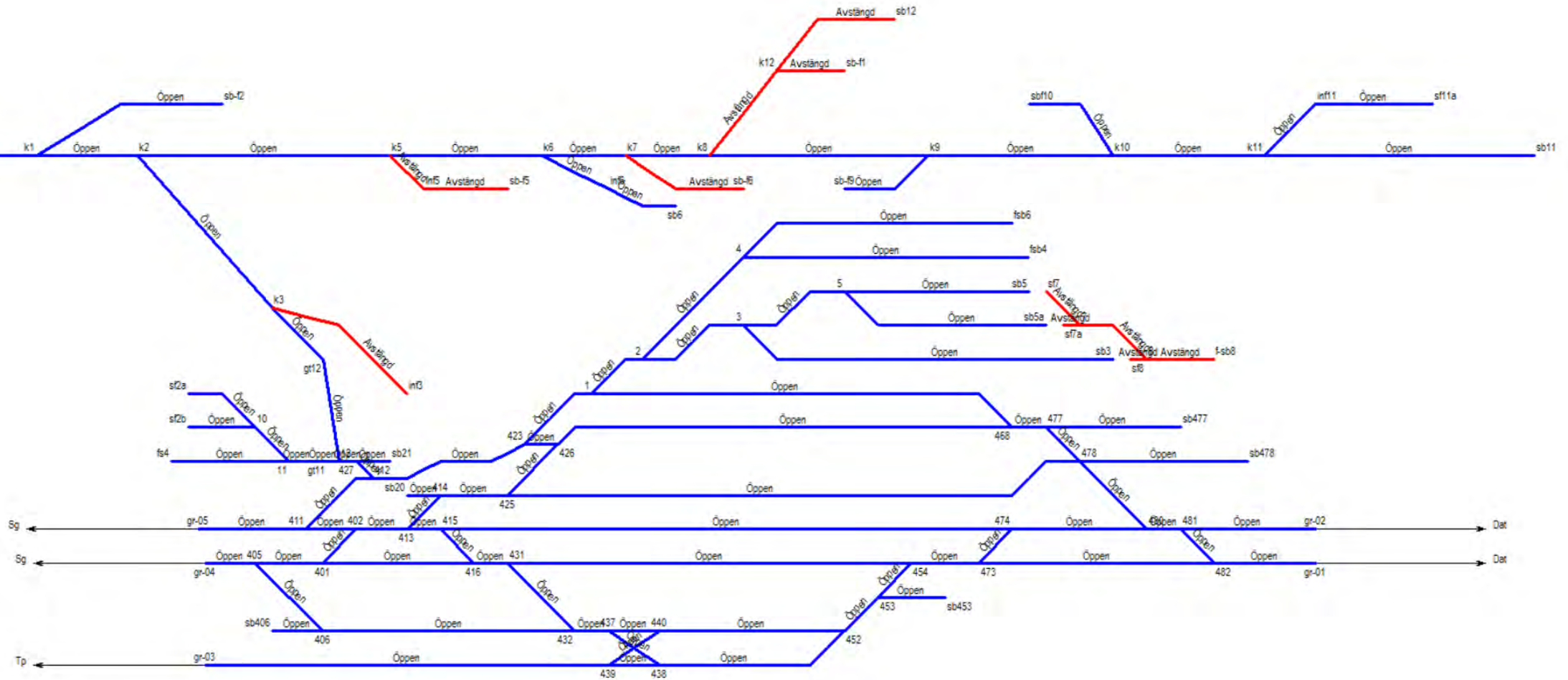
Källa: Trafikverket, Baninformationssystem (BIS) – 2021



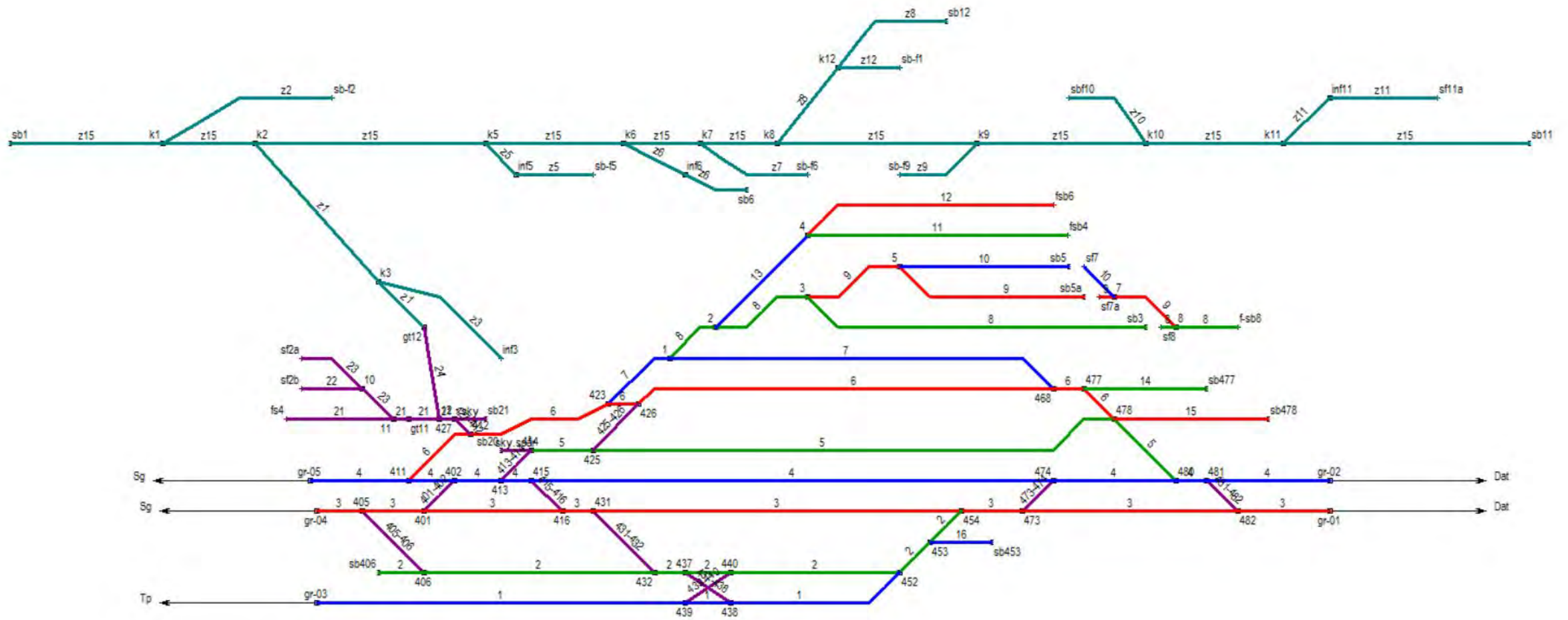
Infrastrukturförvaltare



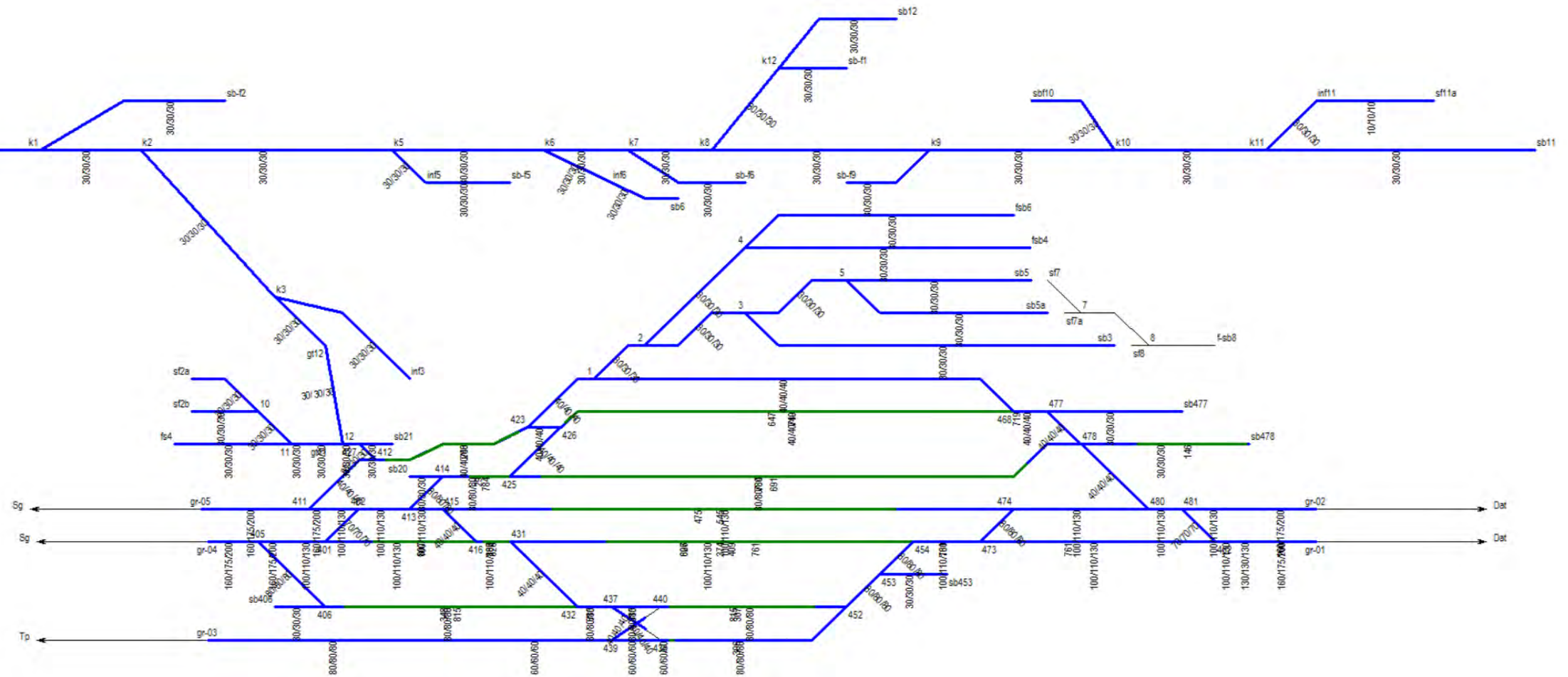
Öppna och avstängda spår



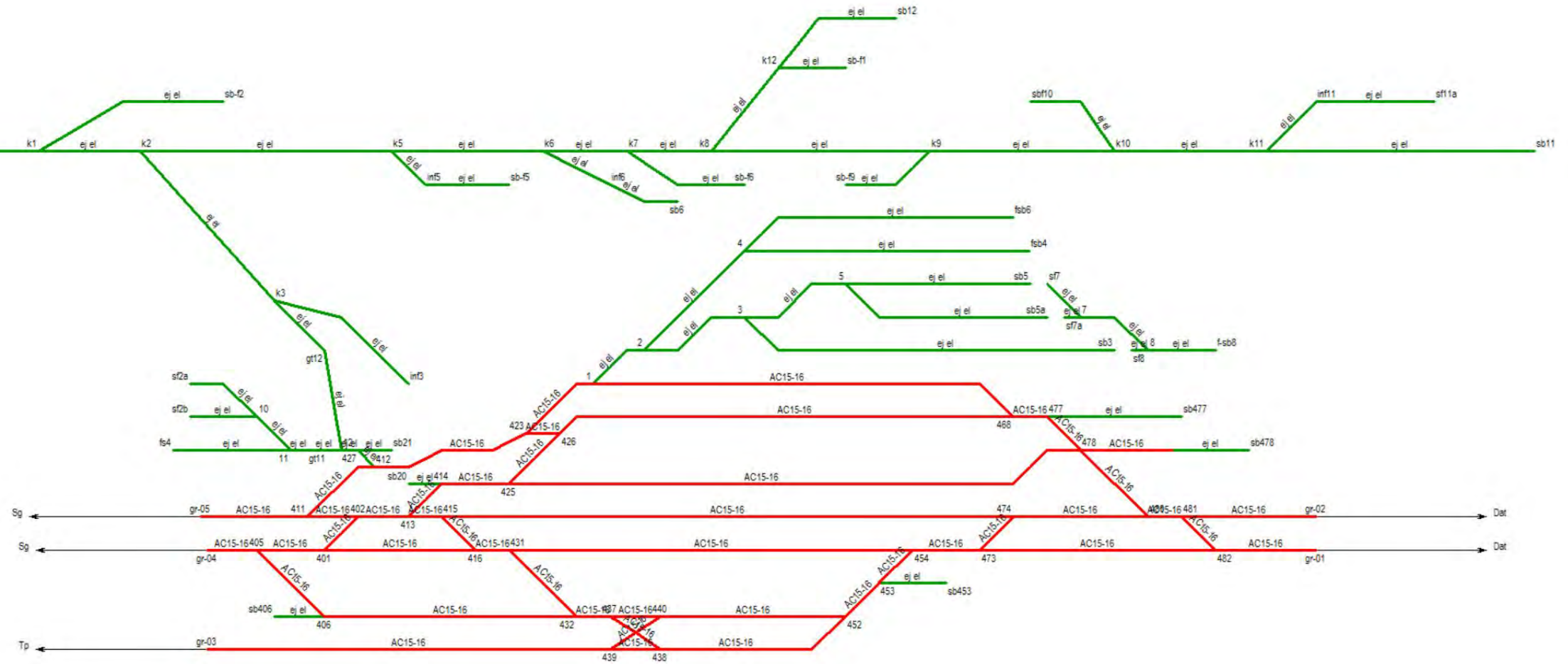
Spår- och växelnummer



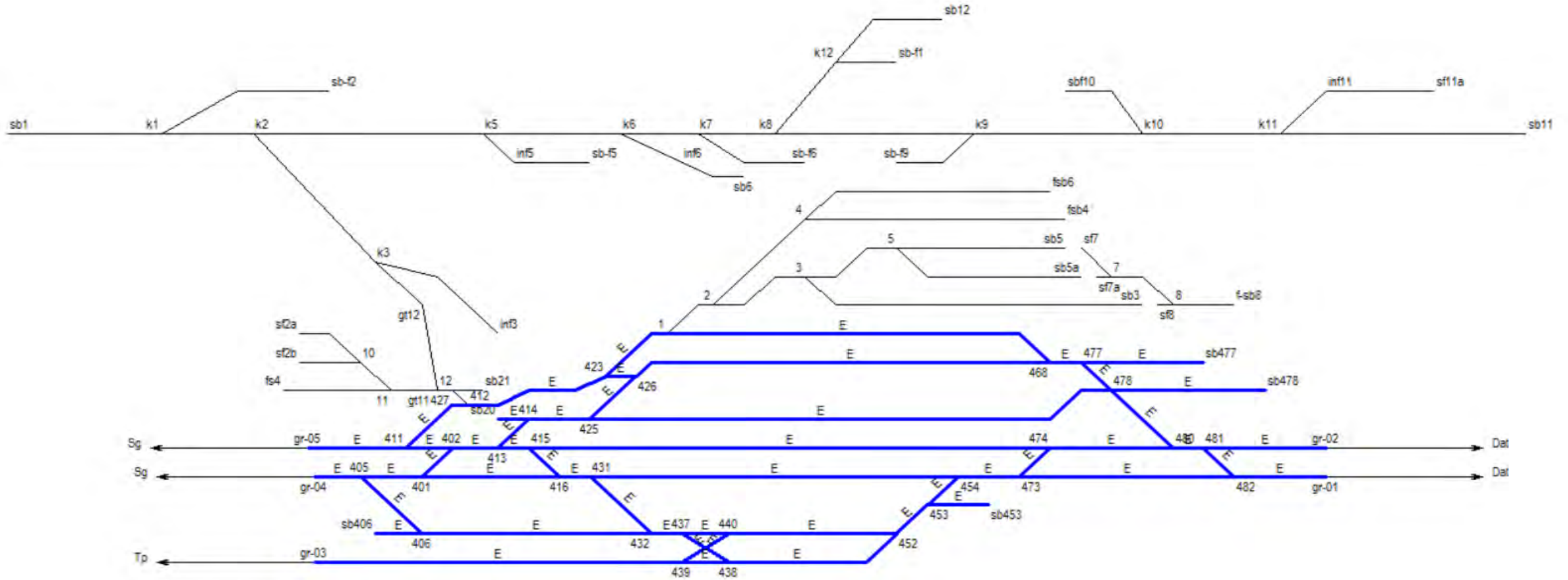
Hastighetsstandard respektive spår



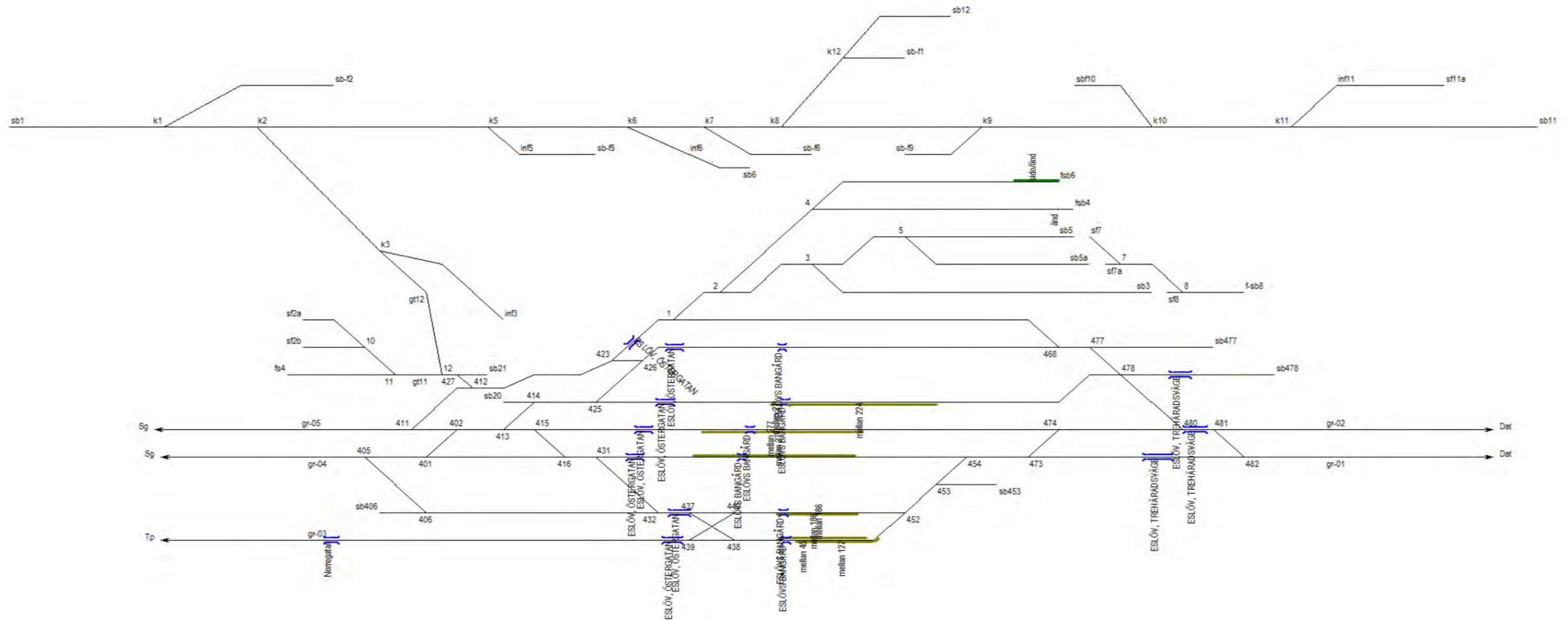
Elektrifierade spår



Signalreglerade spår – ATC



Järnvägsbroar, plattformar och lastkajer

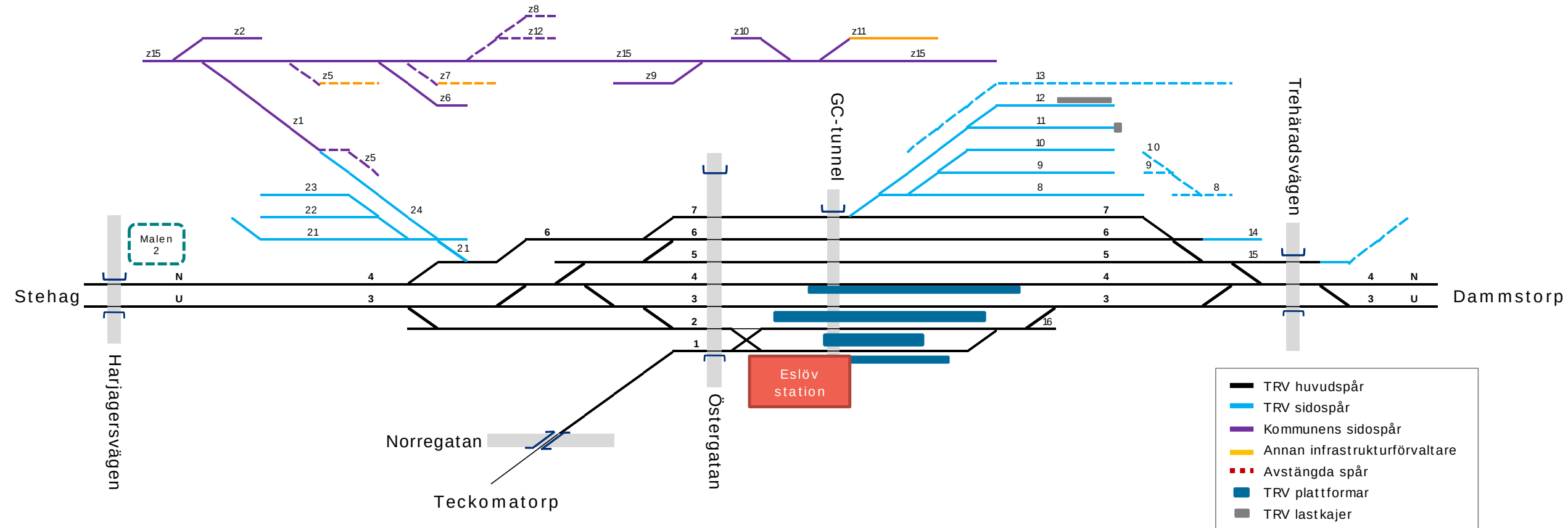


Bilaga 2. Schematiska spårplaner alternativa lokaliseringar



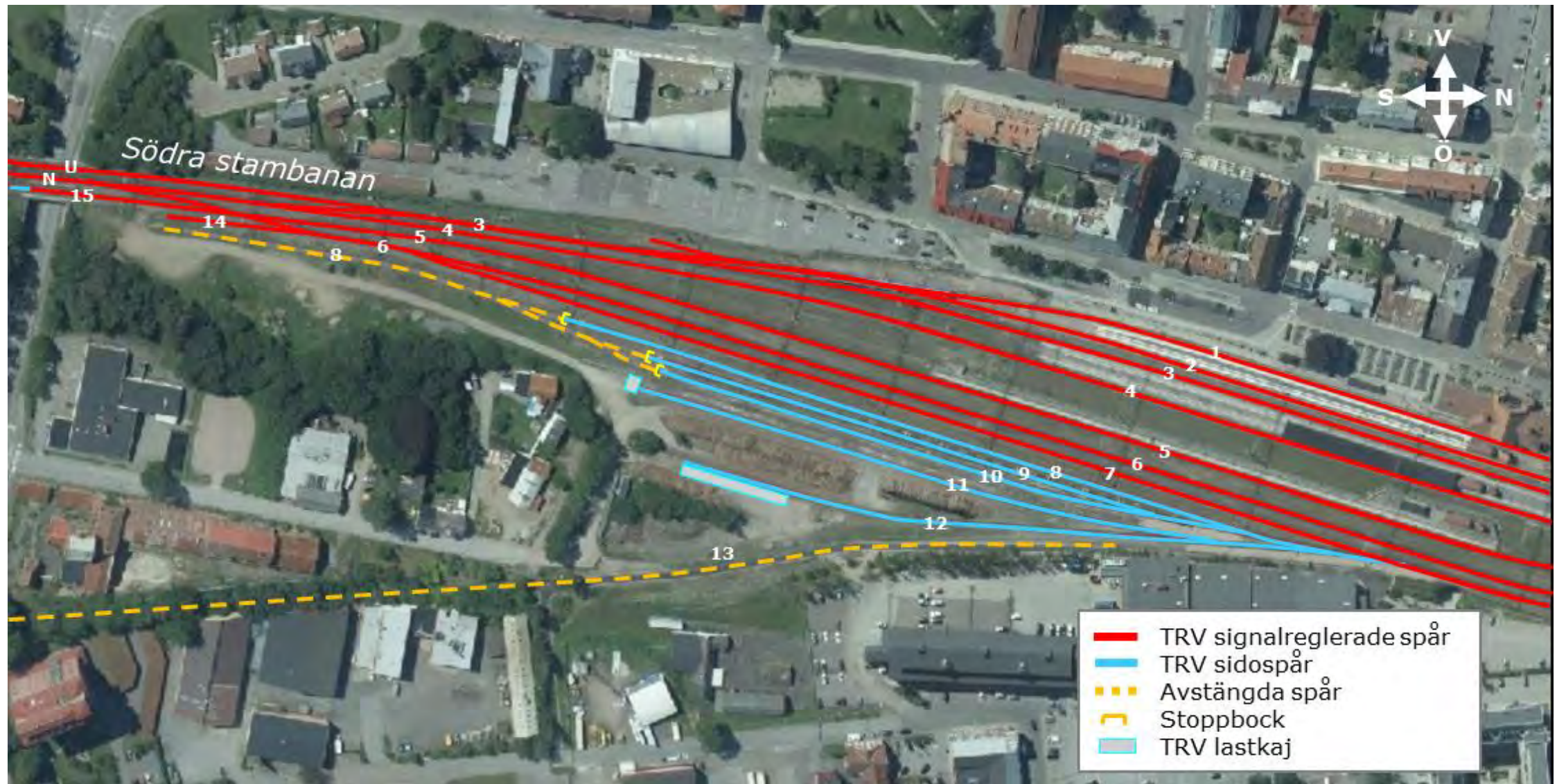
Schematisk spårplan Eslövs bangård – nuläge befintlig lastplats

68 (82)



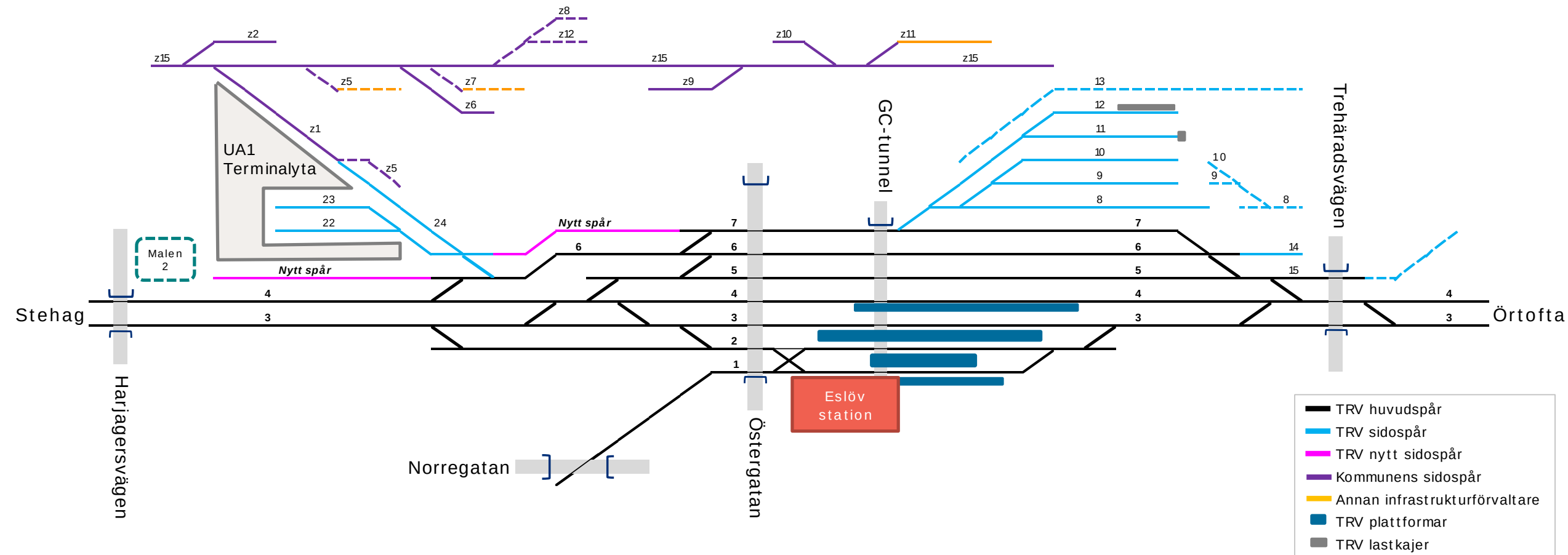
Geografisk spårplan Eslövs bangård – nuläge befintlig lastplats

69 (82)



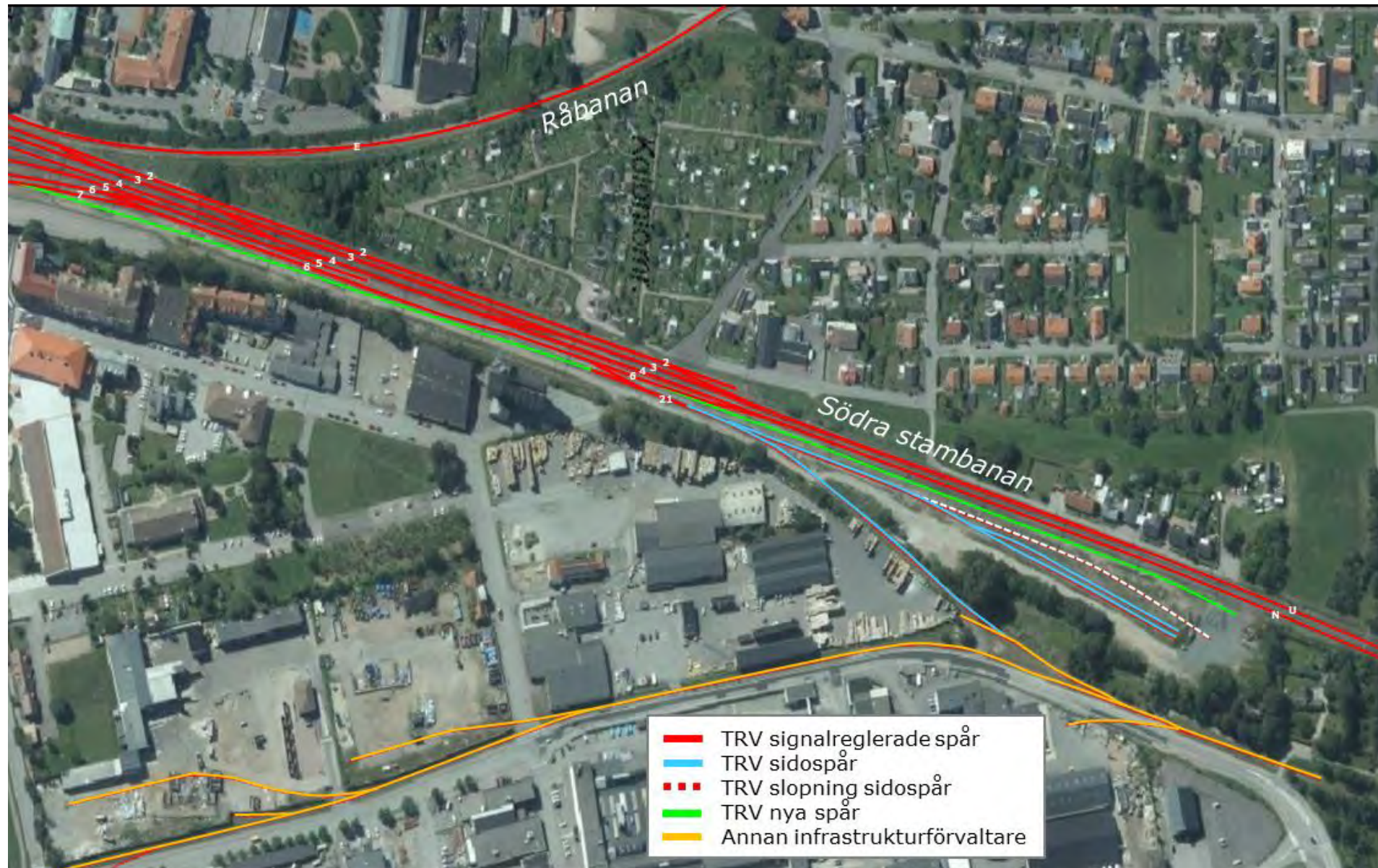
Schematisk spårplan – UA1 Eslöv nord

70 (82)



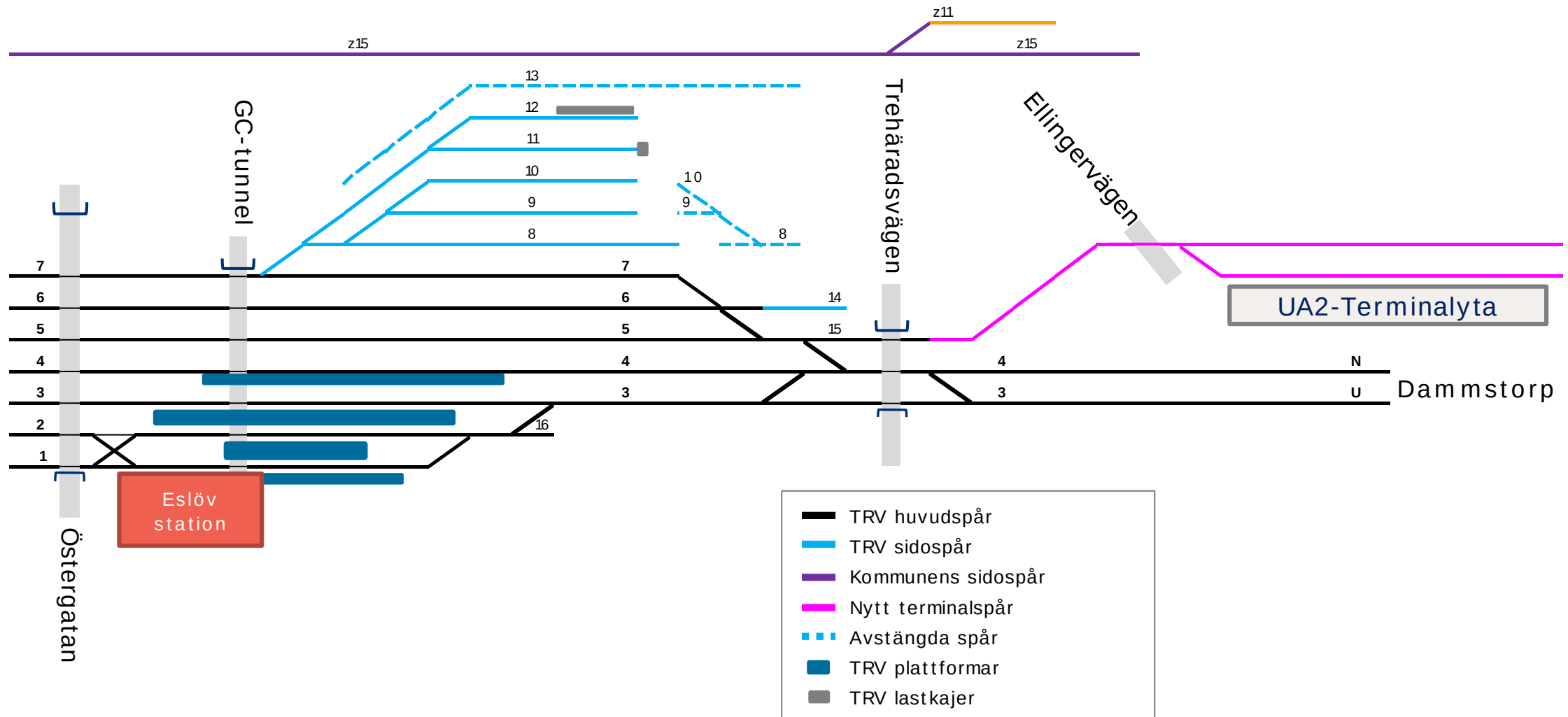
Geografisk spårplan – UA1 Eslöv nord

71 (82)



Schematisk spårplan – UA2 Eslöv syd

72 (82)



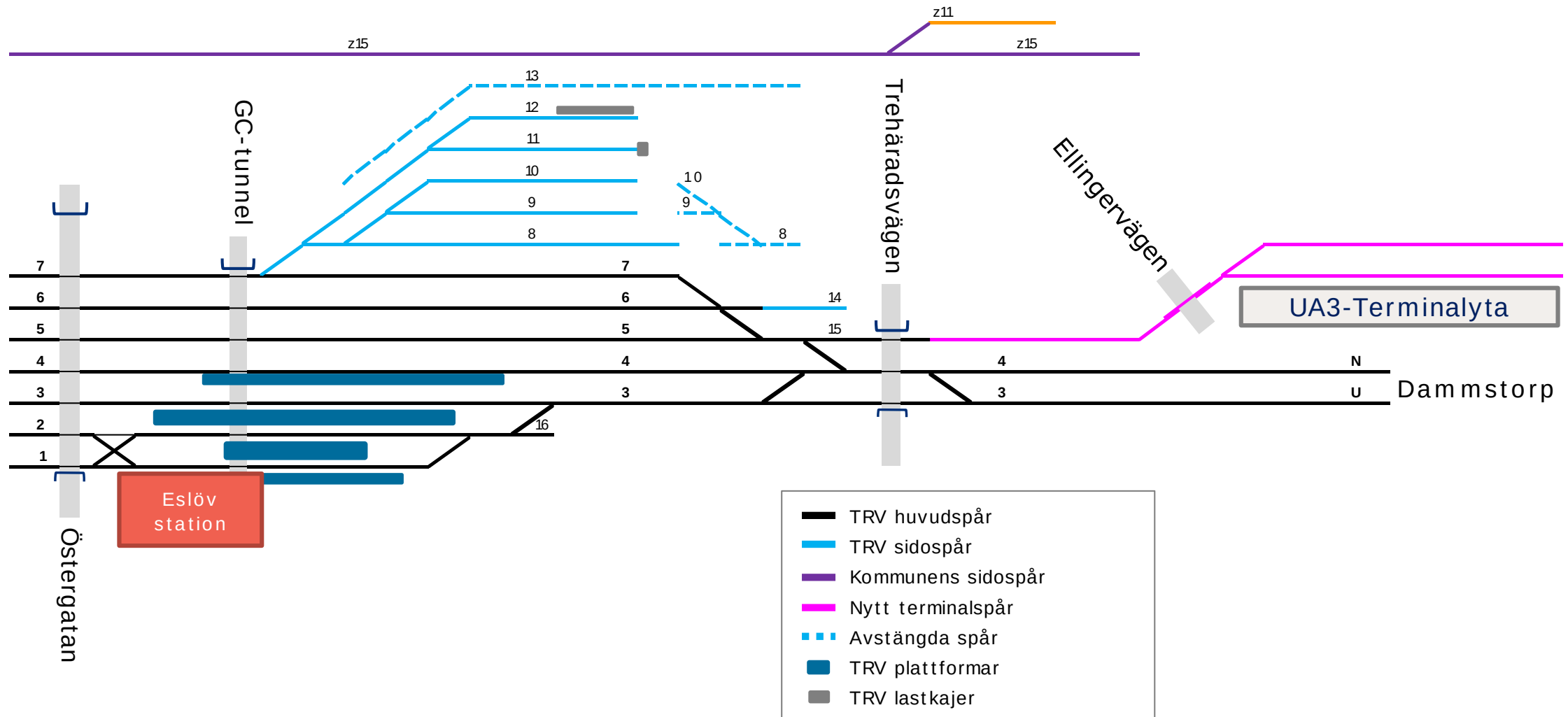
Geografisk spårplan – UA2 Eslöv syd

73 (82)



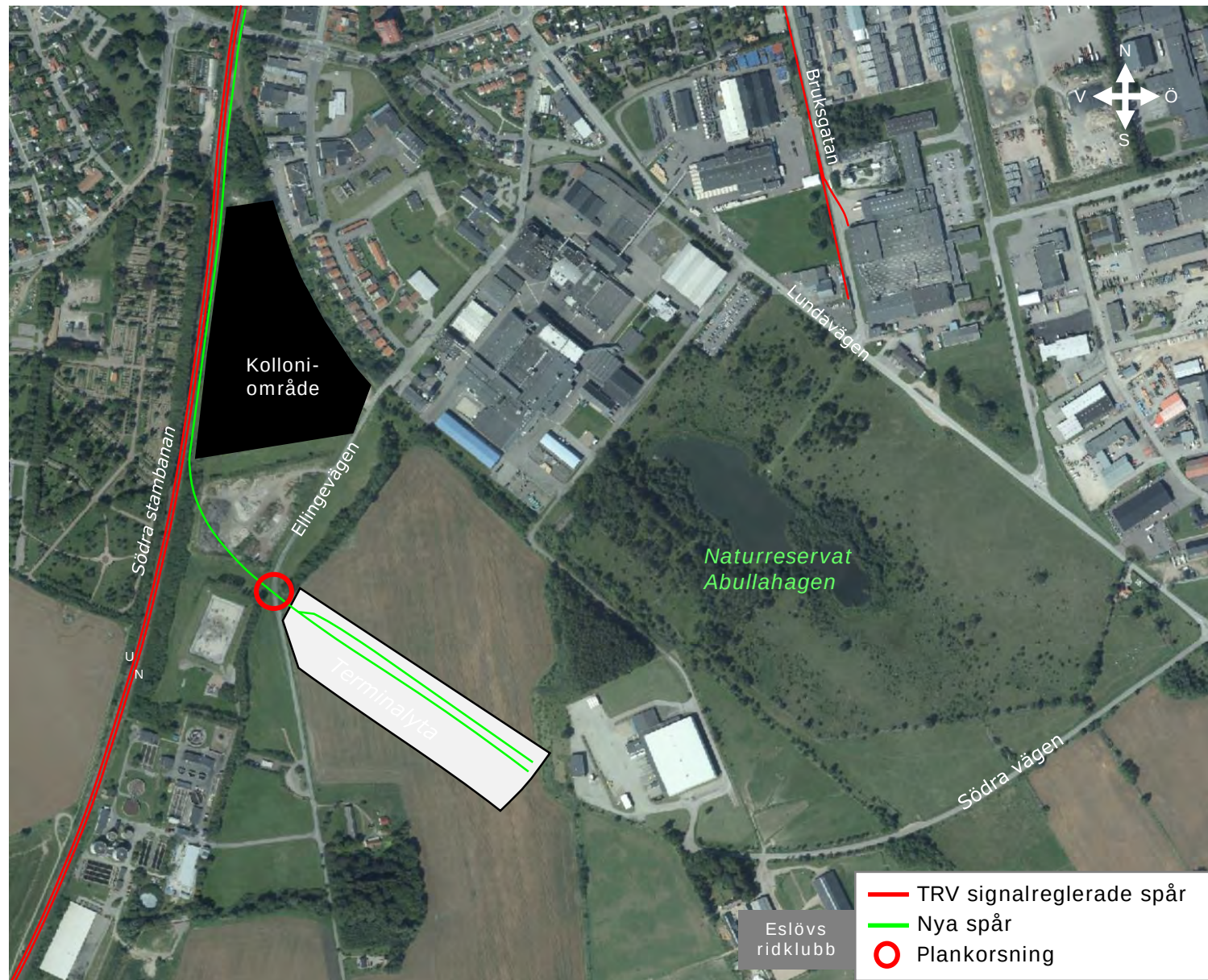
Schematisk spårplan – UA3 Eslöv syd

74 (82)



Geografisk spårplan – UA3 Eslöv syd

75 (82)



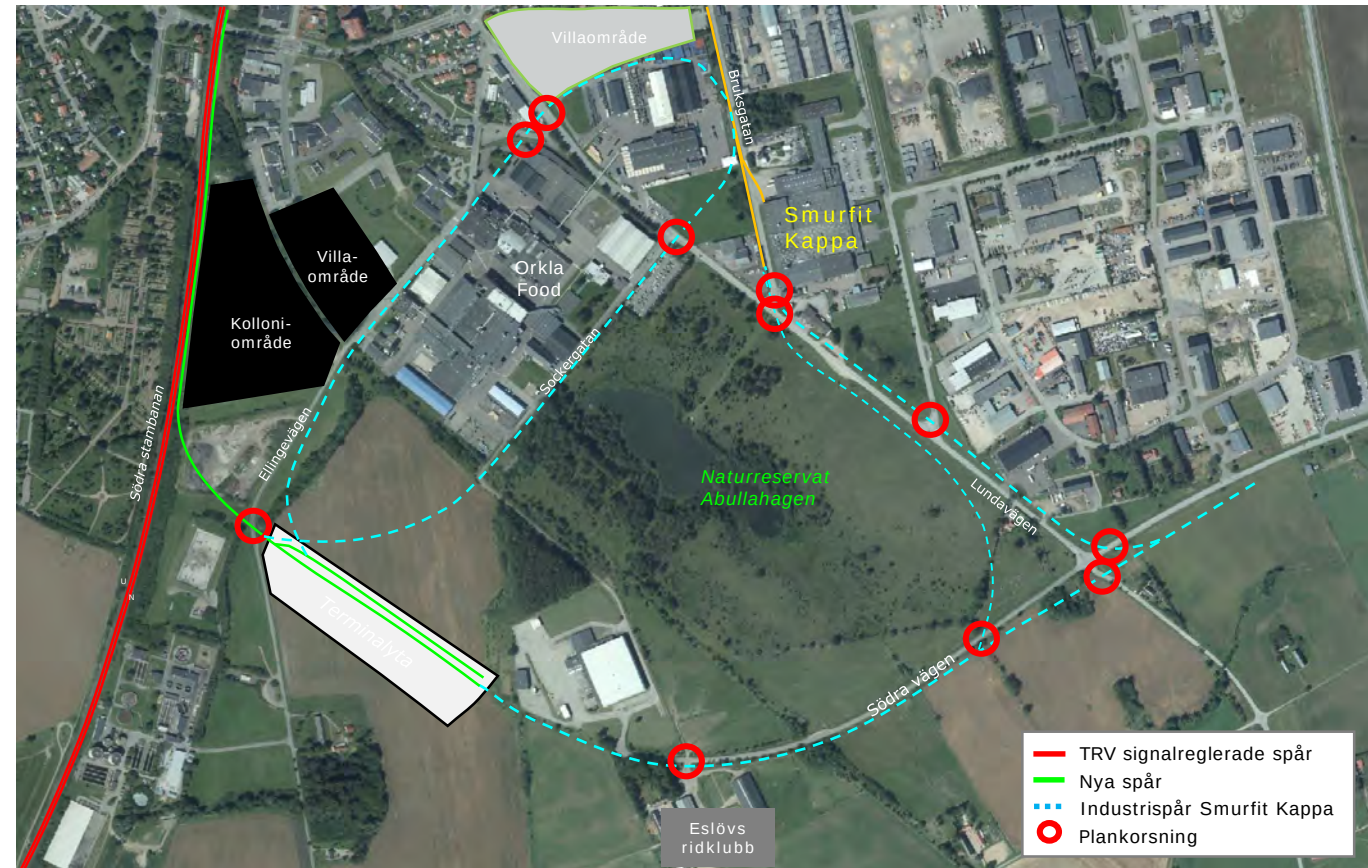
Spåranslutning UA3 Eslöv syd – Smurfit Kappa

76 (82)

- *Industrispår Sockergatan*; från terminalen till Smurfit Kappa parallellt med Sockergatan till befintligt industrispår vid Bruksgatan.
- *Rekommenderad lösning*, oklart industrispåret dragning längs med Sockergatan och intrång i närliggande naturreservat.
- *Industrispår Ellingevägen*; från terminalen till Smurfit Kappa parallellt med Ellingevägen till befintligt industrispår vid Bruksgatan.
- *Rekommenderas ej* pga. intrång på industritomt och buller/vibrationer närliggande bostadsområde.
- *Industrispår Södra vägen*; från terminalen till Smurfit Kappa parallellt med Södra vägen, riktningsändring mot befintligt industrispår vid Bruksgatan parallellt med Lundavägen. Alternativt gena genom naturreservat.
- *Rekommenderas ej* pga. buller/vibrationer Eslövs ridklubb och många nya plankorsningar alt. intrång i naturreservat.

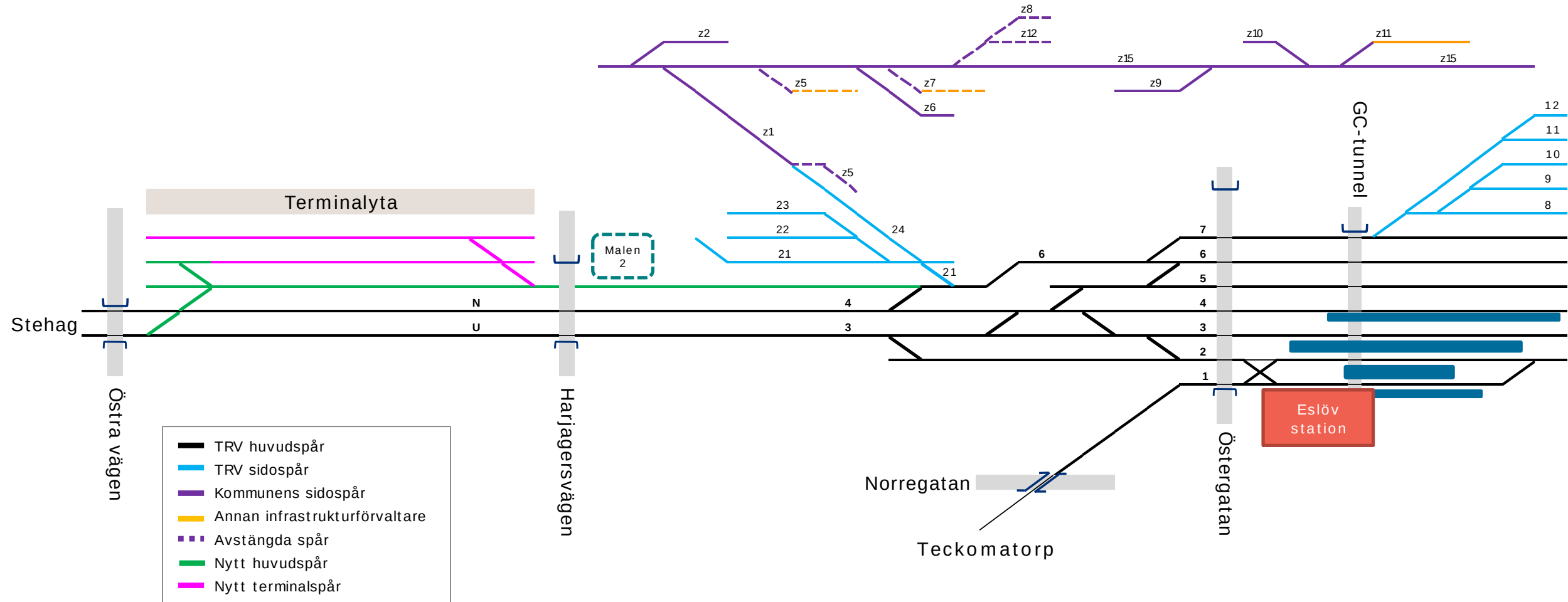


Sockergatan instängslad inom Orkla Foods fastighet



Schematisk spårplan - UA4 Gustavslund

77 (82)



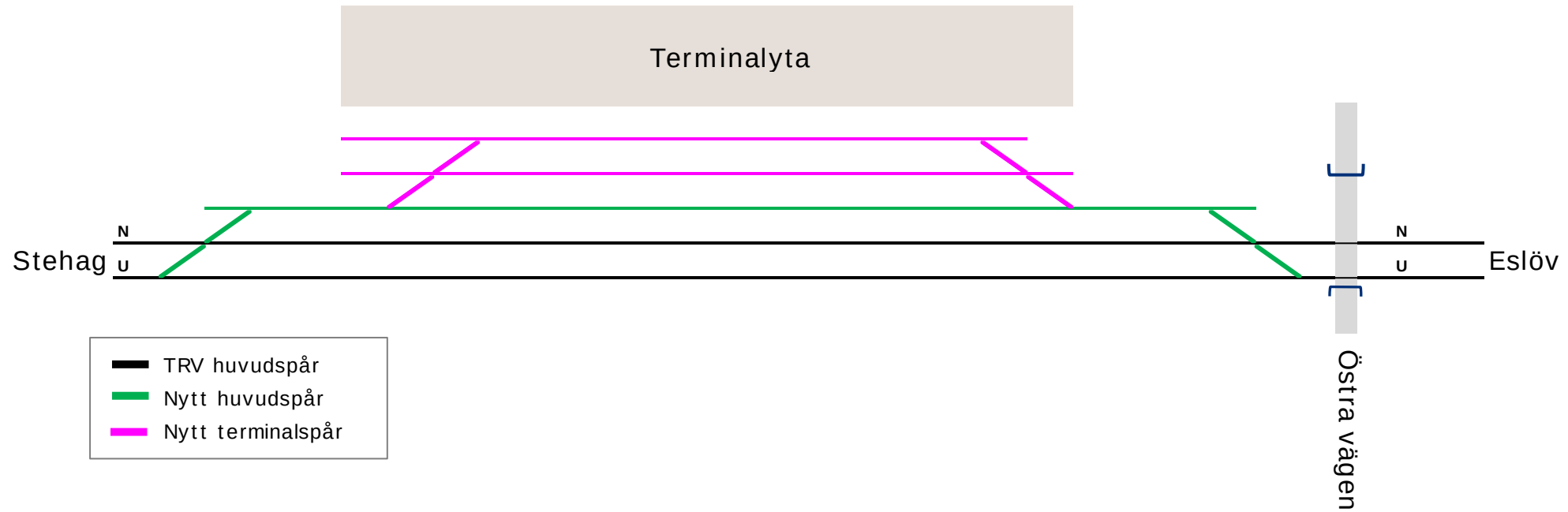
Geografisk spårplan – UA4 Gustavslund

78 (82)



Schematisk spårplan – UA5 Asmundtorp

79 (82)



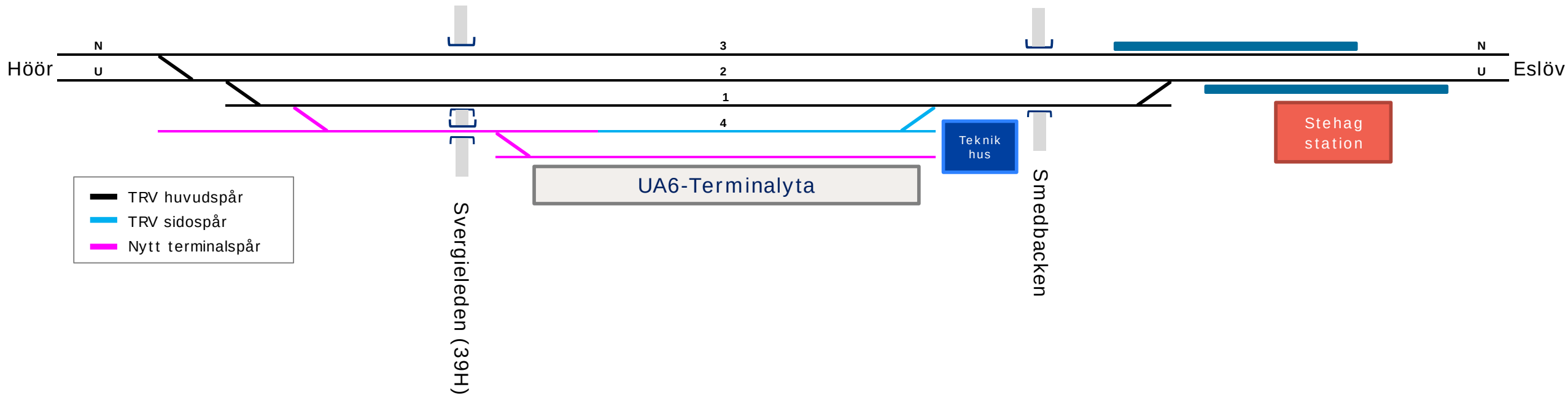
Geografisk spårplan – UA5 Asmundtorp

80 (82)



Schematisk spårplan – UA6 Stehag

81 (82)



Geografisk spårplan – UA6 Stehag

82 (82)

