

Kallelse till miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde

Datum och tid: 2024-04-24 kl. 13:30
Plats: Stadshuset, Christian Nilsson, vån 2
Ordförande: Bengt Andersson (M)

Förhinder anmäls till Jenny Norman, jenny.norman@eslov.se

Ärenden

- 1 Upprop
- 2 Val av protokolljusterare och justeringsdag
- 3 Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare m.m. vattenråden 2023/723
- 4 Ekonomisk månadsrapport 2024/10
- 5 Remiss av förslag till laddinfrastrukturplan för Eslövs kommun 2024/201
- 6 Ändringsbeslut i tidigare BAB-ärende (BAB 2024/36)
 - Handlingar ej tillgängliga med anledning av sekretess
- 7 Lov för rivning av tillbyggnad samt ändra användning på flerbostadshus, Löberöd (BYGG 2023/76)
 - Handlingar ej publicerade med anledning av personuppgifter
- 8 Olovligt brukande av motordriven anordning på Solrosen 1, Eslöv (BYGG 2024/116)
- 9 Rivning av enbostadshus på fastighet, Eslöv (BYGG 2024/80)
 - Handlingar ej publicerade med anledning av personuppgifter
- 10 Nybyggnad av telemast på Värlinge 5:2 (BYGG 2024/78)
 - Handlingar ej publicerade med anledning av personuppgifter
- 11 Nybyggnad av carport och förråd på Bostället 5, Eslöv (BYGG 2023/476)
 - Handlingar ej publicerade med anledning av personuppgifter
- 12 Informationspunkt - projekterade lekplatser
- 13 Informationspunkt - papperskorgar och hundlatriner
- 14 Informationspunkt - Stab och miljö, tillsynsenheten
- 15 Informationspunkt - upphandling grönyteskötsel

2024-04-15

Karin Sandström

+4641362563

karin.sandstrom@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd.

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner förvaltningens återredovisning av finansieringslösning.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att bistå Rönneåns vattenråd med medfinansiering till en gemensam åtgärdssamordnare enligt förslag, under förutsättning att samma beslut fattas i samtliga medlemskommuner.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att bistå Rönneåns vattenråd med finansiering för vattenvårdande åtgärder enligt förslag under förutsättning att samma beslut fattas i samtliga medlemskommuner.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden återremitterade förfrågan om finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd enligt beslut fattat 2023-12-13 § 198, med fråga till förvaltningen om att titta på ekonomiska förutsättningar inom avdelningen och förvaltningen.

Förvaltningen ersätts för vattenrådets kostnader och kompenseras i indexuppräknings för avtalade öknings. Förändringen föreslås att läggas till indexuppräknings från och med 2025 vilket betyder att förvaltningen kan budgetera kostnaden.

Beslutsunderlag

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 198, 2023-12-13 Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd
- Tjänsteskrivelse. Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd 2023-12-11
- Åtgärdssamordnare Rönneå och Vegeån

Beredning

Rönneåns vattenråd, där Eslov är en av åtta medlemskommuner, lämnade i november förfrågan om finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete till

miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Nämnden återremitterade ärende till förvaltningen med fråga om finansieringsmöjlighet.

Förvaltningen har för avsikt att ta upp kostnaden vid indexuppräknning och budgeterar beloppet, om beslut om medfinansiering fattas.

Beslutet skickas till
Rönneås vattenråd

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab och miljö

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

§ 198

MOS 2023/723

Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd

Beslut

Ärendet återremitteras till förvaltningen för att titta på ekonomin och finansiering inom stab och miljöavdelningen och förvaltningen.

Ärendebeskrivning

Rönneåns vattenråd, där Eslöv är en av åtta medlemskommuner, har idag styrelse, beredningsgrupp och en koordinatortjänst på halvtid. I vattenrådets stadgar står att Rönneåns vattenråd ska bidra till att uppnå vattendirektivets mål om god ekologisk och kemisk status.

Ambitionen inom vattenrådet är att påbörja ett åtgärdsarbete med att bland annat återvåta torrlagda våtmarker för att förbättra åns status. För det behövs en åtgärdssamordnare och förslaget är att Rönneåns vattenråd ska dela sådan med Vege å vattenråd.

I dag bidrar Eslövs kommun till att finansiera koordinatortjänsten i Rönneåns vattenråd med 26 925 kronor (2023). För att starta upp åtgärdsarbete kommer LONA- och/eller LOVA-bidrag att sökas. Sökta medel ska delfinansiera den gemensamma åtgärdssamordnaren och åtgärdsarbetet. LONA- respektive LOVA-bidrag kräver 10 respektive 20 procents motfinansiering, det är de pengarna medlemskommunerna ska bidra med. Eslöv ska enligt förslaget bidra med fem procent av kostnaden kopplade till Rönne å.

Förslaget från vattenrådet innebär att en åtgärdssamordnare ska anställas under 2024 och arbete med åtgärder starta upp under 2025. Medel kommer att sökas för fyra år. För Eslövs del blir kostnaderna för åtgärdssamordnaren 3 425 kronor per år enligt förslaget. För åtgärdsarbetet blir kostnaden för Eslövs del 16 250 kronor år 1, 21 500 kronor år 2 och 25 000 kronor per år 3 och 4.

Enligt förslaget innebär den totala kostnaden för åtgärdssamordnare och åtgärdsarbete för Eslövs del:

År 2025: 19 675 kronor

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

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

År 2026: 24 675 kronor

År 2027: 28 425 kronor

År 2028: 28 425 kronor

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse. Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd

Skrivelse Åtgärdssamordnare Rönneå och Vegeån

Beredning

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten ska alla vattenförekomster minst uppnå god ekologisk- och kemisk status till 2027. När det gäller Rönneå krävs åtgärder inom åns avrinningsområde för att vattendirektivets mål ska kunna uppnås.

Det finns goda möjligheter att få beviljat stöd från LONA och/eller LOVA till detta arbete.

Jäv

Jan-Åke Larsson (S) och John Fidler (L) anmäler jäv och deltar inte i handläggning och beslut av ärendet.

Yrkanden

Janet Andersson (S) yrkar på att återremittera ärendet för att titta på ekonomin och finansiering inom stab och miljöavdelningen och förvaltningen.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på yrkandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med det.

Beslutet skickas till

Rönneåns vattenråd

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

2023-12-11
Marie Brandt
+4641362764
marie.brandt@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rönneå vattenråd. Finansiering av gemensam åtgärdssamordnare samt åtgärdsarbete Rånneå vattenråd

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att bistå Rönneåns vattenråd och Vegeåns vattenråd med medfinansiering till en gemensam åtgärdssamordnare enligt förslag
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att bistå Rönneåns vattenråd och Vegeåns vattenråd med finansiering för vattenvårdande åtgärder enligt förslag

Ärendebeskrivning

Rönneåns vattenråd, där Eslöv är en av åtta medlemskommuner, har idag styrelse, beredningsgrupp och en koordinatortjänst på halvtid. I vattenrådets stadgar står att Rönneåns vattenråd ska bidra till att uppnå vattendirektivets mål om god ekologisk och kemisk status.

Ambitionen inom vattenrådet är att påbörja ett åtgärdsarbete med att bland annat återväta torrlagda våtmarker för att förbättra åns status. För det behövs en åtgärdssamordnare och förslaget är att Rönneåns vattenråd ska dela sådan med Vegeå vattenråd.

I dag bidrar Eslövs kommun till att finansiera koordinatortjänsten i Rönneåns vattenråd med 26 925 kronor (2023). För att starta upp åtgärdsarbete kommer LONA- och/eller LOVA-bidrag att sökas. Sökta medel ska delfinansiera den gemensamma åtgärdssamordnaren och åtgärdsarbetet. LONA- respektive LOVA-bidrag kräver 10 respektive 20 procents motfinansiering, det är de pengarna medlemskommunerna ska bidra med. Eslöv ska enligt förslaget bidra med fem procent av kostnaden kopplade till Rönne å.

Förslaget från vattenrådet innebär att en åtgärdssamordnare ska anställas under 2024 och arbete med åtgärder starta upp under 2025. Medel kommer att sökas för fyra år. För Eslövs del blir kostnaderna för åtgärdssamordnaren 3 425 kronor per år enligt

förslaget. För åtgärdsarbetet blir kostnaden för Eslövs del 16 250 kronor år 1, 21 500 kronor år 2 och 25 000 kronor per år år 3 och 4.

Enligt förslaget innebär den totala kostnaden för åtgärdssamordnare och åtgärdsarbete för Eslövs del:

År 2025: 19 675 kronor

År 2026: 24 675 kronor

År 2027: 28 425 kronor

År 2028: 28 425 kronor

Beslutsunderlag

Skrivelse Åtgärdssamordnare Rönneå och Vegeån

Beredning

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten ska alla vattenförekomster minst uppnå god ekologisk- och kemisk status till 2027. När det gäller Rönneå krävs åtgärder inom åns avrinningsområde för att vattendirektivets mål ska kunna uppnås.

Det finns goda möjligheter att få beviljat stöd från LONA och/eller LOVA till detta arbete.

Beslutet skickas till

Rönneåns vattenråd

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab och miljö



Åtgärdssamordnare Rönneå och Vegeån

Enligt vattendirektivet ska alla vattenförekomster ha uppnått god status till senast 2027. I Rönneåns avrinningsområde nedströms Ringsjöarna och i Vegeåns avrinningsområde finns det totalt 51 vattenförekomster, endast sju har god status. Vegeåns vattenråd får idag årligen 250 000 kr från sina medlemskommuner till åtgärder och åtgärdsplanering, Rönneå vattenråd får endast finansiering till en koordinatortjänst för 367 000kr per år från sina medlemskommuner. Denna finansiering räcker inte långt om mer storskaligt åtgärdsarbete ska bedrivas. Rönneå vattenråd och Vegeåns vattenråd har båda ambitionen att sätta i gång med mer åtgärdsarbete i sina avrinningsområden men idag saknas en person som kan driva detta arbete inom vattenråden. För att realisera detta och kunna arbeta med åtgärder mer långsiktigt är båda vattenråden i behov av en person som arbetar specifikt med åtgärds-samordning. Utöver en åtgärdssamordnare behövs även finansiering av själva åtgärderna. För både åtgärdssamordning och finansiering av åtgärder finns det bidrag att söka där sökande behöver gå in med en viss procent medfinansiering. Nedan följer en beskrivning av hur denna tjänst skulle kunna se ut, vad det uppskattas att kosta samt hur tjänsten och åtgärder ska finansieras.

Syssestningsgrad: 100 %, varje vattenråd får 50 % var (fördelningen kan diskuteras mellan vattenråden)

Tidsperiod: 4 år

Anställning på kommun: Åtgärdssamordnare bör anställas hos en kommun då vattenråden inte är lämpliga arbetsgivare. Följande tre kommuner är medlemmar i båda vattenråden: Ängelholm, Svalöv och Åstorp. Åtgärdssamordnare bör anställas på en av dessa kommuner. Avtal skrivs mellan varje vattenråd och berörd kommun för inköp av en åtgärdssamordnare på 50%.

Preliminär uppskattad kostnad:

Förslag på kostnad medfinansiering för åtgärdssamordnare:

685 000 kr per år*, totalt 2 740 000 kr för 4 år. Förutsatt 80 % bidrag från LOVA skulle de innebära 20 % medfinansiering på totalt 548 000 kr fördelat på 4 år. Kostnaden fördelas jämnt på de två vattenråden.

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	Totalt
Rönneå vattenråd	68 500kr	68 500kr	68 500kr	68 500kr	274 000kr
Vegeåns vattenråd	68 500kr	68 500kr	68 500kr	68 500kr	274 000kr
Totalt	137 000kr	137 000kr	137 000kr	137 000kr	548 000kr

*Bygger på en månadslön på 40 000kr, kan eventuellt ändras



Rönneåns Vattenråd

Förslag på kostnad till åtgärder:

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	Totalt
Rönneå vattenråd	325 000kr	325 000kr	500 000kr	500 000kr	1 750 000kr
Vegeåns vattenråd	325 000kr	325 000kr	500 000kr	500 000kr	1 750 000kr
Totalt	650 000kr	850 000kr	1 000 000kr	1 000 000kr	

Pengarna fördelas lika på de två vattenråden och ska användas för att söka medel via LONA/LOVA. Den ökande kostnaden avser spegla att volymen åtgärder som genomförs ökar under de första åren, då arbetet ska etableras. Vid beviljat bidrag från LONA (90% bidrag) så kan vattenråden få 17 500 000kr var för åtgärder. Vid beviljat bidrag från LOVA (80% bidrag) så kan vattenråden få 8 750 000kr var för åtgärder.

Total kostnad för medfinansiering av åtgärdssamordnare och åtgärder:

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4
Rönneå vattenråd	393 500kr	493 500kr	568 000kr	568 000kr
Vegeåns vattenråd	393 500kr	493 500kr	568 000kr	568 000kr
Totalt	787 000kr	987 000kr	1 137 000kr	1 137 000kr

Vattenråden arbetar i nuläget för att kunna anlita en åtgärdssamordnare så snabbt som möjligt. Beslut om att gå vidare behövas göras på varje vattenråds årsstämma i maj/juni, till hösten kan förankring i kommunerna ske. Första december ska en ansökan senast vara inne och beslut om tilldelning kommer mars/april 2024. En åtgärdssamordnare kan anställas under sommar/höst 2024 som sätter i gång i början av 2025. År ett är således 2025.

Kostnadsfördelning per vattenråd:

RÖNNEÅ VATTENRÅD:

Kommun	Andel	Åtgärdssamordnare (samma kostnad varje år)	Åtgärder År 1	Åtgärder År 2	Åtgärder År 3	Åtgärder År 4	Totalt År 1	Totalt År 2	Totalt År 3	Totalt År 4
Ängelholm	28,5%	19 523	92 625	121 125	142 500	142 500	112 148	140 648	162 023	162 023
Klippan	26,5%	18 153	86 125	112 625	132 500	132 500	104 278	130 778	150 653	150 653
Örkelljunga	16,0%	10 960	52 000	68 000	80 000	80 000	62 960	78 960	90 960	90 960
Svalöv	7,0%	4 795	22 750	29 750	35 000	35 000	27 545	34 545	39 795	39 795
Perstorp	7,0%	4 795	22 750	29 750	35 000	35 000	27 545	34 545	39 795	39 795
Höör	6,0%	4 110	19 500	25 500	30 000	30 000	23 610	29 610	34 110	34 110
Åstorp	4,0%	2 740	13 000	17 000	20 000	20 000	15 740	19 740	22 740	22 740
Eslöv	5,0%	3 425	16 250	21 250	25 000	25 000	19 675	24 675	28 425	28 425
Totalt	100%	68 500	325 000	425 000	500 000	500 000	393 500	493 500	568 500	568 500



VEGEÅNS VATTENRÅD:

Kommun	Andel	Åtgärdssamordnare (samma kostnad varje år)	Åtgärder År 1	Åtgärder År 2	Åtgärder År 3	Åtgärder År 4	Totalt År 1	Totalt År 2	Totalt År 3	Totalt År 4
Bjuv	22,4%	15 311	72 642	94 994	111 758	111 758	87 953	110 305	127 068	127 068
Helsingborg	28,1%	19 217	91 176	119 231	140 271	140 271	110 393	138 448	159 488	159 488
Svalöv	16,6%	11 374	53 963	70 567	83 020	83 020	65 337	81 941	94 394	94 394
Åstorp	21,4%	14 688	69 687	91 130	107 211	107 211	84 375	105 818	121 899	121 899
Ängelholm	11,5%	7 910	37 531	49 079	57 740	57 740	45 441	56 989	65 650	65 650
Totalt	100%	68 500	325 000	425 000	500 000	500 000	393 500	493 500	568 500	568 500

2024-03-11

Wajahat Ali

0413-620 00

wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Ekonomisk månadsrapport för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden per mars 2024

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner ekonomisk månadsuppföljning för mars 2024.

Ärendebeskrivning

Ekonomisk månadsrapport för mars har tagits fram. Utfallet för perioden är ett överskott med 0,3 mnkr. Prognos för året visar på ett underskott om 6,0 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Stab och miljö prognostiserar sammantaget ett underskott om 0,2 mnkr. Merparten av underskottet beror på lägre intäkter inom livsmedelstillsyns till följd av ny lagstiftning. Det innebär debitering i efterskott samt omklassificering av tillsynsärenden med förändrad intäkt.

Bostadsanpassning prognostiserar överskott med 0,5 mnkr medan kart och bygg prognostiserar ett underskott om 1,2 mnkr. Bygglovsintäkter beräknas vara 2,5 mnkr lägre. Detta underskott minskas med 1,3 mnkr av högre sanktionsavgifter inom tillsyn plan och bygglagen och lägre personalkostnader än budget.

Gata, trafik, park prognostiserar sammantaget underskott med 5,1 mnkr. Kostnader för gatubelysning och stadsrenhållning prognostiserar underskott medan parkeringsavgifter lämnar överskott. Övertaget driftansvar för exploateringsprojektet kvarteret Gåsen motsvarar -0,1 mnkr. Seniorkort prognostiserar -0,2 mnkr där kostnaden följer antal resor. Kompensationen för indexuppräknings gällande externa avtal prognostiserar -0,5 mnkr då avstämning inte görs förrän nästkommande budget, dvs 2025. Den beslutade minskningen av investeringsbudget innebär mindre aktivering av personalkostnader vilket leder till prognostiserar underskott med 0,7 mnkr. Den hårda vintern har lett till stort slitage på vägarna och underhållsbehovet har ökat. Årets vinterväghållning har förbrukat budgeterat belopp.

Förvaltningen har fått i uppdrag av presidiet, efter årets första uppföljningen, att räkna med att okompenserade budgetposter och utökade kostnader för gatuunderhåll ersätts via tilläggsanslag samt utökad ersättning i vårprognosen med följande summa:

Tilläggsanslag	mnkr
Byggherrekostnad	0,7
Seniorskort	0,2
Indexkompensation	0,5
Exploatering (Kvarteret Gåsen)	0,1
Gatuunderhåll	2,0
Totalt utökad budgetram	3,5

I de fall nämnden beslutar om att ansöka om utökad budget och tilläggsanslag minskas prognosen till -2,5 mnkr. Summerat kan detta härledas till vinterväghållning och minskade bygglovsintäkter.

Investeringar

Prognosen för investeringar och anslag är totalt 73,9 mnkr. Inga avvikelser på investeringsredovisningen finns att rapportera till och med 2023-03-31.

Hälsotalet uppgår till 92,2 % för mars 2024. Det är samma nivå som de två föregående åren. För Miljö och Samhällsbyggnad motsvarar varje medarbetares frånvaro ca 2 procentenheter.

Beslutsunderlag

Ekonomisk månadsrapport mars 2024.

Beredning

Månadsrapporten har tagits fram i samråd med avdelningarna på Miljö och Samhällsbyggnad.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab och miljö

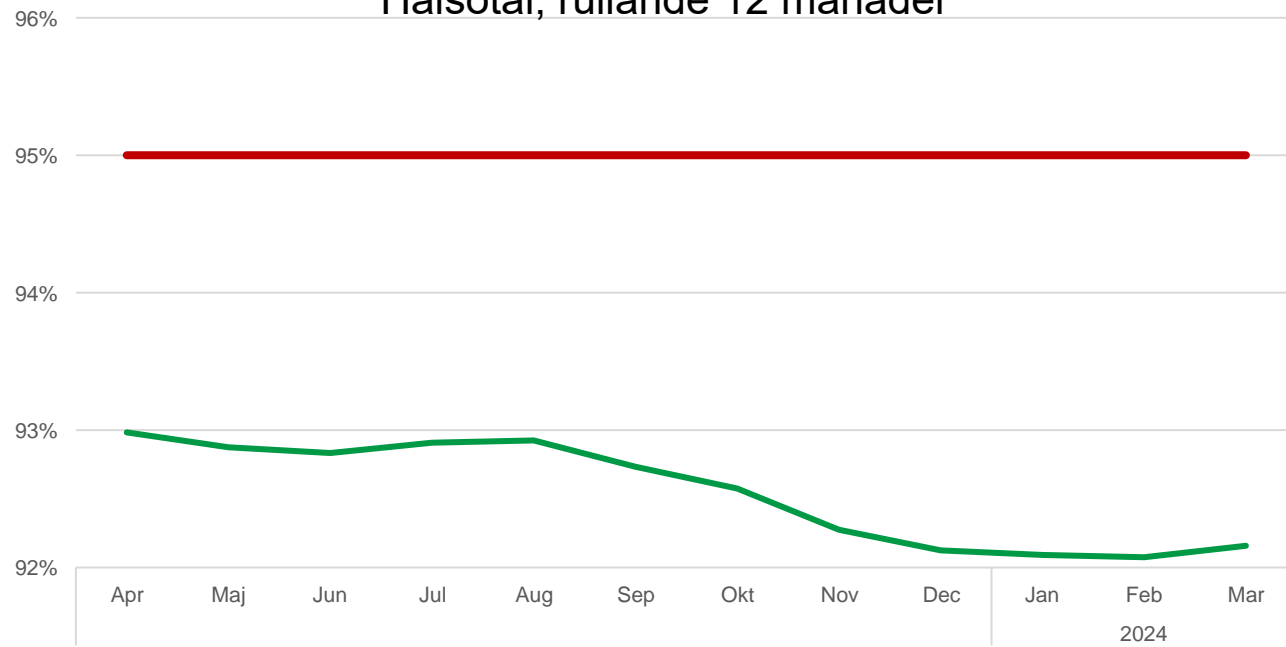
Månadsuppföljning

Mars 2024

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Hälsotal

Hälsotal, rullande 12 månader



92,2 %



Ramförändringar 2024 (mnkr)

- Beslutad internbudget 88,2
- Kapitalkostnadskompensation 9,0

Aktuell budgetram 97,2



Utfall, budget* och prognos (mnkr)

	PERIOD JANUARI - MARS			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
Intäkter	4,7	4,2	-0,5	18,9	16,1	-2,8
Kostnader	-28,6	-27,8	0,8	-116,1	-117,3	-3,2
Personalkostnader	-9,1	-8,5	0,7	-36,5	-35,0	1,5
Driftskostnader	-11,2	-11,1	0,1	-45,2	-49,9	-4,7
Kapitalkostnader	-8,2	-8,2	0,0	-34,4	-34,4	0,0
Nettokostnader	-23,9	-23,6	0,3	-97,2	-101,2	-6,0
Kommunbidrag	23,9	23,9	0,0	97,2	97,2	0,0
ÅRETS RESULTAT			0,3			-6,0

Kommentar perioden (0,3 mnkr)

- Lägre bygglovsintäkter samt lägre intäkter inom miljötillsyn.
- Lägre personalkostnader till följd av sjukskrivningen, och tjänstledighet.
- Lägre kostnader för BAB
- Vinterväghållning

Utfall, budget* och prognos per avdelning (mnkr)

	PERIOD JANUARI - MARS			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
Nämnd	-0,2	-0,2	-0,0	-0,8	-0,8	0,0
Förvaltningsadmin och miljöstrategi	-3,0	-2,7	0,3	-12,1	-12,0	0,1
Tillsynsenheten	-0,9	-0,7	0,2	-3,5	-3,8	-0,3
Kart- och bygglovsavdelning	-1,5	-1,6	-0,0	-6,0	-7,3	-1,2
Bostadsanpassning	-0,9	-0,4	0,5	-3,7	-3,2	0,5
Gata Trafik Park	-17,4	-18,1	-0,7	-71,0	-74,1	-5,1
Nettokostnader	-23,9	-23,6	0,3	-97,2	-101,2	-6,0
Kommunbidrag	23,9	23,9	0,0	97,2	97,2	0,0
ÅRETS RESULTAT			0,3			-6,0

Prognos 24

- Lägre bygglovsintäkter
- Lägre intäkter inom miljötillsyn
- Högre tillsynsintäkter inom PBL
- Lägre personalkostnader till följd av vakanta tjänster, pga lägre intäkter samt sjukskrivningar och lägre tjänstgöringsgrad.
- Lägre kostnader för BAB
- Stadsrenhållning
- Gatubelysning
- Beläggningsunderhåll
- Parkeringsintäkter

Tilläggsanslag

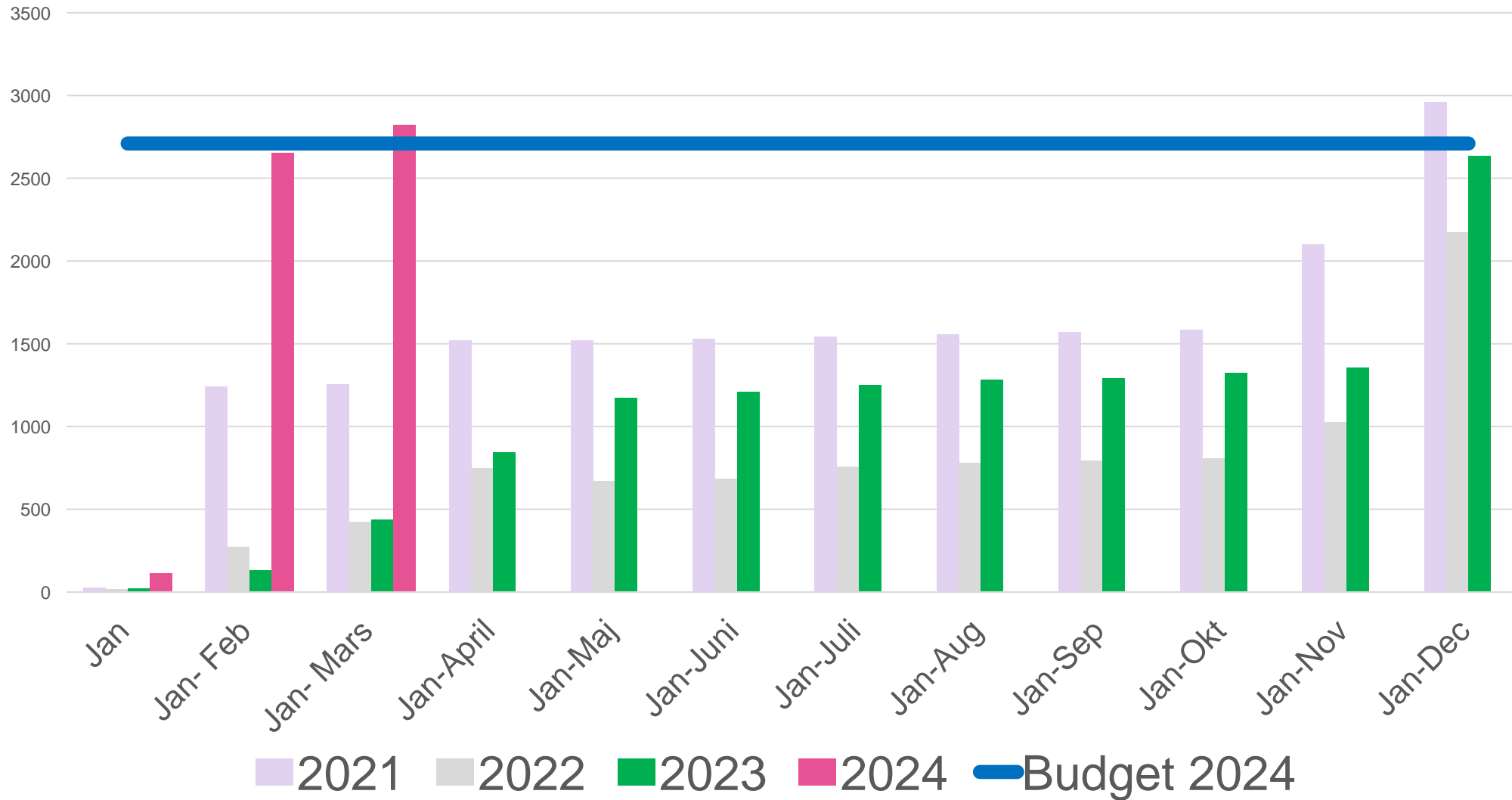
Tilläggsanslag	mnkr
Byggherrekostnad	0,7
Seniorskort	0,2
Indexkompensation	0,5
Exploatering (Kvarteret Gåsen)	0,1
Gatuunderhåll	2,0
Totalt utökad budgetram	3,5

Intäkter Kart- och byggverksamhet

2024	Jan-mars	Prognos	Budget 24
31111 Bygglov, mätningsavgifter	0	-150	-360
31112 Bygglov, granskningsavgifter	-850	-2 350	-4 560
31114 Bygglov, kartavgifter	-101	-251	-380
31140 Tillsynsavgifter	-344	-1 500	-760
Summa 2024	1 295	4 251	6 060
2023	Jan-mars	Utfall 23	Budget 23
31111 Bygglov, mätningsavgifter	-45	-181	-360
31112 Bygglov, granskningsavgifter	-1 133	-2 997	-5 040
31114 Bygglov, kartavgifter	-75	-249	-380
31140 Tillsynsavgifter	-142	-919	-680
Summa 2023	1 396	4 346	6 460
2022	Jan-mars	Utfall 22	Budget 22
31111 Bygglov, mätningsavgifter	-66	-253	-350
31112 Bygglov, granskningsavgifter	-719	-4 329	-4 970
31114 Bygglov, kartavgifter	-100	-393	-400
31140 Tillsynsavgifter	0	-594	-670
Summa 2022	885	5 569	6 390
2021	Jan-mars	Utfall 21	Budget 21
31111 Bygglov, mätningsavgifter	-99	-348	-425
31112 Bygglov, granskningsavgifter	-1 053	-5 299	-4 247
31114 Bygglov, kartavgifter	-168	-476	-325
31140 Tillsynsavgifter	0	-79	0
Summa 2021	1 320	6 203	4 997

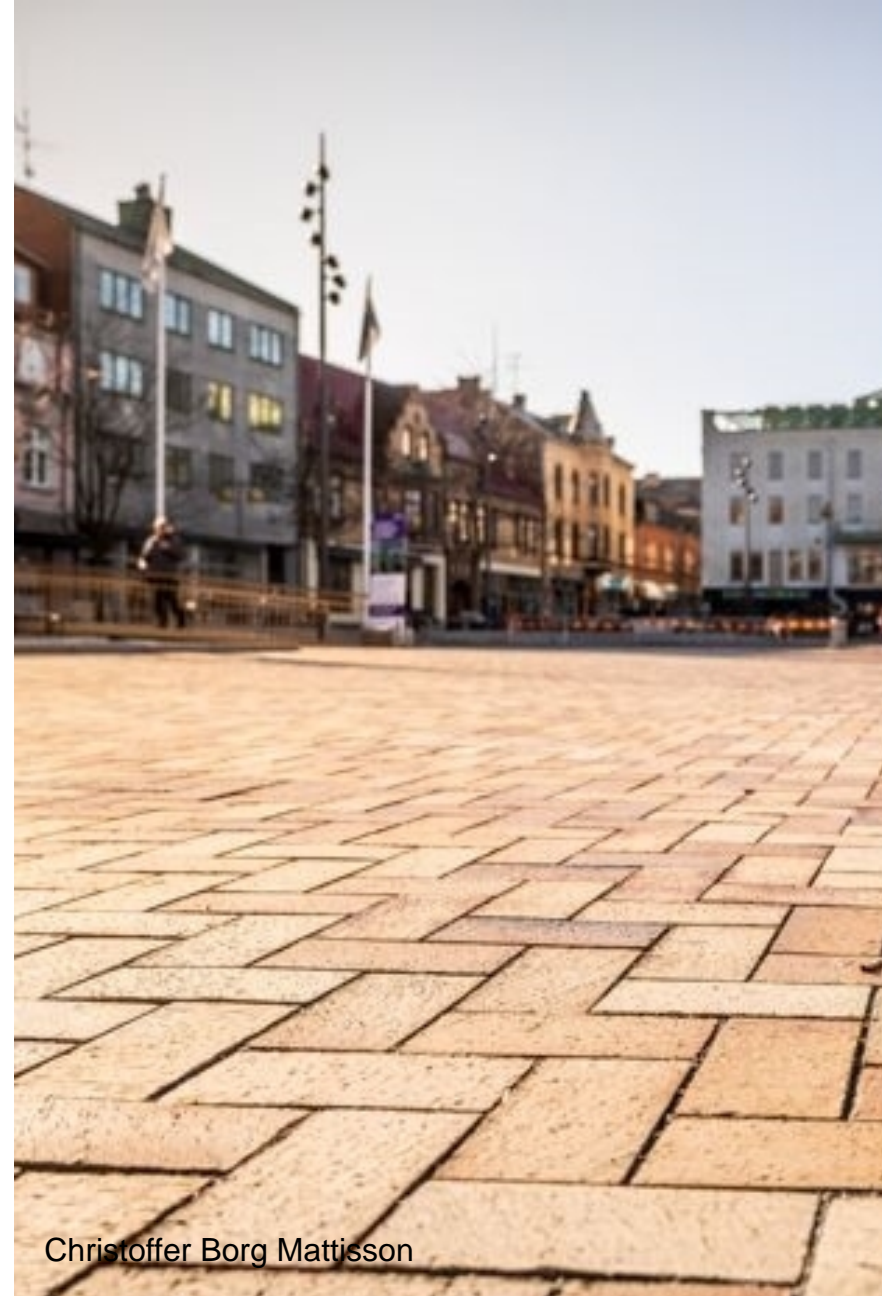
Jämförelse	Utfall	Prognos
2024-2023	-100	-94
2024-2022	410	-1 318
2024-2021	-25	-1 952

Vinterväghållning 2021-2024



Investeringar 2024

Utfall per februari	5,2
Budget	73,9
Återstår	68,7



Christoffer Borg Mattisson

2024-04-05
Stana Franjic
+4641362980
stana.franjic@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Antagande av laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun

Förslag till beslut

Avdelningen gata, trafik och park föreslår miljö- och samhällsbyggnadsnämnden besluta att:

- Godkänna laddinfrastrukturplanen, och ärendet lämnas över till Kommunstyrelsen för antagande.
- Eslövs kommuns målsättning är att 30 % (5100 st, 2023 års nivå) av alla personbilar i kommunen ska vara laddbara till år 2030.
- Ge förvaltningen i uppdrag att utreda var det kan finnas distributionskapacitet för laddplats av tunga transporter samt om det är möjligt att anlägga en sådan på vald plats.
- Genomförande av utvärderingen och godkännande av mindre revideringar i planen föreslås kommunstyrelsen delegera till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.
- Laddstolpar i Eslövs kommun förses med standardiserade kontakter av typen CCS och Typ 2.
- Eslövs kommun börjar utbyggnaden på de platser som har föreslagits, både på allmän platsmark och kvartersmark.
- Erbjudna platser enligt sk kluster, så att etablering av laddstolpar fördelas med en geografisk spridning i kommunen både på allmän platsmark och kvartersmark. Utvärdering av platserna ska göras årligen.
- Miljö- och samhällsbyggnad ges i uppdrag att tillhandahålla kommunens samtliga laddplatser genom metoden först till kvarn.

Parkering och lokala trafikföreskrifter

- Eslövs kommun kan förklara en plats som laddplats genom lokala trafikföreskrifter för att kunna säkerställa tillgänglighet till laddplatsen. Genom lokala trafikföreskrifter kan Eslövs kommun föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen.
- Kommunen definierar en ändamålsplats med innebörden att andra fordon som inte uppfyller ändamålet, laddning av el, inte får stanna eller parkera på parkeringsplatsen.

Avtalet

- Nyttjanderättsavtal ska tecknas för etablering av laddstolpar på all kommunal mark. Avtalet giltighetstid ska vara 10 år och nyttjandet av marken ska vara avgiftsfri.
- Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning.

Drift och underhåll

- Serviceförvaltningen sköter drift och underhåll på kvartersmark.
- Miljö- och samhällsbyggnad sköter drift och underhåll på allmän platsmark.
- Miljö- och samhällsbyggnad lägger ut platserna för ansökan på hemsidan, samtliga platser kommer blandas både på kvartersmark och allmän platsmark i kluster.
- Förlängning av laddkablar, luftledning eller markplacerat, från publika laddplatser, verksamheter eller privata fastigheter för laddning av fordon får inte placeras på kommunal mark. Detta gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun, detta ska vara uppnått år 2030.

År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer i Eslövs kommun, från Vänsterpartiet i Eslöv till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Själva laddinfrastrukturen behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. En fråga ställdes till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden från Vänsterpartiet:

- Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?

År 2023 gav Miljö och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö- och samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartersmark och allmän platsmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

I kommunens Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan finns politiskt antagna mål kopplat till begränsad klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen. Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

- Kommunorganisationen ska ta fram en plan för laddinfrastruktur som omfattar inventering och kartläggning av mark för lämpliga platser till

elbilsladdning, arbetet förstärks av en kartfunktion. Det ska även omfatta den interna laddinfrastrukturen.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsen arbetsutskotts beslut 2023-10-03, KS.2023.0435, 2023, Uppdrag om att ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut 2023-04-26, MOS.2023.0211, 2023, Uppdrag om att ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.
- Laddinfrastrukturplan för publik laddning med dess bilagor
- Yttrande över planen från Serviceförvaltningen
- Yttrande över planen från Kommunledningskontoret

Beredning

Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatomått hållbart. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning. År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar.

För att Eslöv kommuns ambitiösa miljö- och klimatmål ska kunna nås krävs en omställning av transportsektorn. Detta sker dels genom en omflyttning av resandet till mer kollektivtrafik, cykel och gång, och dels genom övergång från fossila bränslen till förnybara bränslen exempelvis eldrift. En elektrifiering av transportsektorn är alltså en del av lösningen, och laddinfrastrukturplanen är till för att ge stöd i arbetet med att etablera publika laddstolpar i Eslövs kommun.

Laddinfrastrukturplanen avser huvudsakligen infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Andra fordonsslag kommer att beaktas när laddinfrastrukturplanen utvärderas och revideras årligen. Om behovet finns för något fordonsslag kommer Eslövs kommun att bevaka detta.

Eslövs kommun har idag 48 laddplatser som motsvarar 24 laddstolpar i kommunen. Genom anläggandet av publika laddstolpar skapas förutsättningar för elbilar samt en inriktning för samhällsutvecklingen. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 tagit fram, som säger att det ska finnas en laddplats för vart tionde fordon. Eslövs kommun har totalt ca 1000 elbilar och laddhybrider, och enligt riktlinjen bör det då finnas 100 laddstolpar.

De flesta personbilarna i Eslöv är fossildrivna. Eslöv ligger på plats 16 bland 33 kommuner avseende vilken skånsk kommun som har störst andel av laddbara personbilar (2023). Det finns omkring 17000 personbilar i Eslöv, varav 955 är

laddbara. Detta motsvarar idag en andel på 5,3 % av den totala personbilsflottan som utgörs av laddbara fordon. I en nationell jämförelse borde år 2024, 10 %, av det totala antalet personbilar utgöras av elbilar och laddhybrider i Eslövs kommun. Görs en jämförelse kring hur det ser ut i hela landet är det cirka 11 % av alla bilar som är laddbara.

Eslövs kommun bör eftersträva att 30 % av alla personbilar i kommunen ska vara laddbara till år 2030 (dvs totalt 5100 st, 2023 års nivå). Motiveringen till grund är EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035. Nya bilar och skåpbilar som säljs i EU från och med 2035 får inte producera några koldioxidutsläpp. Detta kommer aktivt medföra att samhället, inklusive Eslöv, behöver ställa om till fler laddbara fordon.

Det är skillnad på hur allmän plats och kvartersmark får användas och vilka regelverk som styr. Detta påverkar vilka avtal som kan tecknas med aktörer som vill nyttja kommunens mark för att etablera laddstolpar. Förvaltningen har i dialog med kommunjurist och tillväxtavdelningen landat i att det är möjligt att teckna s k nyttjanderättsavtal för all kommunal mark. Nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser föreslås vara avgiftsfria, eftersom laddplatser på kommunal mark är något som kommunen vill främja. Flertalet andra kommuner upplåter marken utan avgift på liknande sätt. Genom att teckna avtal med aktörer som anlägger laddplatser så undgår kommunen kostnaden att anlägga en laddplats i egen regi. Aktören bekostar anläggandet av laddplatsen, men får också alla intäkter kopplade till den.

Ett antal laddplatser fördelade geografiskt över kommunen kommer att ingå i s k kluster. Klusterna innehåller laddplatser som är mer och mindre attraktiva för leverantören avseende omsättning av fordon och intäkter på laddplatsen. På så sätt kommer även, för leverantören, mindre attraktiva platser förses med laddstolpar. Platserna läggs upp på kommunens hemsida, så fler aktörer kan skicka in sin intresseanmälan enligt bilaga 2 och bilaga 3 i laddinfrastrukturplanen.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav. Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

När det kommer till eventuell förlängning av elkablar från laddplats till fordon bedömer förvaltningen inte att det ska vara tillåtet att placera kabel över gatan för att ladda elbilen. Eslövs kommun ger inte tillstånd för något som kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, vilket en kabel kan göra. Den här regeln gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Det är inte heller tillåtet att dra en luftledning för laddning eftersom det oftast i dessa lägen kräver att en stolpe eller något liknande placeras på kommunal mark.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret – tillväxtavdelningen
Servicenämnden

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef Gata, Trafik och Park

Kommunstyrelsen

§ 172

KS.2023.0435

Laddstolpar på kvartersmark i Eslövs kommun**Ärendebeskrivning**

Kommunen behöver ta ställning till om laddinfrastruktur ska placeras på kommunal mark. Laddstolpar kan etableras på allmän platsmark eller på kvartersmark. Ansvaret för etableringen på de olika marktyperna faller inom olika förvaltningar i kommunen. Miljö och Samhällsbyggnad ansvarar för allmän platsmark och deras nämnd har beslutat att ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer. Kommunledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att ge Kommunledningskontoret samma uppdrag avseende kvartersmark.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Inriktningsbeslut för laddstolpar på kvartersmark i Eslövs kommun
- Miljö och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 68, 2023 Inriktningsbeslut angående laddstolpar på allmän platsmark

Beredning

Miljö och Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen har påbörjat ett samarbete om laddinfrastrukturen i kommunen. Kommunens förvaltningar behöver ha en samlad bild kring etablering av laddstolpar när förfrågningar kommer in till kommunen samt var och hur markupplåtelsen ska ske.

Kommunen ska inte sälja el utan endast tillgängliggöra mark för marknadens aktörer så att de kan etablera laddstolpar. Nästa skede i arbetet är att välja ut parkeringsplatser som är lämpliga för etablering av laddstolpar i kommunen, både på allmän plats och på kvartersmark.

Laddstolpar kan anläggas på kvartersmark och då upplåter Kommunledningskontoret marken med ett nyttjanderättsavtal. Nyttjanderättsavtal kan inte tecknas på allmän platsmark. Det är inte beslutat hur upplåtelsen av allmän platsmark ska ske.

Arbetet kring laddstolpar rör hittills publika laddstolpar. Det finns ett behov att även utreda etableringen av interna laddstolpar för kommunens bilar men det är inte påbörjat än.

Miljö och Samhällsbyggnad har fått i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

Kommunledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att ge Kommunledningskontoret samma uppdrag avseende kvartersmark.

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

Kommunstyrelsen

Nästa steg är att genomföra en utredning för att beröra frågeställningar kopplade till behovet, var, när och hur. Arbetet ska senare leda fram till en så kallad laddplan. Laddplanen kommer att tas upp för beslut i miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och kommer på remiss till Kommunledningskontoret.

Yrkanden

Catharina Malmborg (M), Agneta Nilsson (S) och Anna Lorentzson (L) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslut

- Kommunledningskontoret ges i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartersmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

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

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

§ 68**MOS.2023.0211****Inriktningsbeslut angående laddstolpar på allmän platsmark****Ärendebeskrivning**

Eslövs kommun behöver ta ställning till om laddinfrastruktur, laddstolpar, ska placeras på allmän platsmark. Det finns möjlighet till etablering av laddstolpar på allmän platsmark eller på kvartersmark beroende av vilken tolkning av lagstiftningens som görs gällande.

Ansvar för anläggande av laddstolpar på de olika marktyperna faller inom olika förvaltningar i kommunens organisation.

Tanken är att kommunen inte ska sälja el utan kommunen ska endast tillgängliggöra mark för marknadens aktörer att kunna etablera laddstolpar. Det är ett nästa skede att välja ut parkeringsplatser på allmän platsmark som är lämpliga för etablering av laddstolpar i Eslövs kommun.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Inriktningsbeslut för laddstolpar på allmän platsmark
- Rättsutredning avseende om laddplatser kan anläggas med nyttjanderättsavtal på allmän platsmark eller finns det något annat alternativ? 2023-04-13

Beredning

Antalet laddbara bilar ökar snabbt i Sverige. Just nu finns det cirka 400 000 laddbara personbilar i Sverige, men dessa väntas öka till 3 miljoner år 2030 enligt prognos från Power Circle som är elkraftbranschens intresseorganisation. En följd av att det blir så många fler laddberoende fordon är efterfrågan på laddinfrastruktur.

Kommunägd mark regleras i upprättade detaljplaner, t ex kvartersmark och allmän platsmark. Ansvar för förvaltning av marken fördelas i kommunens organisation på olika förvaltningar.

Enligt miljö- och samhällsbyggnadsnämndens reglemente ansvarar nämnden för den allmänna platsmarken. En allmän plats är ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov och måste kunna rymma många olika allmännyttiga intressen, t.ex. kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten.

Kommunstyrelsen ansvarar för kvartersmarken. Med kvartersmark menas mark som enligt detaljplan inte är allmän plats, utan främst är avsedd för bebyggelse för enskilt

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

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

ändamål eller allmänna verksamheter. På kvartermark är det markägaren som bestämmer utefter den verksamhet som bedrivs på fastigheten, till exempel parkeringsplats eller drivmedel.

När det gäller markupplåtelse på allmän platsmark måste också hänsyn tas till likabehandlingsprincipen enligt kommunallagen. Om kommunen tillåter markupplåtelse till laddstolpar på allmän platsmark kan detta påverka hur annan markupplåtelse på allmän platsmark ska tillåtas.

Frågan om publika laddstolpar är särskilt intressant för kommuninvånare som inte har tillgång till hemmaladdning och som även saknar rådighet över sin parkeringsplats.

Laddplats på allmän platsmark

Samarbete och dialog i frågan om laddinfrastrukturen i kommunen har förts med kommunjurist, Serviceförvaltningen samt Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen. Det finns i plan- och bygglagen (PBL) inga hinder mot att anordna laddstolpar på allmän platsmark, så länge de har en naturlig koppling till avsedd markanvändning.

Det råder olika uppfattningar om det krävs tillstånd eller inte enligt ordningslagen för de som vill sätta upp laddstolpar inom offentlig plats (med offentlig plats avses allmänna vägar och gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats).

Om det krävs ett tillstånd för de som vill sätta upp laddstolpar inom offentlig plats från Polismyndigheten enligt ordningslagen, ska inget annat avtal tecknas, och ersättning för användningen om tillstånd enligt ordningslagen sker enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

År 2011 infördes nya regler för publika laddstolpar, vilket gjort det möjligt att förklara en plats som laddplats genom lokala trafikföreskrifter. Det infördes samtidigt en definition av laddplats i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Dock finns det otydligheter med dagens regelverk. En otydlighet, som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) lyfter fram, är om villkor kan ställas för användning av laddplats, det vill säga om det är möjligt att reglera laddstolpar med villkor om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att ”parkera” laddningsbara fordon på laddplatsen.

Osäkerheten kring regelverken medför att de som vill installera laddstolpar inom offentlig plats avstår från att installera dessa då det är kostsamt att ta bort laddstolpar

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

i efterhand, speciellt i de fall då det skulle visa sig att det krävs ett tillstånd enligt ordningslagen i efterhand och att ett sådant tillstånd sedan inte är möjligt att få.

En alternativ modell kan vara att tillhandahålla laddning på vanliga parkeringsplatser, dvs. utan att föreskriva att platserna ska vara laddplatser. En stad som har positiva erfarenheter av denna modell är Göteborgs stad som har valt att tillhandahålla laddningsmöjligheter på vanliga parkeringsplatser, både på allmän platsmark och kvartersmark, även om platserna inte är reserverade för laddbara fordon.

En tolkning av lagstiftningen innebär då att det är möjligt att förse en parkeringsplats med en laddstolpe, eftersom det anses falla in under detaljplanens reglering ”gata”. Boverket gör följande tolkning av PBL för reglering av parkering på allmän plats i en detaljplan;

”Användningen Parkering används i de fall parkering av fordon utgör en självständig användning inom allmän plats. Det kan till exempel vara en pendelparkering eller en parkering i anslutning till ett parkområde. Generellt sett får parkering av fordon anordnas inom allmän plats Gata med så kallad gatuparkering och även inom allmän plats Torg. [--]”

”I användningen [parkering] ingår komplement till parkeringen som till exempel parkeringsautomater, laddstolpar, belysningsarmatur med mera, men även planteringar och gräsytor. I användningen ingår även anläggningar och byggnader som behövs för parkeringens skötsel och bruk. Detta ingår i användningen oavsett om det redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte. Är det viktigt för planens syfte att funktionerna placeras inom en viss del av parkeringen så kan placeringen regleras med egenskapsbestämmelser för utformning av allmän plats.”

I citatet ovan beskrivs att laddplatser (laddstolpar) kan ingå som ett komplement till parkeringen, när denna utgör en självständig användning på allmän plats och att parkering av fordon generellt sett får anordnas inom allmän plats ”Gata och Torg”.

Tolkningen av lagstiftningen innebär att det är möjligt att anlägga en laddstolpe på en parkeringsplats, eftersom laddstolpen är en del av parkeringen och parkeringen är en del av detaljplanens reglering till gata.

Med denna tolkning skulle det vara möjligt att anlägga laddstolpar på allmän platsmark, utan att det krävs nyttjanderättsavtal för kablar i mark samt tillstånd för ianspråktagande av allmän platsmark enligt ordningslagen.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

Laddplats på kvartersmark

En aspekt som är viktigt att beakta är att många svenska kommuner väljer att etablera laddstolpar på kvartersmark framför allmän platsmark.

Det finns i plan- och bygglagen inga hinder mot att anordna laddstolpar på kvartersmark där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning eller områden för hantering och försäljning av alla typer av drivmedel men det kan också ingå i andra användningar som exempelvis bostäder eller detaljhandel.

Laddstolpar kan anläggas på kvartersmark genom att nyttjanderättsavtal tecknas avseende den mark som utgör kvartersmark, här finns inga oklarheter i tolkning av lagstiftningen, såsom det finns för allmän platsmark.

Laddstolpar på allmän platsmark eller kvartersmark med nyttjanderättsavtal samt lokala trafikföreskrifter

Om laddstolpar får anläggas på allmän platsmark kan inte nyttjanderättsavtal tecknas avseende den mark som utgör allmän platsmark. Dock kan nyttjanderättsavtal för markanvändning tecknas, det vill säga för den mark som finns under den allmänna platsmarken. Kommunen kan alltså använda sig av rätten att nyttja utrymmet under den offentliga platsen, ett så kallat markavtal. Det beror på att tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL bara gäller offentliga platser.

Miljö och Samhällsbyggnads slutsatser

Om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer. I Sverige finns det ca 560 000 laddbara bilar, vilket utgör 9 % av Sveriges registrerade personbilar. Det finns ca 3000 publika laddstationer med ca 20 000 laddpunkter. I en rapport från maj 2022 från den europeiska fordonsbranschen (Rapport "European EV Charging Infrastructure Masterplan" - ACEA (de europeiska biltillverkarnas organisation)) konstateras det att utbyggnaden av laddinfrastruktur går alldeles för långsamt. För att kunna uppnå klimatmålen och halvera utsläppen från trafiken måste Sverige bygga 10 gånger så många laddare i veckan. Enligt rapporten byggs det idag cirka 60 nya publika ladduttag per vecka i Sverige. För att klara klimatmålet måste det alltså öka till 600 per vecka. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning.

Elbilen utvecklas snabbt och många svenska kommuner har engagerat sig i frågan om laddinfrastruktur. Vilken roll svenska kommuner åtar sig och hur kommuner organiserar arbetet med laddinfrastruktur varierar. Kommunens engagemang och

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

tillhandahållande av mark för etablering av laddstolpar kan vara en avgörande drivkraft för utbyggnaden av det svenska laddinfrastrukturnätet. Det finns ett begränsat intresse av privata aktörer att anlägga laddpunkter på grund av låga vinstmarginaler.

Miljö och Samhällsbyggnad anser att en utbyggnad av laddinfrastruktur för elbilar ligger i linje med kommunens energi- och klimatarbete samt kommunens arbete för att främja hållbara transporter. Det första steget som behöver genomföras är att ta ställning till om man vill verka för laddinfrastruktur på allmän platsmark eller kvartersmark, utbyggandet av laddinfrastrukturen och vilken roll kommunen ska ha i detta arbete. Det andra steget blir att genomföra en utredning för att få en helhetssyn. Denna behöver bland annat beröra frågeställningar kopplade till behovet var, när och hur.

Beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att:

- det är möjligt att förse en parkeringsplats på allmän platsmark med laddstolpar, eftersom det anses falla in under detaljplanens reglering ”gata”.
- ge förvaltningen i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Serviceförvaltningen, för kännedom

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

LADDINFRASTRUKTUR- PLAN FÖR PUBLIK LADDNING

Laddinfrastrukturplanen för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* i *Miljöstrategi för Eslöv* samt uppfyller målet om ett hållbart transportsystem enligt *Eslöv trafikstrategi 2035*.

Innehåll

Definitioner av olika begrepp	4
1. Inledning.....	6
1.1. Syfte	6
1.2. Tidsplan.....	7
1.3. Ansvar	7
1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun	7
1.3.2. Drift	7
1.4. Avgränsningar	7
2. Bakgrund.....	8
2.1. Framtagande och beslut.....	8
2.2. Trafikstrategi och trafikplan.....	9
2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan	10
2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer	10
2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)	11
2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur	11
2.7. Nuläget i Eslövs kommun	12
2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun	14
2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun.....	16
2.10. Vad krävs för tunga transporter?	16
2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter	17
2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspelar med energiperspektivet	17
2.10.3. Batteri och laddstrategier.....	17
3. Allmänt om personbilsladdning	17
3.1. Olika laddplatser	18
3.1.1. Normalladdaren	18
3.1.2. Snabbladdaren	18
3.1.3. Supersnabbladdaren	19
3.2. Olika säkerhetsnivåer	19
4. Reglering för etablering av publika laddstolpar	19
4.1. Övergriplig kravställning	19
4.2. Detaljerad kravställning	20

4.3. Avtal	21
4.4. Betalningar och appar.....	21
4.5. Bygglov	22
4.6. Laddkablar på kommunal mark.....	22
5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar	22
5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark	22
5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering.....	23
5.3. Regelverk om publika laddstolpar.....	24
6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun	25
6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning.....	25
6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur	26
6.2.1. Platser för framtida laddstolpar	26
6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser.....	26
6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar.....	27
6.3. Elnätet.....	28
6.4. Kommunikation.....	28
Bilaga 1. Exempel på avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark.	29
Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun. 34	
Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv. ..	37
Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark.	39
Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark.	42
Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?.....	44
Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på	47

Definitioner av olika begrepp

Laddplats	En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
Laddare/Laddstolpe	En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter, vilket möjliggör laddning för flera fordon samtidigt.
Publik laddplats	Med publik laddning avses parkeringar där det erbjuds laddpunkter som är öppna för allmänheten.
Icke-publik laddplats	Är en laddpunkt som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen och används huvudsakligen av de boende eller de som arbetar där. Laddplatsen är inte öppen för allmänheten.
Lokalförsörjningsplan	Årligen upprättas i Eslövs kommun en operativ lokalförsörjningsplan, vilken är ett kommunövergripande styrdokument för lokalförsörjningen i kommunen. Planen är långsiktig men ett levande dokument som revideras årligen. Den är också en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla sina lokaler.
Laddpunkt	En laddpunkt är den punkt där koppling mellan det laddbara fordonet och laddaren sker.
Normalladdare	Till normalladdare räknas de laddare som levererar 3,6–22 kW.
Snabbladdare	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar 50kW.
Supersnabbladdare	Till supersnabbladdare räknas de laddare som levererar 150-350kW.
Elbil	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
Elhybrid	Elhybrider har två motorer, en vanlig förbränningsmotor och en elmotor. När man är ute och kör kan båda motorerna arbeta för att driva bilen, antingen samtidigt eller var och en för sig. En elhybrid kan inte laddas med el.
Laddhybridbil	En bil med två olika typer av motorer, varav minst en är elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri

som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.

Laddbara bilar	Samlingsnamn för elbilar och ladd-hybrider.
Laddbara fordon	Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan även till exempel mopeder, bussar, lastbilar.
Allmän platsmark	Allmän platsmark (eller gatumark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
Kvartersmark	Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.
Lokal trafikföreskrift	Brukar förkortas LTF. Utöver de trafikregler som gäller enligt lag eller förordning, får särskilda trafikregler meddelas i form av lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter beslutas av kommunen, Länsstyrelsen eller Trafikverket beroende på var föreskrifterna ska reglera och på vilken plats de ska gälla.

1. Inledning

Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatmässigt hållbart. År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar. Detta kommer kräva en massiv infrastruktur för laddning och idag finns det statistik som visar att cirka 90 % av alla elbilsägare laddar sin elbil hemma. Frågan om publika laddstolpar är särskilt intressant för kommuninvånare som inte har tillgång till hemmaladdning och som även saknar rådighet över sin parkeringsplats.

För att Eslöv kommuns ambitiösa miljö- och klimatmål ska kunna nås krävs en omställning av transportsektorn. Detta sker dels genom en omflyttning av resandet till mer kollektivtrafik, cykel och gång, och dels genom övergång från fossila bränslen till förnybara bränslen exempelvis eldrift. En elektrifiering av transportsektorn är alltså en del av lösningen, och den här planen är till för att ge stöd i arbetet med att etablera publika laddstolpar i Eslövs kommun.

Om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddplatser. I Sverige finns det ca 560 000 laddbara bilar, vilket utgör 9 % av Sveriges registrerade personbilar. Det finns ca 3000 publika laddplatser med ca 20 000 laddstolpar. I en rapport från maj 2022 från den europeiska fordonsbranschen (Rapport "European EV Charging Infrastructure Masterplan" - ACEA (de europeiska biltillverkarnas organisation)) konstateras det att utbyggnaden av laddinfrastruktur går alldeles för långsamt. För att kunna uppnå klimatmålen och halvera utsläppen från trafiken måste Sverige bygga 10 gånger så många laddstolpar i veckan. Enligt rapporten byggs det idag cirka 60 nya publika laddpunkter per vecka i Sverige. För att klara klimatmålet måste det alltså öka till 600 laddpunkter per vecka. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som säger att det ska finnas tio fordon per laddplats. Elektrifieringen av trafiken pekas ut som det viktigaste sättet att få ner dagens utsläpp och därför krävs en mycket snabbare utbyggnad av infrastrukturen för laddning.

Elbilen utvecklas snabbt och många svenska kommuner har engagerat sig i frågan om laddinfrastruktur. Vilken roll svenska kommuner åtar sig och hur kommuner organiserar arbetet med laddinfrastruktur varierar. Kommunens engagemang och tillhandahållande av mark för etablering av laddstolpar kan vara en avgörande drivkraft för utbyggnaden av det svenska laddinfrastrukturnätet. Det finns ett begränsat intresse av privata aktörer att anlägga laddstolpar på grund av låga vinstmarginaler, därför behöver det göras attraktivt i kommunen att laddstolpar sätts upp på fler orter som är mindre attraktiva inom Eslövs kommun.

1.1. Syfte

Syftet med denna laddinfrastrukturplan är huvudsakligen att underlätta för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn i Eslövs kommun för den publika laddningen. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. Planen förtydligar Eslövs ställningstagande när det gäller laddinfrastruktur, såsom:

- Lämplig geografisk lokalisering av publika laddpunkter
- Reglering för etablering av publika laddpunkter i Eslövs kommun
- Personbilar och tunga transporter

Planen ska vara ett användbart verktyg för Eslöv kommuns egen planering, men också som underlag i dialog med aktörer.

1.2. Tidsplan

Laddinfrastrukturplanen pekar inte direkt ut när alla laddstolpar ska vara på plats. Planen avser att årligen revideras för att uppdateras med relevanta laddplatser och det verkliga utvecklingsbehovet som också behöver vara ekonomiskt hållbart. Det kan vara lämpligt att ha kontinuerlig omvärldsbevakning som ger stöd för det faktiska behovet i kommunen.

1.3. Ansvar

1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun

Under första delen av år 2024 har en arbetsgrupp med representanter från Kommunledningskontoret, Miljö- och samhällsbyggnad samt Serviceförvaltningen tillsammans arbetat fram underlag till denna laddinfrastrukturplan. I arbetet har möjliga platser för laddning i kommunen identifierats. Dialog har förts med intressenter som vill etablera laddning för fordon i kommunen. Arbetsgruppen har haft stort fokus på omvärldsbevakning då det sker snabb utveckling av teknik för laddning av fordon men även kring reglering av laddplatser och hur alla frågor rörande laddstolpar hanteras på lokal och nationell nivå.

1.3.2. Drift

Eslövs kommun ansvarar för drift av parkeringsplatser där laddstolpar placeras, exempelvis vid snöröjning. Ansvaret inom kommunen skiljer sig åt är beroende på vilken mark som parkeringsplatsen (inklusive eventuell laddstolpe) är placerad på. Avses parkeringsplatser med laddstolpe på allmän platsmark, vid kommunalt huvudmannaskap, så är det avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad som drifftar och sköter dessa. Avses parkeringsplatser med laddstolpar på mark som är kvartersmark är det Serviceförvaltningen i kommunen som drifftar och sköter dessa. En dialog mellan förvaltningarna krävs för att få en enhetlig bild kring laddinfrastrukturen i Eslövs kommun.

Aktörer som äger laddstolpar på kommunal mark sköter all drift kopplad till laddstolpen och alla kostnader som tillkommer för driften som rör laddstolpen.

1.4. Avgränsningar

Laddinfrastrukturplanen om den publika laddningen, det vill säga den laddstolpe som är öppen för vem som helst på kommunal mark. Publik laddning är tillgänglig för allmänheten. Det innebär att elbilsförare kan ladda sina fordon på platser utanför deras hem eller arbetsplats, vilket möjliggör längre resor och bidrar till att öka räckvidden för elbilar. I flera tidigare undersökningar som har genomförts laddar de flesta sina elbilar i hemmet eller på arbetet, men för de som bor i flerfamiljshus är publika laddplatser avgörande för ett elbilsköp. För att vända denna utveckling, att fler invånare i Eslövs kommun ställer om, är det bra om de publika laddstolparna ökar.

De laddstolpar som är icke-publika, det vill säga laddpunkter som är kopplade till kommunens verksamhetslokaler, kommer att lyftas i Eslöv kommuns lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen är en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Lokalförsörjningsplanen ska visa vad och var kommunen ska bygga och/eller utveckla i och runt sina lokaler.

Laddinfrastrukturplanen avser huvudsakligen infrastruktur för laddning av personbilar och tunga transporter. Eldrivna bussar, cyklar, mopeder, motorcyklar med mera spelar dock en viktig roll i ett hållbart transportsystem. Samordningsvinster kan finnas kring gemensamma laddplatser för olika typer av fordon. Dessa fordonsslag kommer att beaktas när laddinfrastrukturplanen utvärderas och revideras årligen. Om behovet finns för något fordonsslag kommer Eslövs kommun att bevaka detta.

Delar av laddinfrastrukturplanen avgränsas till de orter som kommunen har rådigheter över att göra något i, där kommunalt huvudmannaskap gäller på allmän platsmark. Dessa orter är Eslövs tätort, Löberöd och Marieholm. Att dessa orter är valda beror på att kommunalt huvudmannaskap gäller. Kommunalt huvudmannaskap betyder att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar.

I övriga delar av kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket och samfällighetsförening. I övriga delar av kommunen, med enskilt huvudmannaskap, kommer Eslövs kommun också att verka för att laddinfrastrukturplanen efterlevs genom att utgå från den i exempelvis planerings- och exploateringsprocesser. För mark där det råder kvartersmark, kommer alla orter i Eslövs kommun att beröras.

2. Bakgrund

2.1. Framtagande och beslut

2015 togs det politiska beslutet att Eslöv ska bli en fossilbränslefri kommun, detta ska vara uppnått år 2030.

År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Detta behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. Frågan som ställdes var:

- Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?

År 2023 gav Miljö och samhällsbyggnadsnämnden (MOS.2023.0211) och kommunstyrelsens arbetsutskott (KS.2023.0435) Miljö- och samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret i uppdrag att utse platser för etablering av laddstolpar på kvartersmark och allmän platsmark och tillgängliggöra dessa för marknadens aktörer.

I tjänsteskrivelserna framgår det att:

- Miljö och Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret och Serviceförvaltningen har ett samarbete om laddinfrastrukturen i kommunen. Kommunens förvaltningar behöver ha en samlad bild kring etablering av laddstolpar när förfrågningar kommer in till kommunen samt var och hur markupplåtelsen ska ske.
- Nästa steg är att genomföra en utredning för att beröra frågeställningar kopplade till behovet, var, när och hur. Arbetet ska senare leda fram till en så kallad laddplan. Laddplanen kommer att tas upp för beslut i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och skickas på remiss till Kommunledningskontoret.
- Ansvaret för anläggande av laddstolpar på de olika marktyperna faller inom olika förvaltningar i kommunens organisation.
- Kommunen ska inte sälja el utan kommunen ska endast tillgängliggöra mark för marknadens aktörer att kunna etablera laddstolpar. Nästa skede är att välja ut parkeringsplatser på kommunal mark som är lämpliga för etablering av laddstolpar i Eslövs kommun.

2.2. Trafikstrategi och trafikplan

Eslövs trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige i Eslövs kommun i juni 2022. Trafikplanen antogs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Eslövs kommun i september 2022.

Ett välfungerande transportsystem är en förutsättning för att vardagen ska fungera för dem som bor och verkar i kommunen och för att företagen ska kunna bedriva sina verksamheter. Det är också viktigt för att kommunen ska kunna utvecklas och växa.

Trafikstrategin är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen. Utgångspunkten för trafikstrategin är globala mål som Agenda 2030, nationella mål som de transportpolitiska målen och nollvisionen samt de regionala målen i region Skåne. De globala, nationella och regionala målen är överordnade de kommunala målen som översiktsplanen, trafikstrategin och trafikplanen ska förhålla sig till.

Till trafikstrategin har sedan en trafikplan kopplats. Trafikplanen är en handlingsplan, som visar vilka konkreta åtgärder som behövs och är mest angelägna i trafiksystemet. Trafikplanen utgår ifrån trafikstrategin. Åtgärderna i trafikplanen leder till att målen som satts i trafikstrategin uppnås. I trafikplanen finns angivna åtgärder som handlar om att framtida laddstolpar ska etableras på olika platser. När alla åtgärder i trafikplanen har genomförts kommer trafikstrategin att uppnås.

2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan

I kommunens Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan finns politiskt antagna mål kopplat till begränsad klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen.

Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

- Kommunorganisationen ska ta fram en plan för laddinfrastruktur som omfattar inventering och kartläggning av mark för lämpliga platser till elbilsaddning, arbetet förstärks av en kartfunktion. Det ska även omfatta den interna laddinfrastrukturen.

2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer

För att fasa ut fossila bränslen ur transportsystemet och möta den snabba ökning av laddfordon har det från nationellt håll tagits flera initiativ i närtid som kan komma att påverka möjlighet till hur laddinfrastruktur byggs framöver. Exempel på detta är det uppdrag som Energimyndigheten, Boverket och Lantmäteriet hade under 2021 som handlade om att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till hemmaladdning för boende i olika boendeformer. Ett annat exempel är elektrifieringskommissionen som tillsatts av regeringen under 2022 för att identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen av transportsystemet.

Sedan mars 2021 finns egenskapskrav i Plan- och bygglagen på att laddinfrastruktur för laddning av elfordon ska finnas vid vissa byggnader. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i andra fall ställs krav på laddningspunkter. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

Enligt de nya reglerna ska:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

- Uppvärmade byggnader, som inte är bostadshus, med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast den 1 januari 2025.

För att underlätta detta arbete ska dialog föras tidigt med ansvariga för laddinfrastrukturen, att redan vid projektering av egna anläggningar för laddstolpar och tidigt i detaljplaner ha i åtanke. Detta är bra att ha med tidigt i dialogerna när ett område ska exploateras eller byggas om, så att en plats inte behöver schaktas igen utan kan göras samtidigt när en ombyggnation eller nybyggnation sker.

2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)

EU-kommissionen välkomnar en överenskommelse som nåtts mellan Europaparlamentet och rådet om att öka antalet tillgängliga elladdnings- och vätgastankstationer, särskilt över Europeiska Unionen. Det här regelverket kommer möjliggöra övergången till nollutsläppstransporter och bidra till målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % till 2030.

AFIR är en ny förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Förordningen ska fastställa obligatoriska utbyggnadsmål för infrastruktur för elladdning och vätgastankning för vägtransportsektorn. AFIR banar väg för en användarvänlig laddnings- och tankningsupplevelse, med full pristransparens, gemensamma minimibetalningsalternativ och sammanhängande kundinformation över hela EU.

År 2025 eller 2030 behöver följande utbyggnadsmål uppnås:

1. Laddinfrastrukturen för bilar och skåpbilar måste växa i samma takt som fordonsupptagningen. Varje 60:e km längs det transeuropeiska transportvägnätet (TEN-T) behöver det installeras snabbladdning på minst 150 kW från 2025 och framåt.
2. Laddinfrastruktur avsedd för tunga fordon med minimieffekt på 350 kW måste installeras var 60:e km längs TEN-T-stamnätet och var 100:e km på det större TEN-T-övergripande nätet från 2025 och framåt. En komplett nättäckning ska uppnås till år 2030. Laddstolpar ska installeras på säkra parkeringsplatser för laddning över natten samt på de platser där leveransfordonen anländer.
3. Vätgastankstationer för bilar och lastbilar måste installeras från 2030 och framåt i alla områden som är välbesökta och var 200:e km längs TEN-T-stamnätet.
4. Sjöhamnar som har 50 stora passagerarfartyg per dag, eller 100 containerfartyg, måste tillhandahålla elektricitet från land till sådana fartyg senast 2030.
5. Flygplaster måste tillhandahålla elektricitet till stationära flygplan vid alla kontaktställen (gates) senast 2025 och vid alla andra platser senast 2030.
6. Varje operatör av elladdnings- och vätgastankstationer måste också säkerställa en pristransparens, erbjuda en gemensam betalningsmetod såsom betal- och kreditkort, ge relevant information (om platsen, tillgänglighet, pris) för att säkerställa att kunden är fullt informerad.

Dessa krav ställer en enorm press på aktörer i alla led att ställa om till el- och vätgasttransporter.

2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur

Den 29 mars 2022 beslutade trafikutskottets uppföljnings- och forskningsgrupp att låta genomföra en förstudie på temat transportsektorns elektrifiering. En förstudie togs fram som underlag inför det fortsatta arbetet.

Den 17 januari 2023 beslutade trafikutskottet att genomföra en studie om transportsektorns elektrifiering med fokus på samhällsbyggnad och planering av vägtrafikens laddinfrastruktur. Studien har genomförts av en arbetsgrupp inom trafikutskottet med stöd av riksdagens utvärderings- och forskningssektariat (RUFSS).

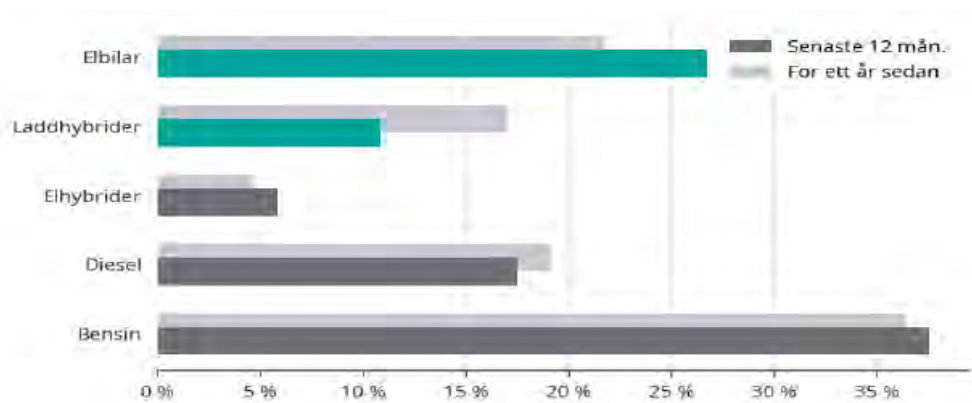
Rapporten har väl belyst de hinder som finns för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige. Ett hinder som belyses särskilt som varit avgörande för Eslövs kommun är utbyggnaden av laddstolpar på kommunal mark. I rapporten noteras att det finns hinder som gäller kommunernas roll vid utbyggnaden av laddinfrastruktur. Kommuner uppmanas i rapporten att säkerställa tillgången till mark för laddplatser på kommunal mark. Slutligen betonar rapporten att det finns ett behov av att förenkla och förtydliga regelverket för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark på kommunal mark då den idag är väldigt otydlig.

2.7. Nuläget i Eslövs kommun

För att kunna förstå behovet av en laddinfrastrukturplan är det lämpligt att titta på hur situationen har utvecklats under de senaste åren i Eslövs kommun. År 2016 etablerades den första publika laddstolpen á 2 uttag i Eslöv, Badhusparken. Den första laddstolpen installerades på allmän platsmark. Det har även tillkommit en laddstolpe á 2 uttag vid Medborgarhuset, vilken också står placerad på allmän platsmark. Därefter har flertal laddstolpar installerats på kvartersmark – bland annat utanför Stadshuset (3 laddstolpar á 6 uttag). Det finns även flertal laddstolpar på privat mark idag. Oklarheter i lagstiftningen är troligen orsaken till att utbyggnaden av laddstolpar stannat upp, se kapitel 5 och bilaga 6.

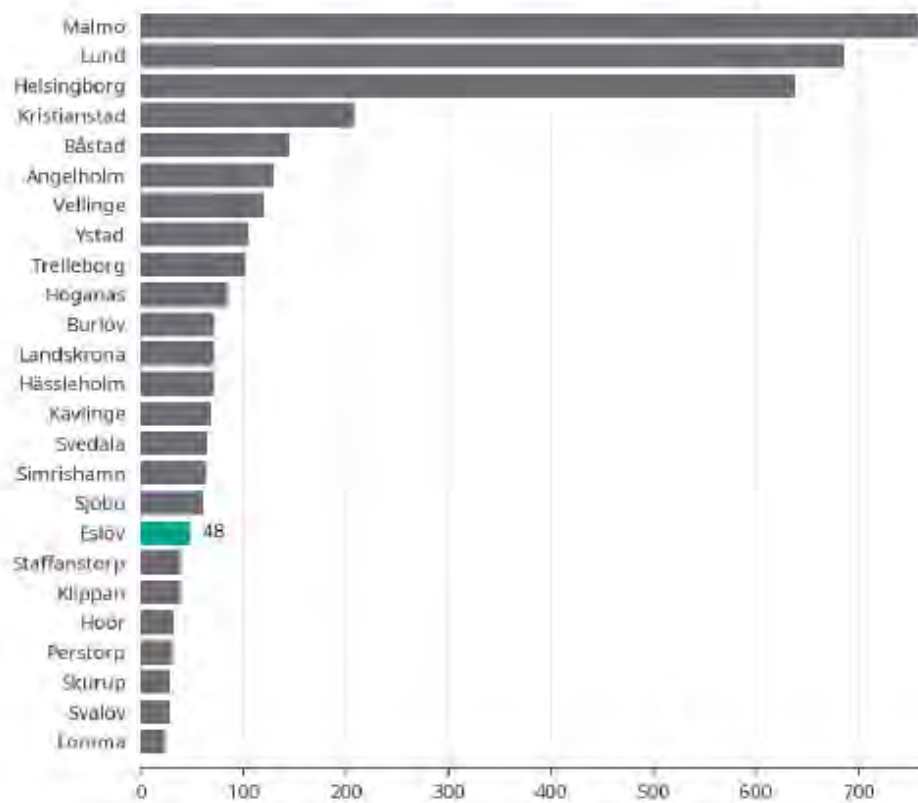
För att öka takten gällande omställning till mer eldrivna fordon och för att kunna fasa ut fossilfordon behöver laddinfrastrukturen hänga med. Idag finns generellt många elfordon, där efterfrågan är relativt stor i landet, men infrastrukturen har inte riktigt hängt med i denna snabba utveckling. Detta kan vara en anledning till att bensin är den vanligaste drivmedelskategorin bland nya bilar i Eslövs kommun, då infrastrukturen inte har utvecklats i lika snabb takt som försäljningen av elfordon. För att erbjuda elbilsägare att ladda sitt fordon publikt, så måste behovet av laddplatser styra utvecklingen. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

Figur 1 visar antal nyregistrerade fordon per drivmedel under de senaste tolv månaderna i Eslöv, från december 2022 till december 2023. Den gröna och mörkgråa stapeln i figuren visar på andelen nyregistrerade fordon per drivmedel i Eslöv.



Figur 1. Andelen nyregistrerade fordon per drivmedel de senaste tolv månaderna i Eslöv.

Idag finns det statistik på hur många publika laddstolpar som finns i respektive kommun i Skåne, se figur 2.



Figur 2. Antalet publika laddplatser i några av de skånska kommunerna som undersöktes i december 2023.

I figur 2 visas de 25 kommuner med flest publika laddstolpar, Eslöv ligger på plats 18. Eslövs kommun ligger sämre till än riktlinjen som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 tagit fram, som säger att det ska finnas en laddplats för var tionde fordon. Eslövs kommun har totalt 1000 elbilar och laddhybrider, och enligt riktlinjen ska det finnas 100 laddstolpar för att kunna möta denna omställning. Fler laddstolpar behövs i kommunen med låg andel elbilar för att sätta fart på utvecklingen, då vi idag har 48 laddplatser som motsvarar 24 laddstolpar i kommunen. Detta skulle medföra att Eslövs kommun hamnar på en åttonde plats, förutsatt att inga andra kommuner i tabellen utökar laddstolpar. Genom anläggandet av publika laddstolpar skapas förutsättningar för elbilar samt en inriktning för samhällsutvecklingen. Se bild 1 nedan, som visar var någonstans det finns publika laddstolpar på kommunal mark i kommunen.

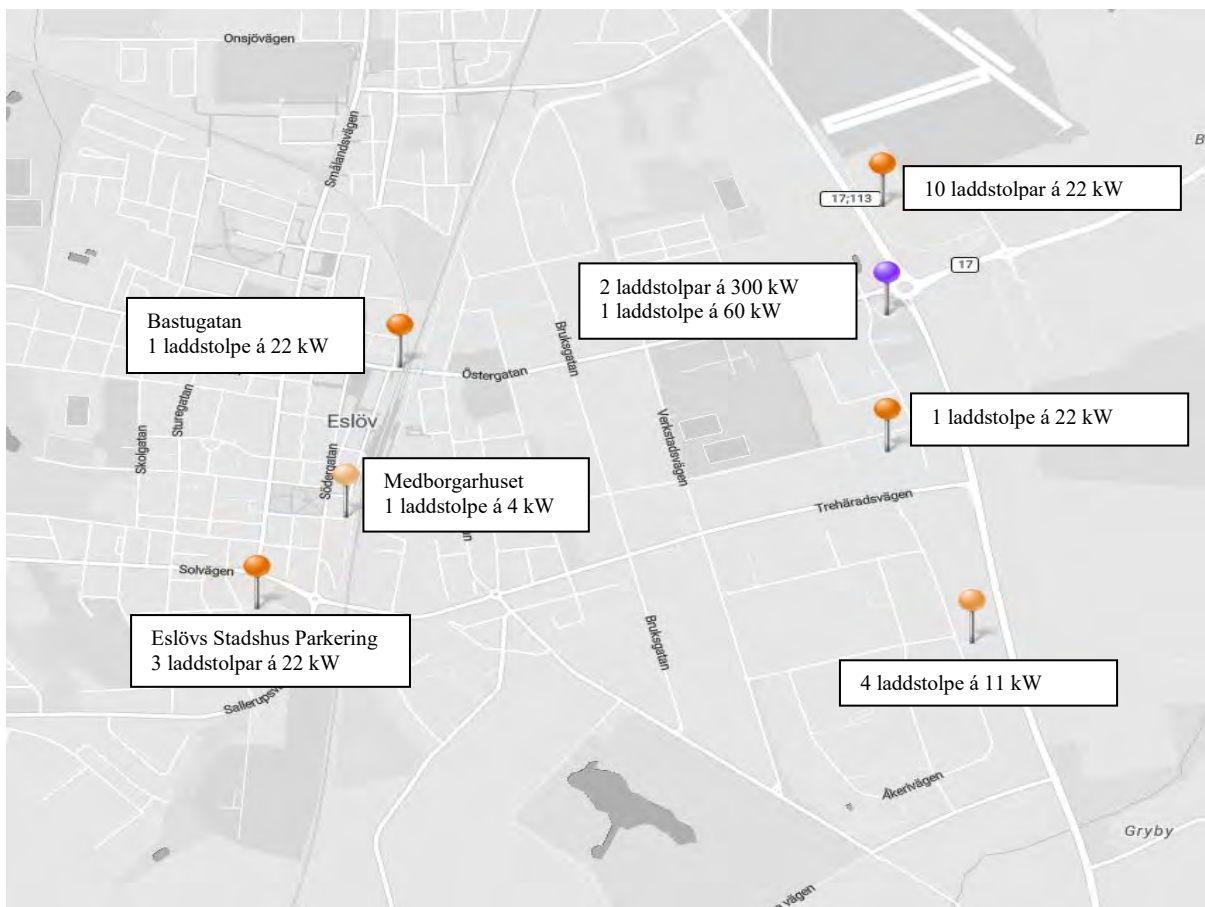


Bild 1. Bilden visar var någonstans det idag finns publika laddstolpar i Eslövs kommun. Avser endast Eslövs tätort då det enbart finns publika laddstolpar där. Varje laddplats visar hur många laddstolpar som finns och laddstolpens effekt. Utdraget genomfördes i februari 2024.

De platserna som visas till vänster i kartbilden tillhör kommunal mark, och de platserna som visas till höger tillhör privata fastighetsägare där laddstolpar satts upp på deras mark.

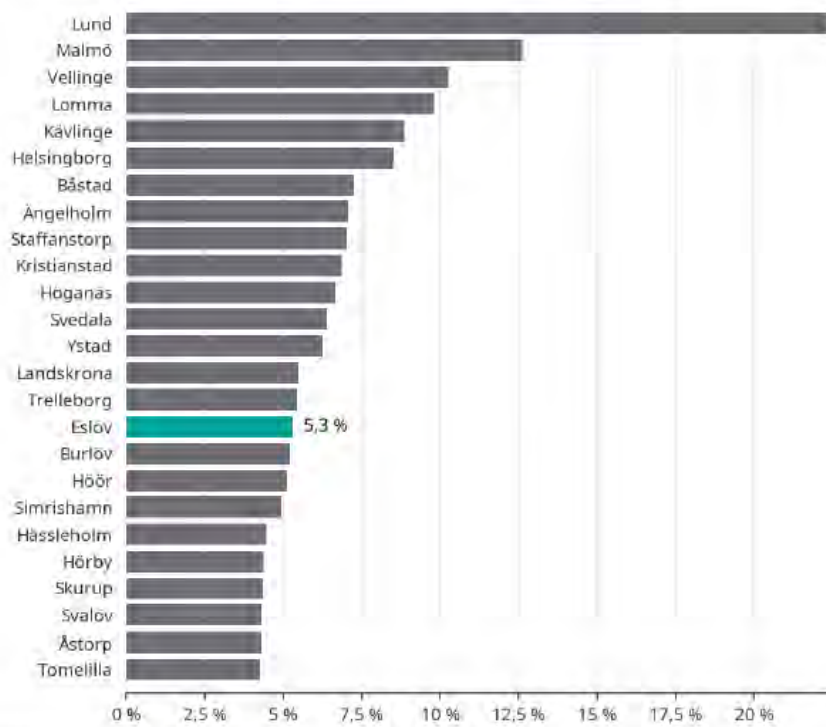
Utöver den publika laddningen så har 600 hushåll fått stöd för laddboxar för hemmaladdning i kommunen (siffror från år 2023). En laddbox är en kompakt och lätt laddpunkt för växelström som förser elbilar med ström. Laddboxar brukar oftast användas på privata platser, exempelvis i en- eller flerfamiljshus. Vanligtvis brukar en laddbox hänga på väggen, men kan även monteras på ett stativ.

2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun

I Eslövs kommun utgör elbilar bara en bråkdel av bilparken. De allra flesta personbilarna i Eslöv är fossildrivna. Även om en stor del av alla nya bilar är laddbara utgör de en minoritet av hela personbilsflottan. I Eslöv fanns det i slutet av oktober (2023) 543 elbilar och 412 laddhybrider, vilket motsvarar omkring 5,3 % av alla personbilar i kommunen. I Eslöv bör motsvarande siffra vara på 10 %, det vill säga 10 % av den totala summan av elbilar och laddhybrider i kommunen (som motsvarar 1700 styck personbilar). Görs en jämförelse kring hur det ser ut i hela landet är det cirka 11 % av alla bilar som är laddbara.

När det kommer till vilken skånsk kommun som har störst andel av laddbara personbilar, så ligger Eslöv på plats 16 bland 33 kommuner (se figur 3) och detta gäller för år 2023. Siffran och placeringen kan ändras något beroende på hur snabbt/långsamt utvecklingen går i en kommun.

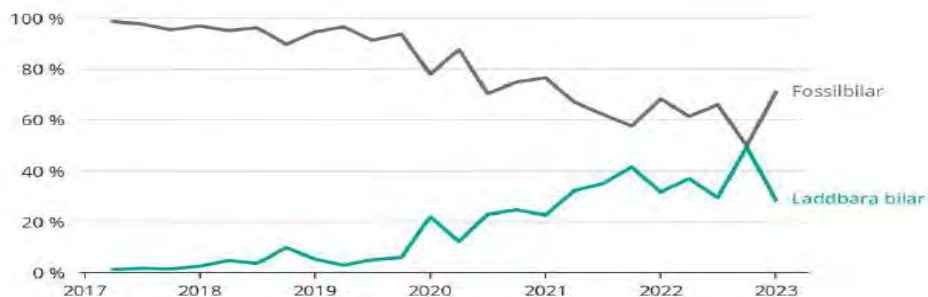
Andel av personbilarna som är laddbara i kommunerna i Skåne län.



Endast de 25 kommuner med högst andel laddbara fordon visas i grafen.

Figur 3. Andelen laddbara personbilar i några av de skånska kommunerna.

I figur 4 visas gruppen laddbara bilar och att gruppen består av rena elbilar och laddhybrider. I fossilbilar ingår förutom bensin och diesel även elhybrider. Biodrivna fordon visas inte i figuren. För att få en helhetsuppfattning kring hur det ser ut med ägandet av fossilbilar och laddbara bilar visas ett diagram i figuren.



Figur 4. Utvecklingen av laddbara bilar och fossilbilar i Eslöv från 2017-2023.

2.9. Prognosen framåt – Så väntas antalet laddbara bilar öka i Eslövs kommun

Försäljningen av laddbara bilar förväntas att öka i kommunen. År 2024 finns det omkring 17000 personbilar i Eslöv, varav 955 är laddbara. Detta motsvarar idag en andel på 5,3 % av den totala personbilsflottan som utgörs av laddbara fordon. I en nationell jämförelse borde år 2024, 10 %, av det totala antalet personbilar utgöras av elbilar och laddhybrider i Eslövs kommun. En målsättning som Eslövs kommun ska arbeta utefter är att 30 % av alla personbilar i kommunen, det vill säga 5100 styck av totalt 17000 personbilar som finns i kommunen idag, ska vara laddbara till år 2030. Idag är 955 personbilar laddbara och fram till år 2030 behövs det 4145 laddbara fordon till. Att målsättningen till år 2030, är 30 % av dagens personbilar laddbara i Eslövs kommun. Motiveringen till målsättningen på 30 % är på grund av EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035 är förklarat. Nya bilar och skåpbilar som säljs i EU från och med 2035 får inte producera några koldioxidutsläpp. Detta kommer aktivt medföra att samhället, inklusive Eslöv, behöver ställa om till fler laddbara fordon. Det är en rad olika parametrar som kommer styra den här utvecklingen, bland annat:

- Det tillkommande effektbehov som elektrifieringen av transportsektorn ger upphov till skapar även utmaningar för elnätet. Risk för att brist på elnätskapaciteten begränsar elektrifieringstakten är ett faktum och flera olika möjligheter att adressera detta undersöks, såsom villkorade avtal, batterilager och smart laddning.
- Övriga drivmedelspriser och dess förändringar
- Utbyggnaden av laddstolpar och laddinfrastrukturen
- Genomförande av elbilskampanjer
- Tuffare lagkrav som kommer, där fler laddstolpar ska finnas tillgängliga.
- Hur många fordonsägare som har tillgång till att ladda sitt fordon hemma

2.10. Vad krävs för tunga transporter?

Nedan stående stycken är information som är utdraget från Powercircles artikel om elektrifierade lastbilar. Det finns idag 84 000 tunga lastbilar i Sverige men bara 30 är elektrifierade. Alla tunga transporter brukar delas in i lokala transporter, regionala transporter och fjärrtransporter. Gemensamt för lastbilstillverkarna är att de elektrifierar modeller som används för kortare dagliga körsträckor först, såsom sophämtning och distribution i städer, och successivt utvecklar modellutbudet mot längre och mer krävande transporter. Idag finns lastbilsmodeller på marknaden för att möta behov av lokala och regionala transporter, där branschen har börjat se över elektrifieringen i allt högre utsträckning.

För Eslövs kommun behöver behovet ses över för att kommunen ska vara med i den här omställningen. Idag finns inga el lastbilar i kommunen. Omställningen till mer elektrifierade tunga transporter i Eslöv finns inte ännu och inte heller finns det någon laddplats för att kunna ladda sin tunga transport som drivs på el någonstans i kommunen.

För att påbörja omställningen och utvecklingen av elektrifieringen av tunga transporter föreslås att kommunen utreder var det kan finnas distributionskapacitet för sådan laddplats samt om det är möjligt att anlägga en sådan på vald plats.

2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter

Av dagens ca 84 000 lastbilar kör 80 % kortare än 500 km per dag och 60 % kortare än 300 km. Det visar att det faktiskt är möjligt att elektrifiera en stor del av lastbilstransporterna redan idag med det modellutbud som finns, även om elektrifieringstakten självklart hänger på utbyggnad av laddinfrastruktur, att existerande fordonsflotta byts ut och att lastbillstillverkarna ska hinna producera fordonen.

Idag kan laddare med CCS-uttag leverera upp till 400 kW. För högre laddeffekter upp till 600 kW krävs pantografladdning. Standarder för hur högeffektsladdning för tyngre fordon ska se ut är på väg och det första steget mot laddning i MW-skala är taget. Det är troligt att vi år 2025 kan se laddare som klarar av 750 kW, och vid 2030 upp mot 1 MW. Just nu är det dock lastbilarna som sätter gränserna för laddhastigheten - dagens modeller kan maximalt ta emot 130-250 kW, men det planeras för möjlighet att ta emot 375 kW och på sikt 1 MW via CCS-uttag.

2.10.2. En nyckel i omställningen är att logistikperspektivet samspekar med energiperspektivet

Att det finns tillräcklig kapacitet i elnätet är en nyckel för elektrifieringen av tunga transporter. Därför blir det viktigt att ta hänsyn till elnätets nuvarande och framtida förutsättningar på de platser som är lämpliga ur ett logistikperspektiv. Vid semi-publik laddning handlar det om att även ta hänsyn till fastighetens totala effektbehov. Publikt kan elanslutningen behöva dimensioneras för att förse både privata och kommersiella fordon. För att öka nyttjandegraden av en elnätsanslutning kan den användas för både dag- och nattladdning. Smart laddning kommer säkerligen vara viktigt även för lastbilar, även om marginalerna är mindre än för personbilar. För laddning med hög effekt kan externa batterier komma in som en viktig delösning.

Idag är elektriska lastbilar fortfarande dyrare än deras konventionella motsvarigheter, sett till både inköpspris och total cost of ownership, TCO. Analyser visar dock att de kan bli billigare inom 5-10 år utan ekonomiskt stöd, men att den initiala investeringskostnaden är högre.

2.10.3. Batteri och laddstrategier

Något som blir viktigt är att analysera enskilda åkeriers och transportörers fordonsflottor, för att identifiera vilka fordon och rutter som lämpar sig bäst att elektrifieras först. Fordon som kan ladda en stor del av energin på depå - där laddningen är billigast - bör elektrifieras först. Även fordon med liknande körsträckor över årets alla dagar blir mer lönsamma, då batteriet kan dimensioneras för att utnyttjas maximalt.

3. Allmänt om personbilsladdning

En absolut majoritet av personbilsladdningen sker antingen i anslutning till hemmet eller vid arbetsplatser. Publik laddning som finns på parkeringsplatser, mackar, eller vid viktiga besöksmål är snarare att betrakta som kompletterande laddning och laddning som möjliggör längre resor.

Det finns ett antal kontakter som kan finnas på laddfordon och laddplatserna. Detta måste beaktas vid uppsättande av en laddplats. EU har bestämt att för normalladdning (normalladdaren) gäller Typ 2 och för snabbladdning gäller CCS som standarder inom EU. För supersnabbladdaren fungerar båda dessa kontakter. Se bild 2 nedan, för utseende på de olika kontakterna:

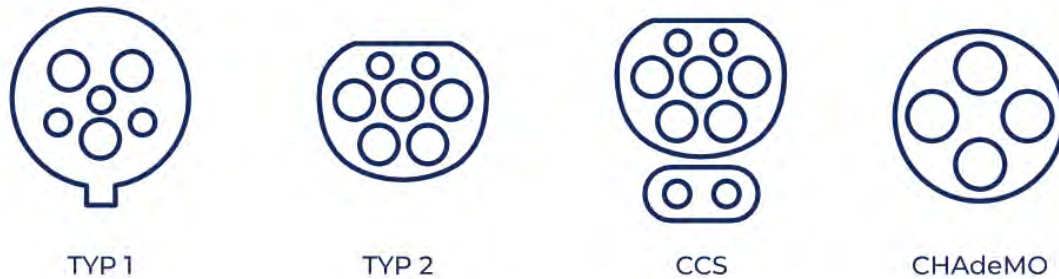


Bild 2. En illustration över kontakter för normalladdaren (Typ 1 och Typ 2) och snabbladdaren (CHAdeMO och CCS).

I Europa är det bestämt att CCS och Typ 2 ska vara standardiserade kontakter vilket innebär att bilar från europeiska biltillverkare i regel är utrustade med dessa kontakter.

3.1. Olika laddplatser

Idag går det att välja mellan tre laddtyper: normalladdare, snabbladdare och supersnabbladdare. Alla har sina speciella egenskaper och ger olika laddeffekt. Oftast är det elbilens kapacitet som avgör hur mycket ström som bilen kan ta emot. Så även om elbilen laddas med supersnabbladdaren är det inte säkert att det ger full utdelning om batteriet inte har kapacitet till en sådan laddhastighet.

3.1.1. Normalladdaren

Normalladdare (typ 1 och 2) är originalet av alla elbilsladdare och den första av alla laddmodeller. Normalladdaren passar alldeles utmärkt när en elbilsägare har gott om tid. Om det till exempel ska genomföra aktiviteter såsom gå på bio eller vid storhandling.

Normalladdarna är vanliga på parkeringsplatser, pendlarparkeringar, järnvägsstationer och flygplatser. Det vill säga platser där ett fordon ska stå en längre tid.

För att ladda med en normalladdare måste en elbilsägare ha egen laddkabel med Typ 2-kontakt. Laddeffekten varierar från 3,6 till 22 kW. Beroende på elbilsmodellen kan laddningstiden vara allt mellan 3 till 10 timmar.

3.1.2. Snabbladdaren

Snabbladdaren (Typ 2 och CCS) ger effektiv uppladdning av elbilen – under optimala förhållanden. Med optimala förhållanden menas att det inte är alltför varmt eller kallt ute och att batteriet är vare sig urladdat eller fulladdat. Observera att laddaren alltid kommer att ge den laddeffekt som anges och att det är bilen som begränsar laddhastigheten.

Kommer en elbilsägare till en laddplats med bara en ledig kabel för snabbladdning där det saknas AC-uttag/-kabel, kan elbilsägaren inte ladda direkt eftersom det då finns en annan bil som håller på att laddas med den andra kabeln.

De flesta snabbladdare ger en laddhastighet på 50 kW vilket gör att en elbilsägare kan räkna med en laddningstid på 15 till 120 minuter beroende på bilmärke, behov och batteriets skick.

3.1.3. Supersnabbladdaren

Supersnabbladdaren (Typ 2 och CCS) är det snabbaste laddalternativet. Den har en laddhastighet på 150–350 kW och laddar elbilen på 10–45 minuter. Hur snabbt det går beror naturligtvis även på bilmodell, batteri och behov.

3.2. Olika säkerhetsnivåer

Inom elbilsladdning finns det fyra olika säkerhetsnivåer, mode 1-4. EU har beslutat att Mode 3 ska vara standard för normal- och semisnabbladdning medan mode 4 ska vara standard för snabbladdning. Nedan förklaras enkelt vad säkerhetsnivåerna betyder.

Mode 1

Den lägsta säkerhetsnivån inom elbilsladdning. Mode 1 innebär laddning ur vanligt jordat vägguttag. 230/400v upp till 16A. Laddningen sker helt utan övervakning.

Mode 2

Denna säkerhetsnivå innebär precis som mode 1 laddning ur vanligt jordat vägguttag. I denna nivå övervakas dock laddningen med hjälp av en säkerhetsdosa monterad på laddkabeln. Säkerhetsdosan innehåller bland annat jordfelsbrytare och komponenter som kan kommunicera med bilen så laddningen sker kontrollerat.

Mode 3

Den europeiska säkerhetsstandarden för normal- och semisnabbladdning sedan 2017. Säkerhetsnivån innebär att bil och laddplatsen kommunicerar innan laddningen startar. Laddkabeln kommer därför vara strömlös tills alla tester är gjorda och laddning kan ske helt utan risk.

Mode 4

Det är den europeiska standarden för likströmsladdning, det vill säga snabbladdning. Dessa laddplatser finns oftast längs med vägar där elbilen behöver ladda upp snabbt. Den höga säkerhetsklassen krävs då laddningen sker med mycket höga effekter.

4. Reglering för etablering av publika laddstolpar

4.1. Övergriplig kravställning

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

- Laddningen ska vara publik, det vill säga laddstolpen ska vara öppen för vem som helst som kan använda sig av den.

- Normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt och vara utrustade med uttag för att möjliggöra användning av egen medtagen laddsladd.
- Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.
- Först till kvarn är gällande, kommunen förbehåller sig rätten att välja bland inkomna ansökningar.
- Laddplatserna ska placeras och utformas enligt villkor som anges i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/kommunal mark*.

4.2. Detaljerad kravställning

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller villkoren i bilaga 4, *Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark*:

Uttag

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens två standarder för snabbladdning, d.v.s. CCS och Typ 2. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag och ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt.

Påkörningsskydd och väderskydd

Vid behov ska väderskydd och påkörningsskydd installeras.

Utformning och tillgänglighet

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolpen ska placeras mellan två parkeringsrutor.

Ljussättning

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Betalning

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör. Se vidare under avsnitt 4.6.

Statistikrapportering

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

Teknisk utveckling

Aktören ser till att följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation och framöver alltid är uppdaterad efter senaste tekniken.

Kommunikation

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla aktuell information om bland annat: identifikation, driftsstörning, navigering och debitering.

4.3. Avtal

Kommunen kommer att teckna ett nyttjanderättsavtal med de aktörer som ska anlägga en laddplats, se bilaga 1, *Avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*. Kommunen har tagit fram en avtalsmall att utgå ifrån. Exempel på det avtal som kommer användas är att standardtiden för avtalet är satt till 10 år och det kommer inte att utgå någon avgift för upplåtelsen. Avsteg från mallen kan göras om det behövs för den aktuella platsen och aktören. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Det vill säga att mark- och exploateringsingenjörerna bör få delegation på att teckna nyttjanderättsavtalen själva avseende laddstolpar. Kommunstyrelsen beslutar om ändring av delegationen i detta ärende.

Avtalet finns i bilaga 1, *Exempel på avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark*.

I avtalsmallen regleras det inte någon avgift för markupplåtelsen. Eslövs kommun upplåter huvudsakligen aldrig kommunal mark utan avgift. Laddplatser på kommunal mark är något kommunen vill främja och Eslövs kommun ska ha nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser avgiftsfria. Flertalet andra kommuner upplåter också marken utan avgift på liknande sätt. Genom att teckna avtal med aktörer som anlägger laddplatser så undgår kommunen kostnaden att anlägga en laddplats i egen regi. Aktören bekostar anläggandet av laddplatsen men får också alla intäkter kopplade till den.

4.4. Betalningar och appar

Aktörer har betalningslösningar via partners för både publika laddstolpar som icke-publika. All administration och fakturering sker per automatik direkt till användaren, utan att kommuner behöver lägga sin tid eller energi på det och så bör det även vara i Eslövs kommun.

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

De publika laddstolparna som finns idag i Eslövs kommun, som är öppna för allmänheten och som finns på kommunal mark, har följande betalning och avgiftsreglering (På alla tre platser tillkommer det en avgift för laddningen):

- Ingen parkeringsavgift tas ut för de två laddstolparna i Badhusparken, däremot får laddbara fordon parkeras och ladda i 2 timmar där P-skiva behöver vara synlig. Denna parkeringsreglering gäller vardagar 9-18 och lördagar 9-14, resterande tid är fritt fram att ladda och utan tidsbegränsning.

- Vid laddstolpen som finns intill Medborgarhuset får laddbara fordon parkera i 4 timmar och det tillkommer även en parkeringsavgift under den tid som bilen laddas.
- De laddstolpar som finns utanför Stadshuset har ingen parkerings- och tidsreglering.

I och med att det ser olika ut idag, på de platser runt om i Eslöv där det finns publika laddstolpar, behöver beslut tas om hur Eslövs kommun ska gå vidare. Kostnaden på parkeringsplatserna är inte relaterad till mängden el som laddas utan till att servicen att ladda används. Det finns två huvudsakliga fördelar med denna lösning. Dels behövs inte två olika system för betalning (ett för parkeringsavgifter och ett för laddning). Dels minskar risken för att laddplatserna blockeras av fordon som inte kan eller inte har för avsikt att ladda.

På de platser där laddstolpar finns och som inte avser kommunala parkeringsplatser, sker betalning istället utifrån antalet laddade kWh eller det sätt som leverantören av laddplatsen erbjuder inte är uppställda på gatumark.

4.5. Bygglov

Generellt krävs inget bygglov eller någon anmälan till kommunens bygglovsavdelning vid uppsättning av laddstolpar. Eventuellt kan en laddplats med tillhörande väderskydd kräva bygglov som byggnad. Om tak, skyltar eller andra konstruktioner tillkommer till följd av och i samband med etablering av laddplatser kan dessa emellertid kräva bygglov eller en anmälan. Aktören får stå för dessa kostnader om det skulle vara så att bygglov behövs.

Vid bygglovsprövning avseende byggnader bedöms parkeringsbehovet utifrån kommunens beslutade parkeringsnorm. I denna norm finns i dagsläget inget krav på antal laddplatser. I plan- och bygglagen finns dock krav på när laddmöjlighet ska finnas.

4.6. Laddkablar på kommunal mark

För att få placera något på offentlig plats behövs det oftast tillstånd. När det kommer till elkablar är det inte tillåtet att placera kabeln över gatan för att ladda elbilen. Eslövs kommun ger inte tillstånd för något som kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, vilket en kabel kan göra.

Regeln gäller även för anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Det är inte heller tillåtet att dra en luftledning för laddning eftersom det oftast i dessa lägen kräver att en stolpe eller något liknande placeras på kommunal mark.

5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar

5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

Hur parkering kan regleras beror på om det är allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

- Allmän platsmark (eller gatemark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
- Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering

Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark beslutar kommunen om vilka lokala trafikregler som ska gälla. Markägaren beslutar, med några få undantag, om vilka lokala trafikregler som ska gälla på dennes mark. Undantag är till exempel hastighetsgränser, som kräver lokal trafikföreskrift.

Allmänna regler enligt trafikförordningen, som att man inte får stanna eller parkera så att det kan uppstå fara, gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark. På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna. Se mer i detalj under bilaga 5, *Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark*.

5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering

Avdelningen Gata, trafik och park på Miljö- och samhällsbyggnad i Eslövs kommun sköter skyltning och trafikreglering för laddstolpar på allmän platsmark. Kommunen kan genom en lokal trafikföreskrift (LTF) besluta att en plats ska vara laddplats. I enlighet med trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a krävs att platsen har anordningar för extern laddning med elektrisk energi. Det finns idag inget krav på att laddning måste pågå för att det ska vara tillåtet att parkera med sitt laddfordon där.

Det är idag oklart exakt vad som gäller för tidsreglering och avgiftsreglering. Det går dock för kommun att själv reglera, via kommunfullmäktige, avgift vid felparkering. Detta skulle i teorin betyda att felparkering på laddplats kan resultera i en högre avgift än felparkering på andra platser.

Om man inte vill att andra bilar ska få stanna på en laddplats för av- och påstigning finns det viss oklarhet i trafikförordningen gällande om en laddplats är en ändamålsplats eller en parkeringsplats. Andra kommuner har olika bestämmelser, det vill säga kommunerna har tolkat bestämmelserna på olika sätt. En ändamålsplats skulle innebära att andra fordon som inte uppfyller ändamålet (laddning av el) inte får stanna eller parkera på platsen. Det är dock viktigt att detta kommuniceras tydligt med rätt vägmärke C40, ändamålsplats, eftersom det vid överklagande av felparkeringsavgift på laddplats visat sig att den klagande fått rätt.

Gällande avgiftsreglering samt tidsreglering finns det inga tydliga riktlinjer i trafikförordningen i dagsläget. Därför tolkas det enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR), att kommunen själva väljer avgifter och tidsreglering genom lokala trafikföreskrifter, förutsatt att det är för att ordna trafik. Detta innebär att kommunen själv måste bestämma sig för hur de tolkar

bestämmelserna. Enligt SKR så har inga fall av detta prövats i domstolen av transportstyrelsen och experter är delade i sin tolkning.

5.3. Regelverk om publika laddstolpar

När kommunen överväger att etablera laddning, t.ex. längs gator, finns det ett antal utmaningar förknippade med hur regleringen kring laddplatser ska tolkas.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) anger på sin webbplats att regeringens beslut om att kommunerna numera kan införa laddplatser är ett steg i rätt riktning, men att det finns otydligheter kring hur regelverket ska tolkas. En otydlighet med dagens regelverk som SKR lyfter fram är om villkor kan ställas för användning av laddplats, dvs. om det är möjligt att reglera laddplatser med villkor om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att ”parkera” laddningsbara fordon på laddplatsen. SKR lyfte detta redan 2017 i ett antal skrifter. Det är relativt vanligt att framför allt mindre kommuner hör av sig till SKR med frågor som rör tolkning av regelverket om laddplatser, t.ex. huruvida laddplatser kan villkoras med tidsbegränsningar och/eller avgifter, men rättsläget har inte klarnat sedan SKR:s skrifter publicerades 2017.

Om en kommun väljer att anlägga en laddplats genom lokala trafikföreskrifter kan kommunen behöva säkerställa tillgänglighet till laddplatsen. För parkeringsplatser kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen. Trafikförordningens bemyndigande om föreskrifter för laddplats behandlar dock inte frågan om villkor. I 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen anges endast att särskilda trafikregler om att en viss plats ska vara laddplats får meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Liksom SKR har angett går det dock att argumentera för att parkering på en laddplats ändå kan regleras på samma sätt som övrig parkering, då uppställningsreglerna i 3 kap. 54 § trafikförordningen anger att parkering av laddbara fordon är tillåten på en laddplats. Det framgår även av definitionen av laddplats i förordningen om vägtrafikdefinitioner och utmärkningsreglerna för laddplats i vägmärkesförordningen att det handlar om parkering (med möjlighet att ladda ett fordon). Detta talar för att även laddplatser kan regleras med villkor för parkering genom lokala trafikföreskrifter exempelvis med tidsbegränsningar och avgifter. Stöd för den uppfattningen kan även hämtas i den juridiska litteraturen där det anges att uppställning på en laddplats kan tidsbegränsas. Det framgår dessutom av Transportstyrelsens promemoria med förslag till de nuvarande reglerna att styrelsen tänkte sig att det skulle vara möjligt att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten. Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och styra parkering till lämpliga platser.

Regelverket är alltså inte helt tydligt kring vilka möjligheter som finns när det gäller att villkora laddplatser med tidsbegränsningar och parkeringsavgifter, men det finns som nämnts ovan visst stöd för att tolka bestämmelserna som att det finns möjlighet att reglera rätten till parkering på en laddplats genom villkor såsom tidsbegränsningar. Det har dock, såvitt framkommit, varken prövats i domstol eller av Transportstyrelsen i samband med prövning av

överklagningsärenden, vilket innebär att det är upp till de enskilda kommunerna att tolka bestämmelserna. Se gärna bilaga 6, *Hur gör andra svenska kommuner*.

Trafikföreskrifter ska kungöras elektroniskt på webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), www.stfs.se, som administreras av Transportstyrelsen. Vid sökning bland föreskrifter om laddplats i STFS framgår att många kommuner har reglerat laddplatser med tidsbegränsningar och det även är relativt vanligt med uttag av parkeringsavgifter på laddplatser. Det förekommer dock även föreskrifter om laddplatser som varken är reglerade med tidsbegränsningar eller avgiftsuttag. Det skulle kunna bero på att dessa kommuner har gjort bedömningen att det saknas stöd i regelverket för att kunna införa sådana villkor för laddplatser, men det skulle också kunna bero på att det bedömts inte finnas ett behov av att villkora laddplatserna.

6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun

Eslövs kommun använder ett tillvägagångssätt som är baserat på många andra kommuners upplägg för laddinfrastruktur på kommunal mark. Det innebär att kommunen själva inte bekostar anläggningen eller driften av laddinfrastruktur, utan att aktörerna gör detta. Marken upplåts genom ett nyttjanderättsavtal mellan kommunen och aktören. Se mer i detalj under bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av laddstolpe i Eslövs kommun*.

Eslövs kommun vill spela en aktiv roll för att möjliggöra de laddplatser som presenteras längre fram i planen. Samtidigt uppmuntras engagemang och initiativ från privata aktörer. För att laddinfrastrukturplanen ska kunna genomföras krävs en aktiv och målmedveten handling från kommunen, det vill säga att kunna tillgängliggöra de platser som anses vara lämpliga. Därför är det också av stor vikt att de förvaltningar som arbetar med dessa frågor har ett gemensamt ansvar att få in laddinfrastrukturen som en naturlig del i planeringsprocessen.

6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning

Snabb utveckling gör att planen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas efter behov. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser beslutas av för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i planen ska detta beslutas av kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. För mer information om utvärderingen, revideringen och rutiner vid anläggning, se bilaga 2, *Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun*, samt bilaga 3, *Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv*.

6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur

För att skapa en så attraktiv laddinfrastruktur som möjligt behöver den anpassas efter de olika förutsättningar och behov som råder i olika delar av kommunen. Förutsättningarna kan bland annat styras av vilken elinfrastruktur som finns, och om det finns risk för effektbrist. Elnätsägaren i kommunen har meddelat att de inte kommer ge information om det går att ansluta en laddstolpe till elnätet, för mer information om detta läs kapitel 6.3.

6.2.1. Platser för framtida laddstolpar

Behoven ser olika ut beroende på om det handlar om laddning längs en större väg, i Eslövs tätort, i resterande tätorter i kommunen eller vid olika besöksmål i kommunen. Identifieringen utav platser har gjorts med hänsyn till större målpunkter i kommunen exempelvis för turism, handel, idrott, fritid, friluftsliv, pendling. Vid årlig utvärdering av laddinfrastrukturplanen kommer identifiering av platsval göras med hänsyn till omställning, behov samt utvärdering av beläggning av befintliga laddplatser. Laddstolpar ska sättas upp där det finns ett behov och där många medborgare vistas i kommunen.

De platser som Eslövs kommun förnärvarande har kommit fram till som lämpliga att tillgängliggöra för laddstolpar, återfinns i bilaga 7, *Lämpliga platser att etablera laddstolpar på*. Resultatet av den identifieringen blev:

För allmän platsmark har det identifierats:

- 8 platser i Eslöv
- 1 plats i Marieholm
- 1 plats i Löberöd

För kvartersmark har det identifierats:

- 14 platser i Eslöv
- 3 platser i Marieholm
- 1 plats i Löberöd
- 2 platser i Stehag
- 2 platser i Flyinge
- 1 plats i Harlösa

6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser

Arbetsgruppen internt för laddinfrastruktur i Eslövs kommun, har kommit överens om att det här tillvägagångssättet gäller för alla platser och ska ske i olika steg:

Steg 1

De platser som Eslövs kommun har utsett som platser för etablering av laddstolpar ska fördelas i jämförbara kluster, som omfattar en geografisk spridning i kommunen. En utvärdering kommer att visa hur många platser som ska finnas i respektive kluster samt på vilka platser. Andra funderingar i detta steg som berör:

- Hur många platser som finns i respektive kluster
- Vilka platser som ska finnas i varje kluster

- Vilka platser som Eslövs kommun går ut med först på hemsidan

Dessa funderingar kommer att diskuteras i Eslövs kommun för laddinfrastruktur efter att laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antagen.

Detta steg ska börja i en mindre skala för att sedan utvärderas när laddinfrastrukturplanen följs upp. Utvärderingen av modellen avser hela modellen i sig samt att platserna utvärderas.

Steg 2

De platser som inte har fått en intressent kommer i nästa steg att sättas i mindre kluster. Det vill säga färre platser än de som fanns i klustren under steg 1.

Steg 3

De platser som inte har fått någon laddstolpe, kommer i det här steget att läggas ut på nytt var för sig på hemsidan, utan kluster. En överläggning med aktör och kommunen kan komma i fråga kring vilka förutsättningar som krävs för etablering. I annat fall, främst på kvartersmark, behöver etablering hanteras i lokalförsörjningsplanen. Berör det platser som avser allmän platsmark, hanteras det från Miljö- och samhällsbyggnad.

6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar

Det finns två vägar att välja när det kommer till att etablera laddstolpar på kommunal mark. Det ena är först till kvarn som många svenska kommuner använder sig av. Exempel på kommuner som använder sig av detta tillvägagångssätt är: Vaxholms stad, Lomma, Sundbyberg, Stockholm, Hudviksvall, Kalmar, Danderyd, Tyresö, Båstad, Hörby, Nacka, Upplands-Bro, Nybro m.fl. Först till kvarn tillämpas enligt följande modell;

De platser som kommunen går ut med på sin hemsida, ska marknadens aktörer kunna etablera en laddstolpar på. Tillvägagångssättet ser ut som följer:

1. Kommunen lägger ut lämpliga platser för nya laddare som har identifierats som bra platser för framtida laddstolpar.
2. Aktören väljer ut de platser som denne önskar ta i anspråk för att etablera en laddstolpe på och anmäler sitt intresse.
3. En ansökan skickas in via kommunens e-tjänst och för de som inte kan detta går det bra att lämna in via ansökningsblankett.
4. Kommunen bedömer ansökan som har kommit in utifrån de uppsatta villkoren som tagits fram.
5. Kommunen godkänner ansökan och att aktören får en bokningstid på en månad som de har ensamrätt angående platsen. Aktören får under den här tiden kolla upp att elanslutning och liknande fungerar. När allt sådant är avklarat tecknas avtalet.
6. Vid godkänd ansökan som kommit in, tecknas ett nyttjanderättsavtal med kommunen.
7. Först när avtalet har tecknats kan laddplatsen tas i anspråk.

En annan väg att gå är att använda sig av upphandlingsformen tjänstekoncession, det här alternativet är använde Kinda kommun sig av och där kommunen meddelat att de inte fått bra

anbud på upphandlingen. Det finns kommuner som utfört en ”vanlig” upphandling, alltså inte en tjänstekoncession, men deras syfte har varit att själva ta ut ersättning från användarna. Samma gäller för exempelvis Stockholm Parkering, Svenska bostäder och andra liknande bolag som upphandlat i syfte att äga och få ersättning från kunderna.

Eslövs kommun föreslår att använda sig av ”först till kvarn”, men med platser sammanslagna till så kallade kluster för att geografisk fördela mer och mindre attraktiva platser till leverantörerna.

6.3. Elnätet

I och med att kommunen inte blir ägare av laddinfrastrukturen kommer ansökningar om att ansluta laddstolpar till elnätet att göras hos nätägaren av respektive aktör. Det kan dock visa sig att de, av kommunen, valda platser för etablering av laddstolpe inte är förenliga med elnätetskapacitet.

6.4. Kommunikation

Eslövs kommun lägger upp information om planen och villkor på sin hemsida tillsammans med en karta med föreslagna platser på kommunal mark där laddstolpar kan etableras. Eslövs kommun kommer uppmärksamma när platserna publiceras på hemsidan via ett pressmeddelande så att varje aktör har möjlighet att komma in med sin intresseanmälan.

Varje installerad laddplats kommer att publiceras på kommunens parkeringskarta som kommer finnas tillgänglig på hemsidan.

Aktören är ansvarig för att laddplatsen är uppkopplad på en extern sida (t.ex. uppladdning.nu) och all information kring laddplatsen ska hållas uppdaterad för användaren.

Bilaga 1. Exempel på avtal om nyttjanderätt till aktörer för laddplatser på kommunal mark.

AVTAL OM NYTTJANDERÄTT

Mellan Eslövs kommun, org.nr. 212000-1173, genom dess kommunstyrelse, nedan kallad Kommunen, och xx, org.nr xxx-xx, nedan kallad Anläggaren, har följande avtal om nyttjanderätt ingåtts inom Kommunens fastighet med fastighetsbeteckning xx för xx stycken laddstolpar med tillhörande elkabel i mark, nedan kallad Anläggningen, på parkeringsplatser vid xx.

Bakgrund och förutsättningar

Bakgrund till att avtalet upprättas

Avtalet innehåller inga definitioner. Termer och begrepp som används i avtalet ska ha den innebörd som följer av branschpraxis, relevant lagstiftning och Kommunens berörda föreskrifter.

Avtalet gäller med tillhörande bilagor enligt följande:

Bilaga 1: Karta över Anläggningens placering

Bilaga 2: Villkor för laddinfrastruktur på kommunal mark

1 § Avtalets tillämpningsområde

Kommunen medger Anläggaren rätt att anlägga, bibehålla och nyttja Anläggningen på Kommunen tillhörig mark enligt villkoren nedan samt enligt villkoren i bilaga 2.

Anläggningen är belägen på parkeringsplatsen på xx, närmare angivet i bilaga 1. Planritning på Anläggningens utformning ska redovisas och godkännas skriftligen av Kommunen innan anläggningsarbetena påbörjas.

Anläggarens rätt enligt detta avtal utgör inget hinder för Kommunen eller annan anläggningsägare att disponera marken eller utföra arbete i eller på marken i den mån det kan ske utan att ändamålet med denna upplåtelse motverkas.

Anläggaren är skyldig att följa de föreskrifter som meddelats av Kommunen och som berör upplåtelsen enligt detta avtal. Eventuella sådana ytterligare föreskrifter ska kommuniceras med Anläggaren skriftligen.

Anläggaren ska utföra erforderliga skyddsanordningar före arbetets igångsättande.

Anläggaren ska ansöka om erforderliga tillstånd, så som grävstillstånd och trafikanordningsplan, före arbetets igångsättande. Arbetet får inte påbörjas innan alla erforderliga tillstånd är godkända.

Anläggaren medges inte rätt att hyra ut Anläggningen i andra hand till annan part.

2 § Avtalstid m.m.

Detta avtal om nyttjanderätt gäller t.om. xx (d.v.s. 10 år framåt i tiden), räknat från den dag avtalet har undertecknats av båda parter.

Är anläggningen inte driftsatt senast ett (1) år efter detta avtals undertecknande upphör detta avtal med omedelbar verkan utan uppsägningstid. Förlängning av tiden för driftsättning kan medges om förseningen beror på faktorer som Anläggaren inte råår över. Förlängning ska skriftligen godkännas av Kommunen.

Uppsägning av detta avtal som avser driftsatt anläggning ska ske skriftligen senast ett (1) år innan avtalstidens utgång. I annat fall förlängs avtalet med ett (1) år i sänder och med sex (6) månaders uppsägningstid.

3 § Avgift

Marken upplåts utan avgift.

Anläggaren ska svara för samtliga avgifter och övriga kostnader som kan uppkomma genom Anläggningens nyttjande enligt detta avtal.

Anläggaren har rätt att ta betalt av slutanvändaren för utnyttjandet av laddplatsen på samma sätt som för övriga laddplatser i dess nätverk.

4 § Anläggarens skyldigheter

Anläggaren ska ombesörja att anläggningen planmätts och att dess överkant avvägs med utgångspunkt från Kommunens polygonpunkter och höjdsystem.

Inmätning ska ritas på relationsritning i skala 1:200 och tillsammans med tillhörande koordinatlistor, uppgifter om anläggningens dimension mm överlämnas senast vid slutbesiktningstillfället till Kommunens avdelning Gata, Trafik, Park.

Inmätningen levereras även digitalt som shp-fil, geopackage, dwg eller motsvarande i koordinatsystem SWEREF99 13 30 och höjdsystem RH2000.

Om Anläggaren inte har fastställda rutiner för egen inmätning och dokumentation enligt ovan ska Anläggaren kontakta kart- och bygglovsavdelningen på Kommunen för inmätning. Inmätning bekostas av Anläggaren.

Om inmätning inte sker och material inte levererats till Kommunen, är Kommunen inte ansvarig för eventuella skador som uppkommer vid arbeten eller underhåll invid anläggningen.

Anläggaren förbinder sig att snarast avhjälpa fel eller brist som Kommunen påpekar med anledning av inmätningen eller dylikt.

Anläggaren ska genast efter anläggningsarbetena återställa marken enligt anvisning. Anläggaren ska vidare inom av Kommunen bestämd skälig tid åtgärda och bekosta sättningar och andra fel eller brister som visar sig inom en tid av två år efter det att marken iordningställts efter ledningarnas nedläggning och som har samband med dess nedläggning, bibehållande och nyttjande.

Anläggaren ansvarar för den del av elanslutningen som börjar vid inkopplingspunkten och slutar vid laddplatsen.

Anläggaren ansvarar för att elabonnemang mot nätägaren upprätthålls för att laddplatsen ska kunna förses med el.

Anläggaren svarar för samtliga kostnader som uppstår på grund av åtgärder vidtagna under denna paragraf.

5 § Kommunens skyldigheter

I tätorter med kommunalt huvudmannaskap ansvarar Kommunen för att det område som upplåts enligt detta avtal har giltiga lokala trafikföreskrifter och är kungjorda med vägmärken som visar gällande parkeringsregler på platsen.

Kommunen ansvarar för att dess personal eller underleverantörer som utför gatuarbete, städning, parkeringsövervakning m.m. gör detta med försiktighet för att undvika skador på de laddplatser som Anläggaren uppfört och är informerade om de bestämmelser som är relevanta för laddplatser och tillhörande parkeringsplatser.

6 § Utformning av laddplatser

Utformningen av laddplatser ska följa anvisningarna i bilaga 2.

7 § Drift av laddplatser m.m.

Laddplatser ska vara i drift och möjliga att använda för laddning under minst 90 procent av tiden (beräknat på genomsnittlig drifttid under ett kvartal), exklusive planerat underhåll eller liknande åtgärder. Om detta villkor inte uppfylls har Kommunen rätt att upphäva avtalet. Anläggaren ska dock ha möjlighet att först vidta rättelse efter skriftlig tillsägelse inom 60 dagar. Om rättelse vidtas, vilken möjliggör efterlevande av ovan, skall detta anses vara tillräckligt.

8 § Flytt av anläggningen

Anläggaren ska på egen bekostnad ombesörja att anläggningen helt eller delvis flyttas, provisoriskt eller permanent, om Kommunen begär det. Detta ska göras inom sex (6) månader. En sådan påfordrad flytt kan endast göras på grund av att en större händelse kräver detta, t.ex. ändringar i detaljplan, force majeure eller liknande. Vid ovanstående händelse och vid smärre förändringar i Anläggningens nära omgivning gäller att Kommunen i största mån undviker men för Anläggningens funktion och för Anläggarens ekonomiska investering.

Kommunen har, oavsett anledning, möjlighet att påfordra flytt av anläggningen genom att ersätta Anläggaren ett belopp motsvarande förväntade intäkter från Anläggningen fram till avtalets slut.

9 § Skada

Kommunen är ersättningsskyldig för skada på anläggningen endast i den mån skadan visas ha sin grund i vårdslöshet från Kommunens sida eller dess underleverantörer på uppdrag av Kommunen.

Anläggaren friskriver Kommunen från allt ansvar för skador, driftstörningar och annat som kan uppstå på grund av t.ex. markens beskaffenhet, grundvattenförändringar, allmänhetens utnyttjande av markområde samt verksamhet som kan bedrivas i området av Kommunen. Anläggaren ska gentemot Kommunen samt tredje man svara för all direkt skada, förlust, men och intrång som kan uppkomma till följd av Anläggningens utförande, bibehållande, nyttjande eller borttagande.

10 § Avveckling

Upphör detta avtal att gälla ska Anläggaren, om Kommunen önskar, till marknadsvärde överlåta Anläggningen till Kommunen eller om Kommunen kräver det, på egen bekostnad ta bort Anläggningen inom tid som Kommunen bestämmer, dock minst sex (6) månader. Sker ej detta äger Kommunen rätt att på Anläggarens bekostnad ta bort anläggningen.

11 § Överlåtelse

Anläggarens rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal om nyttjanderätt får överlåtas till ny ägare av Anläggningen. Överlåtelsen ska skriftligen godkännas av Kommunen. Anläggaren och den nya ägaren av Anläggningen svarar dock solidariskt för avtalets fullgörande till dess Kommunen till Anläggaren skriftligen bekräftat att underrättelse om överlåtelsen av avtalet erhållits.

Anläggaren är skyldig att snarast meddela ändring av adressuppgifter.

12 § Force majeure

Parterna äger inte rätt att gentemot varandra åberopa underlåtenheten att fullgöra detta kontrakt om fullgörandet hindras av omständigheter utanför partens kontroll, såsom krig, arbetskonflikt, naturhändelse, epidemi, myndighetsbeslut, inskränkning i tillförsel av el eller data- och telekommunikationer m.m.

Motparten ska omedelbart underrättas om det föreligger omständigheter som kan föranleda tillämpning av denna bestämmelse. Arbetskonflikt som har sin grund i parts brott mot kollektivavtal får inte åberopas som grund för befrielse.

13 § Övriga för avtalet gällande dokument

Förutom detta avtal regleras villkor i bilaga 2.

14 § Tvist m.m.

Tvist mellan parterna ska avgöras i första instans av Lunds tingsrätt med tillämpning av svensk lag.

15 § Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för sin giltighet vara skriftliga och undertecknade av behörig ställföreträdare för respektive part.

Detta avtal om nyttjanderätt har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt exemplar.

Bilaga 2. Rutinbeskrivning vid etablering av en laddstolpe i Eslövs kommun.

Denna text beskriver rutinen som används vid externa aktörers anläggande av laddplatser på Eslöv kommuns mark.

Utlysning

Minst 1 gång per år görs en utlysning på kommunens hemsida där det framgår vilka parkeringsplatser som kan vara aktuella för laddstolpar. Vid denna utlysning är det inte säkert att det varje gång, kommer att finnas platser att utlysa minst 1 gång per år.

Intresseanmälan

Aktörer väljer ut parkeringar genom att skicka in en intresseanmälan till kommunen. Är en aktör intresserad av fler parkeringar så kan en intresseanmälan göras. Kommunen gör avvägningen beroende på hur många anmälningar som kommit in. Intresseanmälan är öppen hela året. Intresseanmälan ska innehålla:

- En komplett ifylld e-tjänst krävs. För de aktörer som inte har möjlighet att genomföra det via e-tjänsten kan en ansökningsblankett.
- En situationsplan på var laddstolparna ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Grävtillstånd ska ansökas.
- Ett produktblad, samt beskrivning och bilder på laddstolpens utformning/design
- En beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning
- En tidplan för utbyggnaden

Först till kvarn kommer att eftersträvas vid val av aktör som får etablera laddstolparna/laddstolpen i kommunen. Platser som redan har reserverats meddelas aktören så att denna kan ansöka om andra platser.

Tilldelning och nyttjanderättsavtal

Platser som bedöms som lämpliga tilldelas den sökande aktören genom att detta meddelas efter en vecka att intresseanmälan har inkommit. Uppställningen av laddplatsen och dess tidsbegränsning föreslås av aktören som kommer in med intresseanmälan och bestäms i samråd med kommunen och aktören.

Nyttjanderättsavtal tas fram och signeras mellan parterna. Nyttjanderättsavtalen godkänns och tecknas av ansvarig förvaltning enligt gällande delegationsordning. Efter att nyttjanderättsavtalet har signerats påbörjas anläggningsarbetet.

Genomförande

Aktören behöver själv ansöka om påkoppling hos ledningsägare och om grävtillstånd, TA-planer och eventuellt andra nödvändiga tillstånd. Aktören utför det arbete som behövs för

etablering av laddstolpar enligt nyttjanderättsavtalet. Efter genomförd etablering ska Eslövs kommun meddelas så att en besiktning kan göras. För allmän platsmark står Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen står för den kostnaden.

Aktören står för installation samt drift och underhåll av laddstolparna. Kommunen ansvarar för och bekostar skyltningen och drift av själva parkeringen.

Skyltning och parkeringsreglering

Eslövs kommun ansvarar för skyltning och att ta fram lokala trafikföreskrifter för de platser på kommunalmark där laddstolpar installeras.

En laddplats klassas fortfarande som en parkeringsplats, därutöver märks de upp som laddplats. I de fall där det redan finns avgift eller tidsbegränsningar för parkeringsplatserna på kommunal mark behålls den regleringen.

För att laddplatserna ska kunna nyttjas effektivt av många kan tidsreglering behövas. Inga standardtider bestäms i förväg eftersom förutsättningar och behovet ser olika ut för olika platser. Istället bestäms reglering i samråd mellan kommunen och aktören på varje parkeringsplats. Generellt gäller dock att tidsbegränsningen för en plats aldrig kan bli längre än vad den är idag.

Uppsägning

Vid uppsägning av nyttjanderättsavtalet återställs platsen på bekostnad av aktören. Efter återställning meddelas Eslövs kommun så att slutbesiktning kan ske. För allmän platsmark tar Miljö- och samhällsbyggnad den kostnaden, för kvartersmark är det Serviceförvaltningen som tar den kostnaden.

Utvärdering och revideringar

Snabb utveckling gör att laddinfrastrukturplanen med tillhörande bilagor behöver hållas aktuell och utvärderas årligen. Utvärderingen ska göras av en arbetsgrupp med representanter från olika förvaltningar (Kommunledningskontoret, Serviceförvaltningen och Miljö- och samhällsbyggnad) som är mer eller mindre berörda av laddinfrastrukturplanen.

I själva utvärderingen ska följande delar finnas med:

1. Etablerade laddstolpar under årets gång
2. Planen framåt för fler laddstolpar under nästkommande år
3. Genomgång av nationella regelverket, ifall det har ändrats
4. Genomgång av nyttjanderättsavtalet, ifall ändringar ska göras i avtalet där funderingar uppkommit
5. Översyn av den interna kartan med föreslagna platser eller förslagsvis se över listan med föreslagna platser för laddning och ev. tillägg av nya platser

6. Laddstatistik som aktören ska leverera, hur många felrapporteringar har gjorts på befintliga laddstolpar, hur ofta har laddstolpen använts, när används laddstolpen som mest under dygnet
7. Se över den parkeringsreglering som har satts för laddplatsen, är den bra eller behöver den justeras
8. Reflektion över hur arbetet med laddinfrastruktur har fungerat under året, fler personer att bjuda in i arbetsgruppen ska ses över
9. Eventuella förslag på uppdateringar av laddinfrastrukturplanen.

Utvärderingen och förslag på mindre revideringar i bilagorna kring rutiner, villkor, avtal samt nya platser presenteras för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Vid behov av betydande förändringar i laddinfrastrukturplanen ska detta göras hos kommunstyrelsen. Exempelvis lagändringar eller om planen inte bidrar till att laddstolpar etableras i Eslöv. Mindre ändringar i laddinfrastrukturplanen kan göras av Miljö- & samhällsbyggnadsnämnden.

Bilaga 3. Blankett för intresseanmälan för etablering av laddstolpar i Eslöv.

Intresseanmälan etablering av laddstolpe/laddstolpar.

Med denna intresseanmälan visar vi intresse för att på egen bekostnad sätta upp, sköta och underhålla publika laddare för laddbara fordon på de adresser som anges nedan. Uppfyller företaget kommunens kriterier för etablering av laddstolpar, har kommunen för avsikt att upplåta mark i enlighet med det nyttjanderättsavtal som finns redovisat på samma hemsida som denna mall.

Kontaktuppgifter intressent

Företagsnamn	
Organisationsnummer	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	
Postadress dit nyttjanderättsavtalet ska skickas	
Namn på behörig firmatecknare som ska skriva under nyttjanderättsavtalet	

Önskade adresser och ID-nummer samt antal laddare och typ av laddare ifylls i tabellen nedan (max 5 platser – ID, per aktör).

Fyll i enligt exempel nedan och tag sedan bort exempeltexten.

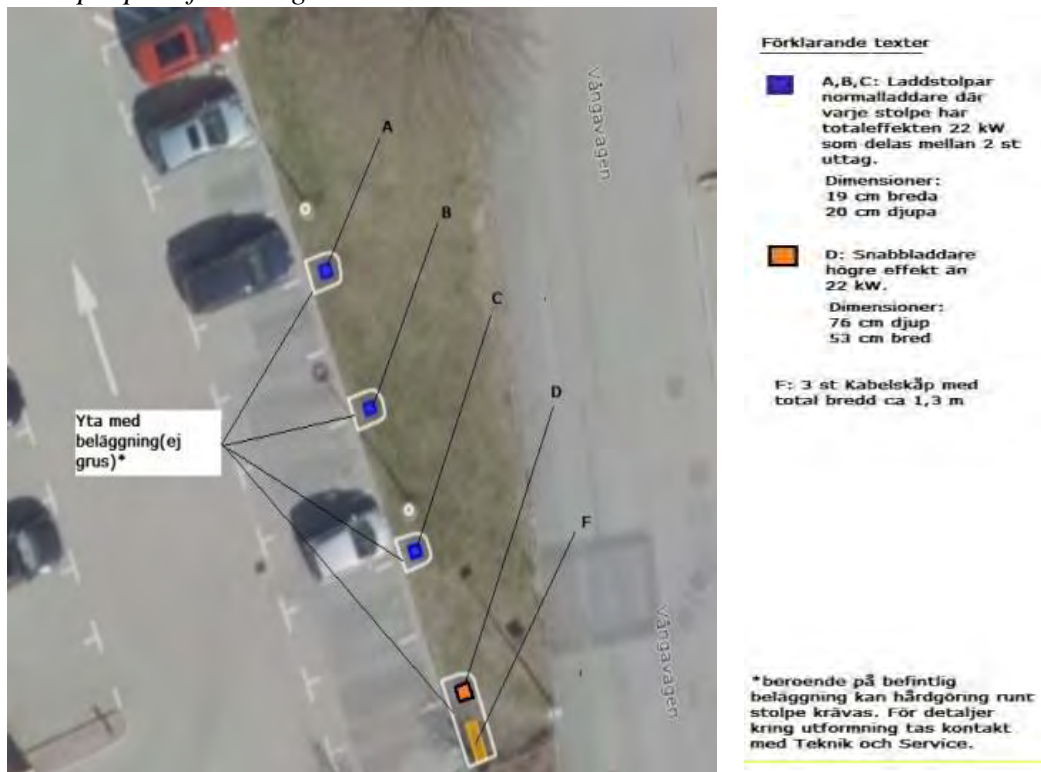
Adress och ID	Laddare	Totalt antal p-platser
Exempeltext: ID XX Adress XX	Exempeltext 1 snabbladdare (>22 kW) 2 p-platser. 1 normalladdare (<22 kW), 2 p-platser.	Exempeltext: Totalt 4 p-platser

Intresseanmälan ska innehålla:

- Kompletta ifylld ansökningsblankett

- Situationsplan på var laddplatsen ska placeras samt tänkt schaktsträcka. Bifoga en skiss/skisser där det tydligt framgår vilken del av gatan samt vilka parkeringsplatser som berörs. Även mått på laddare ska framgå.
- Produktblad, samt beskrivning och bilder på laddplatsens utformning/design
- Beskrivning av aktuell betallösning och organisation för felavhjälpning
- Tidplan för utbyggnaden

Exempel på utformning av skiss:



I skissen ska det också framgå tydligt vilken gata/väg det handlar om.

För andra typer av lösningar, som inte innefattar standardiserade boxlösningar, ska leverantören redovisa mått och utformning med en 3D-ritning samt planritning med tillhörande kablage- och elsäkerhetslösning.

Bilaga 4. Villkor för laddinfrastruktur på gatumark/ kommunal mark.

Kommunen upplåter mark för publik laddning genom markavtal om nyttjanderätt. För aktörer som vill sätta upp laddstolpar på kommunal mark gäller att:

Uttag

Snabbladdningsplatserna ska ha dagens tre standarder för snabbladdning, d.v.s. CHAdeMO, CCS och AC 22. De normalsnabba laddstolparna ska vara utrustade med minst två uttag, för att möjliggöra användning för bilisten med medhavd kabel Typ 2. Varje normalladdare ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt för att minimera antalet stolpar.

Påkörningsskydd och väderskydd

Utgångspunkten är att stadens mark ska möbleras så lite som möjligt för att underlätta framkomlighet och drift. Laddplatserna får dock vid behov utrustas med stopplanka mellan parkeringsyta och laddare för att reducera risken för påkörning, men bör då utformas så att laddplatsen är möjlig att komma åt från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Pollare invid laddstolpen eller påkörningsskydd av gummi som monteras direkt i parkeringsytan får inte användas.

Om ett behov finns ska laddplatsen även förses med ett väderskydd för att skydda mot yttre påverkan.

Påkörningsskydd ska bara installeras där det finns risk för att laddstolpen kan bli påkörd. Anses laddstolpen stå tillräckligt utan påkörningsskydd så kan detta uteslutas. Anses det i de fall som det behövs, att laddstolpen står oskyddad från två håll ska även två påkörningsskydd installeras.

Utformning och tillgänglighet

Det ska tydligt framgå på laddplatserna att kunden ska vända sig till ansvarigt bolag/bolagets support vid frågor om laddstolparnas funktion eller för felanmälan. Laddstolparna ska utformas så att de passar in i gaturummet. Reklambetonade texter/symboler/profiler ska minimeras samt placeras upptill på laddstolpen.

Laddpunkter ska placeras och utformas så att de är lättåtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, placeras mellan två parkeringsrutor. För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen
- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Ljussättning

Laddplatsen får vara utrustade med belysning, alternativ belysas. Syftet med belysningen kan vara att det ska vara lättare att se för den som laddar, samt minska risk för påkörning och öka tryggheten. Så kallade belysningshattar kan användas, men även på dessa ska reklambetonade texter/symboler/ profiler minimeras. Belysningen ska vara utformad så att den inte bländar.

Betalning

De laddstolpar som uppförs på kommunal mark ska vara öppna för alla. Ett minimikrav är att det ska gå att ladda sin bil utan att behöva skaffa ett abonnemang hos en särskild leverantör.

Statistikrapportering

Varefter laddinfrastrukturen kommer på plats är det av värde att detta arbete utvärderas så kunskaper och slutsatser om framtida utbyggnader kommer kommunen till del.

Ägaren av laddstolparna ska rapportera årsvis användningen av laddpunkterna. När kommunen begär in statistik oftare än så ska detta underlag kunna presenteras, när det efterfrågas. För den kontinuerliga rapporteringen så är laddplatserna anonymiserade det vill säga namngivna ex. 1, 2, 3 etc. eftersom denna information blir offentlig. En ”nyckel” kan bifogas till kommunen som i så fall ska sekretessbeläggas.

När kommunen önskar använda informationen ovan för ex. rapporter vid framtagande av nya platser ska detta stämmas av med ägaren av laddstolparna som då kan ge sitt godkännande att anonymisera delar eller hela innehållet.

Följande information ska redovisas för varje laddpunkt:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då laddpunkten inte varit i bruk. Typ av fel som orsakat stoppet/driftuppehållet.
- Hur mycket laddpunkten använts: Antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad, hur lång varje laddning är – exakt eller intervall eller liknande (ex. 5% är under 5 min, 50% är mellan 5-10 min o.s.v.)
- Vilken typ av laddning som används – CHAdeMO, CSS eller AC, 3,7 kW, 22 kW o.s.v.
- Fördelning mellan återkommande kunder och engångskunder redovisas

Information kan skickas in i form av rådata eller ska sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text vid anmodan.

Teknisk utveckling

Aktören ser till att följa den tekniska utvecklingen så att laddstolpen vid installation och framöver alltid är uppdaterad efter senaste tekniken.

Aktören söker själv och tar kostnader för påkoppling hos ledningsägare, schaktlov och eventuellt andra nödvändiga tillstånd.

Kommunikation

Aktören ska publicera erforderliga uppgifter om laddplatsen i mobilapplikationer och övrig aktuell media för att underlätta för allmänheten att snabbt och enkelt erhålla aktuell information om bland annat: identifikation, driftsstörning, navigering och debitering.

Vägledning och regelverk

All vägledning och regelverk ska följas som finns idag när det kommer till publik laddning.

Finns mer att läsa på den här sidan: [Vägledning och regelverk \(energimyndigheten.se\)](https://www.energimyndigheten.se/om-energi/forbrukare-och-nyttan-av-energi/vagledning-och-regelverk).

Även Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen ska också följas. Den 13 april 2024 kommer det nya EU-regelverket AFIR (Regelverk om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen) att börja tillämpas, detta regelverk innehåller obligatoriska krav gällande publik laddning. Aktören ska följa alla de regelverk och krav som finns vid utbyggnad av laddinfrastruktur.

Bilaga 5. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark.

	Allmän platsmark	Kvartersmark
Lagstiftning	- Offentligrättslig (kommunen/staten är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).	- Civilrättslig (markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten).
Reglering	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Lokala trafikföreskrifter. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Begränsad möjlighet att reservera platser eftersom likställighetsprincipen gäller. Vilka möjligheter som finns framgår av trafikförordningen.	- Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Markägare kan upplåta mark för eller förbjuda parkering enligt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Inget krav på att behandla alla lika.
Parkeringsavgifter	- Avgift för parkering kan tas ut för trafikens ordnande, belopp beslutas av kommunfullmäktige. Hänsyn kan inte tas till bilförarnas betalningsvilja eller avgifter på kvartersmark.	- Markägaren bestämmer själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.
Övervakning	- Myndighetsutövning. - Kommunen beslutar om kommunal övervakning. Polis har alltid rätt att övervaka. - Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förordning(1987:26) om parkeringsövervakning i kommuner. - Parkeringsvakter förordnas. Ska ha utbildning enligt RPS 2002:1, FAP 759-1.	- Inte myndighetsutövning. - Markägaren beslutar om övervakning. - Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv eller välja att anlita ett företag för övervakning och/eller indrivning. - Vid infart till parkeringsområdet ska det finnas uppgift om vem som är markägare eller dennes ombud samt telefonnummer.
Påföljder m.m.	- Felparkeringsavgift. - Felparkeringsavgifter beslutas av kommunfullmäktige. Beloppsintervall regleras i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift.	- Kontrollavgift. - Markägaren bestämmer om kontrollavgifter. Nivån får inte överskrida kommunens felparkeringsavgifter för motsvarande förseelse i området.

Påföljder m.m. (forts.)	<ul style="list-style-type: none"> - Bestridande görs hos polisen. Om felparkeringsavgiften har utfärdats felaktigt eller om den som bestrider inte är betalningsansvarig ska polisen undanröja avgiften. Polisen måste i sin utredning strikt följa lagstiftningen och kan inte ta hänsyn till andra omständigheter än de som finns reglerade i lag. - Om man inte får rättelse hos polisen kan man överklaga till tingsrätten och eventuellt till hovrätt/HD. Överklagan skickas till polisen inom 3 veckor efter besked. - Felparkeringsavgift betalas till Transportstyrelsen som tar ut administrationskostnad. Övrig del betalas till kommunen, även om polisen har utfärdat felparkeringsavgiften. - Om felparkeringsavgiften inte betalas skickar Transportstyrelsen påminnelse med förhöjd avgift. Om den inte betalas skickas den till kronofogden för indrivning. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rättelse söks hos markägaren (eller dennes ombud). Markägaren kan välja att avskriva av "good-will" eller att ta hänsyn till speciella omständigheter om den vill. En kontrollavgift som är felaktigt utfärdad kan bestridas skriftligen för att förhindra att ärendet går till inkasso. - Kontrollavgift betalas till den som utfärdat den (markägaren eller dennes ombud). - Markägaren (eller dennes ombud) kan - men måste inte - skicka påminnelse mot extra avgift innan indrivning söks. Indrivning kan ske med hjälp av kronofogden eller inkassoföretag. Om den som parkerat fel inte betalar måste markägaren stämma fordonsägaren vid tingsrätten (tvistemål) inom två år. Förlorende part kan bli skyldig att betala delar av rättegångskostnaderna och motpartens kostnader.
Betalning vid bestridande	<ul style="list-style-type: none"> - Även om trafikanten bestrider/överklagar måste felparkeringsavgiften betalas i tid. Får trafikanten rätt vid prövning i domstol återbetalas beloppet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bestrids kontrollavgiften ska den inte betalas. Om fordonsägaren får rätt kan denne ändå behöva stämma markägaren vid tingsrätten för att få tillbaka pengarna. Kostnaden för stämningen kan överstiga kontrollavgiften, även om man vinner målet.

Källa: Parkeringshandboken – lagstiftning, reglering och tillståndsgivning av Sveriges kommuner och landsting.

Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?

Göteborg

Göteborgs stad arbetar utifrån en alternativ modell som innebär att laddning kan tillhandahållas på vanliga parkeringsplatser, dvs. utan att föreskriva att platserna ska vara laddplatser. Det innebär att platserna inte kan reserveras för laddbara fordon, utan även fordon som inte är laddbara får parkera på platsen. Om det får till följd att laddbara fordon inte får tillräcklig tillgång till platsen, finns det risk att laddstolpen blir en ineffektiv investering. Å andra sidan finns det risk att platsen blir outnyttjad om endast laddbara bilar får stå där och de inte har ett tillräckligt behov av den. Göteborgs stad har positiva erfarenheter av att tillhandahålla laddningsmöjligheter på vanliga parkeringsplatser både på allmän platsmark och kvartersmark, även om platserna inte är reserverade för laddbara fordon.

Malmö

Sammanfattningsvis finns det för Malmö för många tveksamheter och därför avvaktar staden ett eventuellt införande av laddplatser på allmän plats i dagsläget.

Det är idag dock oklart om laddning av ett fordon på en laddplats utgör stannande, parkering eller uppställning för ett visst ändamål. Med anledningen av detta uppstår ytterligare tveksamheter för övervakning och fordonsflytt. Eftersom det är oklart om uppställning på en laddplats innebär stannande eller parkering, är det svårt att veta vilken grund som ska anges för parkeringsöverträdelser. Det finns heller ingen grund för att flytta fordon, av samma anledning som ovan – det är oklart om fordonet är parkerat eller stannat. Vidare finns risk för åverkan på fordon och laddanordning om den ska flyttas i och med att laddsladden är fastlåst i fordonet.

Stockholm

Stockholm stad föredrar att använda sig av kvartersmark när laddstolpar ska etableras i staden. Detta gör Stockholm för att de anser att det är mindre besvärligt, juridiskt, att etablera laddstolparna på kvartersmark istället för allmän platsmark.

Helsingborg

Helsingborgs stad försöker i första hand bygga på kvartersmark och genom avtal (nyttjanderätt). Allmän plats undviker staden att belamra då det är oklart om laddinfrastruktur kan kallas för allmänt intresse. Fram till idag då resonerar Helsingborg på att börja sätta upp och har satt upp flera laddstolpar på allmän platsmark men staden använder sig inte av skyltning för laddplats utan har enbart en tilläggstavla där det står ”endast för laddbara fordon”. Några av p-platserna har denna tilläggstavla, resterande har det inte. På så sätt ”favoriserar” staden inte elbilsägare. Angående tilläggstavlan utgår staden från proportionen; när antalet elbilar ökar så ökar antalet tilläggstavlor. Idag består stadens fordonsflotta av cirka 9 % elfordon och då anser dem att ca 9 % av p-platserna också kan vara avsedda för elfordon för att uppfylla tillgängligheten för alla.

Uppsala

Den fortsatta utbyggnationen av laddinfrastrukturen kommer ske på kvartersmark. Den befintliga strukturen som idag är placerad på allmän platsmark kommer stå kvar till dess att den ”gjort sitt”.

Andra kommuner i liknande storlek (invånarantal) som Eslöv

Upplands-bro använder sig av tillvägagångssättet ”Först till kvarn” och det är både allmän platsmark och kvartersmark som är av intresse att etablera laddstolpe på.

Vallentuna använder sig mest av kvartersmark vid stora platser men erbjuder platser på all kommunal mark, det är en aktör i kommunen som äger alla laddstolpar. Kommunen har också tagit fram en strategi som har i syfte att utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon ska ske. Kommunen är beredd att ta en roll som samverkande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar.

Vallentuna kommun ser positivt på att det sker en utbyggnad av publik laddinfrastruktur för elfordon i kommunen. Kommunen vill gynna en utbyggnad utan att för den delen hämma möjligheten för kommersiella aktörer att etablera en fungerande marknad. Därför är kommunen beredd att ta en roll som samverkande och samordnande part i syfte att inspirera marknaden till en utveckling av laddinfrastruktur av publika laddstolpar. I rollen som samverkande part kommer kommunen inte att äga, sköta drift eller underhåll av publika laddare. Därmed tillfaller varken intäkter från laddning eller investerings- eller underhållskostnader kommunen.

Katrineholm skiljer hantering av publik laddinfrastruktur på kommunal mark, annan publik laddinfrastruktur samt verksamhetspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen.

Vad gäller verksamhetspecifik laddinfrastruktur inom kommunorganisationen så förs diskussioner mellan fastighetsägare och verksamhet – tills det kommit fram till en bra lösning.

Vad gäller publik laddinfrastruktur på kommunal mark så vill kommunen inte äga laddstolparna – utan överlåter detta på marknaden. I nuläget har kommunen inte pekat ut var de ser behov av laddinfrastruktur utan aktörer som är intresserade av att etablera laddplatser i *Katrineholm* hör av sig till kommunen med en intresseanmälan där de beskriver var de vill bygga laddplatser. Kommunen bedömer inkommen intresseanmälan baserad på lämplighet, trafiksituation, att det inte försvårar skötsel av angränsande områden etc. likt tillvägagångssättet ”först till kvarn”. När kommunen och aktören är överens kontaktar entreprenören nätägaren och när entreprenören har ok från kommunen angående placering och ok från nätägaren gällande tillgång på el skriver kommunen ett nyttjanderättsavtal med entreprenören. Platser på allmän platsmark och kvartersmark är väsentligt i kommunen, mycket av fokus ligger att uppfylla lagkravet som finns hos Boverket.

Strängnäs arbetar på ett sådant sätt, att etablering av laddstationer på kommunal mark ska erbjudas där kommunen finner det lämpligt. Detta genom att kommunen upplåter mark till externa aktörer genom koncession där aktören betalar en arrendeavgift för marken. Arrendeavgiften ska avse att täcka kommunens kostnader. I brist på intresse från privata aktörer rekommenderas kommunen att etablera egna laddstationer på större kommunala besöksmål, centrumbildningar samt egna fastigheter och verksamheter.

Kommunen rekommenderas att använda sig av upphandlingsförfarandet Dynamiskt inköpssystem vid upphandling av externa aktörer. Till skillnad från ett ramavtal så är ett dynamiskt inköpssystem öppet för nya leverantörer att ansluta sig till under hela systemets giltighetstid, så länge de uppfyller vissa kvalificeringskrav. Dessa krav kan exempelvis vara typ av ladduttag, krav på driftsäkerhet på laddstationen, statistik och att reklambetonade symboler ska minimeras. Vidare möjliggör ett dynamiskt inköpssystem för en upphandlande organisation att få tillgång till ett brett urval av leverantörer, och på så sätt utnyttja konkurrensen på bästa sätt. På marknader som är under snabb utveckling, som just elbilsmarknaden, kan upphandlande organisationer genom dynamiskt inköpssystem effektivt köpa in de senast utvecklade lösningarna och produkterna.

Karlshamn samarbetar kommunen och dess helägda energibolag (*Karlshamns energi*). Det är energibolaget som främst arbetar med denna fråga och identifierar behov av nya laddstolpar och dess utbyggnad. Till dagens datum finns det ungefär ca 150 publika laddpunkter installerade i kommunen. Det finns dock ingen antagen plan/strategi annat än att det avsätts årligen finansiering som går till nya installationer där behov identifieras. Laddstolparna är i huvudsak placerade på kvartersmark.

Marks kommun har antagit en Strategi för laddinfrastruktur. Fokus i kommunen just nu är att arbeta vidare med lagkravet om att det ska finnas en laddplats vid kommunens uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser. Enligt den beslutade strategin ska marknaden stå för publika laddplatser och kommunen ska vara behjälplig med det (t ex upplåta mark om möjligt). En del av de laddplatser som etableras för att uppfylla lagkravet blir dock tillgängliga för allmänheten – det beror lite på vilken byggnad det rör sig om och vilka som besöker den. Fokus är kvartersmark och inga laddplatser är inplanerade på allmän platsmark i nuläget.

Sandviken har precis upphandlat en leverantör som har fått uppdraget att förvalta kommunens icke-publika laddstolpar som verksamheterna nyttjar för egna bilar i tjänsten. Kommunen kommer att sälja alla publika laddstolpar till en aktör som tar över driften och ägarskapet för dessa. Aktören i sig kommer att äga hela affären med de publika laddstolparna och utöka respektive avveckla publika laddstolpar.

När kommunen genomförde det här projektet så gick det väldigt fort från ett politiskt beslut till genomförande, vilket inte var optimalt. Det blev i princip en projektgrupp som tyckte till om fördelningen och fördelade de publika laddstolparna som ansågs vara lämpligt.

Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på

Antal platser och när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats tas när laddinfrastrukturplanen har blivit politiskt antaget.

Plats, gatan	Antal platser	År när laddstolpen/laddstolparna ska finnas på plats (prioriteringsordning 1-3)
Allmän platsmark – ansvarig för drift och underhåll är Miljö- & samhällsbyggnad		
Eslövs tätort		
Parkeringen i Badhusparken (vid Stadsbiblioteket) <i>Norregatan 8, 24133 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Medborgarhuset <i>Kyrkogatan 1, 24130 Eslöv</i>		
Trollsjön vid Café Våfflan <i>Trollsjögatan 32, 24131 Eslöv</i>		
Parkeringen vid Odengatan (intill Ekevalla idrottsplats) <i>Odengatan 32-44, 24131 Eslöv</i>		
Gröna torg <i>Brandgatan/Gröna Torg, 24131 Eslöv</i>		
Kanalgatan (Prio 1: Etapp 1 närmst Stadsparken, men intresse för hela) <i>Kanalgatan 24130 Eslöv</i>		
Parkering vid Kvarngränd/Stinstorget (Pendlingsparkering) <i>55.837868, 13.306358</i>		Trafikplan
Parkeringen till Tempo <i>Sockenvägen 2, 241 37 Eslöv</i>		
Marieholm		
Marieholms station <i>Lagmansgatan 25, 24030 Marieholm</i>		Trafikplan
Löberöd		
Löberöd torget <i>24162 Löberöd</i>		
Kvartersmark – ansvarig för drift och underhåll är Serviceförvaltningen		
Eslövs tätort		
Ekenässkolan <i>Skolgatan 18, 24131 Eslöv</i>		
Flygfältet <i>Flygfältsvägen 8, 241 40 Eslöv</i> <i>55.849579, 13.321767</i>		
Trollenäs idrottsplats <i>55.863589, 13.239195</i>		
Eslövshallen <i>Onsjövägen 3, 24134 Eslöv (norr om hallen)</i>		
Vasavångsskolan, Berga idrottshall (Berga IP), fotbollshall, tennishall, kunskapscentrum, anpassad gymnasiesärskola, teknikcentrum, bygg- och anläggning		

<i>Verkstadsvägen 1-3, 24138 Eslöv</i> 55.838708, 13.320385 (finns flertal parkeringar)		
Källebergsskolan/Källebergs Idrottsplats <i>Verkstadsvägen 1, 241 38 Eslöv</i> 55.837070, 13.322287		
Sallerupsskolan <i>Sockenvägen 8, 24137 Eslöv</i> (ombyggnation pågår - förbereds)		
Norrevångsskolans parkering <i>Onsjögatan 1, 241 34 Eslöv</i> 6191751,555, 137680,072		
Gasverket <i>Östergatan 23A, 24139 Eslöv</i> 55.839689, 13.310757		
Bredablicksskolan <i>Norregatan 69, 241 33 Eslöv</i> 55.848212, 13.304551		
Carl Engström byggnad C <i>Östergatan 16, 241 38 Eslöv</i> (nybyggda gymnasiesidan) 55.838452, 13.310439		
Carl Engström byggnad A (Salliusparkeringen + Kunskapshusets förskola) <i>Östergatan 17, 241 39 Eslöv</i> 55.840194, 13.310083		
Karlsrobadet <i>Västergatan 54, 241 31 Eslöv</i>		
Husarängens IP <i>Pål Klemeds väg 13, 241 35 Eslöv</i> 6191355,563, 136698,905		
Marieholm		
Marieskolan och biblioteket 55.863351, 13.166909		
Marieholmsbadet 55.862649, 13.145384		
Marieholms idrottshall <i>Änggatan 3, 240 30 Marieholm</i> 55.862306, 13.148631		
Löberöd		
Ölyckeskolan (bibliotek/idrottshall/idrottsplats) <i>Skolgatan 5 24162 Löberöd</i> 55.777918, 13.513798		
Stehag		
Stehagsskolan/bibliotek <i>Bygdegårdsvägen 2, 241 74 Stehag</i> 55.901755, 13.391510		
Stehags sporthall <i>Bäckaledsvägen 22, 241 74 Stehag</i> 55.903840, 13.391116		
Flyinge		

<p>Flyingeskolan, idrottshall och bibliotek <i>Pilevägen 9, 247 47 Flyinge</i> 55.755725, 13.370196</p>		
<p>Häggebo förskola <i>Promenaden 1, 247 47 Flyinge</i> 55.754792, 13.367818</p>		
Harlösa		
<p>Harlösa skola, idrottshall och förskola <i>Karl Axels väg 3, 240 35 Harlösa</i> 55.719936, 13.530953</p>		

2024-04-15
Niclas Spets
+4641362299
niclas.spets@eslov.se

Niclas Spets

Serviceförvaltningens remissvar – Laddinfrastrukturplan för publik laddning 240412

Representanter från Serviceförvaltningen har varit involverade i arbetsgruppen för framtagande av laddinfrastrukturplanen och synpunkter har därmed kontinuerligt arbetats in under framtagandeprocessen. Serviceförvaltningen ställer sig positiva till laddinfrastrukturplanen och har inga större synpunkter men vill ändå lyfta följande:

- Under kapitel 2.6, i kartan över laddstolpar står det kWh på några av stolparna, det skall vara kW.
- Överväg att omformulera eller tydliggöra vad som kan vara en större händelse.
 - Bilaga 1 8§ ” Anläggaren ska på egen bekostnad ombesörja att anläggningen helt eller delvis flyttas, provisoriskt eller permanent, om Kommunen begär det. Detta ska göras inom sex (6) månader. En sådan påfordrad flytt kan endast göras på grund av att en större händelse kräver detta, t.ex. ändringar i detaljplan, force majeure eller liknande. Vid ovanstående händelse och vid smärre förändringar i Anläggningens nära omgivning gäller att Kommunen i största mån undviker men för Anläggningens funktion och för Anläggarens ekonomiska investering.” Detta kan vara en stor, ej kalkylerbar, kostnad för anläggaren och bör förtydligas vad liknande innebär.
- Överväg att omformulera stycket nedan utifrån att det inte alltid finns platser att utlysa minst 1 gång per år.
 - Bilaga 2, Utlysning ”Minst 1 gång per år görs en utlysning på kommunens hemsida där det framgår vilka parkeringsplatser som kan vara aktuella för laddstolpar.”

Kommunledningskontorets remissvar – Laddinfrastrukturplan för publik laddning 240412

Representanter från Kommunledningskontoret har varit involverade i arbetsgruppen för framtagande av laddinfrastrukturplanen och synpunkter har därmed kontinuerligt arbetats in under framtagandeprocessen. Kommunledningskontoret ställer sig positiva till laddinfrastrukturplanen och har inga större synpunkter men vill ändå lyfta följande:

- Överväg att omformulera stycket nedan utifrån att beskriva det mer övergripande och undvika detaljer som exempelvis politiskt parti.
 - "År 2021 inkom en interpellation om publika laddstationer i Eslövs kommun, från Vänsterpartiet i Eslöv till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnad. I interpellationen lyfts att laddinfrastrukturen är det stora problemet i Eslöv, det vill säga, att det finns för få ställen där det går att ladda bilen. Själva laddinfrastrukturen behövs till de som besöker Eslöv i allra högsta grad. En fråga ställdes till ordförande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden från Vänsterpartiet: Vilken strategi och vilka planer på kort och lång sikt har Eslövs kommun för publika laddstationer i Eslövs tätort och i byarna?"
- Överväg om följande stycke bör omformuleras så att det blir tydligare att Eslövs kommun enligt avtalet upplåter marken utan avgift. I formuleringen nedan står det att vi föreslår det.
 - 4.3 "Eslövs kommun upplåter huvudsakligen aldrig kommunal mark utan avgift. Laddplatser på kommunal mark kan dock vara något som kommunen vill främja och därför föreslår Eslövs kommun att nyttjanderättsavtalen avseende laddplatser ska vara avgiftsfria."

- Överväg att omformulera för att undvika skrivningen att vissa platser inte skulle vara attraktiva. Alternativ ta bort överstruken text.
 - 6.2.2. "De platser som Eslövs kommun har utsett som platser för etablering av laddstolpar ska fördelas i jämförbara kluster, som omfattar en geografisk spridning i kommunen. Syftet är att fördela mer och mindre attraktiva platser för laddstolpar i de så kallade klusterna. På så sätt kommer även, för leverantören, mindre attraktiva platser förses med laddstolpar."

- Då "först till kvarn" föreslås användas som tillvägagångsätt för etablering av laddstolpar kan man överväga att ta bort stycket nedan för att undvika förvirring.
 - 6.2.3 "En annan väg att gå är att använda sig av upphandlingsformen tjänstekoncession, det här alternativet är använde Kinda kommun sig av och där kommunen meddelat att de inte fått bra anbud på upphandlingen. Det finns kommuner som utfört en "vanlig" upphandling, alltså inte en tjänstekoncession, men deras syfte har varit att själva ta ut ersättning från användarna. Samma gäller för exempelvis Stockholm Parkering, Svenska bostäder och andra liknande bolag som upphandlat i syfte att äga och få ersättning från kunderna."

- Kapitlet 4.4.1 Regelverk AFIR ligger nu under kapitlet Betalningar och appar, överväg om det ska flyttas upp till bakgrund i kapitel 2.

- Mark- och exploateringsingenjörerna bör få delegation på att teckna nyttjanderättsavtalen avseende laddstolpar. Kommunstyrelsen beslutar om ändring av delegationen.

2024-03-30
Mattias Andersson
0413-621 86
mattias.andersson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Olovligt brukande av motordriven anordning på fastigheten Solrosen 1, Eslöv

Förslag till beslut

Med anledning av att OH Skåne AB (16559163–0198) på sin fastighet Solrosen 1 har brukat en motordriven anordning i strid med 5 kap. 14 § plan- och byggförordning föreslår förvaltningen att nämnden beslutar att ta ut byggsanktionsavgiften 114 600 kronor av OH Skåne AB i enlighet med bestämmelserna i 11 kap. 51 § plan- och bygglagen (2010:900) och 9 kap. 5 § plan- och byggförordning (2011:338).

Beslutsunderlag

Besiktningssprotokoll 1	2024-02-26
Platsbesök foton	2024-02-28
Tjänsteanteckning	2024-02-28
Information om upprättat tillsynsärende	2024-03-01
Delgivningskvitto 2024-03-07	2024-03-07
Besiktningssprotokoll 2	2024-03-07
Beräkning byggsanktionsavgift	2024-03-12
Fråga till & svar från enhetschef	2024-03-14
Tjänsteanteckning om telefonsamtal	2024-03-14
Förslag till beslut	2024-03-14
Delgivningskvitto 2024-03-22	2024-03-22
Yttrande om förslag till beslut	2024-03-22

Redogörelse för ärendet

Den 26 februari inkom ett besiktningssprotokoll till förvaltningen. Besiktningssprotokollet gäller en varu- och personhiss på fastigheten Solrosen 1. Enligt besiktningssprotokollet får objektet ej brukas förrän brister åtgärdats och ombesiktning utförts.

Förvaltningens tillsynshandläggare besökte fastigheten Solrosen 1 den 28 februari (kl. 14.10) 2024 för kontroll av användningsförbudet. Vid besöket konstaterade tillsynshandläggaren att ingenting hindrade honom från att bruka hissen, trots att användningsförbud råder.

Efter platsbesöket tog tillsynshandläggaren kontakt med besiktningsbolaget (KIWA), och ställde frågan om en ombesiktning av den aktuella varu- och transporthissen möjligen har ägt rum. Personalen uppgav att ombesiktning ännu inte har ägt rum.

Tillsynshandläggaren tog även personlig kontakt med den som utfört besiktningen. Även besiktningsmannen uppgav att ny besiktning ännu inte är utförd, men att han ändå har för avsikt att utfärda ett nytt besiktningsprotokoll med godkänt resultat, vilket skulle ske samma dag, det vill säga den 28 februari kl. 15.00.

Yttranden

Förvaltningen utfärdade den 1 mars 2024 information till fastighetsägaren angående det upprättade tillsynsärendet. Fastighetsägarens undertecknade och returnerade delgivningskvittot registrerades i detta tillsynsärende den 7 mars 2024. Även ett nytt besiktningsprotokoll med godkänt resultat registrerades den 7 mars 2024 hos förvaltningen.

Tillsynshandläggaren har tagit kontakt med enhetschefen i den vårdcentral i vilken hissen är installerad. Enhetschefens yttrande får tolkas som att denne inte har erhållit meddelande från ägaren till fastigheten beträffande användningsförbudet som trädde i kraft genom det underkända besiktningsresultatet den 21 februari. För övrigt förefaller enhetschefen att inte vara nöjd med underhållet av hissen.

Förslag till beslut i detta tillsynsärende utfärdades till fastighetsägaren den 14 mars 2024. Ett yttrande om förslaget och även undertecknat delgivningskvitto inkom till förvaltningen den 22 mars 2024. I yttrandet hävdar fastighetsägaren bland annat att överträdelsen inte begåtts uppsåtligen. Yttrandet motsäger inte förvaltningens bedömning att det saknades ett utfärdat bevis på att hissen får tas i bruk vid den tidpunkt då förvaltningens tillsynshandläggare genomförde sin kontroll.

Motivering

Frågan om överträdelse

Av 5 kap. 14 § plan- och byggförordning (2011:338) följer:

En motordriven anordning får inte användas om den som äger eller annars ansvarar för anordningen inte kan visa med ett protokoll enligt 11 § att anordningen uppfyller de krav på skydd för säkerhet och hälsa som avses i 10 kap. 20 § andra stycket 1.

Fastighetsägaren har redovisat händelseförloppet efter att det automatiska användningsförbudet trädde i kraft den 21 februari 2024. Redogörelsen bekräftar att det saknas ett intygande om att den motordrivna anordning får brukas vid den tidpunkt då förvaltningens tillsynshandläggare genomförde sin kontroll. Förvaltningen bedömer att en motordriven anordning på fastigheten Solrosen 1 var tillgänglig för bruk den 28 februari 2024 i strid med gällande användningsförbud.

Frågan om ingripande

Av 11 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) följer:

En tillsynsmyndighet ska pröva förutsättningar för och behovet av att ingripa eller besluta om en påföljd enligt detta kapitel, så snart det finns anledning att någon inte har följt en bestämmelse i denna lag, i föreskrifter, domar eller andra beslut som har meddelats med stöd av lagen eller i EU-förordningar som rör frågor inom lagens tillämpningsområde.

Förvaltningen bedömer att ett ingripande med stöd av 11 kap. 5 § plan- och bygglagen är skäligt med anledning av att bestämmelsen om användningsförbud i 5 kap. 14 § plan- och byggförordning överträtts.

Påföljd för överträdelsen

Av 11 kap. 51 § plan- och bygglagen följer:

Om någon bryter mot en bestämmelse i 8–10 kap. eller i föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av någon av bestämmelserna i 16 kap. 2–10 §§ eller mot en bestämmelse i en EU-förordning om krav på byggnadsverk eller byggprodukter, ska en tillsynsmyndighet ta ut en särskild avgift (byggsanktionsavgift) enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 12 §.

Av 11 kap. 52 § plan- och bygglagen följer:

Byggsanktionsavgiftens storlek ska framgå av de föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av 16 kap. 12 §. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek, ska hänsyn tas till överträdelsens alvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

Av 9 kap. 1 § plan- och byggförordning följer:

En byggsanktionsavgift enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska tas ut för de överträdelser och med det belopp som följer av detta kapitel. Avgiften fastställs med

tillämpning av det prisbasbelopp som gäller för det år som beslutet fattas. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp. Förordning (2013:308)

Av 9 kap. 3 § plan- och byggförordning följer:

Om en byggsanktionsavgift har beslutats för en överträdelse och den avgiftsskyldige därefter på nytt gör sig skyldig till en överträdelse av samma slag, ska en avgift för den nya överträdelsen tas ut med dubbla det belopp som följer av detta kapitel, dock högst 50 prisbasbelopp. Första stycket gäller endast överträdelser som begås inom två år från det tidigare beslutet om byggsanktionsavgift.

Av 9 kap. 5 § plan- och byggförordning följer:

Byggsanktionsavgiften för användning av en motordriven anordning i ett byggnadsverk i strid mot 5 kap. 12, 13, 14 eller 15 § är 2 prisbasbelopp.

Förvaltningen bedömer att en byggsanktionsavgift i enlighet med 11 kap. 51 § plan- och bygglagen ska tas ut, och att beräkningen av avgiften ska ske med i enlighet med 9 kap. 5 § plan- och byggförordning.

Beräkning av byggsanktionsavgift

Vid beräkning av byggsanktionsavgift används Boverkets guide, se beslutsunderlag. Byggsanktionsavgiften för överträdelsen är 114 600 kronor.

Eventuell nedsättning av byggsanktionsavgift

Av 11 kap. 53 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller oaktsamhet.

Avgiften behöver dock inte tas ut om det är oskäligt med hänsyn till

1. att den avgiftsskyldige på grund av sjukdom inte har förmått att själv eller genom någon annan fullgöra sin skyldighet,
2. att överträdelsen berott på en omständighet som den avgiftsskyldige inte har kunnat eller bort förutse eller kunnat påverka, eller
3. vad den avgiftsskyldige har gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa.

Av 11 kap. 53 a § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift får i ett enskilt fall sättas ned om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Avgiften får sättas ned till hälften eller en fjärdedel. Vid prövning enligt första stycket ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara av mindre allvarlig art.

En byggsanktionsavgift ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt. Förvaltningen bedömer att fastighetsägarens redogörelse för omständigheterna i det aktuella fallet inte kan utgöra grund till ett avstående från uttag av byggsanktionsavgift, enligt bedömningsutrymmet i 11 kap. 53 § plan- och bygglagen. Förvaltningen bedömer att byggsanktionsavgiften står i rimlig proportion till överträdelsen, och att nedsättning till hälften eller en fjärdedel inte ska ske.

Möjlighet att vidta rättelse

Av 11 kap. 54 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska inte tas ut om rättelse sker innan frågan om sanktion eller ingripande enligt detta kapitel har tagits upp till överläggning vid ett sammanträde med tillsynsmyndigheten.

Förvaltningen bedömer att rättelse inte är en möjlighet i det aktuella fallet. Om ett besiktningsprotokoll som omedelbart förbjuder fortsatt användning har utfärdats, och det vid en senare tidpunkt sker en ny besiktning med ett resultat som medger bruk av den motordrivna anordningen, innebär det endast att den motordrivna anordningen får brukas från den tidpunkt då nytt besiktningsprotokoll utfärdats. I tiden innan nytt besiktningsresultat meddelats är bruket av den motordrivna anordningen per definition en överträdelse.

Definition av avgiftsskyldig person

Av 11 kap. 57 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska tas ut av

1. den som när överträdelsen begicks var ägare till den fastighet eller det byggnadsverk som överträdelsen avser,
2. den som begick överträdelsen, eller
3. den som fått en fördel av överträdelsen

Förvaltningen bedömer att byggsanktionsavgiften ska tas ut av OH Skåne AB (16559163–0198), då bolaget är ägare till fastigheten Solrosen 1.

Frågan om preskription inträtt

Av 11 kap. 58 § plan- och bygglagen följer:

Innan tillsynsmyndigheten beslutar att ta ut en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig. En byggsanktionsavgift får inte beslutas, om den som anspråket riktas mot inte getts tillfälle att yttra sig inom fem år efter överträdelsen.

Förvaltningen bedömer att den avgiftsskyldige har getts möjligheten att yttra sig inom fem år från överträdelsen.

Beslutet kan överklagas till Länsstyrelsen i Skåne län

Överklagandet, som ska vara skriftligt, lämnas in eller skickas till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Eslöv. För att överklagandet ska kunna prövas måste handlingarna ha kommit in senast tre veckor från den dag då du fick del av beslutet.

Ange diarienummer på ärendet, ditt namn, e-postadress eller postadress och varför du anser att beslutet är felaktigt samt på vilket sätt du vill att beslutet ska ändras. Bifoga handlingar eller annat som stödjer din uppfattning.

Beslutet skickas till

Fastighetsägare



INTYG ÅTERKOMMANDE BESIKTNING

Intygmottagare
OH Skåne AB

Box 11405
400 10 GÖTEBORG

Kund
171656, OH Skåne AB

Box 11405
400 10 GÖTEBORG

Inspecta Kontor
Malmö
010-479 30 00

Vårt uppdragsnr
U244304
Ert ordernr
88104105

Anläggningsnr/Kontaktamn
Q243302
Solrosen 1 (Hiss)
Christoffer Ahl
Solvägen 33
241 31 ESLÖV

Objektnamn Varu-personhiss	Besiktningdatum 2024-02-21	Utförd enl BFS 2011:12 med ändringar	Registreringsnr L2927929
Uppställningsplats Solvägen 33		Platsnr 1	Kontrollklass
Tillverkare BILDEVE/Kone		Tillverkningsn K-6233/ 1580706	Tillverkningsår 1969
Skötselfirma Motum Hiss Skåne AB		Typbeteckning HYDR HISS	Inventariernr

Resultat

Med brister som utgör omedelbar betydelse för säkerhet och hälsa.

Objektet får ej brukas förrän brister har åtgärdats och ombesiktning genomförts. Kontakta Kiwa för beställning av ombesiktning. Kopia på detta besiktningssintyg har skickats till tillsynsmyndigheten.

Max antal persone	Maxlast kg	Evakueringsplan	Alt. evakueringsplan	Personlyft korg
-------------------	------------	-----------------	----------------------	-----------------

Anmärkningar/Brister/Noteringar/Fast Information *)

Brist

- Skötselfirman saknar tillträde till hissen 24/7. Skötselfirman måste få tillgång till hissen dygnet runt.

Besiktningssintyget visar Kiwa Swedens bedömning av objektet /anläggningen vid tidpunkten för besiktningen. Besiktningen utfördes i enlighet med Kiwa Swedens tekniska instruktioner, checklistor och kraven i tillämplig föreskrift. Besiktningen är utförd som visuell kontroll av de delar av anordningen som kan kontrolleras utan större demontering samt funktionsprov av skydd och skyddsanordningar.

*) Noteringar och fast information är upplysningar till kunden och påverkar ej besiktningssresultatet.

Kiwa Sweden AB

Utskriftsdatum 2024-02-21	Besiktningssingenjör Olof Laneryd	Tel nr 010-479 30 00
------------------------------	--------------------------------------	-------------------------



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.



Kontroll av användningsförbud gällande varu/personhiss. Fastigheten Solrosen 1.

Tidpunkt: 2024-02-28. Kl. 14:10.

2024-02-28

Solrosen 1

Miljö och Samhällsbyggnad
Mattias Andersson
0413 – 621 86

Tjänsteanteckning

Tillsynshandläggare Mattias Andersson besökte den 28 februari fastigheten Solrosen 1 för att kontrollera ett gällande användningsförbud. Användningsförbudet gäller en varu/transporthiss (Hissens registrerings nr: L2927929). Enligt ett besiktningsprotokoll får objektet inte brukas förrän brister har åtgärdats. Tillsynshandläggaren kunde vid kontrollen konstatera att inget hindrade honom från att bruka varu/transporthissen. Besöket ägde rum kl. 14.00 – 14.10, och dokumenterades genom fotografering.

Efter platsbesöket tog tillsynshandläggaren kontakt med besiktningsbolaget (KIWA), och ställde frågan om en ombesiktning av den aktuella varu/transporthissen möjligen har ägt rum. Personalen uppgav att ombesiktning ännu inte har ägt rum.

Tillsynshandläggaren tog därefter personlig kontakt med den person som utfört besiktningen. Även besiktningsmannen uppgav att ny besiktning ännu inte är utförd, men att han ändå har för avsikt att utfärda ett nytt besiktningsprotokoll med godkänt resultat, vilket skulle ske samma dag, det vill säga den 28 februari kl. 15.00.

Därmed konstaterar förvaltningen att kontrollen av användningsförbudet genomfördes vid en tidpunkt då nytt besiktningsprotokoll som upphäver användningsförbudet ännu inte utfärdats. Förvaltningen konstaterar att användningsförbudet har överträtts.

Mattias Andersson
Tillsynshandläggare



2024-03-01
Mattias Andersson
0413-621 86
mattias.andersson@eslov.se

OH Skåne AB
Box 11405
404 29 Göteborg

Information om upprättat tillsynsärende

Denna handling gäller fastigheten: SOLROSEN 1
Ärendenummer: BYGG 2024-000116
Fastighetens ägare: OH Skåne AB

Beskrivning av ärende

Kart- och bygglovsavdelningen i Eslövs kommun har upprättat ett tillsynsärende gällande fastigheten SOLROSEN 1 (SOLVÄGEN 33, Eslöv).

Kart- och bygglovsavdelningen i Eslöv har den 26 februari mottagit ett besiktningsprotokoll gällande en hiss, med registreringsnummer L2927920, på adressen Solvägen 33 i Eslöv. Enligt besiktningsprotokollet får objektet inte brukas förrän brister åtgärdats.

Tillsynshandläggare Mattias Andersson besökte platsen för den motordrivna anordningen den 28 februari 2024. Vid besöket konstaterade tillsynshandläggaren att den motordrivna anordningen är i bruk trots rådande användningsförbud.

Beslutsunderlag

Besiktningsprotokoll	2024-02-26
Platsbesök kontroll	2024-02-28
Platsbesök och kommunikering	2024-02-28

Motivering

Av 11 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) följer:

En tillsynsmyndighet ska pröva förutsättningarna för och behovet av att ingripa eller besluta om en påföljd enligt detta kapitel, så snart det finns anledning att anta att någon inte har följt en bestämmelse i denna lag, i

föreskrifter, domar eller andra beslut som har meddelats med stöd av lagen eller i EU-förordningar som rör frågor inom lagens tillämpningsområde.

Av 5 kap. 14 § plan- och byggförordning (2011:338) följer:

En motordriven anordning får inte användas om den som äger eller annars ansvarar för anordningen inte kan visa med ett protokoll enligt 11 § att anordningen uppfyller de krav på skydd för säkerhet och hälsa som avses i 10 kap. 20 § andra stycket 1.

Av 11 kap. 8 § plan- och bygglagen följer:

För att fullgöra sina uppgifter enligt denna lag har

1. byggnadsnämnden och länsstyrelsen samt den som på nämndens eller länsstyrelsens uppdrag utför ett arbete rätt att få tillträde till fastigheter och byggnadsverk samt att där vidta de åtgärder som behövs för att utföra arbetet
2. en tillsynsmyndighet rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar från byggherren som behövs för tillsynen över bygg-, rivnings- och markåtgärder, och
3. en tillsynsmyndighet rätt att hos den som tillverkar eller representerar den som tillverkar och hos den som importerar eller saluför byggprodukter som omfattas av tillsynen
 - a) få tillgång till produkter för kontroll
 - b) på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs, och
 - c) få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.Tillsynsmyndighetens rätt enligt första stycket 3 gäller även hos den som installerar hissar.

En myndighet som framställer kartor för samhällets behov har för att fullgöra sin kartläggningsuppgift också en sådan rätt till tillträde som anges i första stycket 1, dock inte till bostäder.

Om det behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna ta del av innehållet i ett utländskt certifikat, intyg eller annan, ska handlingen på myndigheters begäran visas i översättning till svenska. Översättningen behöver inte vara auktoriserad. Lag (2016:140)

Förvaltningen kommer att ta ställning i frågan om en påföljd för den konstaterade överträdelsen. I egenskap av ansvarig för den motordrivna anordningen kommer ni att beredas möjlighet att yttra er om förvaltningens förslag till beslut, innan ärendet tas upp för överläggning i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde.

Ni får gärna bemöta informationen i detta brev genom en skrivelse till förvaltningen. Det är viktigt att fastighetsägaren lämnar de upplysningar som den anser att förvaltningen bör känna till. Det skriftliga yttrandet ska vara tillgängligt för granskning hos förvaltningen senast den 11 februari 2024. Glöm inte att uppge ärendenummer: BYGG 2024–000116. Använd följande mejladress: bygglov@eslov.se, eller skicka ert brev till:

Eslövs kommun, Stadshuset
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Kart- och bygglovsavdelningen
241 80 Eslöv



Datum: 2024-03-01

Ärende/handling: BYGG 2024-000116
fastigheten SOLROSEN I

Information om upprättat tillsynsärende

Jag har idag tagit emot ovanstående handling/dokument.

Datum: 6/3-24

Underskrift:

Namnförtydligande: DRHO KENOVIC, via SBB
SOLROSEN 1

Skicka tillbaka det här kvittot till Eslöv kommun så snart som möjligt.
Lägg kvittot på en postlåda, frimärke behövs inte.



INTYG OMBESIKTNING

Intygsmottagare
OH Skåne AB

Box 11405
400 10 GÖTEBORG

Kund
171656, OH Skåne AB

Box 11405
400 10 GÖTEBORG

Kontor
Malmö
010-479 30 00

Vårt uppdragsnr
U244304
Ert ordernr
88104105

Anläggningsnr/Kontakt
Q243302
Solrosen 1 (Hiss)
Christoffer Ahl
Solvägen 33
241 31 ESLÖV

Objektnamn Varu-personhiss	Besiktningdatum 2024-02-28	Utförd enl BFS 2011:12 med ändringar	Registreringsnr L2927929
Uppställningsplats Solvägen 33	Platsnr 1		Kontrollklass
Tillverkare BILDEVE/Kone	Tillverkningsnr K-6233/ 1580706		Tillverkningsår 1969
Skötselfirma Motum Hiss Skåne AB	Typbeteckning HYDR HISS	Inventariernr	

Resultat

Utan brist

Max antal personer 6	Maxlast kg 500	Evakueringsplan	Alt. evakueringsplan	Personlyft korg	Ny besiktning senast 2025-02-28
-------------------------	-------------------	-----------------	----------------------	-----------------	------------------------------------

Anmärkningar/Bristar/Noteringar/Fast Information *)

Besiktningssintyget visar Kiwa Swedens bedömning av objektet /anläggningen vid tidpunkten för besiktningen. Besiktningen utfördes i enlighet med Kiwa Swedens tekniska instruktioner, checklistor och kraven i tillämplig föreskrift. Besiktningen är utförd som visuell kontroll av de delar av anordningen som kan kontrolleras utan större demontering samt funktionsprov av skydd och skyddsanordningar.

*) Noteringar och fast information är upplysningar till kunden och påverkar ej besiktningresultatet.

Kiwa Sweden AB

Utskriftsdatum 2024-02-28	Besiktningssingenjör Olof Laneryd	Tel nr 010-479 30 00
------------------------------	--------------------------------------	-------------------------

Byggsanktionsavgift

Fastighetsbeteckning	Solrosen 1
Bilaga nummer	
Byggnadsnämndens diarienummer	BYGG 2024-000116

Ärendebeskrivning

Ärende	Otillåten användning av en motordriven anordning
--------	--

Plan- och byggförordning (2011:338) 9 kap. 5 §

Byggsanktionsavgiften för användning av en motordriven anordning i ett byggnadsverk i strid mot 5 kap. 12, 13, 14 eller 15 § är 2 prisbasbelopp.

Plan- och byggförordning (2011:338) 5 kap. 12-15 §§

12 § En motordriven anordning som är installerad i ett byggnadsverk får användas endast för det ändamål och med den belastning och hastighet som anordningen är avsedd för och endast om den uppfyller kraven på skydd för säkerhet och hälsa.

13 § Om en motordriven anordning ska kontrolleras enligt 8 eller 9 § och kontrollen inte har gjorts inom föreskriven tid, får anordningen inte användas förrän kontrollen är gjord.

14 § En motordriven anordning får inte användas om den som äger eller annars ansvarar för anordningen inte kan visa med ett protokoll enligt 11 § att anordningen uppfyller de krav på skydd för säkerhet och hälsa som avses i 10 kap. 20 § andra stycket 1.

15 § Om det vid användningen av en motordriven anordning i ett byggnadsverk inträffar ett olycksfall eller olyckstillbud, får anordningen inte användas innan nödvändiga skyddsåtgärder har vidtagits.

Beräkning

Antal	1
Aktuellt prisbasbelopp (pbb)	57 300 kr (2024)
Beräkningsgrundande formel	$(2 * pbb * \text{antal})$
Beräkning	$(2 * 57300 * 1)$

Beräknad sanktionsavgift	114 600 kr
---------------------------------	-------------------

Andersson, Mattias

Från: Andersson, Mattias
Skickat: den 14 mars 2024 10:35
Till: 'Lilja Marie H'
Ämne: SV: Varu- och personhiss

Hej igen
Kan du ringa till mig 0413 621 86, tack!

Mattias Andersson
Tillsyn bygglov
Miljö och Samhällsbyggnad
Eslövs kommun
241 80 Eslöv
Tel 0413-62186
mattias.andersson@eslov.se
www.eslov.se

Från: Lilja Marie H <Marie.H.Lilja@skane.se>
Skickat: den 14 mars 2024 10:23
Till: Andersson, Mattias <Mattias.Andersson@eslov.se>
Ämne: Sv: Varu- och personhiss

Hej
Den som mest brukar använda denna är städerskan dagligen då hon jobbar på båda plan med sin städvagn
Jag har inte hört ngt om just denna perioden, men det har varit en del strul
Tyvärr osäker på exakta dagar dock

/Marie

Från: Andersson, Mattias <Mattias.Andersson@eslov.se>
Skickat: den 14 mars 2024 08:39
Till: Lilja Marie H <Marie.H.Lilja@skane.se>
Ämne: Varu- och personhiss

Hej Marie
I vårdcentralen Tåbelund finns en varu- och transporthiss. Jag genomförde en kontroll av denna hiss den 28 februari 2024. Jag vill gärna att du svarar på en fråga gällande hissen. Min fråga: Har hissen varit avstängd (obrukbar) under perioden 2024-02-21 till 2024-02-28? Om så önskas kan du ringa till mig, innan du svarar här.

Vänliga hälsningar

Mattias Andersson
Tillsyn bygglov
Miljö och Samhällsbyggnad
Eslövs kommun
241 80 Eslöv
Tel 0413-62186
mattias.andersson@eslov.se
www.eslov.se

2024-03-14

Solrosen 1

Miljö och Samhällsbyggnad
Mattias Andersson
0413 – 621 86

Tjänsteanteckning

Tillsynshandläggare Mattias Andersson och enhetschefen Marie Lilja (Vårdcentralen Tåbelund) diskuterade den på fastigheten Solrosen 1 installerade hissen i ett telefonsamtal den 14 mars 2024. Under samtalet meddelade Marie Lilja följande:

1 att hon beträffande hissen gjort flera felanmälningar till fastighetsägaren

2 att ”strul” förekommer, till exempel att hissens dörrar inte stängs

3 att hon inte fått meddelande från fastighetsägaren gällande avstängning av hissen på grund av åtgärder

Mattias Andersson
Tillsynshandläggare



2024-03-14
Mattias Andersson
0413-621 86
mattias.andersson@eslov.se

OH Skåne AB
Box 11405
404 29 Göteborg

Förslag till beslut

Denna handling gäller fastigheten: SOLROSEN 1 (SOLVÄGEN 33)
Ärendenummer: BYGG 2024-000116
Fastighetens ägare: OH Skåne AB

Beskrivning av ärende

För vissa överträdelser av bestämmelser i plan- och bygglagen ska tillsynsmyndigheten ta ut en byggsanktionsavgift. Innan tillsynsmyndigheten beslutar att ta ut en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig. Förvaltningens förslag till beslut i ärende BYGG 2024-000116, följer enligt nedan. Fastighetsägaren bereds härmed möjligheten att till förvaltningen inkomma med ett yttrande beträffande förslaget till beslut.

Beslutsunderlag

Besiktningssprotokoll (2024-02-21)	2024-02-26
Platsbesök foton	2024-02-28
Tjänsteanteckning	2024-02-28
Information om upprättat tillsynsärende	2024-03-01
Delgivningskvitto	2024-03-07
Besiktningssprotokoll (2024-02-28)	2024-03-07
Beräkning byggsanktionsavgift	2024-03-12
Fråga till & svar från enhetschef	2024-03-14
Tjänsteanteckning om telefonsamtal	2024-03-14

Redogörelse för ärendet

Den 26 februari inkom ett besiktningssprotokoll till förvaltningen. Besiktningssprotokollet gäller en varu- och personhiss på fastigheten Solrosen 1. Enligt besiktningssprotokollet får objektet ej brukas förrän brister åtgärdats och ombesiktning utförts.

Förvaltningens tillsynshandläggare besökte fastigheten Solrosen 1 den 28 februari (kl. 14.10) 2024 för kontroll av användningsförbudet. Vid besöket konstaterade tillsynshandläggaren att ingenting hindrade honom från att bruka hissen, trots att användningsförbud råder.

Efter platsbesöket tog tillsynshandläggaren kontakt med besiktningsbolaget (KIWA), och ställde frågan om en ombesiktning av den aktuella varu- och transporthissen möjligen har ägt rum. Personalen uppgav att ombesiktning ännu inte har ägt rum.

Tillsynshandläggaren tog även personlig kontakt med den som utfört besiktningen. Även besiktningsmannen uppgav att ny besiktning ännu inte är utförd, men att han ändå har för avsikt att utfärda ett nytt besiktningsprotokoll med godkänt resultat, vilket skulle ske samma dag, det vill säga den 28 februari kl. 15.00.

Yttranden

Förvaltningen utfärdade den 1 mars 2024 information till fastighetsägaren angående det upprättade tillsynsärendet. Fastighetsägarens undertecknade och returnerade delgivningskvittot registrerades i detta tillsynsärende den 7 februari 2024. Även ett nytt besiktningsprotokoll med godkänt resultat registrerades den 7 februari 2024 hos förvaltningen. Fastighetsägaren har inte yttrat sig om det upprättade tillsynsärendet.

Tillsynshandläggaren har tagit kontakt med enhetschefen i den vårdcentral i vilken hissen är installerad. Enhetschefens yttrande får tolkas som att denne inte har erhållit meddelande från ägaren till fastigheten beträffande det användningsförbudet som trädde i kraft genom det underkända besiktningsresultatet den 21 februari. För övrigt förefaller enhetschefen att inte vara nöjd med underhållet av hissen.

Motivering

Frågan om överträdelse

Av 5 kap. 14 § plan- och byggförordning (2011:338) följer:

En motordriven anordning får inte användas om den som äger eller annars ansvarar för anordningen inte kan visa med ett protokoll enligt 11 § att

anordningen uppfyller de krav på skydd för säkerhet och hälsa som avses i 10 kap. 20 § andra stycket 1.

Förvaltningen bedömer att en motordriven anordning på fastigheten Solrosen 1 var tillgänglig för bruk den 28 februari 2024 i strid med gällande användningsförbud.

Frågan om ingripande

Av 11 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) följer:

En tillsynsmyndighet ska pröva förutsättningar för och behovet av att ingripa eller besluta om en påföljd enligt detta kapitel, så snart det finns anledning att någon inte har följt en bestämmelse i denna lag, i föreskrifter, domar eller andra beslut som har meddelats med stöd av lagen eller i EU-förordningar som rör frågor inom lagens tillämpningsområde.

Förvaltningen bedömer att ett ingripande med stöd av 11 kap. 5 § plan- och bygglagen är skäligt med anledning av att bestämmelsen om användningsförbud i 5 kap. 14 § plan- och byggförordning överträtts.

Påföljd för överträdelsen

Av 11 kap. 51 § plan- och bygglagen följer:

Om någon bryter mot en bestämmelse i 8-10 kap. eller i föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av någon av bestämmelserna i 16 kap. 2-10 §§ eller mot en bestämmelse i en EU-förordning om krav på byggnadsverk eller byggprodukter, ska en tillsynsmyndighet ta ut en särskild avgift (byggsanktionsavgift) enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 12 §.

Av 11 kap. 52 § plan- och bygglagen följer:

Byggsanktionsavgiftens storlek ska framgå av de föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av 16 kap. 12 §. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek, ska hänsyn tas till överträdelsens alvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

Av 9 kap. 1 § plan- och byggförordning följer:

En byggsanktionsavgift enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska tas ut för de överträdelser och med det belopp som följer av detta kapitel. Avgiften fastställs med tillämpning av det prisbasbelopp som gäller för det

år som beslutet fattas. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp.
Förordning (2013:308)

Av 9 kap. 3 § plan- och byggförordning följer:

Om en byggsanktionsavgift har beslutats för en överträdelse och den avgiftsskyldige därefter på nytt gör sig skyldig till en överträdelse av samma slag, ska en avgift för den nya överträdelsen tas ut med dubbla det belopp som följer av detta kapitel, dock högst 50 prisbasbelopp.

Första stycket gäller endast överträdelser som begås inom två år från det tidigare beslutet om byggsanktionsavgift.

Av 9 kap. 5 § plan- och byggförordning följer:

Byggsanktionsavgiften för användning av en motordriven anordning i ett byggnadsverk i strid mot 5 kap. 12, 13, 14 eller 15 § är 2 prisbasbelopp.

Förvaltningen bedömer att en byggsanktionsavgift i enlighet med 11 kap. 51 § plan- och bygglagen ska tas ut, och att beräkningen av avgiften ska ske med i enlighet med 9 kap. 5 § plan- och byggförordning.

Beräkning av byggsanktionsavgift

Vid beräkning av byggsanktionsavgift används Boverkets guide, se beslutsunderlag. Byggsanktionsavgiften för överträdelsen är 114 600 kronor.

Eventuell nedsättning av byggsanktionsavgift

Av 11 kap. 53 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller oaktsamhet.

Avgiften behöver dock inte tas ut om det är oskäligt med hänsyn till

1. att den avgiftsskyldige på grund av sjukdom inte har förmått att själv eller genom någon annan fullgöra sin skyldighet,
2. att överträdelsen berott på en omständighet som den avgiftsskyldige inte har kunnat eller bort förutse eller kunnat påverka, eller
3. vad den avgiftsskyldige har gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa.

Av 11 kap. 53 a § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift får i ett enskilt fall sättas ned om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Avgiften får sättas ned till hälften eller en fjärdedel.

Vid prövning enligt första stycket ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara av mindre allvarlig art.

I frågan om en eventuell nedsättning av byggsanktionsavgiften avvaktar förvaltningen ett yttrande från fastighetsägaren.

Möjlighet att vidta rättelse

Av 11 kap. 54 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska inte tas ut om rättelse sker innan frågan om sanktion eller ingripande enligt detta kapitel har tagits upp till överläggning vid ett sammanträde med tillsynsmyndigheten.

Förvaltningen bedömer att rättelse inte är en möjlighet i det aktuella fallet. Om ett besiktningsprotokoll som omedelbart förbjuder fortsatt användning har utfärdats, och det vid en senare tidpunkt sker en ny besiktning med ett resultat som medger bruk av den motordrivna anordningen, innebär det endast att den motordrivna anordningen får brukas från den tidpunkt då nytt besiktningsprotokoll utfärdats. I tiden innan nytt besiktningsresultat meddelats är bruket av den motordrivna anordningen per definition en överträdelse.

Definition av avgiftsskyldig person

Av 11 kap. 57 § plan- och bygglagen följer:

En byggsanktionsavgift ska tas ut av

1. den som när överträdelsen begicks var ägare till den fastighet eller det byggnadsverk som överträdelsen avser,
2. den som begick överträdelsen överträdelsen, eller
3. den som fått en fördel av överträdelsen

Förvaltningen bedömer att byggsanktionsavgiften ska tas ut av OH Skåne AB (16559163–0198), då bolaget är ägare till fastigheten Solrosen 1.

Frågan om preskription inträtt

Av 11 kap. 58 § plan- och bygglagen följer:

Innan tillsynsmyndigheten beslutar att ta ut en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig. En byggsanktionsavgift får inte beslutas, om den som anspråket riktas mot inte getts tillfälle att yttra sig inom fem år efter överträdelsen.

Förvaltningen bedömer att den avgiftsskyldige har getts möjligheten att yttra sig inom fem år från överträdelsen.

Förvaltningens förslag till beslut

Med anledning av att OH Skåne AB (16559163–0198) på sin fastighet Solrosen 1 har brukat en motordriven anordning i strid med 5 kap. 14 § plan- och byggförordning föreslår förvaltningen att nämnden beslutar att ta ut byggsanktionsavgiften 114 600 kronor av OH Skåne AB i enlighet med bestämmelserna i 11 kap. 51 § plan- och bygglagen (2010:900) och 9 kap. 5 § plan- och byggförordning (2011:338).

Ert yttrande om förslaget till beslut

OH Skåne AB bereds härmed möjlighet att i enlighet med 11 kap. 58 § plan- och bygglagen inkomma med ett yttrande om detta förslag till beslut. Det är viktigt att OH Skåne AB lämnar den information eller de upplysningar som bolaget anser att förvaltningen bör känna till. Det skriftliga yttrandet ska vara tillgängligt för granskning hos förvaltningen senast den 22 mars 2024. Använd följande mejladress: bygglov@eslov.se, eller skicka ert brev till

Eslövs kommun, Stadshuset

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kart- och bygglovsavdelningen

241 80 Eslöv



ESLÖVS
KOMMUN


DELGIVNINGSKVITTO

Datum: 2024-03-14

Ärende/handling: BYGG 2024-000116
fastigheten SOLROSENI
Förslag till beslut

Jag har idag tagit emot ovanstående handling/dokument.

Datum: 2024-03-22

Underskrift: 

Namnförtydligande: DARO ACAMONC

Skicka tillbaka det här kvittot till Eslov kommun så snart som möjligt.
Lägg kvittot på en postlåda, frimärke behövs inte.



ESLÖVS
KOMMUN


DELGIVNINGSKVITTO

Datum: 2024-03-14

Ärende/handling: BYGG 2024-000116
fastigheten SOLROSENI
Förslag till beslut

Jag har idag tagit emot ovanstående handling/dokument.

Datum: 2024-03-22

Underskrift: 

Namnförtydligande: DARO ACAMONC

Skicka tillbaka det här kvittot till Eslov kommun så snart som möjligt.
Lägg kvittot på en postlåda, frimärke behövs inte.

OH Skåne AB

Yttrande gällande Tillsynsärende Solrosen 1, Solvägen 33, Eslöv

OH Skåne AB vill med redogörelse nedan belysa aktuella omständigheter.

Överträdelsen har inte på något sätt skett uppsåtligt.

OH Skåne AB ser högst allvarligt på aktuell händelse och tar lärdom av situationen samt säkerställer nu arbetsrutiner med alla parter för att undvika återkommande brister.

Fastigheten Solrosen har en vårdinrättning med eget skalskydd. Accessen till fastigheten/hissen har hela tiden ombesörjts av hyresgästen själv under verksamhetens arbetstider. Fastigheten har således varit tom efter aktuell arbetstid.

Besiktningssanmärkningen ”Skötsel firman saknar tillträde 24/7” har kommit som en överraskning för SBB då det inte har förekommit tidigare signaler gällande förändringar i verksamheten. Det har inte heller förekommit påpekande från tidigare besiktningstillfällen gällande tillträde.

Åter igen ser OH Skåne AB högst allvarligt på aktuell händelse och tar lärdom av situationen samt säkerställer nu arbetsrutiner med alla parter för att undvika återkommande brister.

Onsdag 21 februari

Besiktning Hiss Solrosen 1. Tåbelund.

Resultat *Ej godkänd kontroll* med körförbud.

Torsdag 22 februari

Besiktningssprotokollet skickas från Kiwa till SBB, Dario.

Freitag 23 februari

SBB, Dario skickar besiktningssprotokollet med anmärkningar till Tobias på Motum (Hisskötsel firman) för återkoppling.

Lördag 24 februari

Helg

Söndag 25 februari

Helg

Måndag 26 februari

Motum får återkoppling från SBB förvaltaren om att Securitas sköter jouten.

SBB vidarebefordrar kontaktuppgifter till Securitas.

Motum informerar Kiwa , Olof Laneryd gällande åtgärdad besiktningssanmärkning med kompletterande uppgifter.

Motum beställer ombesiktning av Kiwa, enligt praxis.

Motum återrapporterar besiktningssanmärkningen som ”åtgärdad” i Kiwas webportal ”Q3webb”, enligt Kiwa inarbetad rutin.

Tisdag 27 februari

Motum avvaktar ny besiktningstid från Kiwa.

Onsdag 28 februari

Tillsynshandläggaren gör platsbesök och dokumenterar att hissen är i gång vid platsbesöket.

Kiwa, Olof Laneryd upprättar nytt protokoll efter att ha kontaktats av Tillsynshandläggaren
Mattias Andersson
SBB, Dario får nytt besiktningsprotokoll med resultat godkänd.

Vi ber om vädjan om att ta hänsyn till vår hantering av ärendet som visar och styrker vårt
ansvarstagande.

Vi strävar alltid efter att upprätthålla krav som ställs på fastighetsägare både genom
egen personal som ansvarar för att de utförs och lever upp till säkerheten.

Med vänliga hälsningar

Teknisk fastighetsförvaltare OH Skåne AB via Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB

Malmö 2024-03-22

Dario Acamovic
0720-190059

