

## Kallelse till miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde

**Datum och tid:** 2024-06-19 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 Ekonomisk månadsrapport per maj 2024 2024/10
- 4 Samråd detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22, Flyinge 2024/318
- 5 Yttrande till länsstyrelsen (30709-2023) angående ansökan gällande solcellspark (Mi 2024/694)
- 6 En mer ändamålsenlig reglering av spridningen av flera växtskyddsmedel (Mi 2024/665)
- 7 Utredning kring införande av sensorer i Eslövs kommun 2024/324
- 8 Utredning gällande förändring av Södergatans funktion 2024/274
- 9 Beslut om bidrag för bostadsanpassning på fastigheten, Eslöv
  - Handlingar publiceras ej med anledning av sekretess
- 10 Förhandsbesked för nybyggnad av enbostadshus på fastighet, Marieholm (BYGG 2024/194)
  - Handlingar publiceras ej med anledning av personuppgifter
- 11 Marklov för skyfallsdamm på fastigheterna Skatan 10 och Eslöv 54:2 (BYGG 2024/257)
- 12 Överträtt användningsförbud gällande motordriven anordning på Köpmannen 11, Eslöv (BYGG 2024/284)
- 13 Nybyggnation av paviljonger för skolverksamhet på Hassle 4:127 (BYGG 2024/273)
- 14 Nybyggnation av paviljonger för skolverksamhet på Skatan 3 (BYGG 2024/326)
  - Handlingar ej färdiga vid publicering
- 15 Bygglov för nybyggnad av industribyggnad Vieröd 1:20, Reningsverk Löberöd (BYGG 2024/275)
- 16 Informationspunkt - Stab och miljöavdelningen
- 17 Informationspunkt - Vattenråden
- 18 Informationspunkt - Gata, trafik och park
- 19 Informationspunkt - Tidsfördröjning av projekt Kanalgatan etapp 1 Trollsjögatan-Bryggaregatan
- 20 Informationspunkt - Om driftupphandling
- 21 Informationspunkt - Presentation av examensarbete med Sallerupsskolan
- 22 Informationspunkt - Ljussättning av tunnel Smålandsvägen/Trädgårdsgatan, Vattenfall

2024-06-14  
Wajahat Ali  
0413-62 000  
wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Tjänsteskrivelse. Ekonomisk månadsrapport för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden per maj 2024

### Förslag till beslut

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

### Ärendebeskrivning

Ekonomisk månadsrapport för maj har tagits fram. Utfallet för perioden är ett underskott med 0,6 mnkr. Prognos för året visar på ett underskott om 4,1 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Stab och miljö prognostiserar sammantaget ett underskott om 0,2 mnkr. Merparten av underskottet beror på lägre intäkter inom livsmedelstillsyn 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 bygglov prognostiserar ett underskott om 0,9 mnkr. Bygglovsintäkter beräknas vara 2,3 mnkr lägre. Detta underskott minskas med 1,4 mnkr av högre sanktionsavgifter inom tillsyn PbL och lägre personalkostnader än budget.

Gata, trafik, park prognostiserar sammantaget underskott med 3,5 mnkr. Kostnader för gatubelysning och stadsrenhållning prognostiserar underskott medan parkeringsavgifter lämnar överskott. Kostnader för tillkommande ytor för kvarteret Gåsen motsvarar ett underskott om -0,1 mnkr. Seniorkort prognostiserar -0,2 mnkr där kostnaden följer antal resor. Kompensationen för indexuppräknings gällande externa avtal prognostiserar -0,7 mnkr. Den beslutade minskningen av investeringsbudget innebär mindre aktivering av personalkostnader vilket leder till prognostiserat underskott med 0,4 mnkr. Den hårda vintern och översvämningar har lett till stort slitage på vägarna och underhållsbehovet har ökat med 2,0 mnkr. Förvaltningen har inte utrymme i budgeten för att finansiera alla dessa kostnader på egen hand.

Nämnden har ansökt om utökad budget och tilläggsanslag om 3,5 mnkr. Beslut om tilläggsanslag fattas av kommunfullmäktige under juni månad. Om kommunfullmäktige beviljar tilläggsanslaget, minskar det prognostiserade underskottet med motsvarande belopp till -0,6 mnkr. Förvaltningen bedömer att kunna hantera ett underskott på 0,6 mnkr genom lägre personalkostnader, exempelvis genom vakanshållning av tjänster (inte tillsätta vakanta tjänster under året), samt genom att minska övriga driftkostnader, inklusive förbrukningsinventarier och inköp av kontorsmaterial

### **Investeringar**

Utfallet för perioden är lågt men flertalet större projekt är i uppstart eller i tidiga skeden där utgifterna kommer under sista tertialet.

Prognos för helåret indikerar på att 89,7 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 18,9 mnkr lägre än budgeterat.

Hälsotalet uppgår till 92,4 % för Maj 2024. Det är samma nivå som de två föregående åren. För Miljö och Samhällsbyggnad motsvarar varje medarbetares frånvaro ca 2 procentenheter.

### **Beslutsunderlag**

Ekonomisk månadsrapport maj 2024.

### **Beredning**

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

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

Dave Borg  
Förvaltningschef

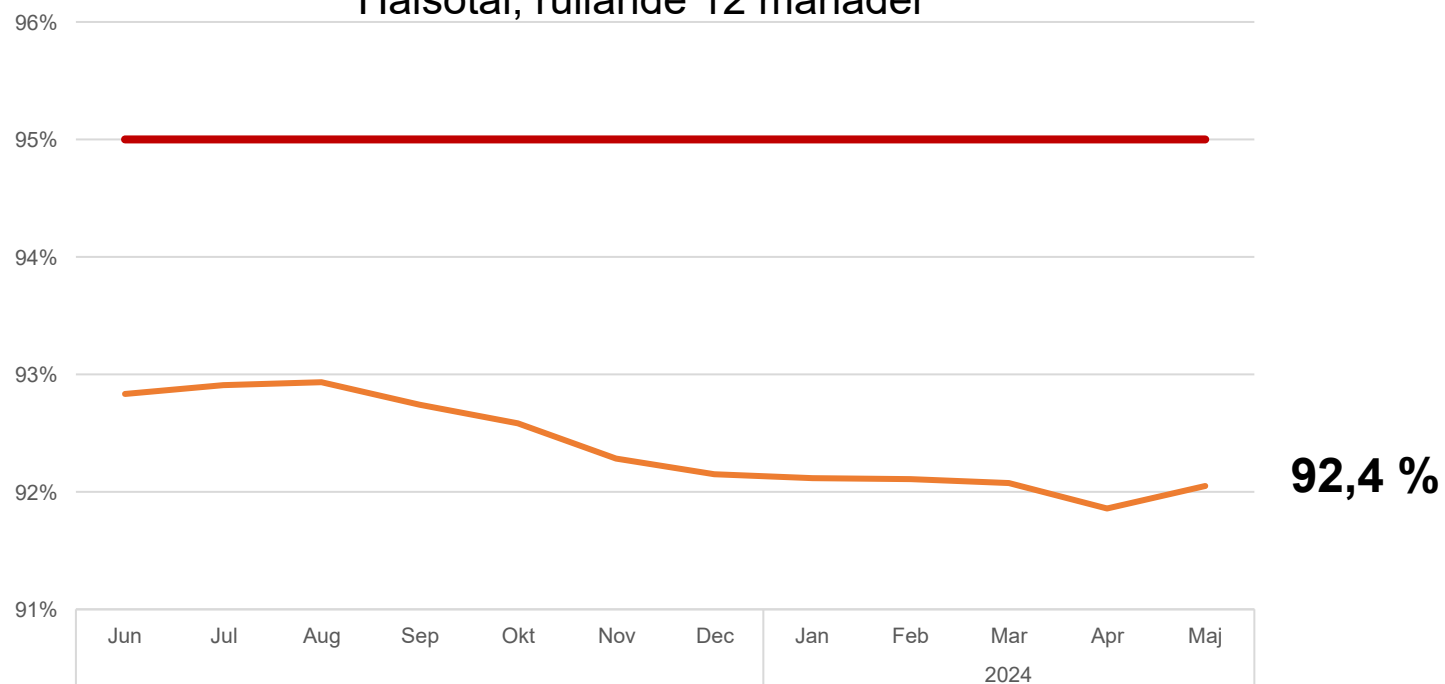
Karin Sandström  
Avdelningschef stab och miljö

# Månadsuppföljning maj 2024

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

# Hälsotal

Hälsotal, rullande 12 månader



# Ramförändringar 2024 (mnkr)

- Beslutad internbudget 88,2
- Kapitalkostnadskompensation 9,0

---

**Aktuell budgetram 97,2**



# Utfall, budget\* och prognos (mnkr)

	PERIOD JANUARI - MAJ			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
<b>Intäkter</b>	7,8	7,6	-0,3	18,9	16,7	-2,2
<b>Kostnader</b>	-47,4	-47,6	-0,3	-116,1	-117,9	-1,9
Personalkostnader	-15,2	-14,1	1,1	-36,5	-35,0	1,5
Driftskostnader	-18,3	-19,8	-1,5	-45,2	-48,6	-3,4
Kapitalkostnader	-13,9	-13,7	0,1	-34,4	-34,4	0,0
<b>Nettokostnader</b>	<b>-39,6</b>	<b>-40,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>-97,2</b>	<b>-101,3</b>	<b>-4,1</b>
Kommunbidrag	39,6	39,6	0,0	97,2	97,2	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>			<b>-0,6</b>			<b>-4,1</b>

## Kommentar perioden (0,6 mnkr)

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

# Utfall, budget\* och prognos per avdelning (mnkr)

	PERIOD JANUARI - MAJ			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
Nämnd	-0,3	-0,3	-0,0	-0,8	-0,8	0,0
Förvaltningsadmin och miljöstrategi	-5,0	-5,1	-0,1	-12,1	-12,0	0,1
Tillsynsenheten	-1,5	-1,5	0,0	-3,5	-3,8	-0,3
Kart- och bygglovsavdelning	-2,5	-3,0	-0,5	-6,0	-6,9	-0,9
Bostadsanpassning	-1,6	-0,8	0,7	-3,7	-3,2	0,5
Gata Trafik Park	-28,7	-29,4	-0,7	-71,0	-74,5	-3,5
<b>Nettokostnader</b>	<b>-39,6</b>	<b>-40,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>-97,2</b>	<b>-99,9</b>	<b>-4,1</b>
Kommunbidrag	39,6	39,6	0,0	97,2	97,2	0,0
<b>ÅRETS RESULTAT</b>			<b>-0,6</b>			<b>-4,1</b>

## 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

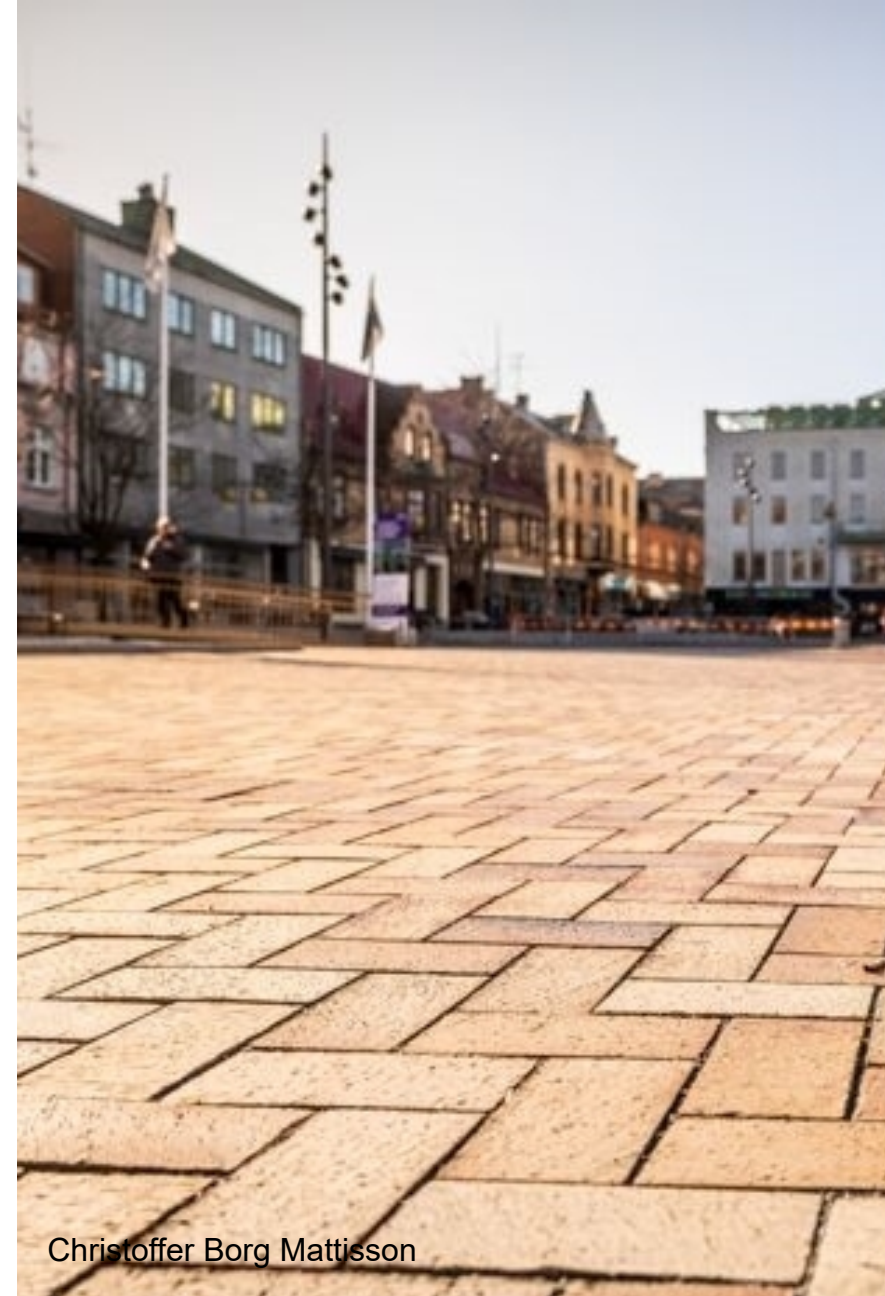


# Tilläggsanslag

Tilläggsanslag	mnkr
Byggherrekostnad	0,4
Seniorskort	0,2
Indexkompensation 2024	0,7
Tillkommande ytor kvarteret Gåsen	0,1
Gatuunderhåll	2,0
Vägbidrag (Nämndsbeslut MOS 2024/48)	0,1
<b>Totalt utökad budgetram</b>	<b>3,5</b>

# Investeringar 2024

Utfall per maj	-26,5
Budget	-108,6
<b>Återstår</b>	<b>82,1</b>



Christoffer Borg Mattisson

2024-06-03

Pia Olsson Ljungberg

+4641362784

pia.olsson-ljungberg@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Tjänsteskrivelse. Samråd detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22, Flyinge

### Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden lämnar förvaltningens förslag som sitt.

### Ärendebeskrivning

Eslövs kommun har tagit fram ett förslag till ny detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22 som ligger söder om Gårdstångavägen i Västra delen av Flyinge. Detaljplaneförslaget möjliggör för bostadstomter för villa- och radhusbebyggelse samt inredning av lägenheter i befintliga ekonomibyggnader.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 9 april 2024 att skicka ut den nya detaljplanen på samråd.

Ytan som föreslås att omvandlas till småhusfastigheter är cirka 8 200 kvadratmeter stor. Exploateringen ska ske med anpassning till kulturmiljön och riksintresse för kulturmiljövården. Byggrätterna placeras med ett minsta respektavstånd på 13 meter till riksintresse för friluftsliv.

Planförslaget avviker från kommunens översiktsplan, Eslöv 2035, som anger markanvändning landsbygd för området och därför handläggs detaljplanen med ett utökat förfarande. Planområdet ligger däremot i den riktning som översiktsplanen anger för bebyggelseutveckling på sikt.

Samrådstiden är från den 23 april till den 28 juni 2024.

### Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2024-04-09 § 60, Beslut om samråd för detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun
- Information Samråd Östra Gårdstånga 822 Eslöv inkommen 2024-04-23
- Plankarta Östra Gårdstånga 8:22 samråd inkommen 2024-04-23
- Planbeskrivning Östra Gårdstånga 8:22 samråd inkommen 2024-04-23
- Arkeologisk avgränsande förundersökning Länsstyrelsen Skåne 2022-04-24 inkommen 2024-04-23

- Arkeologisk förundersökning Länsstyrelsen Skåne 2022-10-05 inkommen 2024-04-23
- Dagvattenutredning Östra Gårdstånga 8:22 2023-02-27 inkommen 2023-04-23
- Kulturmiljöundersökning Kulturmiljökonsult 2022-05-03 inkommen 2024-04-23
- Naturvärdesutredning Naturcentrum 2023-01-27 inkommen 2024-04-23
- Illustrationsplan Östra Gårdstånga 8:22 samråd inkommen 2024-04-24
- Kart- och bygglovsavdelningens yttrande
- Avdelningen GTPs yttrande
- Stab och Miljös yttrande

### **Beredning**

Respektive avdelning på Miljö och Samhällsbyggnad har yttrat sig i ärendet och dessa yttranden bifogas.

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dave Borg  
Förvaltningschef

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 60

KS 2018/436

## Detaljplan Östra Gårdstånga 8:22

### Beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar *Detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun* ska hållas tillgänglig för samråd
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att samrådsperioden ska avslutas senast den 31 augusti 2024

### Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 20 augusti 2019 om att ge positivt planbesked för fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 för att pröva lämpligheten för bostäder. Kommunledningskontoret har nu tagit fram ett samrådsförslag till detaljplan.

### Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Beslut om samråd för detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun
- Plankarta Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Illustrationsplan Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Planbeskrivning Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Arkeologisk avgränsande förundersökning, Länsstyrelsen Skåne, 2022-04-24
- Arkeologisk förundersökning, Länsstyrelsen Skåne, 2022-10-05
- Dagvattenutredning Östra Gårdstånga 8:22, Starkstad Project Partners AB, 2022-05-19, rev. 2023-02-27
- Kulturmiljöundersökning, Olga Schlyter Kulturmiljökonsult, 2022-05-03, Malmö
- Naturvärdesutredning, Naturcentrum, 2023-01-27

### Beredning

Konsultföretaget Radar har i samverkan med Kommunledningskontoret tagit fram ett förslag till samrådshandlingar för *Detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun*.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra småhusbebyggelse samt lägenheter och radhus på Östra Gårdstånga 8:22. Detaljplanen ska även säkerställa att

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

---

utvecklingen inom planområdet tar hänsyn till kulturhistoriska värden.

Detaljplaneförslaget möjliggör uppförande av 10-12 friliggande småhus samt möjlighet att inreda några av de befintliga ekonomibyggnaderna med lägenheter/radhus. Mangårdsbyggnaden med dess tillhörande trädgård mot Gårdstångavägen ska bevaras. Ytan som föreslås omvandlad till småhusfastigheter är cirka 8 200 kvadratmeter.

Exploateringen ska ske med anpassning till kulturmiljön och riksintresse för kulturmiljövård. Byggrätterna föreslås placerade med ett minsta respektavstånd på 13 meter till riksintresset för friluftsliv.

Planförslaget strider mot översiktsplanen, Eslöv 2035, som anger markanvändning landsbygd och ingår inte i kommunens utpekade område för bostäder och därför handläggs detaljplanen med utökat förfarande. Översiktsplanen anvisar däremot planområdet i riktning för bebyggelseutveckling på längre sikt.

I en avvägning mellan de allmänna och enskilda intressena, om ökad bostadsbebyggelse i Flyinge, har kommunledningskontoret bedömt att intressena för lägenheter och småhus väger över det allmänna intresset att bevara betesmarken. Kommunledningskontoret bedömer att planens genomförande inte kommer medverka till en betydande miljöpåverkan.

### **Beslutet skickas till**

Sökanden

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

# Samråd 23 april - 28 juni

## Information gällande detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22

Eslövs kommun har tagit fram ett förslag till ny detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22 som ligger söder om Gårdstångavägen i västra delen av Flyinge. Detaljplaneförslaget möjliggör för bostadstomter för villa- och radhusbebyggelse samt inredning av lägenheter i befintliga ekonomibyggnader. Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att detaljplanen ska hållas tillgänglig för samråd. Under samrådstiden finns det möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.



*Flygbild över planområdet sett från söder (2018).*



**ESLÖVS  
KOMMUN**

## Vad är en detaljplan?

En detaljplan består av en planbeskrivning och en plankarta som bestämmer vad marken får användas till och vad som får byggas inom ett avgränsat område. Detaljplanen är juridiskt bindande där processen att ta fram den och innehållet styrs av plan- och bygglagen (PBL). Olika intressen vägs samman för att nå en god helhetslösning. När detaljplanen är klar kan denna sedan ligga till grund för exempelvis bygglov.

## Varför informerar kommunen om detaljplanen?

Förslaget kan beröra fastighetsägare, boende, innehavare av servitut, myndigheter, organisationer m.fl. Enligt PBL behöver de som berörs av planen informeras om pågående arbete med detaljplan och få möjlighet att lämna synpunkter.

Kommunen uppmanar berörda fastighetsägare och bostadsrättsföreningar att informera eventuella övriga boende, hyresgäster, bostadsrättsinnehavare och arrendatorer om förslaget till detaljplan. Om din fastighet har övergått till ny ägare ber vi dig att informera kommunen om detta.

## Hur ser detaljplaneprocessen ut?

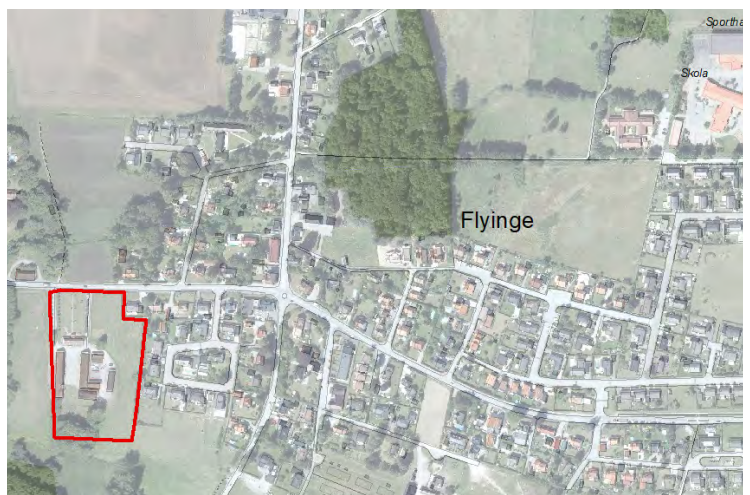
Processen att ta fram en detaljplan regleras i PBL. Denna detaljplan handläggs med utökat förfarande, vilket innebär att det kommer att finnas två tillfällen med möjlighet att lämna synpunkter, under samråd och under granskning. Därefter kommer kommunfullmäktige att kunna anta detaljplanen. Om antagandebeslutet inte överklagas får detaljplanen laga kraft efter cirka fyra veckor och gäller då för området.



## Var föreslås en ny detaljplan?

Planområdet är beläget i västra delen av Flyinge.

Planområdet avgränsas av Gårdstångavägen i norr och av privata fastigheter i väster och öster.



Karta över planområdets läge i Flyinge.





*Illustrationsplan som visar hur området kan se ut i framtiden*

## Förslaget i korthet

Detaljplanen möjliggör för bostadstomter för villa- och radhusbebyggelse samt möjlighet att inreda några av de befintliga ekonomibyggnaderna med lägenheter/radhus. Mangårdsbyggnaden med dess tillhörande trädgård mot Gårdstångavägen ska bevaras. Ytan som föreslås att omvandlas till småhusfastigheter är cirka 8 200 kvadratmeter stor.

Exploateringen ska ske med anpassning till kulturmiljön och riksintresse för kulturmiljövård. Byggrätterna är placerade med ett minsta respektavstånd på 13 meter till riksintresset för friluftsliv.

Planförslaget avviker från kommunens översiktsplan, Eslöv 2035, som anger markanvändning landsbygd för området och därför handläggs detaljplanen med ett utökat förfarande. Planområdet ligger däremot i den riktning som översiktsplanen anger för bebyggelseutveckling på längre sikt.

I en avvägning mellan de allmänna och enskilda intressena, om ökad bostadsbebyggelse i Flyinge, har kommunledningskontoret bedömt att intressena för lägenheter och småhus väger över det allmänna intresset att bevara betesmarken.

Kommunens samlade bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

**Denna information är endast en sammanfattning av planförslaget**

## Hur lämnar jag synpunkter?

Synpunkter ska skickas in under samrådstiden och skriftligen lämnas till Eslövs kommun **senast den 28 juni 2024**. Den som inte senast under granskningstiden (nästa tillfälle att lämna synpunkter) har lämnat någon skriftlig synpunkt på planförslaget kan förlora rätten att senare överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen.

Synpunkter kan lämnas på två olika sätt:

1. Via e-tjänst som finns på kommunens webbplats på följande länk:  
[utveckla.eslov.se/gardstanga-822](https://utveckla.eslov.se/gardstanga-822)
2. Via brev som skickas till:  
Kommunledningskontoret  
Eslövs kommun  
241 80 Eslöv

Märk ditt meddelande med diarienummer **"KS 2018/436"**

## Mer information

Du kan ta del av planförslaget i sin helhet via kontaktcenter i stadshuset, Flyinge bibliotek, Eslövs stadsbibliotek samt digitalt på kommunens webbplats via länk och QR-kod:

[utveckla.eslov.se/gardstanga-822](https://utveckla.eslov.se/gardstanga-822)



Läs mer om kommunens utveckling på:

[utveckla.eslov.se](https://utveckla.eslov.se)

## Har du frågor?

Hör gärna av dig till  
Mikael Vallberg, plan- och exploateringschef  
0413-624 23  
[Mikael.Vallberg@eslov.se](mailto:Mikael.Vallberg@eslov.se)

## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

## GRÄNSBETECKNINGAR

- · — Planområdesgräns
- - - - - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns
- - + - + - Kombinerad egenskapsgräns

## ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvarteretsmark

- B Bostäder.
- E Fördrojningsmagasin.

## EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

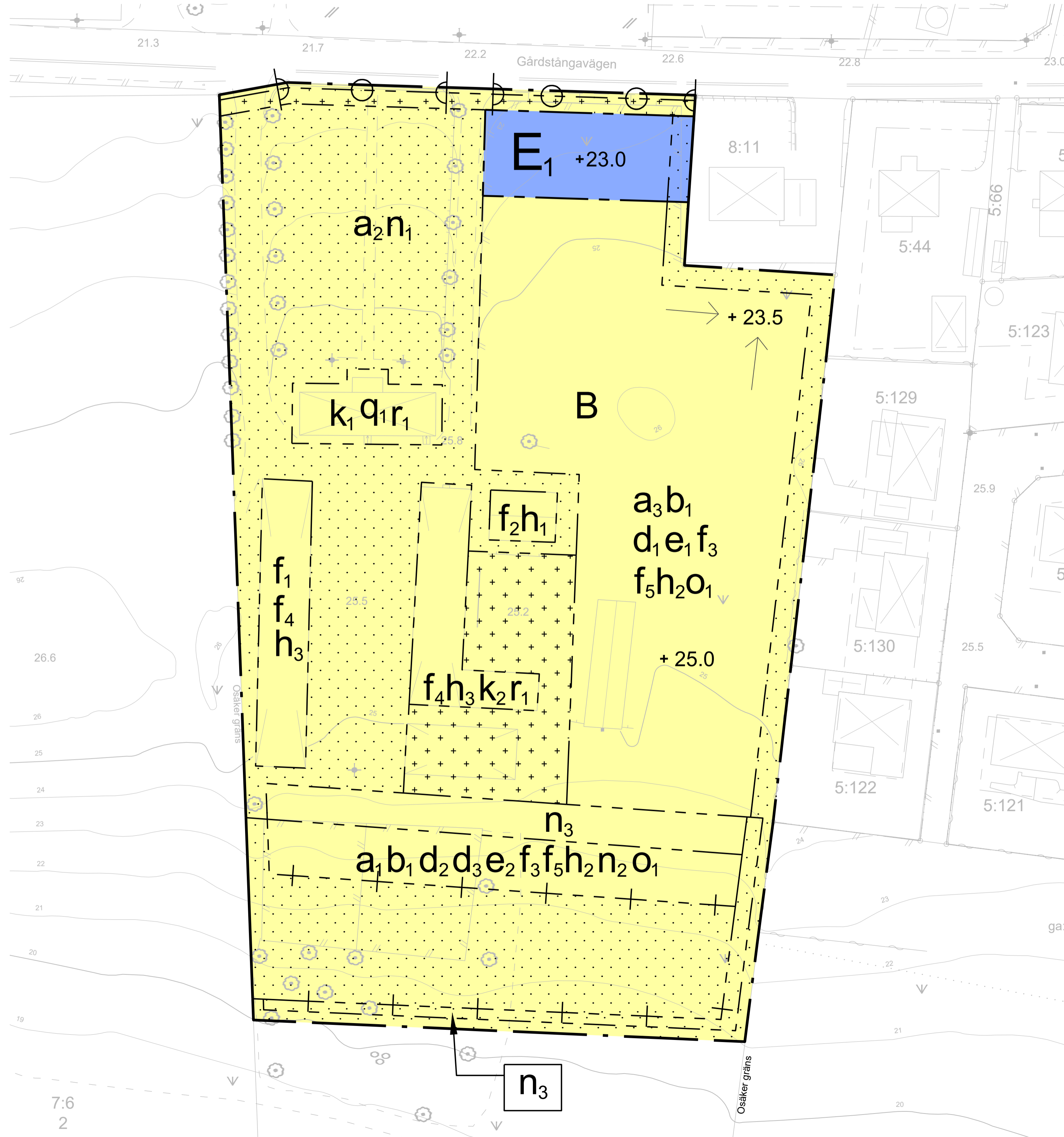
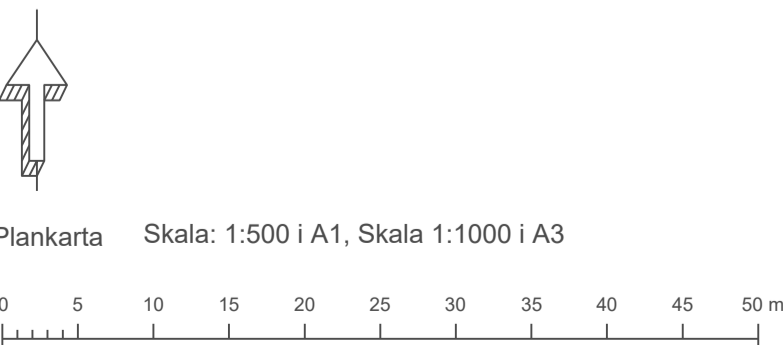
- · · · · Marken får inte förses med byggnad
- + + + + + Marken får endast förses med komplementbyggnad

## Teckenförklaring

- Rännstensbrunn, gjutjärn
- Gränspunkt
- Användnings- eller kvarteretsgräns
- - - - - Förelagden fastighetsgräns
- Fastighetsgräns
- Kommungräns
- - - - - Egenskapsgräns
- Traktgräns
- Trapppil
- Bostad
- Uthus, Garage
- Växthus
- Ekonomibyggnad
- Industri
- Tillbyggnad, Husliv
- Carport
- Altan
- Skärmtak
- Trappa
- Uterum
- Byggnad, beteckning
- Övrigt, beteckning
- Pool
- Fundament
- Häck
- Murkant
- Staket
- Stödmur
- ⊠ Fast formlämnning (R)
- 1 m höjdkurva
- 5 m höjdkurva
- Släntbeteckning
- Slänt
- Elanordning, Ledningsstolpe
- Elanordning, Belysningsstolpe
- Elledning, Skåp
- Elledning, Högsänning
- ⊠ Barr- och blandskog
- ⊠ Kärr
- ⊠ Lövskog
- Strömpil, stor
- ∨ Äng
- ⊠ Åker
- ⊠ Lövträd
- Strandlinje
- - - - - Ägoslagsgräns
- Dikeskant
- Vägkant
- Kantsten
- Ledningsrätt
- Gemensamhetsanläggning

- ⊠ Offentlig byggnad, fasad respektive takfot
- ⊠ Bostad, fasad respektive takfot
- ⊠ Garage eller uthus, fasad respektive takfot
- ⊠ Industri, fasad respektive takfot
- ⊠ Skärmtak respektive carport
- ⊠ Transformatorbyggnad
- ⊠ Verksamhet, fasad respektive takfot
- ⊠ Ekonomibyggnad, fasad respektive takfot
- Slänt

Grundkartan är aktualitetsförklarad 2024-03-06  
 Grundkartan är upprättad i mars 2022 på grundval av  
 Eslövs kommuns primärkarta.  
 Fastighetsredovisningen avser förhållandena i mars 2022.  
 Johan Järnström  
 Mättningsingenjör  
 Miljö och Samhällsbyggnad  
 Referenssystem SWEREF 99 13 30  
 Höjdsystem RH 2000



## Fastighetsstorlek

- d<sub>1</sub> Största fastighetsstorlek är 800 m<sup>2</sup>
- d<sub>2</sub> Största fastighetsstorlek är 1200 m<sup>2</sup>
- d<sub>3</sub> Minsta fastighetsstorlek är 800 m<sup>2</sup>

## Höjd på byggnadsverk

- h<sub>1</sub> Högsta nockhöjd är 6,5 meter
- h<sub>2</sub> Högsta nockhöjd är 7 meter
- h<sub>3</sub> Högsta nockhöjd är 9,5 meter

## Markens anordnande och vegetation

- +0.0 Markens höjd över angivet nollplan
- n<sub>1</sub> Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk
- n<sub>2</sub> Befintlig marknivå får inte ändras mer än vad som krävs för angöring till entréer och dyligt
- n<sub>3</sub> Dike ska avrinna till Kävlingsån
- Minsta lutning är 1:50. (Pilen pekar uppåt)

## Rivningsförbud

- r<sub>1</sub> Byggnad får inte rivas

## Skydd av kulturvärden

- q<sub>1</sub> Plakett i kalksten med husets byggår på fasad mot söder ska bevaras.

## Stängsel, utfart och annan utgång

- ⊠ ♂ ♂ ⊠ Utfart får inte finnas

## Takvinkel

- o<sub>1</sub> Takvinkeln ska vara 30–45 grader

## Utformning

- f<sub>1</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Entréer ska vara belägna mot gårdplanen i öster.
- f<sub>2</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej.
- f<sub>3</sub> Endast friliggande småhus eller radhus
- f<sub>4</sub> Flerbostadshus eller radhus
- f<sub>5</sub> Tak ska utformas som sadeltak

## Utförande

- b<sub>1</sub> Minst 70 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig

## Utnyttjandegrad

- e<sub>1</sub> Största byggnadsarea är 120 m<sup>2</sup> per fastighet
- e<sub>2</sub> Största byggnadsarea är 150 m<sup>2</sup> per fastighet

## Varsamhet

- k<sub>1</sub> Byggnaden ska bibehålla sin ursprungliga karaktär med avseende på volym, proportioner, fasadkomposition, material och detaljningsnivå. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden. Nya takkupor eller takfönster medges inte.
- k<sub>2</sub> Byggnadens karaktär av äldre stallbyggnad ska bibehållas. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Mot gårdplanen i väster ska fönster vara utformade som traditionella stallfönster i gjutjärn. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Frontespiser utformade som traditionella lastluckor (men med fönster) kan prövas i begränsad omfattning.

## Villkor för startbesked

- a<sub>3</sub> Startbesked får inte ges för bostadsbyggnation förrän dagvattenanläggningar inom E1 och n3 har kommit till stånd.

## Ändrad lovplikt

- a<sub>2</sub> Marklov krävs även för fällning av träd.

## EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

### Ändrad lovplikt

Marklov krävs även för åtgärd som kan försämma markens genomsläpplighet.

### Upplysning

Inom område betecknat E1 ska en vattenmängd på minst 57 kubikmeter omhändertas.

	Till planen hör: ■ Plankarta ■ Planbeskrivning ■ Fastighetsförteckning ■ Illustrationsplan
	Detaljplan för del av Fastigheten Östra Gärdstänga 8:22 i Flyinge Eslövs kommun Skåne län
Upprättad 2024-03-26 Katarina Borgstrand Avdelningschef Kommunledningskontoret	KS 2018.0436 Mikael Vallberg Plan- och exploateringschef Tillväxtavdelningen
Antagen av Beslutande instans Antagandedatum	Laga kraft Plan nr



# PLANBESKRIVNING

## Detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun Samrådshandling



*Figur 1 Flygfoto över Johannesbergs gård, Bild: Fastighetsägarens foto.*

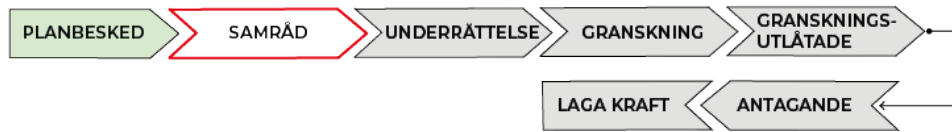
Diarienummer : KS 2018.0436

Upprättad : 2024-03-26

Handlingar som tillhör detaljplanen:

- Plankarta Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Illustrationsplan Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Planbeskrivning Östra Gårdstånga 8:22, samråd
- Fastighetsförteckning
- Arkeologisk avgränsande förundersökning, Länsstyrelsen Skåne, 2022-04-24
- Arkeologisk förundersökning, Länsstyrelsen Skåne, 2022-10-05
- Dagvattenutredning Östra Gårdstånga 8:22, Starkstad Project Partners AB, 2022-05-19, rev. 2023-02-27
- Kulturmiljöundersökning, Olga Schlyter Kulturmiljökonsult, 2022-05-03, Malmö
- Naturvärdesutredning, Naturcentrum, 2023-01-27

Utökat förfarande:



## VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan styr hur marken får användas för ett område inom kommunen exempelvis för bostäder, kontor, handel och industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande. En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som beskriver plankartan.

Planbeskrivningen är ett dokument som anger syftet med detaljplanen och förklarar innehållet för att detaljplanen ska kunna förstås och genomföras. Av planbeskrivningen ska framgå bland annat de konsekvenser som genomförandet av detaljplanen medför för sakägare, andra berörda och miljön. En planbeskrivning är en obligatorisk handling som ska finnas tillsammans med plankartan med tillhörande bestämmelser.

## PLANPROCESSEN

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråd och granskning ges möjlighet för sakägare, myndigheter och andra berörda att inkomma med synpunkter.

Denna detaljplan tas fram genom utökat förfarande enligt plan- och bygglagen 2010:900. För denna detaljplan har Eslövs kommun följt Boverkets allmänna råd 2020-10-01.

# INLEDNING

## **SYFTE**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra småhusbebyggelse samt lägenheter och radhus på Östra Gårdstånga 8:22. Detaljplanen ska även säkerställa att utvecklingen inom planområdet tar hänsyn till kulturhistoriska värden.

## **SAMMANFATTNING**

Detaljplaneförslaget möjliggör uppförande av 10-12 friliggande småhus samt möjlighet att inreda några av de befintliga ekonomibyggnaderna med lägenheter/radhus. Mangårdsbyggnaden med dess tillhörande trädgård mot Gårdstångavägen ska bevaras. Ytan som föreslås omvandlad till småhusfastigheter är cirka 8 200 kvadratmeter.

Exploateringen ska ske med anpassning till kulturmiljön och riksintresse för kulturmiljövård. Byggrätterna föreslås placerade med ett minsta respektavstånd på 13 meter till riksintresset för friluftsliv.

Planförslaget strider mot översiktsplanen, Eslöv 2035, som anger markanvändning landsbygd och ingår inte i kommunens utpekade område för bostäder och därför handläggs detaljplanen med utökat förfarande. Översiktsplanen anvisar däremot planområdet i riktning för bebyggelseutveckling på längre sikt.

I en avvägning mellan de allmänna och enskilda intressena, om ökad bostadsbebyggelse i Flyinge, har kommunledningskontoret bedömt att intressena för lägenheter och småhus väger över det allmänna intresset att bevara betesmarken.

Kommunledningskontoret bedömer att planens genomförande inte kommer att medverka till en betydande miljöpåverkan.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SYFTE .....	3
SAMMANFATTNING.....	3
PLANFÖRSLAG .....	6
PLANSÖKANDE .....	6
PLANENS SYFTE .....	6
FRAMTAGNA UTREDNINGAR .....	6
MARKANVÄNDNING OCH STADSBILD .....	6
TRAFIK .....	14
BULLER OCH STÖRNINGSSKYDD .....	14
NATUR.....	15
EKOSYSTEMTJÄNSTER .....	16
TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	16
SÄKERHET OCH HÄLSA .....	20
SOCIALA ASPEKTER.....	20
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	22
PLANDATA.....	23
BEFINTLIG STADSBILD OCH MARKANVÄNDNING .....	23
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	24
KULTURMILJÖ.....	28
ARKEOLOGI/ FORNLÄMNINGAR.....	29
SERVICE.....	32
TRAFIK.....	32
NATUR.....	33
TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	35
KONSEKVENSER.....	37
MILJÖKONSEKVENSER.....	37
MILJÖKVALITETSNORMER (MKN).....	38
DAGVATTEN.....	38
ÖVERSVÄMNING OCH SKYFALL.....	38
NATURMILJÖ OCH BIOLOGISK MÅNGFALD .....	39
BIOTOPSKYDD SOMRÅDE.....	39
MARK OCH GRUNDLÄGGNING.....	39
MARKRADON .....	39
MARKFÖRORENINGAR .....	39

ALLERGENER .....	39
HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER .....	39
STADSBILD/LANDSKAPSBILD.....	41
ARKEOLOGI .....	41
SOLFÖRHÅLLANDEN.....	42
TRAFIK .....	42
TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	42
HÄLSA OCH SÄKERHET .....	42
SOCIALA KONSEKVENSER.....	43
GENOMFÖRANDE .....	44
ORGANISATORISKA FRÅGOR .....	44
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER .....	44



## **PLANFÖRSLAG**

### **PLANSÖKANDE**

Plansökande är fastighetsägare för Östra Gårdstånga 8:22. Den sökande skickade in begäran om planbesked den 16 maj 2019.

### **PLANENS SYFTE**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra småhusbebyggelse samt lägenheter och radhus på Östra Gårdstånga 8:22. Detaljplanen ska även säkerställa att utvecklingen inom planområdet tar hänsyn till kulturhistoriska värden.

### **FRAMTAGNA UTREDNINGAR**

Flera utredningar har beställts under framtagandet av planförslaget. Utredningarna listas nedan:

- *Arkeologisk avgränsande förundersökning*, 2022-04-24, Länsstyrelsen Skåne
- *Arkeologisk förundersökning*, 2022-10-05, Länsstyrelsen Skåne
- *Dagvattenutredning Östra Gårdstånga 8:22*, 2022-05-19, rev. 2023-02-27, Starkstad Project Partners AB, Malmö
- *Kulturmiljöundersökning*, 2022-05-12, Olga Schlyter Kulturmiljökonsult, Malmö
- *Naturvärdesutlåtande*, 2023-01-27, Naturcentrum

Sökande är beställare och ekonomiskt ansvarig för alla framtagna utredningar. Alla utredningar som har gjorts av andra än kommunen, där konsultnamn redovisas, har bekostats och upphandlats av exploatören.

### **MARKANVÄNDNING OCH STADSBILD**

Markanvändningen föreslås ändras från jordbruk till bostäder (B).

Gårdsbebyggelsen med mangårdshuset ska till stor del bevaras som den ser ut idag vilket säkerställs med bevarande- och varsamhetsbestämmelser.

Ekonomibygnaderna kan genom detaljplanen konverteras till lägenheter eller radhus. Ett exempel på ombyggda stall är Brf Värpingegård i Värpinge, Lund där två ekonomibygnader har inretts med 50 lägenheter. Den gemensamma gårdsmiljön och de gamla byggnaderna ger en unik boendemiljö som denna detaljplan kan ta inspiration ifrån.



Figur 2. Inspirationsbild från Brf Värpingegård i Lund. Bild: <https://brfvarpingegard.bostadsratterna.se/brf-varpingegard>

### **Bebyggelse**

Den nya småhusbebyggelsen ger en ny årsring till bostadsbebyggelsen i västra Flyinge. Detaljplanen reglerar att byggrätterna i öster ska vara fristående småhus eller radhus som endast får inredas med en lägenhet per fastighet. Tomterna får vara högst 800 kvadratmeter ( $d_1$ ) och största BTA är 120 kvadratmeter ( $e_1$ ) i den norra och östra delen medan i söder tillåts tomter som är minst 800 kvadratmeter ( $d_3$ ) och som mest 1 200 kvadratmeter ( $d_2$ ) med största BTA 150 kvadratmeter ( $e_2$ ). De nya husen ska upplevas att ingå i en helhet med småhusen kring Runstensvägen.

Den tillkommande bebyggelsen tillåts en högsta nockhöjd om 6,5-7 meter ( $h_1, h_2$ ). Taken ska utformas som sadeltak ( $f_5$ ) med takvinkel mellan 30 och 45 grader ( $\alpha_1$ ).

### **Markens anordnande**

Detaljplanens utgångsläge är att marknivåerna inte ska ändras mer än vad som krävs för att entréer ska vara tillgängliga ( $n_2$ ). Husen ska placeras med anpassning till terrängen och planområdets nivåskillnader.

En ny lokalgata kommer behöva ansluta den nya bebyggelsen med Gårdsåkravägen. Lokalgatan är inte reglerad i plankartan, utan ska kunna placeras flexibelt utifrån byggnadernas läge. Illustrationsplanen visar ett förslag på hur lokalgatan kan utformas. I gatan ska ett makadamdike placeras mellan gata och fastighetsgräns vilket regleras med  $n_3$  i plankartan.



Figur 3. Illustrationsplan som visar hur detaljplanen kan genomföras.

### Kulturmiljö

En kulturmiljöundersökning har tagits fram av Olga Schlyter Kulturmiljökonsult (Kulturmiljöundersökning, 2022-05-12). Undersökningen redogör för vilka kulturhistoriska värden som finns på gården och vilka värden som ska bevaras.

### *Mangårdsbyggnad*



Figur 4. Mangårdsbyggnad sedd från söder. Bild från kulturmiljöutredning.

Byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden:

- Byggnadsvolym (längd bredd höjd takvinkel).
- Fasadkomposition med rytmisk fönstersättning och jämnstora fönster.
- Centralt placerad huvudentré mot gårdsplan i söder. Rundbågig pardörr i trä.
- Inga dörrar i fasad mot trädgård i norr, bortsett från dörr i verandan.
- Fönsterutformning (sidohängda, utåtgående tvåluftsfönster i trä med genomgående spröjs).
- Glasveranda i trä med snickarglädje.
- Takmaterial: Rött, enkupigt lertegel.
- Två murade skorstenar inock.
- Ljusa putsade fasader med dekorativa inslag i form av takfotsgesims, hörnkedjor, lisener och rundbågiga blinderingar ovan fönster.
- Två släpkupor mot söder. Inga takkupor mot norr, förutom två små, triangulära kupor.

Mangårdsbyggnaden är kulturhistoriskt särskilt värdefull och bör även fortsatt fungera som bostadshus. I detaljplanen förses byggnaden med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser, samt en bestämmelse om skydd av kulturvärden:

#### Rivningsförbud 4 kap. 16 § 1 st. 4 p.

r<sub>1</sub> Byggnaden får inte rivas.

#### Skydd av kulturvärden 4 kap. 16 § 1 st. 3 p

q<sub>1</sub> Plakett i kalksten med husets byggår på fasad mot söder ska bevaras.

#### Varsamhet 4 kap. 16 § 1 st. 2 p.

k<sub>1</sub> Byggnaden ska bibehålla sin ursprungliga karaktär med avseende på volym, proportioner, fasadkomposition, material och detaljeringsnivå. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Nya takkupor eller takfönster medges inte.

*Kostall/ svinstall*



*Figur 5. Kostallet och gårdsplan sett från väster.*

Stallbyggnaden är kulturhistoriskt särskilt värdefull och bör förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser. Planbestämmelserna anpassas så att byggnaden vid behov kan få en ny funktion. Det är dock viktigt att karaktären av gammal stallbyggnad bibehålls, vilket varsamhetsbestämmelserna syftar till att säkerställa.

Ett karaktärsdrag som är typiskt för ekonomibygnader är fasadernas relativt slutna karaktär med små, högt sittande fönster. I största möjliga utsträckning bör befintliga port- och fönsteröppningar användas. Särskilt viktigt är detta i fasaden mot gårdsplanen, medan man mot öster kan vara friare vad gäller nya öppningar. Entréer bör vara förlagda mot gårdsplanen.

Ett annat typiskt drag för ekonomibygnader är de stora sammanhängande takytorna utan takkupor. Dock förekommer det en form av frontespiser med luckor som skär takfoten (exempelvis finns en sådan kupa på logens fasad mot gårdsplanen). Den typen av gamla lastluckor, försedda med fönster, kan vara ett sätt få in ljus till ovanvåningen utan att förvanska karaktären av ekonomibygnad. Kostallet/ svinstallet regleras med följande planbestämmelser:

Rivningsförbud 4 kap. 16 § 1 st. 4 p.

r<sub>1</sub> Byggnaden får inte rivas.

Varsamhet 4 kap. 16 § 1 st. 2 p.

k<sub>2</sub> Byggnadens karaktär av äldre stallbyggnad ska bibehållas. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Mot gårdsplanen i väster ska fönster vara utformade som traditionella stallfönster i gjutjärn. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Frontespiser utformade som traditionella lastluckor (men med fönster) kan prövas i begränsad omfattning.

Byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden:

- Byggnadsvolym (längd bredd höjd takvinkel)
- Fasader i rött tegel med locklistpanel i gavelrösten mot söder och öster.
- Norra gavelns symmetriska fasadkomposition.
- Stallfönster (småspröjsade gjutjärnsfönster)
- Träfönster på norra gaveln (sidohängda, utåtgående tvåluftsfönster i trä med genomgående spröjs).
- Portar/dörrar i trä som är utformade som enkla bräddörrar.
- Stora sammanhängande takytor utan takkupor.

### Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

#### Loge



Figur 6. Logen sedd från nordöst. Bild från kulturmiljöutredning.

Rekommendationen från antikvarisk synvinkel är att bevara logen och vid behov bygga om den för nya funktioner på ett varsamt sätt. Om byggnaden inte bevaras bör den ersättas med en liknande volym på samma plats, för att gårdsmiljön i någon mån ska bibehålla sin karaktär. Detaljplanen bör då reglera byggrätten så att en ny byggnad får samma volym och takform som logen. Utformningen av bevarad loge eller ersättningsbyggnad regleras genom planbestämmelser:

#### Utformning 4 kap. 16 § 1 st. 1 p.

f<sub>1</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Entréer ska vara belägna mot gårdsplanen i öster.

### *Traktorgarage*



*Figur 7. Traktorgaraget sedd från söder. Bild från kulturmiljöutredning.*

Rekommendationen från antikvarisk synvinkel är att bevara traktorgaraget och vid behov bygga om det för nya funktioner på ett varsamt sätt. Om byggnaden inte bevaras kan den ersättas med en ny byggnad. Detaljplanen bör då reglera byggrätten så att en ny byggnad får antingen samma volym som traktorgaraget har idag, med ett asymmetriskt sadeltak, eller samma volym som traktorgaraget hade från början (utan tillbyggnad mot söder). Utformningen av bevarat traktorgarage eller ersättningsbyggnad regleras genom planbestämmelser:

Utformning 4 kap. 16 § 1 st. 1 p.

f<sub>2</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej.

## Övrigt

### Gårdsplanen



*Figur 8. Mangårdsbyggnaden och gårdsplanen sett från söder.*

Detaljplanen säkerställer att gårdsplanen bevaras som en öppen obebyggd yta, inramad av byggnader. Marken är reglerad med prickmark.

### Trädgården



*Figur 9. Trädgården sedd från Gårdstångavägen i norr. Bild från kulturmiljöutredning.*

Trädgården är viktig att bevara ur kulturhistoriskt perspektiv. Detaljplanen har utformats så att ingen bebyggelse tillåts i trädgården (prickmark).

### Övriga komplementbyggnader

Maskinhall och massegraven i den södra delen av gårdsbebyggelsen har inga större kulturhistoriska värden och avses rivas. Dessa skyddas heller inte i detaljplanen.



## TRAFIK

Detaljplanen anger utfartsförbud i gräns mot Gårdstångavägen med undantag för befintliga infarter. De två befintliga infarterna kommer att finnas kvar, men det är infarten i öster som troligtvis kommer att användas som huvudsaklig väg in till majoriteten av de nya bostäderna eftersom de framförallt är placerade på den östra sidan om gårdsbebyggelsen. En ny lokalgatan kan anläggas på kvartersmark som ansluter den nya bebyggelsen till Gårdstångavägen. Detaljplanen reglerar inte utformning eller placering av lokalgatan, illustrationsplanen visar ett exempel på hur den kan utformas.

Beroende på hur fastighetsindelningen görs kan mangårdsbyggnaden nå antingen från infarten i väster eller infarten i öster.

Detaljplanen medger att parkering kan ordnas i enlighet med Eslöv kommuns parkeringsnorm. För boende i småhus ska parkering ske inom den egna fastigheten. Detaljplanen möjliggör för en samlad parkeringsyta för lägenheterna söder om svinstallet.

## BULLER OCH STÖRNINGSSKYDD

### Bedömningsgrunder och riktvärden

Enligt 3 § Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader; lydelse före-/efter den 1 juli 2017, gäller riktvärdena nedan för trafikbuller vid bedömningar enligt både plan- och bygglagen och miljöbalken.

Förordningen syftar till att underlätta för bostadsbyggande i bullriga miljöer och innehåller därmed vissa lättnader. Dock endast för utomhusmiljöer då inomhusmiljön regleras av Boverkets byggregler (BBR). Nedan listas de riktvärden som ska gälla vid detaljplanering.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus (BBR)
- 45 dBA maxnivå inomhus nattetid (BBR)
- 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad. Om 60 dBA överskrids bör:
  1. Minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ej överskrids vid fasad, och
  2. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå ej överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad.
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats och en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om maximal ljudnivå 70 dBA ändå överskrids bör nivån ej överskridas mer än med 10 dB fem gånger per timme mellan 06.00 och 22.00 För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Den primära uteplatsen ska klara gällande riktlinjer för buller, denna uteplats kan vara en balkong eller en gemensam uteplats som är tillgänglig för alla lägenhetsinnehavare. Om varje lägenhet har tillgång till en primär uteplats som innehåller riktvärden för buller tillåts sekundära uteplatser där riktvärden överskrids.

Detaljplanen medger bostadsbebyggelse och bullerkraven för bostad behöver därför beaktas. Det är möjligt att göra en översiktlig bedömning av trafikbullret

genom att använda en metod framtagen av Boverket och Sveriges kommuner och landsting som utgår ifrån följande faktorer:

- trafikmängd (antal fordon per dygn)
- skyltad hastighet (km/h)
- avstånd mellan väg och mottagare (meter) (Källa: Hur mycket bullrar vägtrafiken, Boverket, 2016)

Avstånd mellan närmsta föreslagna byggrätt och Gårdstångavägens mittlinje är cirka 30 meter. Vid 3 800 fordon per dygn och skyltad hastighet 40 km/h beräknar kommunledningskontoret dygnsekvivalent ljudnivå till 56 dBA.

Kommunledningskontoret bedömer att en trafikbullerutredning inte krävs eftersom gränsvärdet vid fasad underskrids. Någon bullerutredning har därför inte utförts i samband med detaljplanen.

## **NATUR**

Skogsdungen söder om gårdsbebyggelsen har inventerats under planarbetet och men naturvärdet är inte aktuellt att skydda i detaljplan. Däremot finns naturvärden som bör bevaras frivilligt, se naturvärdesutlåtandet.

Naturvärdesutlåtandet (Naturcentrum, 2023-01-27) anger att om några träd i skogsdungen behöver tas ner föreslås i första hand att spara äldre skogslönnar och den ihåliga asken i öster. Askskottsjukan innebär att askarna riskerar att bli försvagade och rötade inom en inte alltför avlägsen framtid. Det kan också vara lämpligt att spara några yngre skogslönnar som efterträdare till dagens träd, om möjligt. Eventuellt nertagna träd kan med fördel läggas i en så kallad faunadepå på lämplig plats, så att den döda veden kommer den biologiska mångfalden till nytta under kommande år.

Biotopskyddade alléer och trädgården som är kopplad till mangårdsbyggnaden bevaras i detaljplanen genom bestämmelserna  $n_1$  – *Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör säkerhetsrisk*,  $a_2$  – *Marklovsplikt krävs även för fällning av träd* samt skyddas genom prickmark.

Det är av stor vikt att den nya bebyggelsen anpassas till landskapsbilden i söder. Bebyggelsen ska utformas på ett sätt som inte ger en negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården med hänseende till Kävlingeåns dalgång och Flyinge kungsgård.

Detaljplanen reglerar att markens nivå inte får ändras mer än nödvändigt och att bebyggelsen inte får överstiga 7 meter i nockhöjd. Regleringen av nockhöjden och utformningsbestämmelse om sadeltak ska säkerställa att bebyggelsen inte ger ett för dominant uttryck i landskapet. Detaljplanen säkerställer även genom prickmark att tillkommande bebyggelse i söder endast kan placeras i direkt anslutning till gårdsbebyggelsen.

## EKOSYSTEMTJÄNSTER

Detaljplanen har utvärderats med hjälp av Boverkets verktyg för kartläggning av ekosystemtjänster. Detaljplanens genomförande kommer att påverka befintliga ekosystemtjänster.

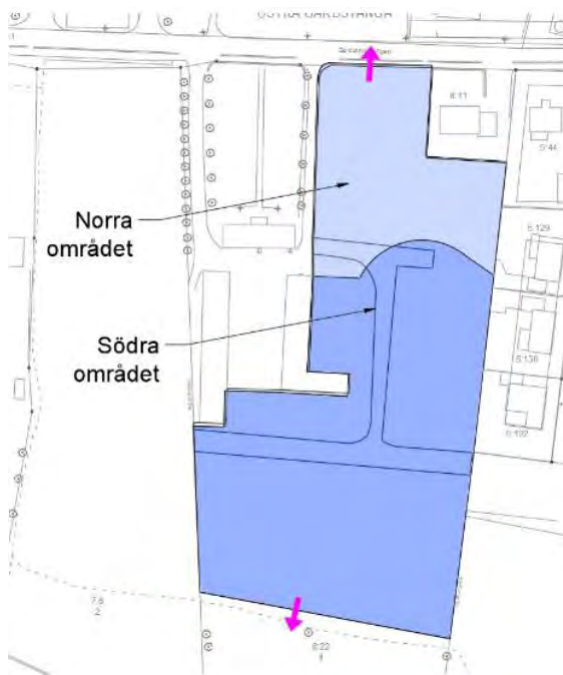
Ett genomförande av detaljplanen kan innebära att nya ekosystemtjänster tillkommer till området, främst stödjande ekosystemtjänster, men även kulturella. Detaljplanen innebär dock att de försörjande ekosystemtjänsterna så som matförsörjning kommer att försämrats eftersom jordbruksmark försvinner. Ett exempel på stödjande ekosystemtjänst som främjas genom detaljplanen är ”naturliga kretslopp” genom att ytor för infiltration av dagvatten regleras i plankartan.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Dag- och skyfallsvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har genomförts av Starkstad (2023-02-27). Utredningen utgår ifrån principen om att planområdet inte ska tillföra ökade flödesvolym till dagvattenledningar i Gårdstångavägen.

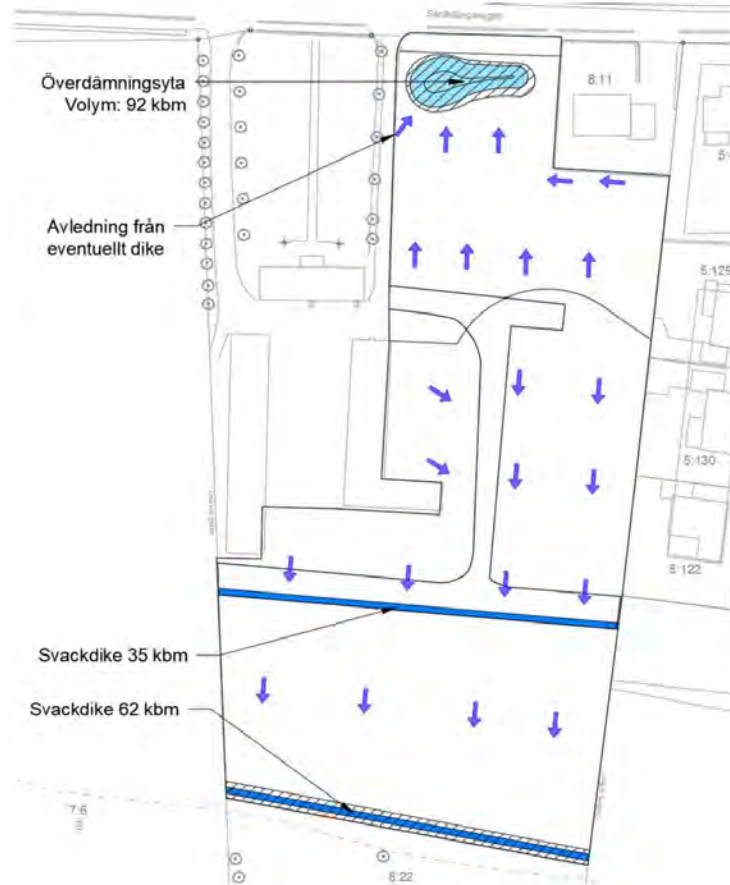
På grund av områdets höjdförutsättningar föreslås området bibehålla dagvattenavledningen som det ser ut idag med ett mindre magasin som avrinner norrut (inom VA SYD:s verksamhetsområde) och större delen åt söder till Kävlingeån.



Figur 10. Avrinningsområden åt norr, VA SYD:s verksamhetsområde, och åt söder, mot Kävlingeån.  
Källa: Starkstad (2023-02-27)

I dagvattenutredningen (Starkstad, 2023-02-27) beskrivs att totalt 57 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym erfordras som fördröjning innan utsläpp till VA SYD:s ledning i Gårdstångavägen och 29 m<sup>3</sup> krävs för att fördröja det dagvatten som kommer att ledas till Kävlingeån (totalt 86 m<sup>3</sup>). 190 m<sup>3</sup> anläggs för att inte öka belastningen på

omgivning vid 100-årsregn varav 92 m<sup>3</sup> i norr och 97 m<sup>3</sup> i söder. I förslaget anläggs en torrdamm / överdämningsyta i norr och ett eller två svackdiken med makadamfyllnad för fördröjning i söder. Längs den södra fastighetsgränsen mot Östra Gårdstånga 8:11 behöver höjdsättning eller någon typ av vall eller mur göra så att skyfallsvatten leds inom fastigheten i stället för via Östra Gårdstånga 8:11.



Figur 11. Översikt över föreslagna dagvattenåtgärder och yttlig avrinning av dag- och skyfallsvatten.  
Källa: Starkstad (2023-02-27)

I förslaget förbättras flödesförhållandena betydligt till båda recipienter, diktningföretag i norr och Kävlungeån i söder, både vid dimensionerande 20-årsregn och 100-årsregn. Flödet vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet minskar från ca 38 l/s mot Gårdstångavägen till 0,6 l/s i planerad situation respektive från ca 125 l/s till ca 11 l/s mot Kävlungeån.

Med föreslagna åtgärder beräknas koncentrationer av alla beräknade föroreningar att minska. Möjligheten att uppnå MKN i recipienten förbättras.

#### Norra området

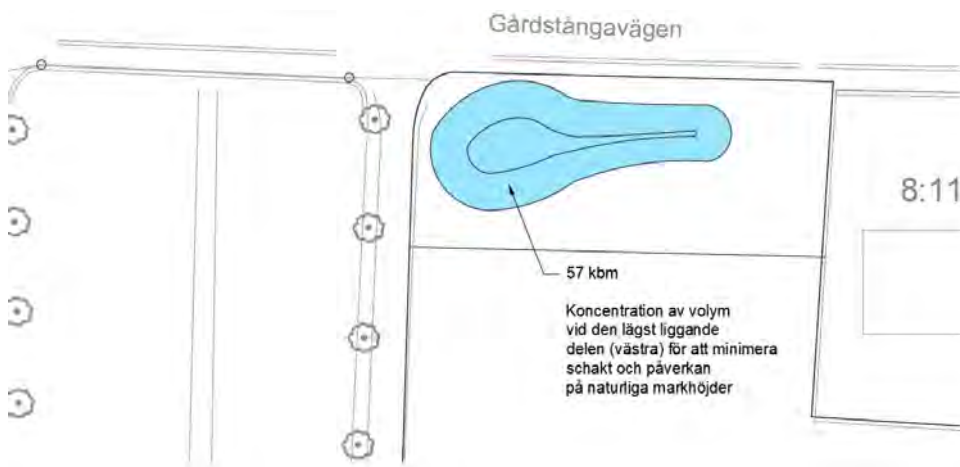
I norra området ska minst 57 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym erhållas med ett maximalt utsläpp på ca 0,6 l/s.

I förslaget anläggs en öppen dagvattenanläggning i form av en torrdamm / överdämningsyta längst i norr närmast Gårdstångavägen. Illustrationen representerar en torrdamm med släntlutning 1:5 och total area på ca 230 m<sup>2</sup> med koncentration av volymen i västra delen där befintliga marknivåer är lägre än i

öster. Observera att dimensionerna, djup, area och utbredning, på dammen kan göras på många olika sätt och att förslaget endast är en illustration över principen. Utöver plats för torrdammen kan plats behövas för åtkomst och tillgänglighet för underhåll.

Området där torrdammen föreslås lutar västerut mot infartsvägen och för att bibehålla naturlig höjdsättning i så hög grad som möjligt föreslås en större yta närmst infartsvägen att tas i anspråk för dagvattenhantering.

Marken inom det norra avrinningsområdet lutar starkt åt norr och avrinning till torrdammen kan ske ytligt från väg och respektive tomt alternativt via dagvattenledningar från stuprör, eventuella stenkistor och dylikt. Utlopp från anläggningen kan förslagsvis anläggas i form av en upphöjd kupolbrunn och flödet kontrolleras med en flödesregulator.



Figur 12. Förslag på placering av torrdamm / överdämningsyta. Källa: Starkstad (2023-02-27)

### Södra området

Placeringen av svackdikena innebär att områdets dagvatten kan samlas upp både genom ytlig avrinning längs väg och över tomter samt eventuella dagvattenledningar från tomtmark.

Avledningen av dagvattnet, och skyfallsvatten, från det norra svackdiket sker söderut vilket kräver en avsedd sträcka att upptas för ytlig avledning eller dagvattenledning. För att sakta ner flödet och maximera infiltration bör dagvattnet ta den längsta möjliga sträckan till respektive utlopp.

Möjligheten finns att enbart ha ett svackdike längst i söder istället för två men alternativet kan innebära en större underjordisk volym (stenkista), ett större schaktarbete och större ingrepp på befintliga höjder i söder för att få plats med föreslagen volym.

Avledning av dagvatten till det södra svackdiket förbi tomtmarken sker via en dagvattenledning eller ett ytligt avrinningsstråk. Utan hänsyn till att höjdnivåerna inom området längs vägen kan förändras när vägen anläggs så är, i befintlig situation, lägsta punkten vid föreslagen T-korsning vilket kan vara en lämplig punkt. På grund av områdets starka lutning kan en dagvattenledning läggas även i

utkanterna av fastigheten, till exempel längs östra fastighetsgränsen för att minska inverkan på placering av byggnader i utförandeskedet.

Utloppet från det södra svackdiket görs med fördel ytligt för att undvika att schakta en längre sträcka för en dagvattenledning med utlopp i Kävlingeån. Efter att ha passerat den stora fördröjningsvolymen där rening och infiltration kan ske kan utloppet vid större regn ske genom att bräddning sker på ett eller flera ställen längs svackdikets sträcka för att sprida ut flödet om så önskas och för att minska risken för erosion Starkstad, 2023-02-27).

Detaljplanen reglerar genom bestämmelse E<sub>1</sub> att dagvatten ska fördröjas och infiltrera inom planområdet och anvisar tre ytor dit dagvattnet ska ledas. Dagvattenytorna regleras även med markhöjder samt bestämmelse om marklutning för att säkerställa var vatten ansamlas. Startbesked får inte ges för småhusen förrän dagvattenanläggningarna har kommit till stånd (a<sub>1</sub>).

För småhustomterna regleras att minst 70 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig (b<sub>1</sub>). För hela planområdet krävs marklov för åtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet.

### **Spillvatten**

För att den nya bebyggelsen ska kunna anslutas till spillvattennätet behöver VA SYD genomföra en kapacitetsökning och ombyggnad av reningsverket i Södra Sandby. Åtgärden är beräknad att vara genomförd år 2028.

Det finns befintlig servis i Gårdstångavägen. Höjd på spillvattenledning är 19,79 meter över havet, vilket är 1,7 meter under mark. Föreslagna tomter i söder sluttar åt söder, i motsatt riktning från Gårdstångavägen varför det är viktigt att bebyggelsen placeras så långt norrut som möjligt. Bebyggelsen kan placeras vid 23,5 meter över havet, vilket placerar ledningen på 21,8 meter över havet om den är 1,7 meter under mark. Ledningens lutning från småhusen till Gårdstångavägen beräknas till 1,4 %.

Byggrätter för tomterna i söder regleras med prickmark så att de endast kan bebyggas i den norra delen av tomterna. Kommunledningskontoret bedömer att spillvattenledning kan anläggas med erforderlig lutning och anslutas till servis i Gårdstångavägen.

### **Dricksvatten**

Fastigheten har dricksvatten framdraget till befintlig bebyggelse. Nya ledningar behöver förläggas i ny lokalgata på kvartersmark.

### **Energiförsörjning**

Skånska Energi har ledningar i Gårdstångavägen och en framdragen ledning till befintlig bebyggelse. Nya ledningar behöver förläggas i ny lokalgata på kvartersmark.

### **Fiber**

Kraftringen och Tele 2 har fiberkablar i Gårdstångavägen. Nya ledningar behöver förläggas i ny lokalgata på kvartersmark.

### **Avfallshantering**

Avfallshantering ska ske enligt renhållningsordningen. Fastighetsägarna svarar för hanteringen av eget avfall och källsortering.

Sopbil har möjlighet att stanna utanför varje enskild småhusfastighet längs med den interna lokalgatan vilket innebär att maximalt avstånd på 50 meter för att dra kärl för avfallspersonal underskrids. Det finns utrymme söder om gårdsplanen för en sopbil att vända. Detaljplanen medger utrymme för gemensam avfallshantering för lägenheter/radhus i de omvandlade ekonomibygnaderna.

## **SÄKERHET OCH HÄLSA**

### **Bullerskyddsåtgärder**

Detaljplanens genomförande fordrar inga bullerskyddsåtgärder. Tyst sida för uteplats kan ordnas inom varje enskild fastighet för småhus söder om bostadshuset. Lägenhetsbebyggelse är förlagd på ett sådant avstånd att bullerskyddsåtgärder vid uteplats inte behöver genomföras.

### **Markföroreningar**

Detaljplanens genomförande fordrar inga åtgärder mot markföroreningar. Om markföroreningar påträffas ska marken saneras.

### **Vattenkvalitet**

I dagvattenutredningen konstateras att med föreslagna åtgärder beräknas koncentrationer av alla beräknade föroreningar att minska. Möjligheten att uppnå MKN i recipienten förbättras.

## **SOCIALA ASPEKTER**

- Fler boenden i Flyinge ger ökat underlag till lokal service på orten.
- Unik boendemiljö med vackra utblickar över Kävlinges dalgång och Flyinge kungsgård.
- Olika typologier av bostäder kan medverka till att tillskapa bostäder för människor med olika boendebehov och under olika faser i livet.

### **Barnkonventionen**

Inom planområdet tillskapas ytterligare goda boendemöjligheter i direkt anslutning till unika rekreationsområden och med tillgång till förskolor, skolor med säkra och trygga gång- och cykelförbindelser.

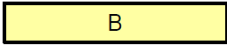
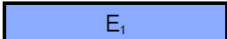
## PLANBESTÄMMELSER

### GRÄNSBETECKNINGAR

	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns
	Sekundär egenskapsgräns
	Kombinerad egenskapsgräns

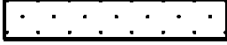

## ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

### Kvartersmark

	B	Bostäder.
	E <sub>1</sub>	Fördröjningsmagasin.

## EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

### Begränsning av markens utnyttjande

	Marken får inte förses med byggnad
	Marken får endast förses med komplementbyggnad


### Fastighetsstorlek

d <sub>1</sub>	Största fastighetsstorlek är 800 m <sup>2</sup>
d <sub>2</sub>	Största fastighetsstorlek är 1200 m <sup>2</sup>
d <sub>3</sub>	Minsta fastighetsstorlek är 800 m <sup>2</sup>

### Höjd på byggnadsverk

h <sub>1</sub>	Högsta nockhöjd är 6,5 meter
h <sub>2</sub>	Högsta nockhöjd är 7 meter
h <sub>3</sub>	Högsta nockhöjd är 9,5 meter

### Markens anordnande och vegetation

+0.0	Markens höjd över angivet nollplan
n <sub>1</sub>	Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk
n <sub>2</sub>	Befintlig marknivå får inte ändras mer än vad som krävs för angöring till entréer och dylikt
n <sub>3</sub>	Dike ska avrinna till Kävlingeån
	Minsta lutning är 1:50. (Pilen pekar uppåt)

### Rivningsförbud

r <sub>1</sub>	Byggnad får inte rivas
----------------	------------------------

### Skydd av kulturvärden

q <sub>1</sub>	Plakett i kalksten med husets byggår på fasad mot söder ska bevaras.
----------------	--



### *Stängsel, utfart och annan utgång*

⊥ ○ · ○ ⊥ Utfart får inte finnas

### *Takvinkel*

o<sub>1</sub> Takvinkeln ska vara 30–45 grader

### *Utformning*

- f<sub>1</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Entréer ska vara belägna mot gårdsplanen i öster.
- f<sub>2</sub> Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej.
- f<sub>3</sub> Endast friliggande småhus eller radhus
- f<sub>4</sub> Flerbostadshus eller radhus
- f<sub>5</sub> Tak ska utformas som sadeltak

### *Utförande*

b<sub>1</sub> Minst 70 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig

### *Utnyttjandegrad*

- e<sub>1</sub> Största byggnadsarea är 120 m<sup>2</sup> per fastighet
- e<sub>2</sub> Största byggnadsarea är 150 m<sup>2</sup> per fastighet

### *Varsamhet*

- k<sub>1</sub> Byggnaden ska bibehålla sin ursprungliga karaktär med avseende på volym, proportioner, fasadkomposition, material och detaljeringsnivå. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden. Nya takkupor eller takfönster medges inte.
- k<sub>2</sub> Byggnadens karaktär av äldre stallbyggnad ska bibehållas. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Mot gårdsplanen i väster ska fönster vara utformade som traditionella stallfönster i gjutjärn. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Frontespiser utformade som traditionella lastluckor (men med fönster) kan prövas i begränsad omfattning.

### *Villkor för startbesked*

a<sub>1</sub> Startbesked får inte ges för bostadsbyggnation förrän dagvattenanläggningar har kommit till stånd.

### *Ändrad lovplikt*

a<sub>2</sub> Marklov krävs även för fällning av träd.

## **EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK**

### *Ändrad lovplikt*

Marklov krävs även för åtgärd som kan försämra markens genomsläpplighet.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## PLANDATA

### Areal och Markägoförhållanden

Planområdet är totalt cirka 18 000 kvadratmeter stort och omfattar del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22. Fastigheten är i privat ägo.

### Plansituation och angränsande fastigheter

Fastigheten är inte planlagd sedan tidigare.

Angränsande fastigheter:

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 19:1 – Gårdstångavägen, Trafikverkets väganläggning

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 7:6 – obebyggd del av större jordbruksfastighet i privat ägo

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 5:28 – lantbruksfastighet i kommunal ägo

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 8:11 – privat bostadsfastighet

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 5:44 – privat bostadsfastighet

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 5:129 – privat bostadsfastighet

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 5:130 – privat bostadsfastighet

ESLÖV ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 5:122 – privat bostadsfastighet

## BEFINTLIG STADSBILD OCH MARKANVÄNDNING

Gårdsbebyggelsen ligger samlad runt en gårdsplan en bit söder om Gårdstångavägen. Mellan vägen och byggnaderna ligger gårdens trädgård. I öster finns hästthagar på en smal markremsa som gränsar till villabebyggelsen vid Runstensvägen och i söder finns naturmark som sluttar ner mot Kävlingeån. I väster går tomt- och plangränsen nära gårdsbebyggelsen och på andra sidan gränsen är det öppen mark.

Gården omgärdas av jordbruksmark och mindre skogsdungar och ligger på en höjd i förhållande till Kävlingeån. Höjdförhållandena ger långa utblickar mot ån och Flyinge kungsgård i söder.

### Historik

Planområdet ligger på den ursprungliga platsen för byn Östra Gårdstånga. Den är känd sedan medeltiden, men bebyggelsen flyttade från bytomten vid laga skifte 1830. Endast tre gårdar låg kvar, och gården på fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 är en av dem. Den nuvarande fastigheten är en avstyckad del av en ursprungligen större lantbruksfastighet med tillhörande mark vid Tulpanvägen. Gårdens bebyggelse förnyades under 1800-talet och den fick då namnet Johannesberg.

Mangårdsbyggnaden uppfördes 1851 och ekonomibygnaderna på 1890-talet. Johannesbergs gård har gått i arv i flera generationer.

Samhället Flyinge som planområdet gränsar till började växa fram sedan en järnväg med station anlagts 1906. Det fanns då även ett tegelbruk här.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan Eslöv 2035

Planförslaget avviker från angiven markanvändning i *Eslövs översiktsplan 2035*, som antogs av kommunfullmäktige 2018. Planområdet är markerat som landsbygd med markering som indikerar framtida bebyggelseutveckling åt väster.

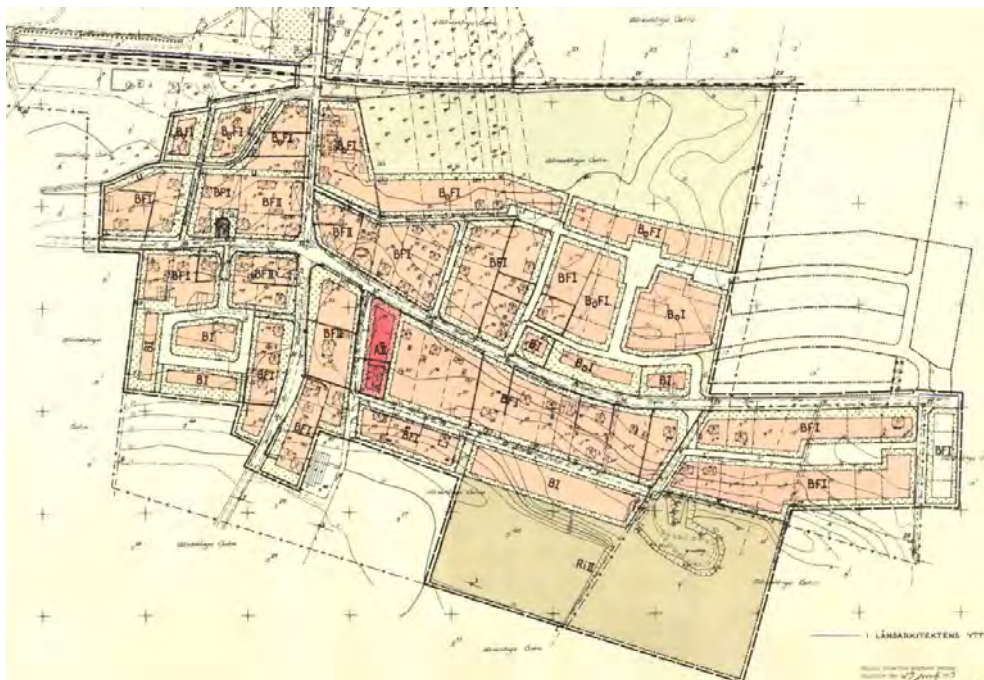
Flyinge domineras av äldre bebyggelse och gårdar med enklaver av nyare villabebyggelse från olika tidsepoker. Fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 ligger i riktning för framtida bostadsutveckling. I översiktsplanen är målsättningen att 150 nya bostäder ska byggas i Flyinge fram till 2035.

### Gällande detaljplan

Planområdet omfattas inte av detaljplan.

### Angränsande detaljplaner

Byggnadsplan för Flyinge i Skarhults kommun, antogs 1959. Detaljplanen omfattar större delen av Flyinge by och anger till större delen friliggande småhusbebyggelse i ett plan.



Figur 13. Angränsande detaljplan. Fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 ansluter direkt i väster.

### Bostadsförsörjningsstrategi

Kommunens bostadsförsörjningsstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 25 oktober 2021 anger att det finns ett fåtal flerbostadshus i Flyinge och att en åldrande befolkning ställer krav på variation i bostadsbeståndet. Möjligheter att resa med Skåneexpressen samt närheten till forskaranläggningarna MAX IV och

ESS gör det relevant att utveckla bostadsbeståndet i byn. Detaljplanen är i enlighet med Bostadsförsörjningsstrategi 2021 – Riktlinjer för bostadsförsörjning i Eslövs kommun.

### Planuppdrag/Beslut om samråd etcetera

Ett flertal nya detaljplaner är i planprocess i närområdet:

- Detaljplan för Östra Gårdstånga 7:6 i Flyinge. Detaljplanen var på samråd under 2023. Planområdet är cirka 100 000 m<sup>2</sup> och omfattar del av Östra Gårdstånga 7:6, som ligger i nordvästra Flyinge. Den slutliga avgränsningen kommer att anpassas utifrån de förutsättningar som råder på platsen och förslagets utveckling. Fastigheten är privatägd. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av bostäder, dagvattenhantering och förskola.
- Detaljplan för Östra Gårdstånga 17:1 och del av Östra Gårdstånga 19:1 i Flyinge, Eslöv kommun, Skåne Län. Detaljplanen var på samråd under 2019. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att planlägga Östra Gårdstånga 17:1 och del av Östra Gårdstånga 19:1 för bostadsändamål. Syftet är också att planlägga ett mindre naturområde med möjlighet att fördröja dagvatten.

### Riksintressen

#### Riksintresse för kulturmiljövård

Svenstorp - Hviderup - Flyinge - Västra Hoby [M80] (delen i Gårdstånga socken)



Figur 14. Det utpekade riksintresseområdet sträcker sig från Kävinge i väster till Flyinge kungsgård i öster. Källa: Länsstyrelsen.

#### Motivering

Vidsträckt slottslandskap och odlingslandskap kring Kävingeån med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet som sedan stormaktstiden präglats av godsförvaltningen vid slotten Svenstorp och Hviderup samt Flyinge kungsgård och de spår förvaltningen lämnat på såväl landskapets utformning som på bebyggelsens och kyrkornas utveckling inom området. (Fornlämningsmiljö)

#### Uttryck för riksintresset

Bronsåldershögar i krönläge utmed Kävingeån. Hviderups tidigare befästa slott från 1620-talet, senast omgestaltat på 1920-talet med, omgivande park och rikt

förgrenat allésystem, vallgravar, orangeri, ekonomi-och arbetarbebyggelse i tegel- och gråsten från 1800-talet samt mejeri och smedja. Gårdstånga medeltida kyrka som under 1600-talet kraftigt omgestaltas av Anna Brahe, monumentalt gravkor, prästgård från 1800-talet. Hviderups välbevarade hospital från 1600-talet - ett av landets äldsta i sitt slag, plattgården Gårdstånga Nygård med bevarad och tidstypisk 1800-talsbebyggelse. (Miljön berör även Lunds kommun).

I området ingår även:

Ruinerna efter Skeglinge medeltida kyrka som övergavs efter sammanläggningen med grannsocknen Borlunda på 1860-talet samt senare rest klockstapel.

#### *Riksintresse för friluftslivet*



Figur 15. Riksintresset utbredning söder om planområdet.

#### FM 09 Kävlingeån från Vombsjön till Bjärred

##### Huvudkriterier

Område med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur och kulturmiljöer. Område med särskilt goda förutsättningar för vattenknutna friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

##### Stödskriterier

- Intresseväckande natur- och kulturvärden
- Tilltalande landskapsbild
- Artrikedom
- Förekomsten av sammanhängande gröna stråk
- Vattenanknutna friluftaktiviteter
- Naturvärden som kan bestå även vid ökad besöksfrekvens

### Friluftaktiviteter

Vandring, strövande, promenader, bad, kanot, naturupplevelser, kulturupplevelser, fritidsfiske, fågelskådning.

### Beskrivning av områdets värden

Kävlingeån, som byter namn till Lödde å närmast utloppet, är en av de stora åarna i Skåne och rinner genom flera kommuner innan den mynnar ut i Öresund. Ån har rätats ut på många ställen, men rester av den gamla åfåran och s.k. korvsjöar finns kvar, och vissa delar har restaurerats. Inom Kävlingeå-projektet har åtgärder för att minska övergödningen, öka den biologiska mångfalden samt att förbättra tillgången till natur för närboende genomförts. Dalgången kring ån är tilltalande och vattnet kantas av betesmarker, hagmarker och mindre skogspartier. I Eslöv rinner Kävlingeån genom ett flackt, öppet, storskaligt jordbrukslandskap som bryts av med de värdefulla torr- och fuktängar vid Flyinge. Fågellivet är rikt, särskilt vid mynningsens öppna strandområden och på strandängar och i våtmarker. Fiskfaunan är artrik och i dess nedre delar förekommer särskilt storvuxna bestånd av abborre och gädda. Ån passerar via flera tätorter, vilket gör den särskilt viktig för närrecreation.

Kävlingeån används som kanotled och här kan man paddla en sträcka på fem mil från Vombsjön till Öresund om man är villig att göra de sex lyft förbi hinder som krävs. Inom strandområdet finns över lag få hindrande byggnader eller anläggningar, och kortare delar av åstranden är iordningställd för promenader och vandring. Potential finns för att utveckla längre sammanhängande leder längs ån. Flyinge ängar genomkorsas av stigar och är välbesökt både av lokalbefolkningen och människor från de större städerna i närområdet. Vid Löddeåns mynning finns ett lättillgängligt fågeltorn. Fisket i Kävlingeån/Lödde å är internationellt känt och lockar turistande sportfiskare från hela Europa.

I tätorterna längs ån finns service och anslutning med kollektivtrafik. Anläggningar för friluftslivet, till exempel rastplatser, saknas i stor utsträckning.

Förutsättningar för bevarande och utveckling av områdets värden: Naturvärdena vårdas och utvecklas. Naturresevat inom området förvaltas enligt skötselplan. Den pågående resevatbildningen vid Flyinge ängar slutförs. Strandskyddet respekteras och tillsyn utövas vid behov. Naturvärden och det öppna landskapet vårdas och består.

Åtgärder, verksamheter och andra intressen som påtagligt kan skada områdets värden är särskilt hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet. Försämring av vattenkvaliteten kan skada värdena. Potential finns att utöka tillgängligheten genom att enklare leder och anläggningar för friluftslivet utvecklas.

### Planering och säkerställande

Inom området finns naturresevatet Löddeåns mynning (södra), Löddeåns mynning (norra), Klingavälsåns dalgång och Vombs ängar. Området berörs av Natura 2000-områdena Löddeåns mynning, Klingavälsån och Revingefältet. Ån omfattas av strandskydd, bitvis utökat till 300 meter på land.

Andra riksintressen som berörs:

Området berörs av riksintresse för naturvården N51 Kuststräckan Häljarp-Lomma med inland, N55 Bråån och N82 Klingavälsån samt av riksintresse för kulturmiljövården M:K44 Löddeköpinge-Stävie mm och M:K45 Lackalänga-Västra Hoby mm. Delar av området ingår i riksintresse för kustzonen enligt 4 kap 1 och 4 §§ miljöbalken.

## **KULTURMILJÖ**

### **Kulturhistoriska byggnader och miljöer**

Gården Johannesberg med bebyggelse, trädgård och gårdsplan är typisk för de skånska gårdar som uppfördes efter skiftena på 1800-talet. Mangårdsbyggnaden har en tidstypisk utformning och är välbevarad. Ekonomibygnaderna har förändrats något genom åren för att anpassas till jordbrukets förändrade förutsättningar, men de är välbevarade till sin karaktär. Mangårdsbyggnaden och kostall/svinstall är kulturhistoriskt särskilt värdefulla. Loge och traktorstall är kulturhistoriskt värdefulla och har miljöskapande värden. Maskinhallen söder om kostallet och massegraven bedöms ha begränsade kulturhistoriska värden. Gårdsplan och trädgård är värdefulla inslag i gårdsmiljön.

#### *Mangårdsbyggnad*

Mangårdsbyggnaden från 1851 är mycket representativ för de bostadshus som uppfördes på skånska gårdar vid den tiden. Det var vanligt att bönderna några decennier efter skiftena hade fått det så pass mycket bättre ställt att de hade råd att bygga ett nytt bostadshus. Det moderna vid den här tiden var att uppföra ett helmurat, friliggande hus på en reslig sockel, till skillnad från de gamla som ofta var låga korsvirkeshus, sammanbyggda med ekonomibygnaderna på ett sätt som var riskfyllt ut brandsynpunkt. Byggnaden har en välbevarad karaktär och den har ett exponerat läge från Gårdstångavägen sett. Mangårdsbyggnaden har höga kulturhistoriska värden.

#### *Ekonomibygnader*

Ekonomibygnaderna som uppfördes på 1890-talet är rejäla och omfattande i sin utbredning. De vittnar om gården som stor brukningsenhet med djurhållning och lantbruk. Ekonomibygnaderna har genomgått vissa ändringar genom åren, vilket speglar hur lantbruket utvecklades, exempelvis vad gäller storleken på maskinerna. De byggnader som ramar in gårdsplanen (mangårdsbyggnad, kostall och loge) utgör en sammanhållen kulturmiljö, och till denna kan även traktorgaraget som ligger exponerat i närheten av mangårdsbyggnaden räknas. Ko- och svinstallet är gediget byggt i tegel och har en omsorgsfull utformning med hög detaljeringsgrad. Byggnaden har byggnadshistoriska och arkitektoniska värden som förstärks av kvaliteten i material och utförande. Logen och traktorgaraget bidrar starkt till gårdskaraktären med sina karaktäristiska faluröda volymer och de har höga miljöskapande värden. Logen har typiska särdrag och dess historiska funktion på gården är tydligt avläsbar. Maskinhallen längst i söder är en något enklare byggnad som inte har samma betydelse för gårdsmiljöns karaktär och den värderas därför något lägre än övriga byggnader. Massegraven är en förhållandevis modern konstruktion. Den bedöms inte som kulturhistoriskt värdefull, även om den är av ett visst kulturhistoriskt intresse då den berättar om gårdens produktion och hantering av sockerbetor på 1900-talet.

### *Gårdsplan*

Den öppna, obebyggda gårdsplanen som ramas in av gårdens byggnader är ett starkt karaktärsdrag typiskt för den skånska gården. Den öppna ytan skapar siktlinjer och samband mellan byggnaderna.

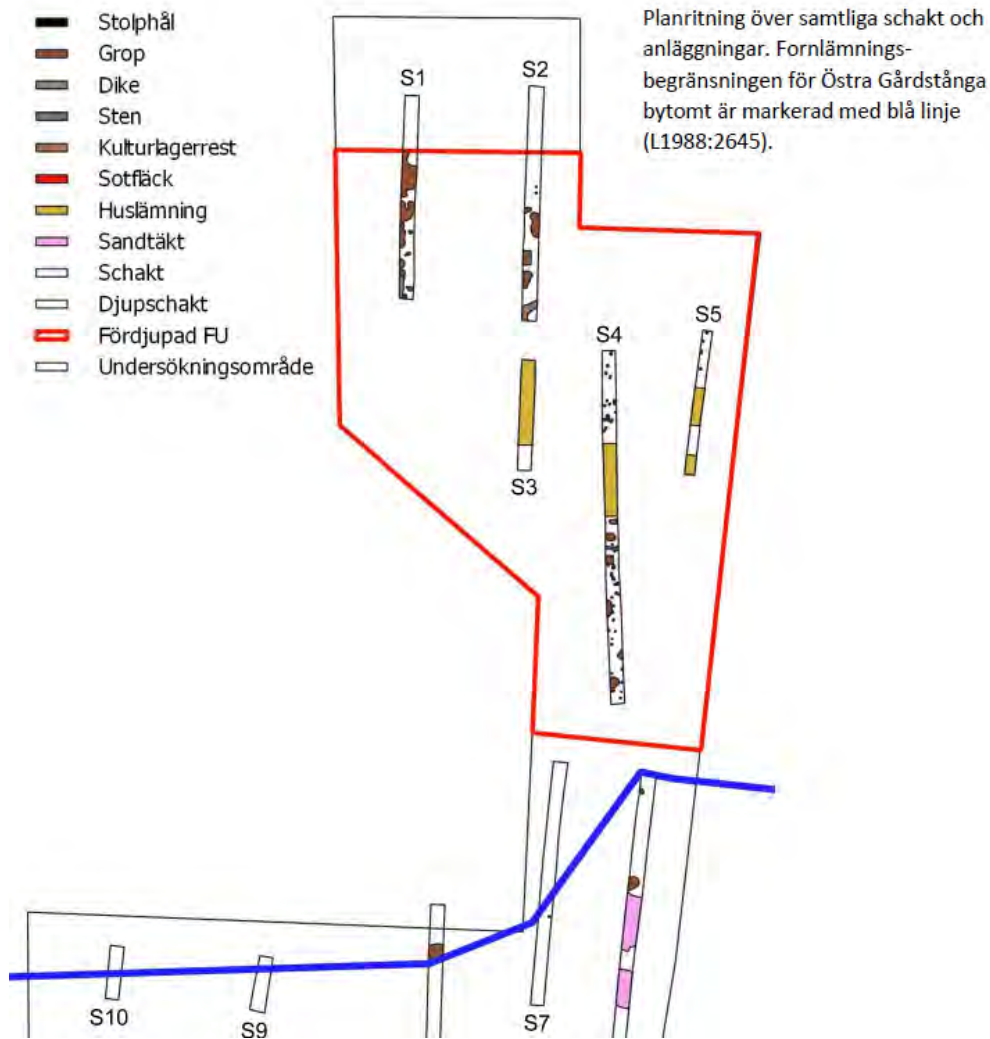
### *Trädgård*

Trädgården ingår som en del av gården som helhetsmiljö. Den är på karaktäristiskt vis placerad på baksidan av mangårdsbyggnaden, från gårdsplanen sett. Från vägen är trädgården en passande inramning till mangårdsbyggnaden, och den bidrar också till den värdefulla byggnadens exponering. Det som är av värde är att det är en trädgård, det vill säga en obebyggd och grön yta med koppling till boningshuset. I övrigt finns inga starka historiska karaktärsdrag av särskilt värde. Resterna efter en kaffegrotta är av kulturhistoriskt intresse, men det är idag en svårtolkad lämning.

## **ARKEOLOGI/ FORNLÄMNINGAR**

Riksantikvarieämbetet har pekats ut stora delar av Flyinge som fornminne av lämningstypen bytomt/gårdstomt. Merparten av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 ligger inom fornminnet. En arkeologisk förundersökning har därför genomförts (2022-04-24). Vid förundersökningen öppnades inom det 11 466 kvadratmeter stort undersökningsområde tio söschakt om ca 597,2 m<sup>2</sup>, vad motsvarar drygt 5 % av detaljplaneområdet. Inom norra delen av förundersökningsområdet dokumenterades arkeologiska lämningar. I schakten har det kommit fram 44 stolphål, 22 gropar, 3 diken, en sotfläck och kulturlagerrester. Dessutom konstaterades huslämningar i form av lergolv, grundstenar och bränd lera. På grund av daterande fynd av östersjökeramik kan den äldsta bebyggelsefasen dateras till 1000- och 1100-tal. Huslämningarna tillhör en yngre fas som preliminärt kan dateras till 1600- och tidigt 1800-tal. De flesta lämningar påträffades i norra delen av undersökningsområdet (röd markering i bilden nedan).





*Utdrag från Länsstyrelsens avgränsande förundersökning daterad 2022-04-24.*

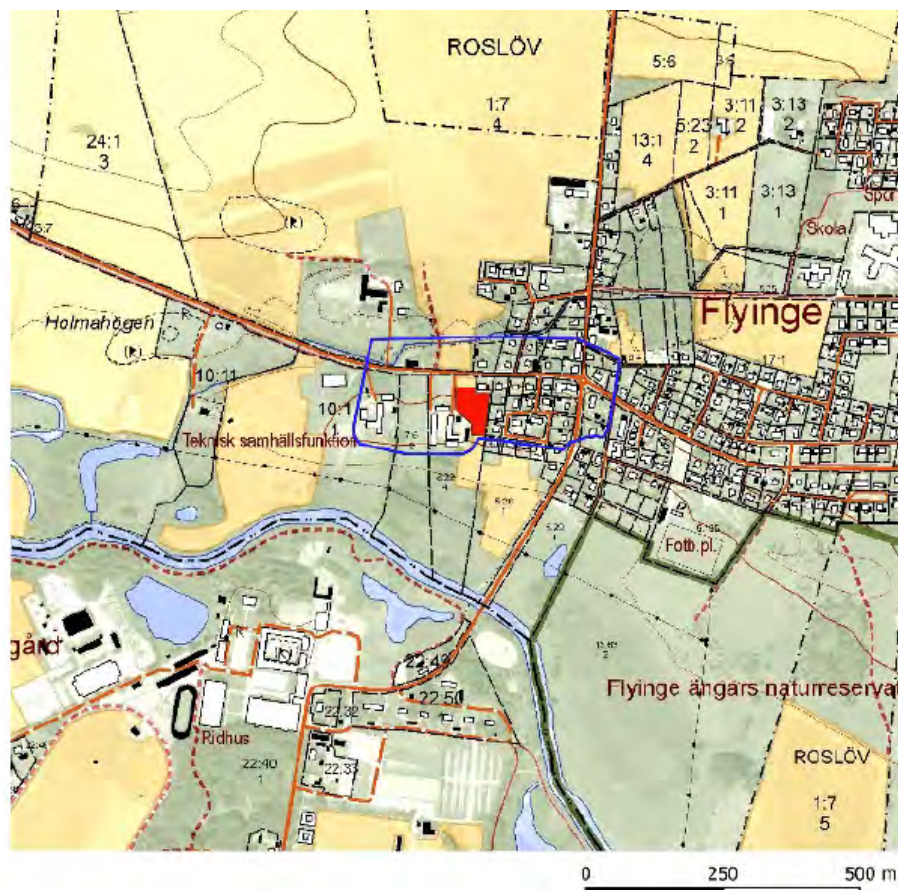
Under hösten 2022 genomförde länsstyrelsen en förundersökning (2022-10-05) som specificerade vilka ytor som innehåller betydande fynd.

*Utdrag från arkeologisk förundersökning 2022-10-05:*

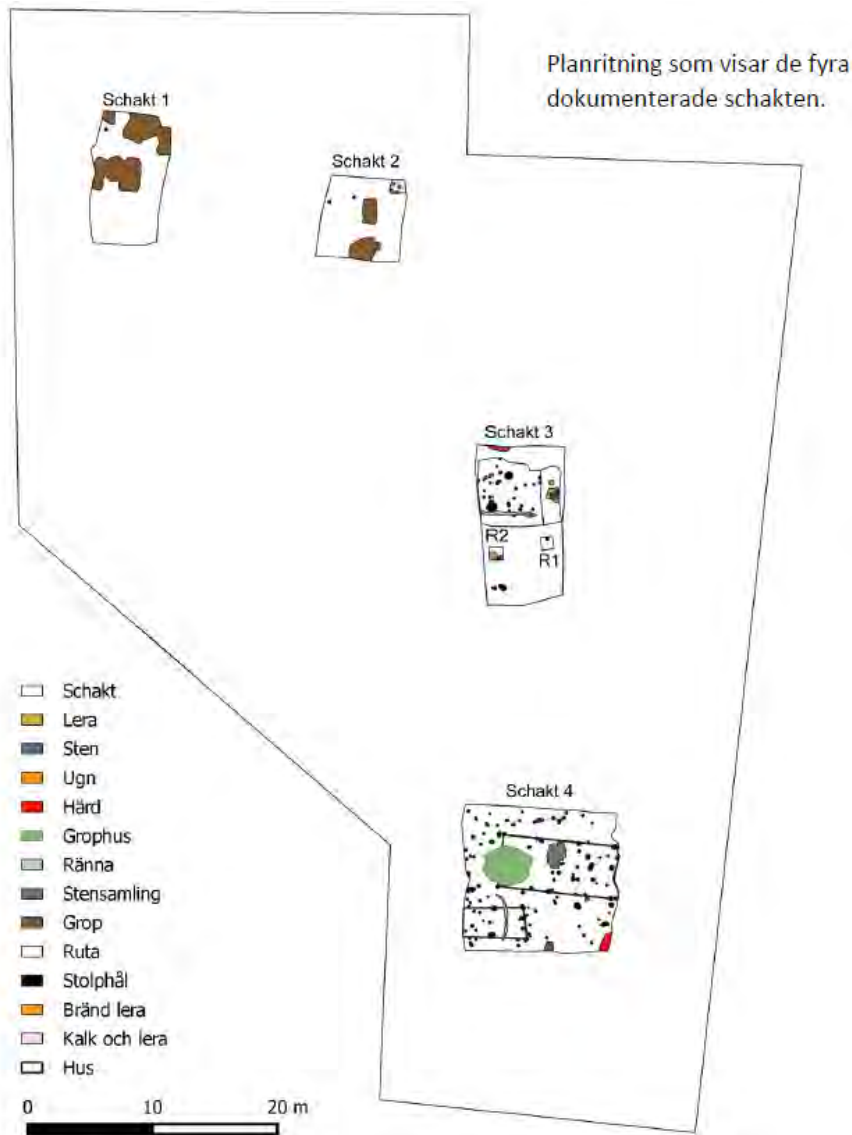
Fyra schakt med en sammanlagd yta av 319 kvm (10 %) upptogs med grävmaskin. I de fyra schakten framkom totalt 132 stolphål, 6 gropar, 2 rännor, 2 härdar, 2 ugnrester, 2 långhus och 1 grophus. Det påträffades keramik i form av östersjökeramik, äldre rödgods, stengods och yngre rödgods.

I schakt 1 framkom stora gropar/gropsystem. Dessa anläggningar tolkas som sentida grus-/sandtäkter. I schakt 2 framkom två gropar och två stolphål. Den norra gropen undersöktes till en tredjedel och gav ett blandat fyndmaterial av oidentifierade järnföremål, en fiskekrok av järn, keramik i form av östersjökeramik och en skärva yngre rödgods. Anläggningen var mycket djup med raka nedgrävningskanter. I nordöstra hörnet av schaktet framkom resterna efter en husgrund bestående av större stenar, kalkbruk och lera. Sannolikt rester efter gård nr 7 som flyttades ut från byn vid enskiftet 1806. Den andra gropen undersöktes enbart i ytan med metalldetektor varvid utslag för järn gjordes. I schakt 3 var det primära syftet att bedöma om det fanns fler generationer av gård nr 7 under det

lerlager som framkom under matjorden. Två rutor undersöktes i stick med ett något blandat resultat. Under det översta lerlagret som troligen utgör raseringsrester efter gård nr 7 framkom äldre matjordslager med fynd av bränd lera och keramik i form av östersjökeramik och äldre rödgods. Det framkom inga tydliga lager i provgroparna även om det föreföll finnas en högre halt av lera i jorden i de övre delarna. Denna lera kan vara rester efter sönderplöjda lergolv. I botten av provgroparna framkom stolphål. Undersökningen i schakt 3 avslutades med att delar av schaktet avbanades ned till underlaget varvid flera stolphål och en ränna framkom. I östra delen av schakt 3 strax under lerlagret framkom något som troligen utgör en ugsrest och som låg djupare än lerlagret och kan vara rester efter en äldre byggnad. I schakt 4 framkom ett stort antal stolphål, en bananformad ränna, en härd, ett stenröse och ett grophus. Bland stolphålen har delar av två långhus identifierats. Vid rensning av stenröset framkom yngre fynd. Röset undersöktes i sin helhet utifrån teorin att det skulle kunna vara ett gravröse. Det framkom dock inga fynd eller anläggningar som tydde på en grav. Däremot framkom stolphål under stenröset. En mindre del av grophuset undersöktes varvid det framkom östersjökeramik och en pärla samt lite djurben och några järnföremål. Grophuset torde utifrån keramikerna kunna dateras till 1000-talet.



Figur 16. Orienteringskarta över undersökningsområdet.



Figur 17. Fynd i arkeologisk förundersökning daterad 2022-10-05.

## SERVICE

I Flyinge finns följande service:

- Häggebo förskola som har tre avdelningar
- Flyingeskolan som är en F-6 skola, med tillhörande fritidshem. På skolan går cirka 200 elever.
- Delat skol- och folkbibliotek
- Idrottsplats
- Gymnasium och högskoleutbildning med hästinriktning

I Flyinge finns flera restauranger, bryggeri, café, hembageri, veterinär, frisörer, bilverkstad med mera. Flera övernattningsmöjligheter finns också

## TRAFIK

### Gång- och cykelvägar

Planområdet är kopplat till det lokala cykelnätet med den kombinerade gång- och cykelbanan som löper längs med Gårdstångavägen. Det finns trottoarer längs med

de centrala gatusträckningarna av Holmbyvägen och Roslösvägen, utöver det finns även trafikseparerade gång- och cykelvägar inom bebyggelseområdena.

Det finns cykelvägsförbindelse mellan Flyinge och Brunns hög i Lund, och det tar cirka 30 minuter att cykla mellan Flyinge och Lund.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet har ett fördelaktigt läge för kollektivtrafik med cirka 250 meter till närmsta busshållplats. Linje 157 trafikerar Eslöv-Flyinge med sex avgångar per dygn från Flyinge. Linje 175 trafikerar Flyinge-Lund med busstaxi.

Gårdstånga trafikplats nås på tio minuter med cykel och fyra minuter med bil. Från Gårdstånga trafikplats går Skåneexpressen till Malmö, Lund och Kristianstad var femtonde minut. Restiden till Malmö är ungefär 30 minuter.

Eslövs kommun verkar för en ny busslinje från Harlösa via Flyinge och Gårdstånga till Eslöv och en ny linje från Lund/Brunns hög via Gårdstånga och Getinge till Eslöv.

### **Biltrafik**

Röstångavägen (väg 104) knyter samman Flyinge med E22 och är i direkt anslutning till planområdet. Skyltad hastighet utanför planområdet är 40 kilometer i timmen. Trafikverket är väghållare och sköter drift och underhåll.

Årsdygnstrafiken är uppmätt till mellan 2 000–4 000 fordon.

Det finns två infarter till planområdet, infarterna är privata och sköts av fastighetsägaren.

### **Parkering**

På fastigheten finns det möjlighet att parkera på ett flertal platser, bland annat på gårdsplanen framför huvudbyggnaden.

## **NATUR**

### **Natur, park och rekreation**

Kring byn dominerar ett stort åkerlandskap med inslag av våtmarker och mörgelgravar. I Naturvärdesutlåtandet (2023-01-27) beskrivs naturvärdena inom planområdet. Längst i norr finns två parallella lindalléer utmed infartsvägar som sträcker från landsvägen och söderut mot boningshuset. Den västra är delvis dubbelsidig (6+13 träd) medan den östra är enkelsidig (sex träd). Vissa träd i de aktuella alléerna har en välutvecklad lavflora med förekomst av den mindre allmänna silverlaven. Alléerna omfattas av det generella biotopskyddet och dispens behöver sökas om något träd i allén kommer påverkas av någon åtgärd. Båda alléerna bedöms utifrån sin lavflora och förekomsten av blottad ved och ett ihåligt träd ha ett visst värde för den biologiska mångfalden.



Figur 18. Skogsdungen fotograferad mot söder. Källa: Naturcentrum AB (2023-01-27).

Skogsdungen i söder har sitt värde främst knutet till trädskiktet där det finns flera äldre askar och skogslönnar. De flesta askar ser dock ut att vara drabbade av askskottsjuka medan skogslönnarna är till synes vitala. Skogsdungen bedöms liksom alléerna ha ett visst värde för den biologiska mångfalden framför allt med avseende på de äldre ädellövträden och den ihåliga asken (Naturcentrum AB, 2023-01-27).

Kävlingeån som ligger cirka 140 meter från planområdet innehåller naturvärden. Värdena kommer utredas under våren 2023. Ån är otillgänglig från planområdet på grund av ett brett parti av sankt mark och uppvuxen sly.

Cirka 200 meter öster om planområdet ligger naturreservatet Flyinge ängar. Naturreservatet utgörs av äldre betes- och ängsmark och har även idag aktivt bete för att markerna ska hållas öppna. Området har ett rikt växt- och insektsliv och innehåller både sandiga backar och våtmark. Naturreservatet kan nås till fots eller cykel genom cykelbana och gång-, cykelbana längs med Gårdstångavägen.

### **Biotopskyddad mark**

Området berörs av biotopskydd avseende allé längs de två infarterna.

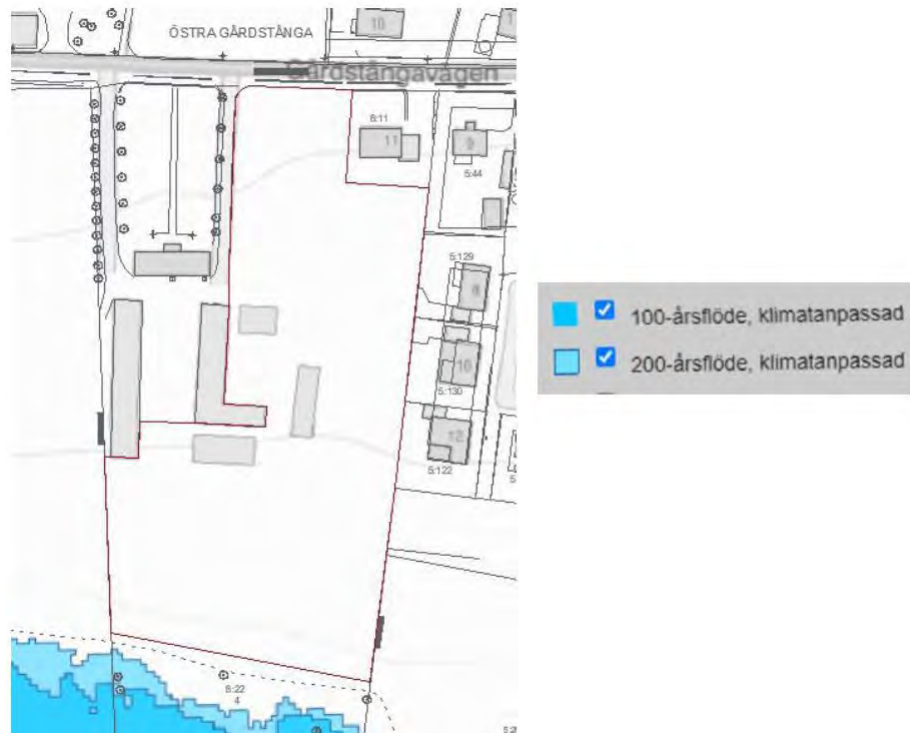
### **Topografi**

Höjderna inom planområdet skiljer cirka 7 höjdmeter, med cirka +19 meter över havet i söder till en höjdrygg i den södra delen av gårdsbebyggelsen på ungefär +26 meter där det lutar åt norr i riktning mot Gårdstångavägen och till söder i riktning mot Kävingeån.

Där planområdet ansluter till Gårdstångavägen ligger höjderna på cirka +22–23 meter.

### Översvämningsrisk

Kävlingeån i söder påverkar inte planområdet varken vid höga vattenstånd vid 100- eller 200-årssevent där högsta vattenstånd är ca + 18,8 m.



Figur 19. Kartering höga vattenstånd (MSB)

I mitten av fastigheten finns en lågpunkt med ett maximalt översvämningsdjup på ca 25 cm innan vattnet rinner vidare söderut. Lågpunkten innebär ingen risk för skada på bebyggelse (Starkstad, 2023-02-27).

### Geotekniska förhållanden

Enligt SGU består marklagren av isälvssediment, sand. Ingen geoteknisk markundersökning har utförts.

### Markföroreningar

Inom planområdet finns inga kända markföroreningar.

### Markradon

Ingen radonmätning har genomförts.

### Luftföroreningar

Vid detaljplanering ska gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft iakttas. Enligt Årsrapport för Eslövs kommun 2018 - Kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne, är luftföroreningarna i Eslöv koncentrerade främst längs med järnvägen och större vägar. Beräknade årsmedelvärden för kvävedioxid ligger kring 10–15 µg/m<sup>3</sup> i Eslövs tätort och 5–8 µg/m<sup>3</sup> på landsbygden.

### TEKNISK FÖRSÖRJNING

VA SYD har anslutningspunkter för vatten och avlopp i Gårdstängavägen. Södra delen av planområdet ingår inte i VA SYD:s verksamhetsområde för VA.

Flyinge har god kapacitet för dricksvatten som kommer från Ringsjöverket, men för dag- och spillvatten är kapaciteten begränsad i dagsläget. Flyinge ska därför kopplas på till Södra Sandbys avloppsreningsverk, när det är utbyggt. Först därefter finns det kapacitet för nyutbyggnad.

Ledningar för el, VA och fiber finns i Gårdstångavägen.

# KONSEKVENSER

## MILJÖKONSEKVENSER

### Strategisk miljöundersökning enligt miljöbalken

Kommunledningskontoret bedömer, med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, att planförslaget inte medför en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11–18 §§ miljöbalken och i 4 kap 34 § PBL. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen belyses därför inte i en miljöundersökning enligt 6 kap miljöbalken.

- Genomförandet bedöms inte innebära några risker för människors hälsa.
- Miljö kvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas.
- Planen bedöms sammantaget ge en ringa miljöpåverkan

Genomförande av planförslaget innebär att cirka 8 500 m<sup>2</sup> jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse. När jordbruksmark måste tas i anspråk ska detta ske genom en markeffektiv utbyggnad i stations- och hållplatsnära lägen. Föreslagen exploatering sker i direkt anslutning till tätortens småhusbebyggelse.

Kommunledningskontoret bedömer att planens genomförande som helhet inte bidrar till negativa effekter för miljön eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

### Påverkan på riksintresse

#### *Riksintresse för friluftsliv*

Planområdet är beläget utanför riksintresse för friluftsliv. Riksintresset följer strandskyddslinjen för Kävlingeån som är 150–200 meter vid fastigheten Östra Gårdstånga 8:22. Planförslaget är utformat med respektavstånd om minst 13 meter i söder till riksintresset för friluftsliv och medger ingen bebyggelse som kan hindra tillgängligheten till strandområdet. Planförslaget innehåller ytor för infiltration av dagvatten så att Kävlingeåns vattenkvalitet inte ska försämrats. Detaljplanens genomförande hindrar inte framtida möjligheter att utveckla vandringsleder.

Kommunledningskontoret bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte medför skada på riksintresset.

#### *Riksintresse för kulturmiljövård*

En mindre del av planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset sträcker sig från Kävlinge i väster till Flyinge Kungsgård i öster. Uttrycket för riksintresset är kopplat till slottsmiljöerna och dess förvaltnings påverkan på odlingslandskapet, däribland Flyinge kungsgård som ligger på andra sidan om Kävlingeån.

Planförslaget avser utgöra en utvecklingsgren från bebyggelsen som uppfördes under 70-talet kring Runstensvägen. Byggrätterna i den östra delen av planområdet är utanför riksintresset. I planområdets sydvästra hörn överlappar detaljplanen riksintresset. Småhusen i den södra delen av planområdet har förlagts nära gården för att upplevelsen av det slutna gårdsrummet ska hållas intakt. Den sammanhållna bebyggelsen som detaljplanen bidrar med ska läsas som en del av Flyinges utveckling som bostadsort. Planförslaget medger en låg småhusbebyggelse som



visuellt inte ska inskränka på Flyinge kungsgårds slottsmiljö och historiskt tillhörande odlingslandskap.

Kommunledningskontoret bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte medför skada på riksintresset.

## **MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)**

### **Luftkvalitet**

Vid detaljplanering ska gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft iakttas. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för utomhusluft. I och omkring planområdet finns inga områden där miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids och planen innebär ingen betydande ökning av trafik.

### **Vattenkvalitet**

Vid detaljplanering ska gällande miljökvalitetsnormer för vatten iakttas. Nödvändiga dagvattenåtgärder ska anläggas för att dagvattnet inte ska ge en negativ påverkan på ytvattenförekomstens kemiska och ekologiska status.

Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde.

Recipient för området är Kävlingeån: Bråån-Ålabäcken. Recipienten har ekologisk status "Otillfredsställande" vilket till stor del beror på övergödning. Kemisk status "Uppnår ej god" på grund av förekomst av bromerad difenyleter, kvicksilver samt kvicksilverföreningar.

Med föreslagna åtgärder beräknas koncentrationer av alla beräknade föroreningar att minska. Möjligheten att uppnå MKN i recipienten förbättras. Kommunledningskontoret bedömer att detaljplanen inte påverkar möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.

## **DAGVATTEN**

Med föreslagna fördröjningsvolymmer kan dagvattensituationen förbättras betydligt jämfört med befintlig situation. I norra området stryps flödet till 0,6 l/s jämfört med ca 38 l/s och fördröjer även flödet med samma strypta utlopp vid 100-årsregn vilket blir en betydligt större minskning av den nuvarande situationen. I södra området kan flödet från anläggningarna minska till ca 11 l/s jämfört med beräknat flöde idag på ca 125 l/s vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet.

Dagvattnet som kan tas norrut med självfall och som kan anslutas till VA SYD:s ledningsnät kommer att falla inom verksamhetsområdet för dagvatten.

## **ÖVERSVÄMNING OCH SKYFALL**

I planerad situation avleds majoriteten av områdets skyfallsvatten som det gör i befintlig situation, mot Gårdstångavägen och mot Kävlingeån.

En del av området, vars skyfallsvatten idag avrinner mot grannfastigheten i norr vilket innebär en risk för skada på befintlig byggnad, höjdsätts på sådant sätt att skyfallsvattnet avleds inom planområdet och mot Gårdstångavägen, utan att gå via grannfastigheten. Fördröjningsvolymmer kompenserar för ökad avrinning vid ett

100-årsregn med 120 min varaktighet och minskar betydligt avrinningen för skyfall med kortare varaktighet.

Sammanfattningsvis kommer de öppna dagvattenlösningar som planeras att i tillräcklig omfattning fördröja de ökade flöden som större hårdjordhet innebär. Konsekvenserna för översvämningar och skyfall blir alltså positiva.

## **NATURMILJÖ OCH BIOLOGISK MÅNGFALD**

Detaljplanens genomförande innebär att skogsdungen i söder försvinner vilket kan ge negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden. Tillskottet av trädgårdar som följer med etableringen av småhusbebyggelse kan kompensera med positiva konsekvenser.

Hagmarken har troligtvis inte en betydande artrikedom eftersom den inte har omfattats av naturbete.

## **BIOTOPSKYDD SOMRÅDE**

Trädalléerna omfattas av det allmänna biotopskyddet som regleras enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808). Detaljplanen föreslår inga förändringar som innebär påverkan på trädalléerna.

## **MARK OCH GRUNDLÄGGNING**

En geoteknisk undersökning ska genomföras inför bygglov.

## **MARKRADON**

Vid normalriskmark ska byggnader utföras med radonskyddad grundläggning.

## **MARKFÖRORENINGAR**

Planområdet har inga kända markföroreningar.

Flyinge avloppsreningsverk är beläget cirka 400 meter väster om planområdet. Reningsverket är klassat som miljöfarlig verksamhet C. Kommunledningskontoret bedömer att nytillkommande bostadsbebyggelse inte är inom ett riskavstånd för verksamheten.

## **ALLERGENER**

Gården väster om planområdet bedriver hästhållning och har en gödselstack cirka 100 meter från planområdet. Gödselstacken avskärmas av bebyggelse både inom granngården och inom planområdet. Kommunledningskontoret anser att bostadsbebyggelse i närheten av hästhållning är rimligt i Flyinge med motiveringen att planområdets placering är av lantlig karaktär. Flyinge är även historiskt präglad av hästaveln som har bedrivits på Flyinge kungsgård sedan flera hundra år tillbaka i tiden.

## **HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER**

I Miljöbalkens 3 kapitel 4 § står: "Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk."

Kommunen bedömer att jordbruksmarken är brukningsvärd, även om det finns punkter som talar emot som framförs nedan. Kommunen bedömer vidare att planförslaget behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och att det inte kan göras på en någon annan plats. Motivet till bedömningen är att detaljplanen skapar förutsättningar för ett antal nya bostäder, vilket är ett väsentligt samhällsintresse, och att de förutsättningar och kvaliteter som kommunen kan erbjuda på denna plats inte kan uppnås genom att annan mark tas i anspråk, se lista nedan.

### *1. Förutsättningar och kvaliteter för boende inom planområdet*

- Från planområdet har man goda pendlingsmöjligheter. Planområdet ligger inom cykelavstånd från Eslöv och Lund.
- Planområdet ligger i Gårdstånga, som är en av de mindre orterna i Eslövs kommun, men som har en god kollektivtrafik. 250 meter från planområdet ligger närmsta busshållplats med sex avgångar per dygn från Flyinge mot Eslöv. Gårdstånga trafikplats nås på tio minuter med cykel och fyra minuter med bil. Från Gårdstånga trafikplats går SkåneExpressen 2 till Lund C frekvent på cirka 15 minuter. Från Gårdstånga går även SkåneExpressen 1 till Malmö med samma turtäthet som SkåneExpressen 2.
- Fler kollektivtrafikmöjligheter är under utredning av Eslövs kommun så som en ny busslinje från Harlösa via Flyinge och Gårdstånga till Eslöv och en ny linje från Lund/Brunnshög via Gårdstånga och Getinge till Eslöv. Det tillskott av bostäder som detaljplanen innebär ger ett positivt underlag till de föreslagna nya busslinjerna som skulle vara positiva för kommunen som helhet.

### *2. Planområdet har god tillgång till värdefulla kulturmiljöer*

- Planområdet ligger i Flyinge som är en by med kulturmiljövärden och kan erbjuda en rik närmiljö. Planområdet ligger i direkt anslutning till ett riksintressant landskap. Riksintresset Lackalänga - Västra Hoby mm. som innehåller dalgångsbygd och odlingslandskap med lång bosättningskontinuitet.
- Miljöer i planområdet har bedömts att ha höga kulturmiljövärden, detaljplanen ger förutsättningar för att utveckla de miljöerna och bevara kvaliteterna vilket ger förutsättningar för att de långsiktigt kommer att finnas kvar och kan erbjuda ett unikt boende. Inom gång- och cykelavstånd kan man nå Flyinge kungsgård.

### *3. Planområdet ligger i anslutning till värdefulla natur- och rekreationsområden*

- Planområdet ligger cirka 200 meter från naturreservatet Flyinge ängar. Naturreservatet kan enkelt nås till fots eller cykel genom cykelbana och gång-, cykelbana längs med Gårdstångavägen.
- Inom 10 kilometer från planområdet ligger flertalet andra naturreservat och rekreationsområden, bland annat Dalby Söderskog nationalpark och Prästaskogens naturreservat samt besöksmål som bland annat Flyinge kungsgård, Silvåkratornet och Löberöds slott.

#### 4. Planområdet ligger inom eller i nära anslutning till service

- I närheten till planområdet en förskola samt en F–6 skola med tillhörande fritidshem. Det finns även ett delat skol- och folkbibliotek. På Flyinge kungsgård finns ett gymnasium och högskoleutbildning med hästinriktning.
- Annan daglig service som erbjuds i området är mataffär, restauranger, bryggeri, café, hembageri, veterinär, frisörer, bilverkstad med mera. I Flyinge finns även en idrottsplats och flera lekplatser.
- Planförslaget innebär ett ökat underlag till ovanstående verksamheter som kan innebära utvecklingsmöjligheter.

#### 5. Jordbruksmarkens brukningsvärde

- Marken inom planområdet nyttjas inte som jordbruksmark utan har utgjorts av hagmarker för hästar under flertalet år. Området har varit en del av ett större jordbruk men under åren som Östra Gårdstånga har expanderat har ytan minskats till att bli så pass liten och avgränsad att det inte är möjligt att bedriva ett rationellt och effektivt jordbruk på ytan.
- Områden längre ned mot ån är inventerade i Jordbruksverket ängs- och hagsmarksinventering (TUVÅ). Inget av områdena behöver tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Inga speciella värden har identifierats i dessa områden, eventuellt fuktängar som kan ha positiv påverkan på fågellivet.
- Fastigheten är taxerad som bebyggd.

*Sammanfattningsvis* bedömer Kommunledningskontoret att ianspråktagandet av jordbruksmark är motiverat. Föreslagen bebyggelse ger ett yteffektivt tillskott av bostäder i ett område utpekad för bostadsbebyggelse på sikt i en ort med bra tillgång på kollektivtrafik, natur- och rekreationsmöjligheter och service. Jordbruksmarken är inte av den storlek eller dignitet som gör att ett rationellt jordbruk kan bedrivas. Det finns inga alternativa lokaliseringar inom en liknande ort som innebär att väsentligt mindre del jordbruksmark eller ingen jordbruksmark ianspråkts. De negativa konsekvenserna av att exploatera jordbruksmark överträffas av de positiva effekterna som utbyggnad av bostäder inom planområdet innebär.

### **STADSBILD/LANDSKAPSBILD**

Planförslaget innebär att stads- och landskapsbilden kommer att förändras. Planområdets föreslagna struktur knyter an och anpassas till de höjder som finns naturligt i landskapet och i omkringliggande bebyggelse.

Likt skånska gårdar bildar bebyggelsen entréplatser som är täta, samtidigt som man har utblickar mot landskapet. Utåt utgör bebyggelsen en lågmäld skala så att mötet med landskapet blir mjukt. Bostäderna i söder, belägna mot Kävlingeåns dalgång, har en högsta tillåten nockhöjd på 7 meter och ska förses med sadeltak med 30–45 graders vinkel vilket har bedömts som lämplig skala i landskapet. Slutningen ska också bibehållas vilket fastställs genom en bestämmelse i plankartan.

### **ARKEOLOGI**

Det krävs tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen för ingrepp i fornlämningarna. Kostnaderna för de ytterligare arkeologiska insatserna åvilar fastighetsägaren.

Förutsättning för genomförandet av en eventuell slutundersökning är att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Om ett långsiktigt bevarande av fornlämningen inte är möjligt och utbyggnadsplanerna berör de konstaterade lämningarna måste de arkeologiskt dokumenteras genom en arkeologisk undersökning. Den går ut på att undersöka och dokumentera fornlämningarna. Vid undersökningen tas fornlämningarna bort så att en önskad utbyggnad kan genomföras.

## **SOLFÖRHÅLLANDEN**

Den föreslagna bebyggelsens skuggning bedöms inte innebära negativa konsekvenser för omgivningen. Ur ett hälsoperspektiv är det viktigt att säkerställa både sol och skugga vid utformning av barns utemiljöer.

## **TRAFIK**

Trafiksituationen bedöms som fortsatt rimlig inom området i och med genomförande av planförslaget.

Den regionala kollektivtrafiken vid Gårdstångarondellen nås på cirka 10 minuter med cykel, vilket ger goda förutsättningar för att kunna transportera sig bilfritt.

Det finns även goda möjligheter att cykelpendla till Eslöv och till Lund längs den gamla riksväg 15, även kallad Odarslövsvägen.

## **TEKNISK FÖRSÖRJNING**

Cirka två tredjedelar av planområdet ingår i verksamhetsområde för VA. Exploatören ansöker hos VA SYD om att ansluta till det befintliga ledningsnätet för dag- spill- och dricksvatten.

## **HÄLSA OCH SÄKERHET**

Planområdet ligger utanför uppmärksamhetsavstånd för färdväg för farligt gods.

### **Buller**

Ljudnivåer påverkas av två vägar, Gårdstångavägen och Stuterivägen. Inga andra bullerkällor bedöms påverka planområdet. De trafikflöden som använts vid bedömning av buller inkluderar prognostiserade trafikförändringar för år 2040.

Gällande riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader definieras i Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, svensk författningssamling 2015:216 t.o.m. 2017:359.

Detaljplanen möjliggör tillgång till en luddämpad sida för samtliga bostäder. I bygglovsskedet ska bostädernas placering och utformning utföras så att riktvärden uppnås för samtliga bostäder.

### **Magnetfält och säkerhetsavstånd**

Söder om planområdet löper en luftburen elledning med spänning på 20 kV.

Angående elektromagnetisk strålning hänvisas till Boverkets skrift om Magnetfält och hälsorisker. Vid placering av ny bebyggelse intill kraftledning bör hänsyn tas motsvarande Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy (Skånska energi har ingen egen magnetfältspolicy). Denna innebär att man utgår från 0,4 mikrotesla som högsta

magnetfältsnivå vid bostäder eller vid verksamheter där barn vistas varaktigt under sammanhållna perioder.

Angående skyddsavstånd hänvisas till elsäkerhetsverkets föreskrift ELSÄK-FS 2008:1 kapitel 6, 5§ tabell 4. I detaljplan säkerställs det bebyggelsefria avståndet genom att den södra plangränsen har ett avstånd till ledningen som är cirka 67 meter.

## **SOCIALA KONSEKVENSER**

### **God bebyggd miljö**

God bebyggd miljö är ett miljömål som beslutades av Riksdagen år 2012.

Miljömålet definieras på följande sätt av Riksdagen:

Syftet med målet är att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

För att kunna arbeta mer konkret med styrningen mot en God bebyggd miljö finns tio preciseringar som regeringen beslutade om den 26 april 2012. Preciseringarna innefattar bland annat att området ska ha en hållbar bebyggelsestruktur, infrastruktur, tillgång till natur- och grönområden, bevara och utveckla kulturvärden etcetera. Kommunledningskontoret bedömer att detaljplanen tar fasta på majoriteten av preciseringarna och att förslaget uppfyller miljömålet för God bebyggd miljö.

### **Tillgång till rekreativ miljö**

Planområdet ligger i ett naturskönt läge och är närbeläget naturreservatet Flyinge ängar. Det finns goda möjligheter till att nå rekreativa miljöer.

### **Befolkning och service**

Detaljplanen innebär ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken i Flyinge. Fler bostäder i byn kan innebära att kommunen på sikt behöver öka antalet förskoleplatser. Ett planarbete pågår för fastigheten norr om Gårdstångavägen där en förskola föreslås cirka 50 meter från Östra Gårdstånga 8:22.

### **Barnkonventionen**

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling.

Befintligt gång- och cykelnät i anslutning till planområdet ger goda förutsättningar för säkra skolvägar för barn. Barns livsmiljö bedöms inte förändras eller försämrats av ett genomförande av planen.

### **Tillgänglighet**

Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i 8 kap 4§ (byggnader) och 8 kap 9 § PBL (tomter) i detalj kommer att tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen och därmed vid kommande bygglovsprövning. Planförslaget innebär att tillgänglighetskraven enligt ovan kan uppfyllas.

## **GENOMFÖRANDE**

### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

#### **Genomförandetid**

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den får laga kraft. Före genomförandetidens utgång får detaljplanen ändras eller upphävas, mot berörda fastighetsägares bestridande, endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (4 kap 40 § PBL).

#### **Huvudmannaskap och ansvarsfördelning**

Detaljplanen innehåller ingen allmän platsmark. Delar av planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för VA och det är VA SYD som är huvudman för VA.

#### **Tillståndsprovning och dispenser**

Detaljplanens genomförande kräver inga tillståndsprovningar eller dispenser. Vid eventuella åtgärder som påverkar alléerna krävs dispens.

#### **Planekonomi**

Planavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören. I avtalet regleras ansvars- och kostnadsfördelning gällande detaljplanearbetet. Exploatören bekostar undersökningar och utredningar som erfordras för detaljplanens framtagande och genomförande. Exploatören ombesörjer och bekostar eventuella ledningsomläggningar. Anslutning till kommunens allmänna vatten- och avloppsledningar skall ske enligt antagen taxa.

Planavgift ska inte tas ut i samband med bygglov.

#### **Exploateringsavtal**

Planområdet innehåller ingen allmän platsmark och ett exploateringsavtal kommer därför inte att tecknas.

### **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER**

#### **Fastighetsbildningsåtgärder**

Kvartersmark inom detaljplanen ska avstyckas till lämpliga fastigheter. För mark med gemensamma anläggningar kan samfälligheter bildas. Avstyckning och fastighetsreglering prövas i lantmäteriförrättning enligt fastighetsbildningslagen (1970:988). Ett genomförande av detaljplanen kräver fastighetsbildning. Närmast Kävlungeån kommer en fastighet bildas som inte har en anslutande väg. Åtkomst till fastigheten ska säkerställas genom bildande av servitut eller gemensamhetsanläggning.

#### **Gemensamhetsanläggningar**

Gemensamhetsanläggning ska inrättas för anläggningar inom kvartersmarken, såsom gator, dagvattenanläggningar, parkeringsplatser och ledningar, som är gemensamma för två eller flera fastigheter. Delägare i gemensamhetsanläggningen är de fastigheter som har nytta av anläggningen.

I Flyinge omfattas den allmänna platsen av gemensamhetsanläggningen Östra Gårdstånga GA:5. Vid ett genomförande av detaljplanen ska nybildade fastigheter inom planområdet anslutas till gemensamhetsanläggningen. En omprövning av gemensamhetsanläggningen sker i en lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen (1973:1149). Fastighetsägaren/ exploatören ansvarar för att ansöka om omprövning av gemensamhetsanläggningen.

### **Ledningsrätter**

VA-ledningar kommer att vara enskilda.

### **Ansökan om fastighetsbildning**

Det ankommer på berörda fastighetsägare och ledningsägare att hos Lantmäteriet ansöka om erforderlig fastighetsbildning, inrättande av gemensamhetsanläggning eller upplåtelse av ledningsrätt.

### **Servitut**

Servitut krävs för utfart för ej planlagd del av Östra Gårdstånga 8:22 över planområdet samt för kommande dagvattenledning som ansluter till Kävlingsån. I planområdets sydöstra del är prickmarken längs plangräns utökad till 5 meter för att inrymma väg och dike med bredd av 1,5 meter.

### **TEKNISKA FRÅGOR**

Fastighetsägaren ansvarar för utförandet av tekniska anläggningar. För detaljplanens genomförande krävs anläggning av vägar, VA-ledningar, el och fiberkablar, dagvattendamm och diken.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER**

Kommunledningskontoret,  
Tillväxtavdelningen

Mikael Vallberg

Plan- och exploateringschef  
Kommunledningskontoret

Malin Nilsson

Planarkitekt  
Radar arkitektur &  
planering AB

Emelie Edström

Planarkitekt  
Radar arkitektur &  
planering AB





Datum

Kulturmiljöenheten  
skane@lansstyrelsen.se

## Redovisning av utförd arkeologisk undersökning

### Administrativa uppgifter

Länstyrelsens dnr:	Kommun:
Fastighet:	Fornlämning alt tillfällig arbetsidentitet:

### Uppgifter om undersökningen och undersökaren

Typ av undersökning:	Fältarbetstidens start och slut:
Undersökare:	Projektledare:

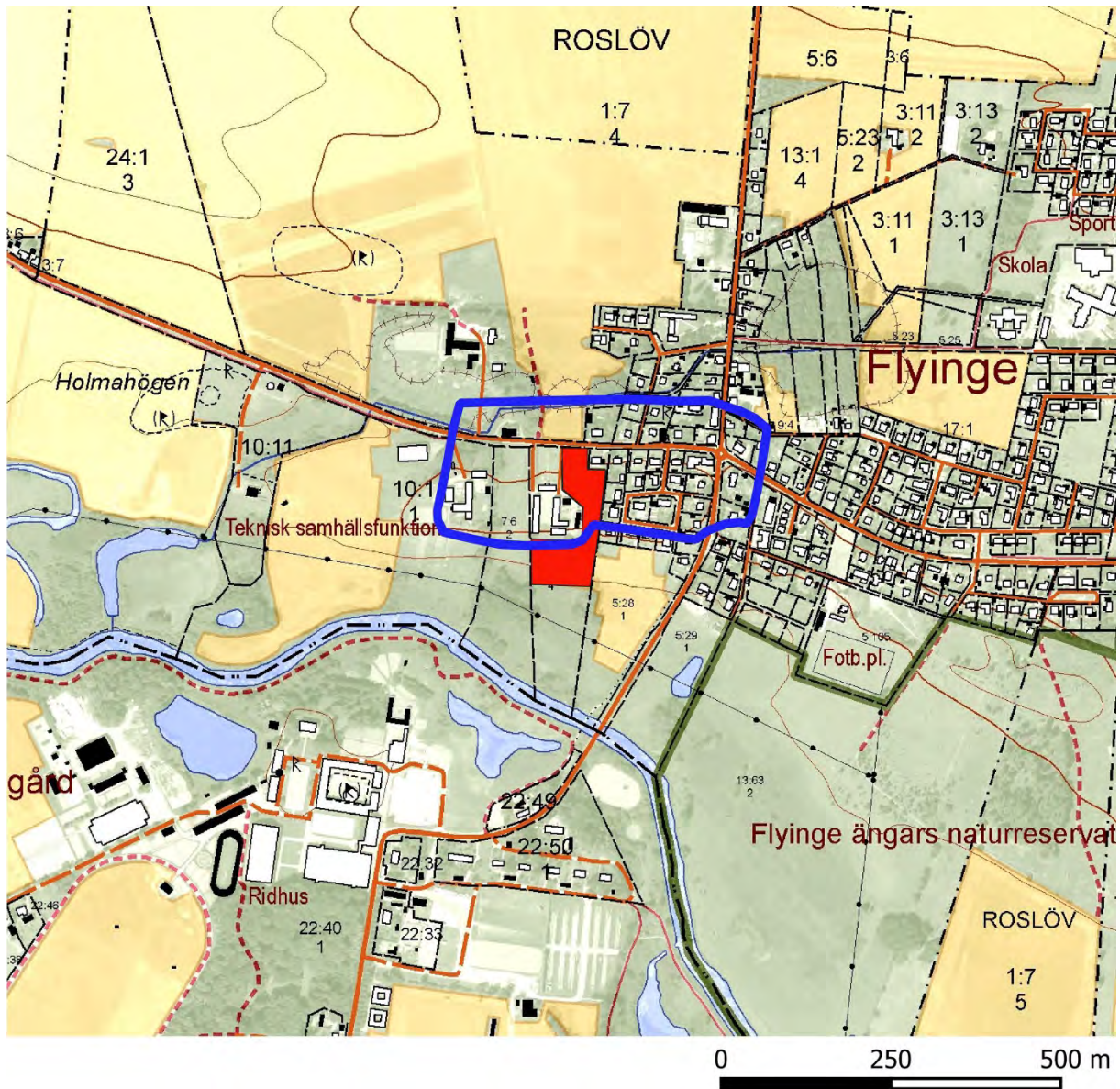


### Sammanfattning av undersökningsresultatet

### Åtgärdsförslag

### Bilaga:

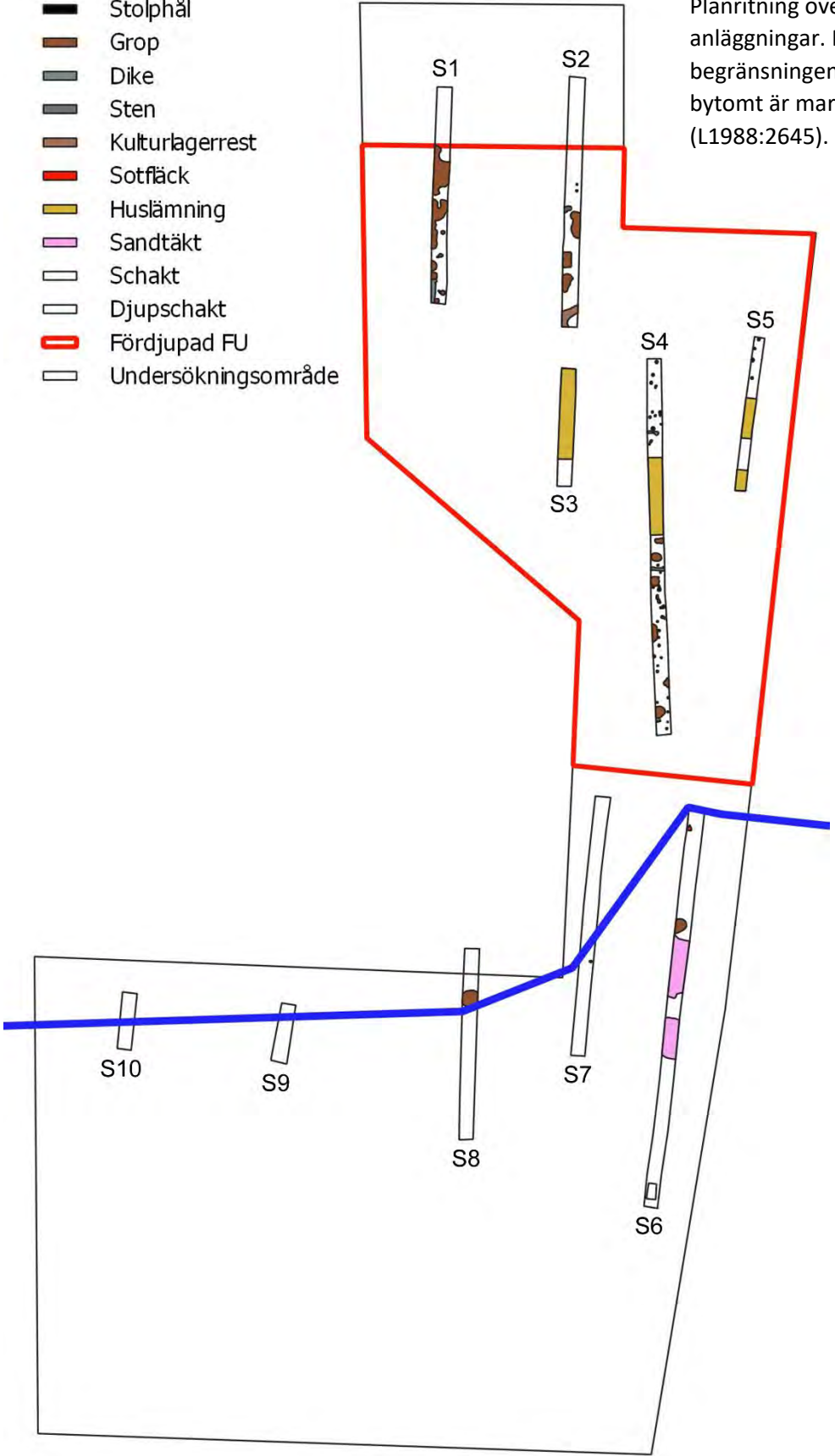
Fullgott kartmaterial



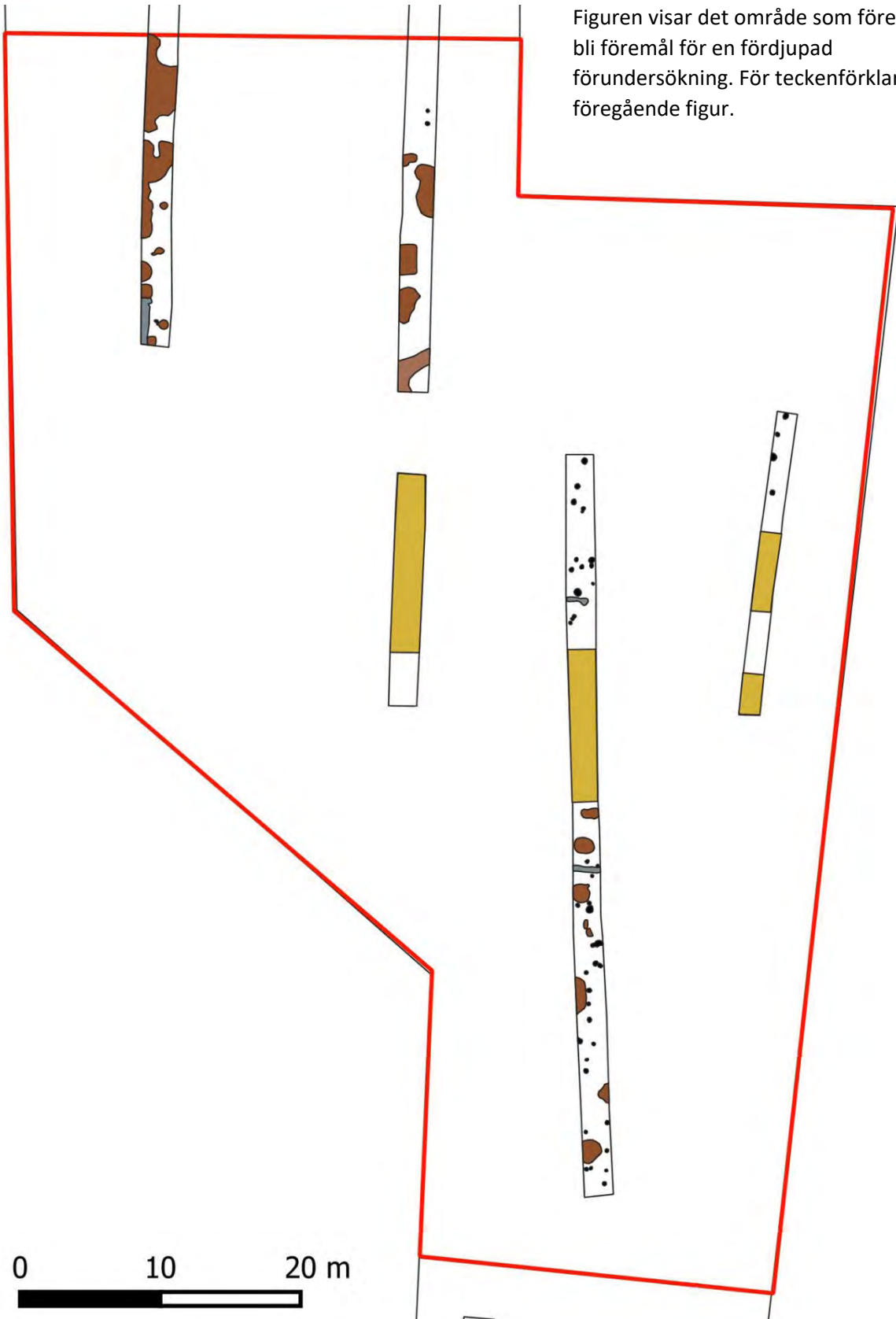
Utdrag ur fastighetskartan med undersökningsområdet markerat med rött och fornlämningsbegränsningen för Östra Gårdstånga bytomt med blå linje (L1988:2645).

-  Stolphål
-  Grop
-  Dike
-  Sten
-  Kulturlagerrest
-  Sotfläck
-  Huslämning
-  Sandtäkt
-  Schakt
-  Djupschakt
-  Fördjupad FU
-  Undersökningsområde

Planritning över samtliga schakt och anläggningar. Fornlämningsbegränsningen för Östra Gårdstånga bytomt är markerad med blå linje (L1988:2645).



Figuren visar det område som föreslås bli föremål för en fördjupad förundersökning. För teckenförklaring se föregående figur.





Datum

Kulturmiljöenheten  
skane@lansstyrelsen.se

## Redovisning av utförd arkeologisk undersökning

### Administrativa uppgifter

Länstyrelsens dnr:	Kommun:
Fastighet:	Fornlämning alt tillfällig arbetsidentitet:

### Uppgifter om undersökningen och undersökaren

Typ av undersökning:	Fältarbetstidens start och slut:
Undersökare:	Projektledare:

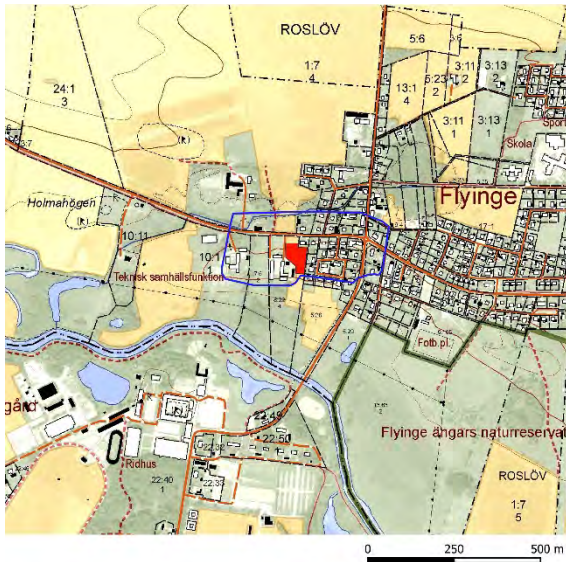


### Sammanfattning av undersökningsresultatet

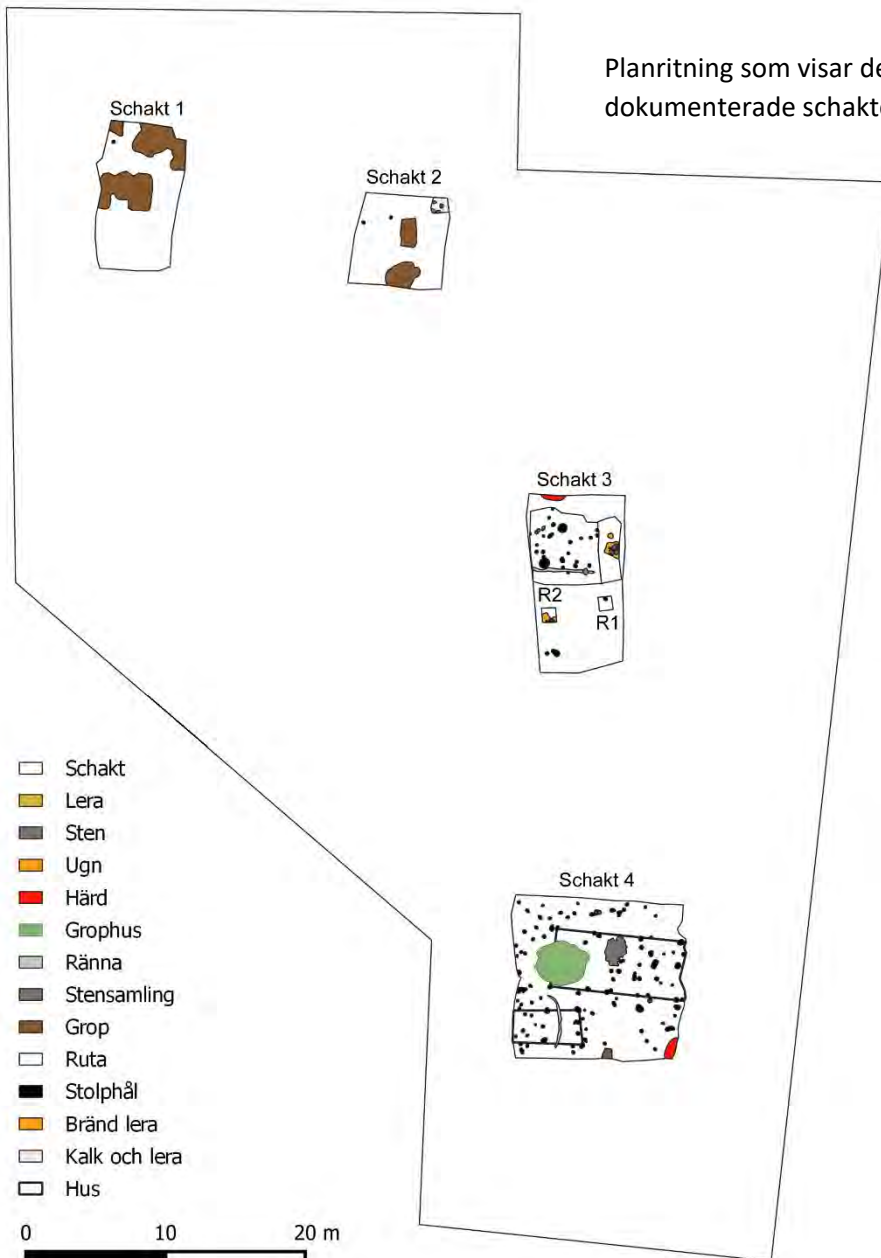
### Åtgärdsförslag

### Bilaga:

Fullgott kartmaterial



Figuren visar ett utdrag ur Fastighetskartan över de västra delarna av Flyinge med undersökningsområdet markerat med rött och fornlämningsbegränsningen för Östra Gårdstånga med blå linje.





THOMAS BIERICH

# ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 8:22

DAGVATTENUTREDNING



2023-02-27

# Starkstad.

# ÖSTRA GÅRDSTÅNGA 8:22

## DAGVATTENUTREDNING

### STARKSTAD PROJECT PARTNERS AB

Seth von Dardel

VA-utredare

Civilingenjör Vattenresurshantering, LTH

[seth@starkstad.com](mailto:seth@starkstad.com)

Priorvägen 13

247 51 Dalby

Tel: 0702 – 56 25 50

Org. nr: 559191–6472

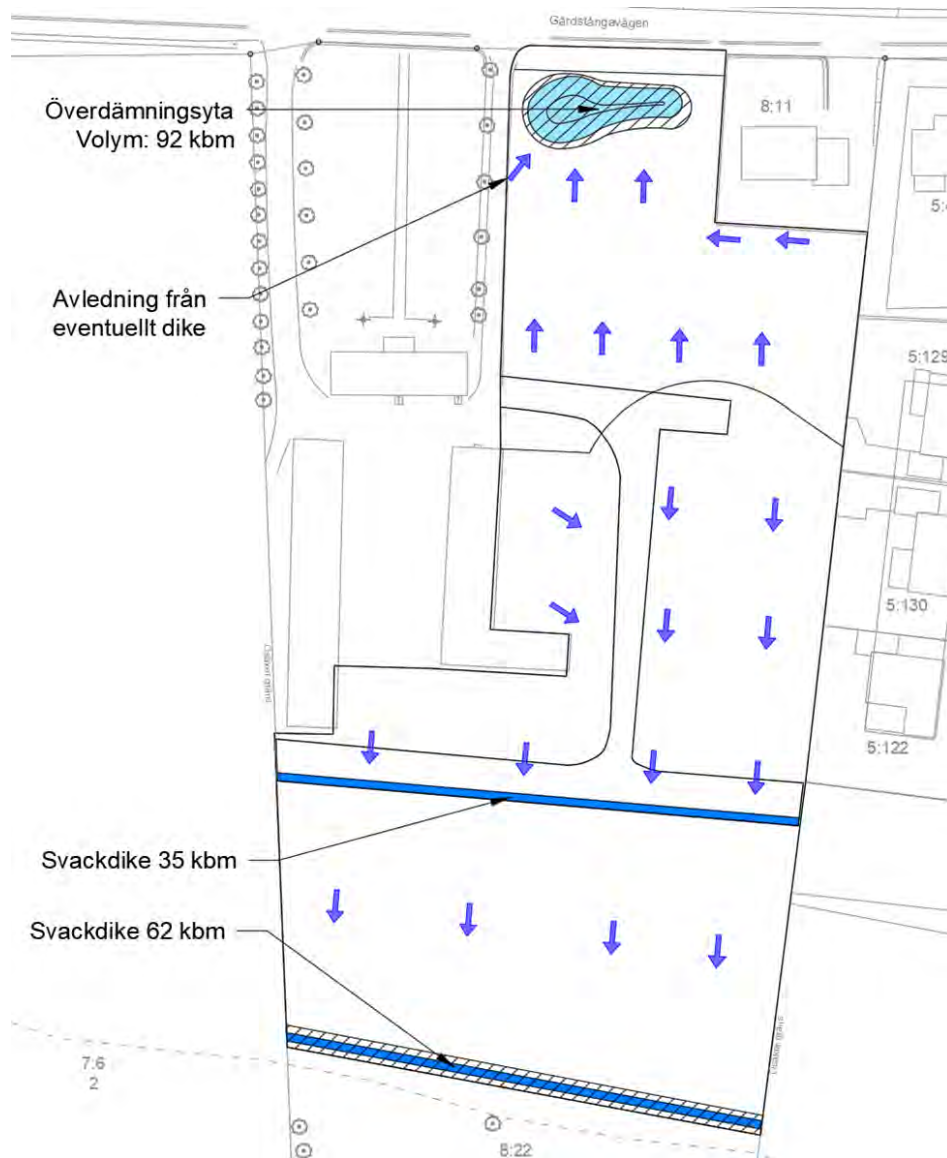
#### **Kontaktpersoner**

Thomas Bierich: [Thomas.bierich@gmail.com](mailto:Thomas.bierich@gmail.com)

# SAMMANFATTNING

Starkstad Project Partners AB har fått i uppdrag av Thomas Bierich att ta fram en dagvattenutredning för en del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 i Flyinge.

Totalt 57 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym erfordras som fördröjning innan utsläpp till VA SYD:s ledning i Gårdstångavägen och 29 m<sup>3</sup> krävs för att fördröja det dagvatten som kommer att ledas till Kävlingeån (totalt 86 m<sup>3</sup>). 190 m<sup>3</sup> anläggs för att inte öka belastningen på omgivning vid 100-årsregn varav 92 m<sup>3</sup> i norr och 97 m<sup>3</sup> i söder. I förslaget anläggs en torrdamm / överdämningsyta i norr och ett eller två svackdiken med makadamfyllnad för fördröjning i söder (Figur 1). Längs den södra fastighetsgränsen mot Östra Gårdstånga 8:11 behöver höjdsättning eller någon typ av vall eller mur göra så att skyfallsvatten leds inom fastigheten i stället för via Östra Gårdstånga 8:11.



Figur 1 Översikt över föreslagna dagvattenåtgärder och ytlig avrinning av dag- och skyfallsvatten

I förslaget förbättras flödesförhållandena betydligt till båda recipienter, dikningsföretag i norr och Kävlingeån i söder, både vid dimensionerande 20-årsregn och 100-årsregn. Flödet vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet minskar från ca 38 l/s mot Gårdstångavägen till 0,6 l/s i planerad situation respektive från ca 125 l/s till ca 11 l/s mot Kävlingeån.

Med föreslagna åtgärder beräknas koncentrationer av alla beräknade föroreningar att minska. Möjligheten att uppnå MKN i recipienten förbättras.

# Innehållsförteckning

1.	BAKGRUND OCH SYFTE.....	7
2.	UNDERLAG OCH TIDIGARE UTREDNINGAR.....	7
3.	RIKTLINJER FÖR DAGVATTENHANTERING.....	7
4.	OMRÅDESBESKRIVNING.....	8
4.1.	RECIPIENTER.....	8
4.1.1.	Recipient och statusklassning.....	8
4.2.	MARKFÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
4.2.1.	Geologiska/hydrogeologiska förutsättningar.....	9
4.2.2.	Grundvatten.....	9
4.2.3.	Befintlig och planerad markanvändning.....	10
5.	AVRINNINGSSOMRÅDE OCH AVVATTNINGSVÄGAR.....	11
5.1.	YTLIGA AVRINNINGSSOMRÅDEN.....	11
5.2.	TOPOGRAFI.....	12
5.2.1.	Befintliga höjder.....	12
5.3.	TEKNISKA AVRINNINGSSOMRÅDEN.....	12
6.	DAGVATTENFLÖDE OCH FÖRDRÖJNINGSBEHOV.....	14
6.1.	FLÖDEN.....	14
6.1.1.	Norra området.....	14
6.1.2.	Södra området.....	14
7.	FÖRORENINGAR.....	15
8.	ÖVERSVÄMNINGSRISKER.....	16
8.1.	NÄRLIGGANDE YTVATTEN.....	16
8.2.	INSTÄNGDA OMRÅDEN OCH SKYFALL.....	17
9.	ÖVRIGA RELEVANTA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	17
9.1.	BEFINTLIGA LEDNINGAR.....	17
10.	FÖRSLAG PÅ DAGVATTENHANTERING.....	18
10.1.	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	18
10.2.	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER.....	19
10.2.1.	Södra området.....	19
10.2.2.	Norra området.....	21
10.2.3.	Tomtmark.....	22
10.2.4.	Avrinning längs övriga vägsträckor.....	22

10.3.	RENING .....	23
11.	HANTERING AV SKYFALL .....	24
11.1.	YTLIG AVRINNING AV SKYFALLSVATTEN .....	24
11.2.	KOMPENSATION FÖR ÖKADE SKYFALLSVOLYMER .....	26
11.2.1.	Förändrade flöden .....	29
12.	HELHETSBILD .....	30

# 1. BAKGRUND OCH SYFTE

Starkstad Project Partners AB har fått i uppdrag av Thomas Bierich att ta fram en dagvattenutredning för det planområde som omfattar en del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22.

Syftet med föreliggande utredning är att utreda befintlig och blivande dagvattensituation, presentera förslag på hantering av dagvatten och skyfall.

# 2. UNDERLAG OCH TIDIGARE UTREDNINGAR

Vägledande dokument

- Svenskt vattens publikation P110
- VISS, vatteninformationssystem Sverige

Arbetsmaterial

- Illustrationsplan (2023-01-27)
- Grundkarta (2022-04-05)
- Plushöjder (2022-04-05)
- Planområde (2022-04-06)

# 3. RIKTLINJER FÖR DAGVATTENHANTERING

För beräkningar av dagvattenflöden används Svenskt Vattens publikation P110 som stöd med klimatfaktor 1,3.

Området kommer att delas in i två huvudsakliga avrinningsområden där norra avleds via VA SYD:s ledningar till ett dikningsföretag med utsläppskrav på max 1,5 l/s, ha. Dimensionering ska ske för ett 20-årsregn.

Dagvatten från den södra delen av området avleds mot Kävlingeån och dimensionering ska ske för att inte öka flödet vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet enligt uppgifter från Kävlingeåns vattenråd.

## 4. OMRÅDESBESKRIVNING

Fastigheten ligger i västra delen av Flyinge, söder om Gårdstångavägen (Figur 2). Utredningsområdet, den del av fastigheten som förändring i planen sker på, är ca 14 150 m<sup>2</sup> stort och omfattar en del av fastigheten Östra Gårdsstänga 8:22. Området består idag till stor del av grönyta i form av hästhagar, byggnader, grusväg och asfalt.



Figur 2 Flygbild (Scalgo) och utredningsområdesgräns

### 4.1. RECIPIENTER

#### 4.1.1. Recipient och statusklassning

Informationen i detta avsnitt är hämtat från VISS.

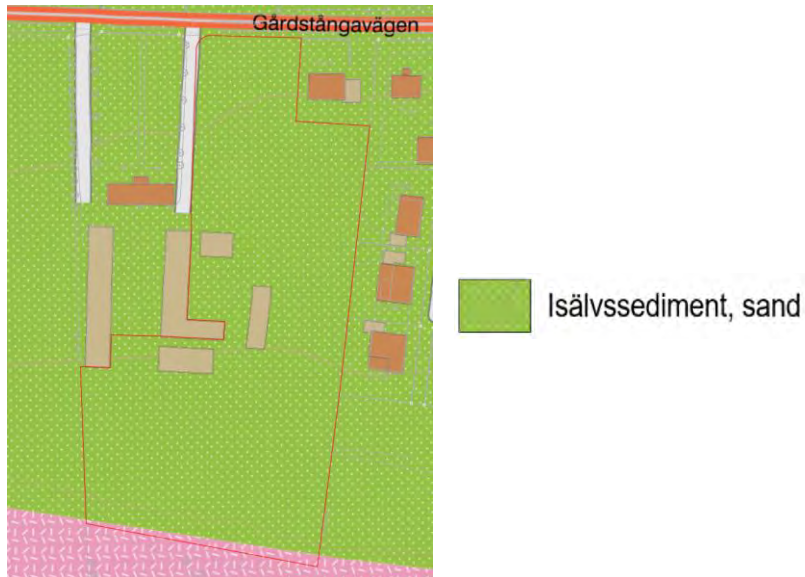
Recipient	Ekologisk status			Kemisk status (undantag överallt överskridande ämnen)		
	Status	Motivering	MKN (mål)	Status	Motivering	MKN (mål)
<b>KÄVLINGEÅN: Bråån-Ålabäcken SE618289- 134590</b>	Otillfredsställande	Övergödning / miljöfarliga ämnen	God ekologisk status 2033	Ej god	Bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar	God kemisk ytvattenstatus



## 4.2. MARKFÖRUTSÄTTNINGAR

### 4.2.1. Geologiska/hydrogeologiska förutsättningar

Enligt SGU består marklagren av isälvssediment, sand (Figur 3). Ingen geoteknisk markundersökning har utförts.



Figur 3 Jordartskarta och ungefärlig utredningsområdesgräns (källa: SGU)

Infiltrationshastigheten antas för beräkningar i rapporten till 0,01 mm/s baserat på medelvärdet för permeabiliteten av "Finsand" ( $10^{-4}$  till  $10^{-6}$  m/s, Jords Egenskaper, SGU). Detta motsvarar ett infiltrationsflöde på ca 0,01 l/s, m<sup>2</sup>.

### 4.2.2. Grundvatten

Ingen geoteknisk undersökning har utförts och grundvattennivån är okänd. Baserad på information om marklagren från SGU och från fastighetsägaren är det sannolikt god hydraulisk konduktivitet och området ligger mellan ca 3 – 10 m över marknivå vid Kävlingeån i söder. Sannolikt ligger grundvattennivån inom området inte grunt, men detta bör bekräftas i senare skede.

### 4.2.3. Befintlig och planerad markanvändning

Legend över marktyper och avrinningskoefficienter,  $\phi$ , visas i Figur 4 och markanvändning för befintlig och planerad situation visas i Figur 5. Beräkning för tomtmark utgår från 120 m<sup>2</sup> takyta per föreslagen fastighet (10 st) varav max 120 m<sup>2</sup> per tomt enligt angivelse i plankartan. 40 m<sup>2</sup> asfalt per fastighet för att räkna med ev. asfalterad uppfart och övrigt område inom tomtmarken räknas som grönyta.

	Takyta, $\phi = 0,9$
	Grönyta, $\phi = 0,1$
	Grus, $\phi = 0,4$
	Asfalt, $\phi = 0,8$
	Tomtmark

Figur 4 Marktyper och avrinningskoefficienter



Figur 5 Befintlig markanvändning (t.v.) och planerad markanvändning (t.h.)

Reducerad area ökar efter exploatering från ca 2 370 m<sup>2</sup> till ca 4 290 m<sup>2</sup> (Tabell 1).

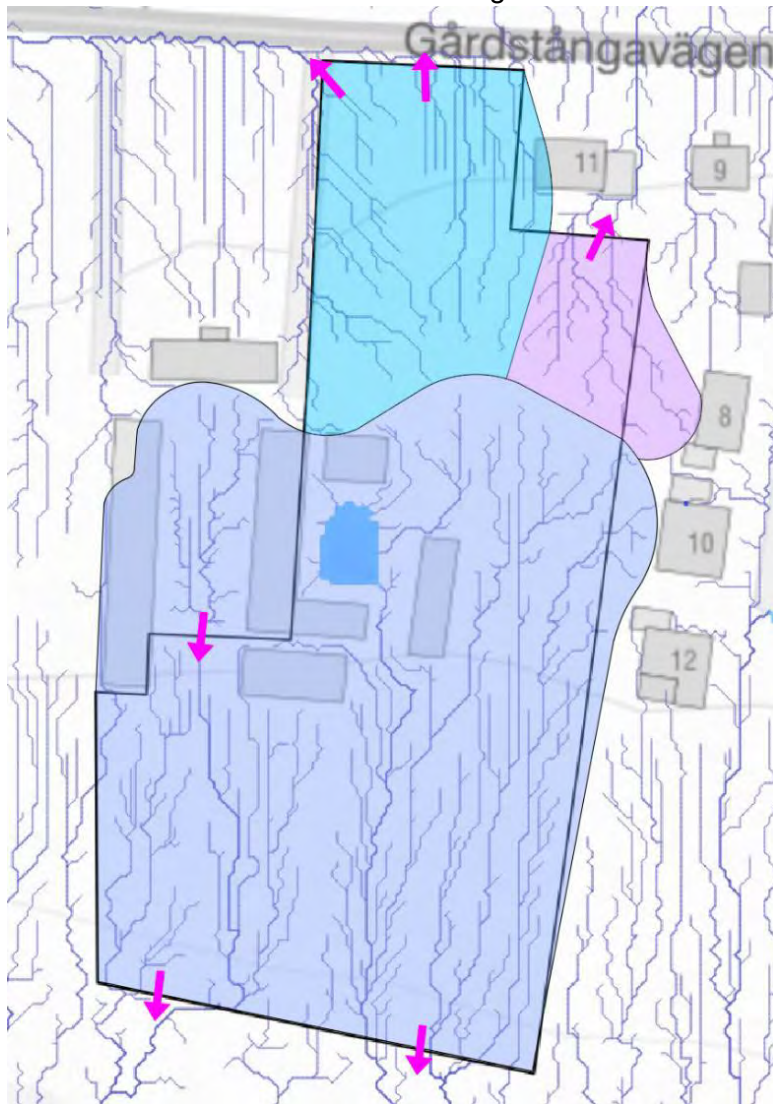
Tabell 1 Area och reducerad area för befintlig och planerad situation

Markanvändning	Avr.koeff.	Area nuläge (m <sup>2</sup> )	Red. area nuläge (m <sup>2</sup> )	Area planerad (m <sup>2</sup> )	Red. area planerad (m <sup>2</sup> )
Takyta	0,9	490	440	1 200	1 080
Asfalt	0,8	385	310	2 240	1 790
Grusyta	0,4	975	390	1 155	460
Gräsyta	0,1	12 300	1 230	9 555	960
Summa:		14 150	2 370	14 150	4 290

## 5. AVRINNINGSSOMRÅDE OCH AVVATTNINGSVÄGAR

### 5.1. YTLIGA AVRINNINGSSOMRÅDEN

I Figur 6 visas ytliga avrinningsområden som uppstår inom området idag. Dag- och skyfallsvatten rinner idag ytligt från området norrut mot Gårdstångavägen, ett mindre område mot befintlig bebyggelse i nordöst (rosa område, mot Östra Gårdstånga 8:11) och majoriteten av området avleds söderut mot Kävlingeån.

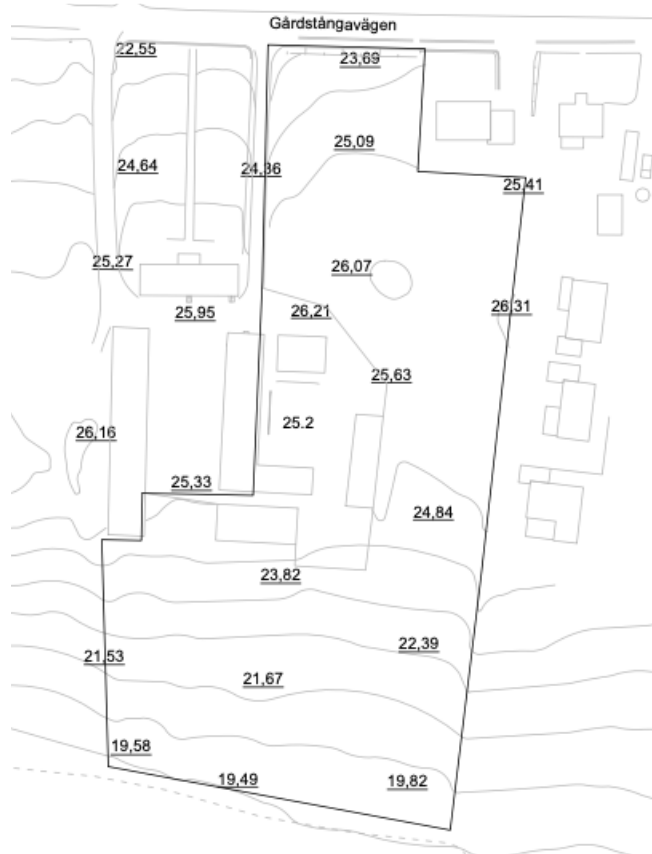


Figur 6 Avrinningsområden illustrerat efter höjddata samt analys i Scalgo Live

## 5.2. TOPOGRAFI

### 5.2.1. Befintliga höjder

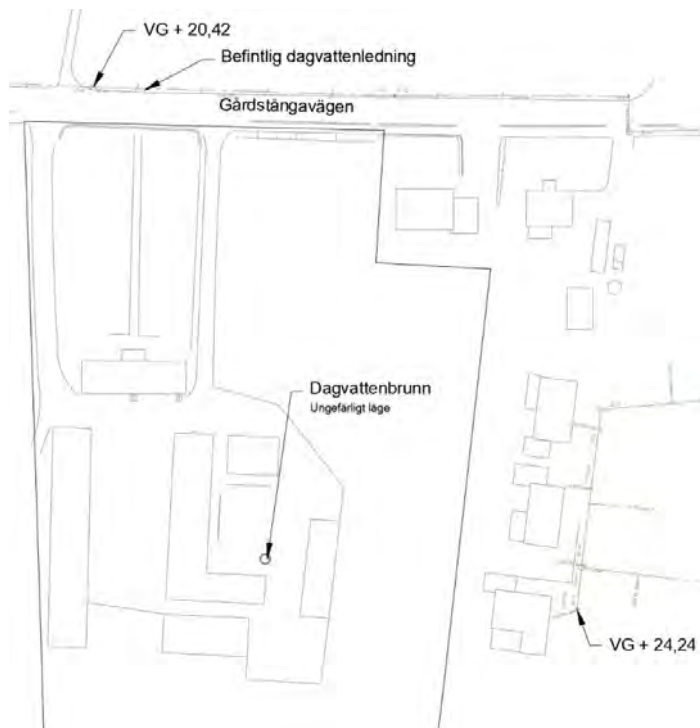
I området finns en tydlig vattendelare vid ungefär +26 m med lutning åt norr i riktning mot Gårdstångavägen och mot söder i riktning mot Kävlingeån (Figur 7).



Figur 7 Höjdkarta över planområdet

## 5.3. TEKNISKA AVRINNINGSSOMRÅDEN

I Figur 8 visas befintligt dagvattennät. Vid platsbesök noterades en dagvattenbrunn inom fastigheten (Figur 9). Då det inte finns några dagvattenserviser till området samt att det under platsbesök inte noterades något utlopp mot recipient från fastigheten är det möjligt att det är en stenkista kopplad till brunnen. Enligt fastighetsägaren låg vattennivån, vid observation i april, på ca 1,5 m djup.



Figur 8 Befintligt kommunalt dagvattennät samt dagvattenbrunn inom fastigheten

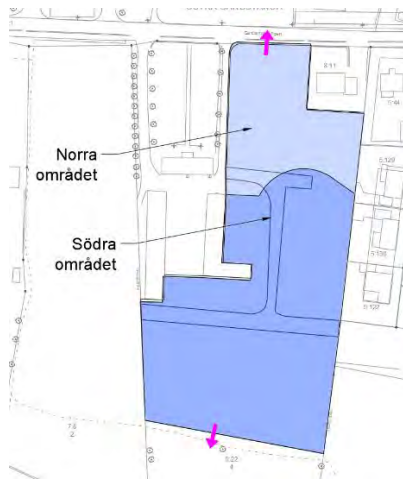


Figur 9 Befintlig dagvattenbrunn, full vid platsbesök men efter fastighetsägaren rensat den låg vattennivån på ca 1,5 m djup

## 6. DAGVATTENFLÖDE OCH FÖRDRÖJNINGSBEHOV

### 6.1. FLÖDEN

På grund av områdets höjdförutsättningar föreslås området även i föreslagen situation bibehålla dagvattenavledningen som det ser ut idag med ett mindre som avrinner norrut (inom VA SYD:s verksamhetsområde) och större delen åt söder till Kävlingeån (Figur 10).



Figur 10 Avrinningsområden åt norr, VA SYD:s verksamhetsområde, och åt söder, mot Kävlingeån

Beräkningar nedan följer anvisningar om dimensionering där det för dagvattnet som avleds åt norr, till VA SYD:s ledningar och därefter ett dikningsföretag ska dimensioneras med ett maximalt utsläpp på 1,5 l/s, ha vid ett 20-årsregn och fördröjning för det södra området ska dimensioneras för att inte försämra flödet vid ett 20-årsregn med 10 min varaktighet.

#### 6.1.1. Norra området

Total area: 3 730 m<sup>2</sup>

Tillåtet utsläpp 1,5 l/s, ha: 0,6 l/s

Reducerad area: 1 015 m<sup>2</sup>



Erforderlig fördröjningsvolym 20-årsregn: 57 m<sup>3</sup>

Dimensionerande varaktighet: 12 h

#### 6.1.2. Södra området

Total area: 10 420 m<sup>2</sup>

Tillåtet utsläpp (flöde befintlig situation 20-årsregn 10 min varaktighet: 73 l/s

Reducerad area: 3 275 m<sup>2</sup>



Erforderlig fördröjningsvolym 20-årsregn: 29 m<sup>3</sup>

Dimensionerande varaktighet: 10 min

## 7. FÖRORENINGAR

Föroreningsberäkningar är utförda enligt Stockholm Stads öppna data och beräkningsmetodik för föroreningstransport på kvartermark (Dagvatten PM Beräkningsmetodik för dagvattenflöde och dagvattentransport, ver 1.0). Schablondata är hämtad från StormTac 2021 och baseras på vetenskapliga studier. Nederbörds mängd om 700 mm har antagits samt avrinningskoefficienter för respektive markanvändning enligt P110.

Utan LOD beräknas föroreningskoncentrationer av tot-N, tot-Cu, löst Cu och olja att öka och minska för övriga beräknade föroreningar (Tabell 2). För ytbelastning, totalt utsläpp av föroreningar, beräknas alla föroreningar att öka (Tabell 3).

Tabell 2 Årsmedelkoncentration

Årsmedelkoncentration	Bef. situation	Plan. situation
tot-P [mg/l]	0,13	0,12
löst P [mg/l]	0,06	0,05
tot-N [mg/l]	1,36	1,51
tot-Cu [µg/l]	13,89	15,15
löst Cu [µg/l]	5,56	6,06
tot-Zn [µg/l]	27,78	25,22
löst Zn [µg/l]	9,72	8,83
SS [mg/l]	31,62	20,81
oil [mg/l]	0,22	0,37
PAH16 [µg/l]	0,01	0,01

Tabell 3 Ytbelastning i vikt/år, ha

Ytbelastning	Bef. situation	Plan. situation
tot-P [kg]	0,13	0,22
löst P [kg]	0,06	0,10
tot-N [kg]	1,36	2,83
tot-Cu [g]	13,95	28,35
löst Cu [g]	5,58	11,34
tot-Zn [g]	27,91	47,19
löst Zn [g]	9,77	16,52
SS [kg]	31,76	38,94
oil [kg]	0,22	0,69
PAH16 [g]	0,01	0,02

## 8. ÖVERSVÄMNINGSRISKER

### 8.1. NÄRLIGGANDE YTVATTEN

Kävlingeån i söder påverkar inte planområdet varken vid höga vattenstånd vid 100- eller 200-årsevent där högsta vattenstånd är ca + 18,8 m (Figur 11).

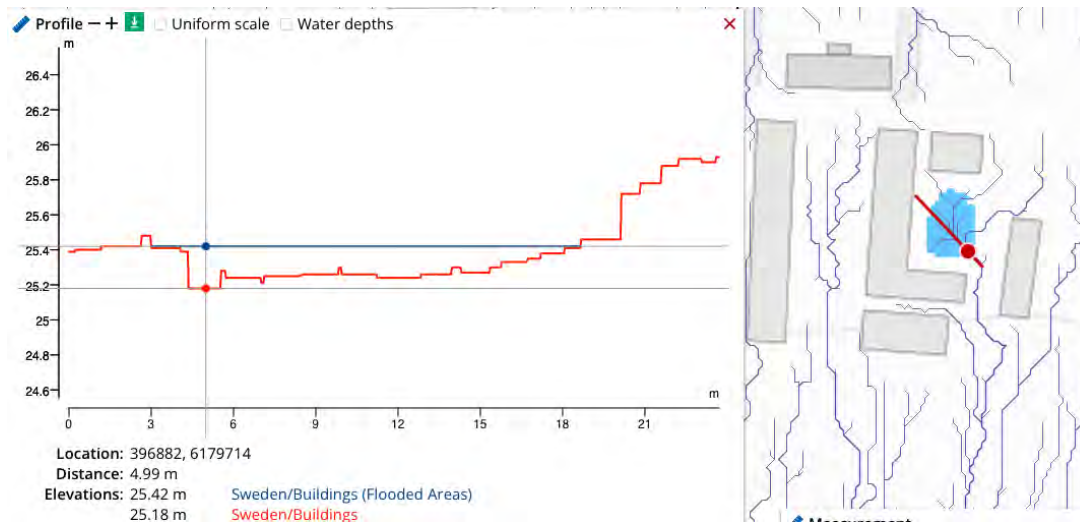


Figur 11 Kartering höga vattenstånd (MSB)



## 8.2. INSTÄNGDA OMRÅDEN OCH SKYFALL

I mitten av fastigheten finns en lågpunkt med ett maximalt översvämningsdjup på ca 25 cm innan vattnet rinner vidare söderut (Figur 12). Lågpunkten innebär ingen risk för skada på bebyggelse.

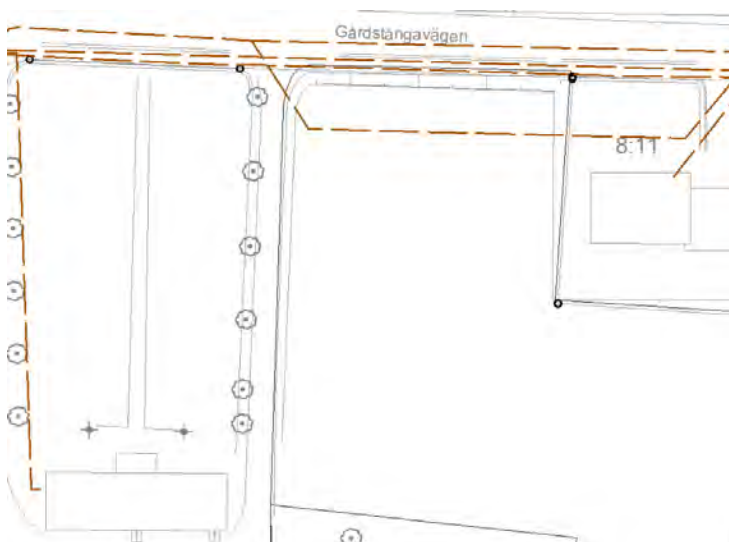


Figur 12 Risk för stående vatten till ca + 25,42 m (Scalگو Live)

## 9. ÖVRIGA RELEVANTA FÖRUTSÄTTNINGAR

### 9.1. BEFINTLIGA LEDNINGAR

I den norra delen av fastigheten ligger ledningar från Skånska Energi (Figur 13).



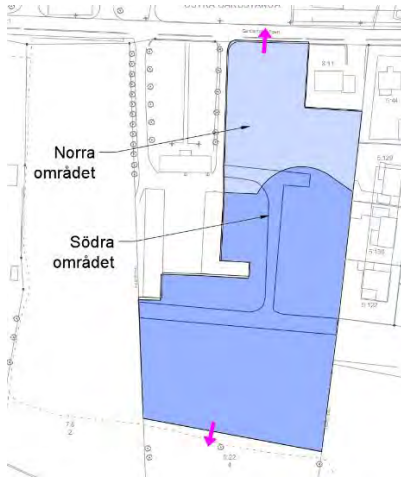
Figur 13 I norr går ledningar från Skånska Energi AB inom fastigheten

# 10. FÖRSLAG PÅ DAGVATTENHANTERING

## 10.1. FÖRUTSÄTTNINGAR

- Marklagret består till stor del av sand vilket är fördelaktigt för infiltrationslösningar
- Infiltrationshastigheten i mark beräknas ske med en hastighet av 0,01 l/s, m<sup>2</sup>
- Då grundvattennivån är okänd föreslås inte några lösningar under 1 m djup
- Dagvatten från delar av planområdet i söder leds till Kävlingeån och bör inte kopplas till det befintliga dagvattennätet på grund av den stora höjdskillnaden som innebär att pumpning erfordras
- För hantering av dagvatten anläggs fördröjningsvolym på minst 29 m<sup>3</sup> i södra avrinningsområdet och 57 m<sup>3</sup> i norra, totalt 86 m<sup>3</sup>

Det norra avrinningsområdet avleds mot Gårdstångavägen och det södra mot Kävlingeån (Figur 14).

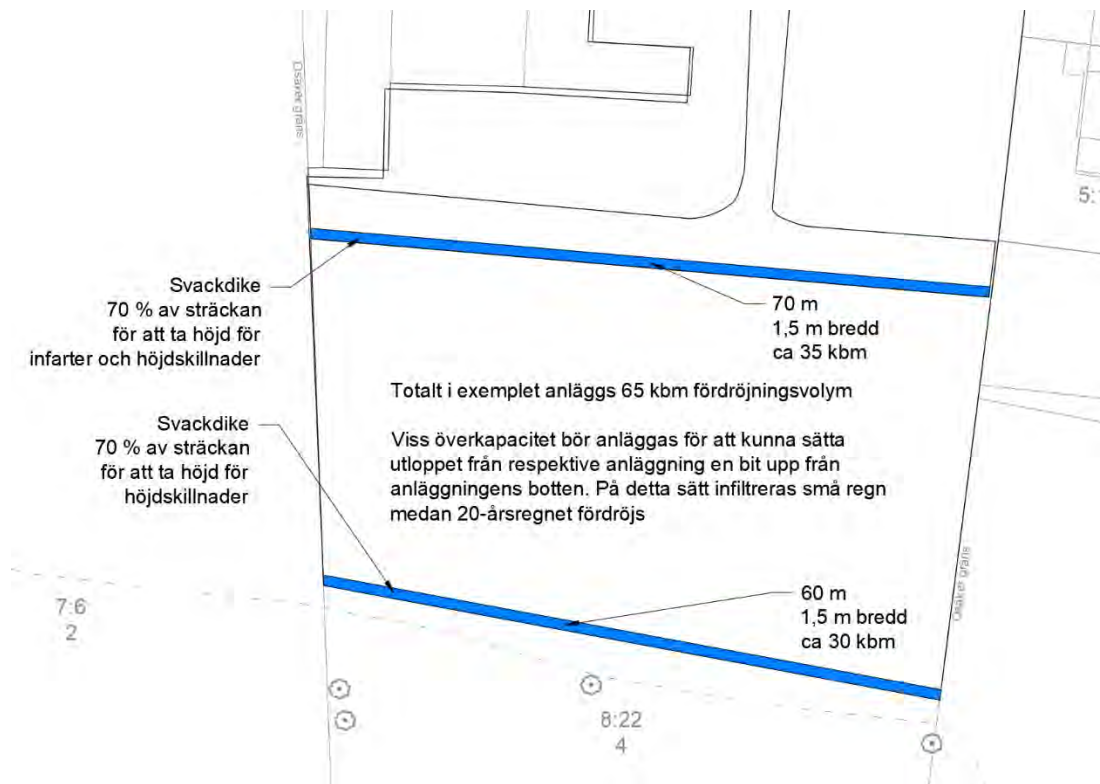


Figur 14 Avrinningsområden åt norr, VA SYD:s verksamhetsområde, och åt söder, mot Kävlingeån

## 10.2. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

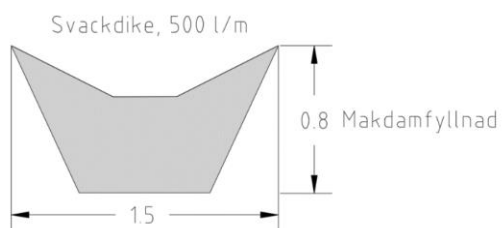
### 10.2.1. Södra området

För hantering av dagvatten i det södra området föreslås två huvudsakliga fördröjningsmagasin anläggas i form av svackdiken (Figur 15). Det norra svackdiket kan likväl anläggas på vägens norra sida men illustreras i bilden på södra sidan. För att uppnå tillräcklig rening bör en större andel fördröjningsvolym anläggas, ca 65 m<sup>3</sup> (ca 20 mm våtvolum), för att uppnå god reningsgrad. Den extra volymen kan gärna anläggas i form av stenkistor på respektive tomt, vilket diskuteras i avsnitt 10.2.3 vilket innebär att dimensionerna på svackdikena i exemplet kan minskas.



Figur 15 Förslag på anläggning av svackdiken för fördröjning av södra områdets dagvatten

I Figur 16 visas det exempel som använts som underlag för beräkning av fördröjningsvolym i svackdike vilket är en kombination av öppen svacka och makadamdike med en kapacitet på ca 500 l/m. Utformningen kan göras på många olika sätt och dimensioner för att uppnå fördröjningsvolymen.



Figur 16 Exempel på utformning av svackdike

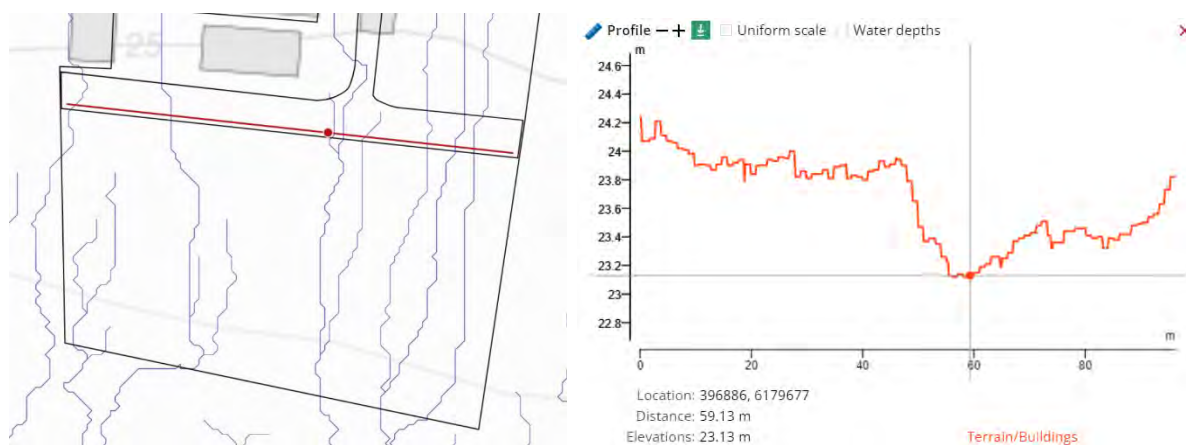
Det finns flera sätt att anlägga utloppet från respektive svackdike. Utloppet från svackdiket kan anläggas till exempel i form av en dräneringsledning i makadamdikets botten, som en strypt ledning eller kupolbrunn ovanför makadam-materialet eller ett ytligt utlopp i form av ett överfall. Utloppet bör vara upphöjt en bit från anläggningens botten för att "tvinga" små regn att infiltrera i marken vilket ökar anläggningarnas reningsfunktion.

Placeringen av svackdikena innebär att områdets dagvatten kan samlas upp både genom ytlig avrinning längs väg och över tomter samt eventuella dagvattenledningar från tomtmark.

Avledningen av dagvattnet, och skyfallsvatten, från det norra svackdiket sker söderut vilket kräver en avsedd sträcka att upptas för ytlig avledning eller dagvattenledning. För att sakta ner flödet och maximera infiltration bör dagvattnet ta den längsta möjliga sträckan till respektive utlopp.

Möjligheten finns att enbart ha ett svackdike längst i söder, istället för två som illustrerat, men alternativet kan innebära en större underjordisk volym (stenkista), ett större schaktarbete och större ingrepp på befintliga höjder i söder för att få plats med föreslagen volym.

Avledning av dagvatten till det södra svackdiket förbi tomtmarken sker via en dagvattenledning eller ett ytligt avrinningsstråk. Utan hänsyn till att höjdnivåerna inom området längs vägen kan förändras när vägen anläggs så är, i befintlig situation, lägsta punkten vid föreslagen T-korsning vilket kan vara en lämplig punkt (Figur 17). På grund av områdets starka lutning kan en dagvattenledning läggas även i utkanterna av fastigheten, till exempel längs östra fastighetsgränsen för att minska inverkan på placering av byggnader i utförandeskedet.



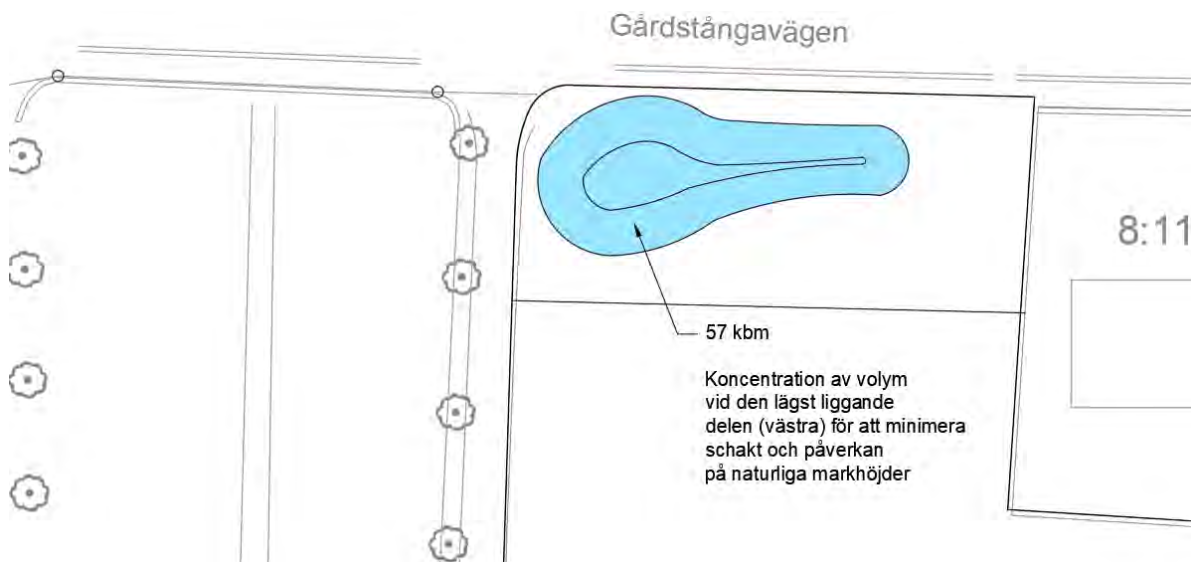
Figur 17 Höjprofil längs föreslagen gata i söder

Utloppet från det södra svackdiket görs med fördel ytligt för att undvika att schakta en längre sträcka för en dagvattenledning med utlopp i Kävlingeån. Efter att ha passerat den stora fördröjningsvolymen där rening och infiltration kan ske kan utloppet vid större regn ske genom att brädning sker på ett eller flera ställen längs svackdikets sträcka för att sprida ut flödet om så önskas och för att minska risken för erosion.

## 10.2.2. Norra området

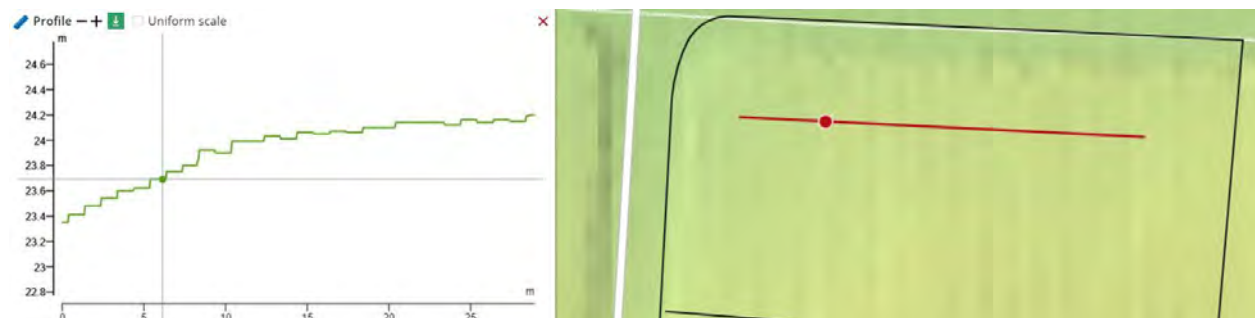
I norra området ska minst 57 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym erhållas med ett maximalt utsläpp på ca 0,6 l/s.

I förslaget anläggs en öppen dagvattenanläggning i form av en torrdamm / överdämningsyta längst i norr närmast Gårdstångavägen (Figur 18). Illustrationen representerar en torrdamm med släntlutning 1:5 och total area på ca 230 m<sup>2</sup> med koncentration av volymen i västra delen där befintliga marknivåer är lägre än i öster. Observera att dimensionerna, djup, area och utbredning, på dammen kan göras på många olika sätt och att förslaget endast är en illustration över principen. Utöver plats för torrdammen kan plats behövas för åtkomst och tillgänglighet för underhåll.



Figur 18 Förslag på placering av torrdamm / överdämningsyta

Området där torrdammen föreslås lutar västerut mot infartsvägen (Figur 19) och för att bibehålla naturlig höjdsättning i så hög grad som möjligt föreslås en större yta närmst infartsvägen att tas i anspråk för dagvattenhantering.



Figur 19 Området närmast Gårdstångavägen lutar västerut mot infartsvägen

Marken inom det norra avrinningsområdet lutar starkt åt norr och avrinning till torrdammen kan ske ytligt från väg och respektive tomt alternativt via dagvattenledningar från stuprör, eventuella stenkistor och dylikt. Utlopp från anläggningen kan förslagsvis anläggas i form av en upphöjd kupolbrunn och flödet kontrolleras med en flödesregulator.

### **10.2.3. Tomtmark**

På grund av områdets goda förutsättningar för infiltration bör dagvatten från stuprör och hårdgjorda ytor ledas via grönytor och/eller stenkistor innan det leds vidare ut från respektive tomt. På detta sätt kan mindre regn infiltrera helt och hållet och inte belasta någon av recipienterna med flöde eller föroreningar. För att ta hand om ca 80 – 90 % av årsnederbörden i en stenkista erfordras ca 20 mm våtvolum. Beräknat på 120 m<sup>2</sup> takyta och ca 40 m<sup>2</sup> uppfart krävs ca 3,2 m<sup>3</sup> fördröjningsvolum vilket motsvarar ca 10 m<sup>3</sup> stenkista (30 % porvolum) per fastighet.

Genom att anlägga en stenkista tas en större del av områdets dagvatten om hand inom tomtmark och utsläpp av dagvatten, skyfallsvatten och föroreningar till recipient minskar.

Dräneringsledningar bör ledas till stenkistor inom respektive tomt men kan även ledas ut till föreslagna dagvattenanläggningar.

### **10.2.4. Avrinning längs övriga vägsträckor**

För att samla upp dagvatten från vägar och eventuellt även från dagvattenledningar från tomter föreslås ett dike anläggas längs respektive vägsträcka.

## 10.3. RENING

Reningsberäkningar är utförda enligt Stockholm Stads öppna data och beräkningsmetodik för föroreningstransport på kvartersmark (Dagvatten PM Beräkningsmetodik för dagvattenflöde och dagvattentransport, ver 1.0). Schablondata är hämtad från StormTac 2021 och baseras på vetenskapliga studier. Nederbörds mängd om 700 mm har antagits samt avrinningskoefficienter för respektive markanvändning enligt P110. Reningsberäkningar utgår från följande antaganden:

- Dagvatten från det norra avrinningsområdet fördröjs i torrdamm / överdämningsyta
- Dagvatten från södra avrinningsområdet renas i svackdike

Med LOD beräknas föroreningskoncentrationer för alla föroreningar att minska (Tabell 4). Ytbelastning, totalt utsläpp av föroreningar, beräknas minska för tot-Cu, tot-Zn, SS, olja och PAH16 och öka för övriga beräknade föroreningar (Tabell 5). Möjligheterna att uppnå MKN i recipienten förbättras.

Tabell 4 Årsmedelkoncentration för planerad situation med och utan rening

Årsmedelkoncentration	Bef. situation	Plan. situation	Plan. sit. m. rening
tot-P [mg/l]	0,13	0,12	0,09
löst P [mg/l]	0,06	0,05	0,05
tot-N [mg/l]	1,36	1,51	1,01
tot-Cu [µg/l]	13,89	15,30	7,33
löst Cu [µg/l]	5,56	6,12	5,46
tot-Zn [µg/l]	27,78	25,20	11,57
löst Zn [µg/l]	9,72	8,82	8,82
SS [mg/l]	31,62	20,90	8,56
olja [mg/l]	0,22	0,38	0,11
PAH16 [µg/l]	0,01	0,01	0,00

Tabell 5 Ytbelastning i vikt/år, ha för planerad situation med och utan rening

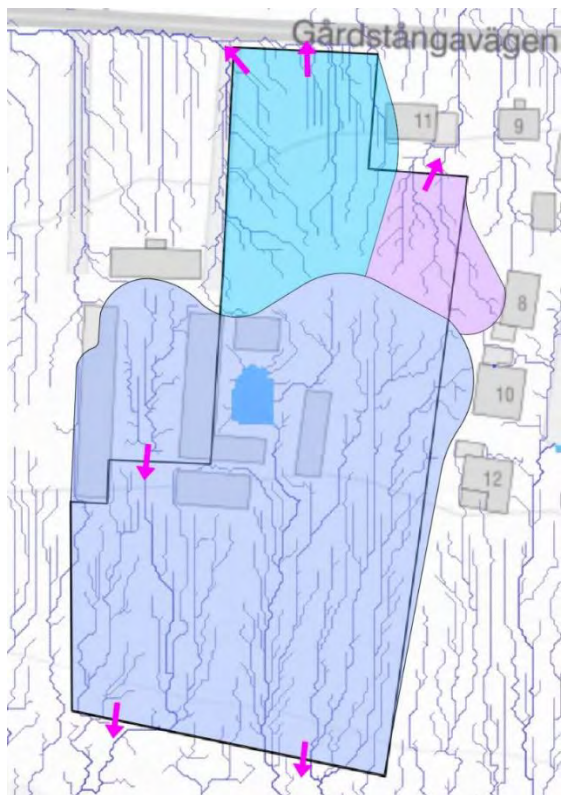
Ytbelastning	Bef. situation	Plan. situation	Plan. sit. m. rening
tot-P [kg]	0,13	0,22	0,16
löst P [kg]	0,06	0,10	0,10
tot-N [kg]	1,36	2,75	1,84
tot-Cu [g]	13,95	27,82	13,33
löst Cu [g]	5,58	11,13	9,93
tot-Zn [g]	27,91	45,83	21,05
löst Zn [g]	9,77	16,04	16,04
SS [kg]	31,76	38,01	15,57
olja [kg]	0,22	0,68	0,20
PAH16 [g]	0,01	0,02	0,01

Ytterligare rening kan ske i diken/svackdiken från respektive tomt, om stuprör leds ut yttligt och kan infiltrera längs vägen samt om stenkistor anläggs på respektive tomt.

# 11. HANTERING AV SKYFALL

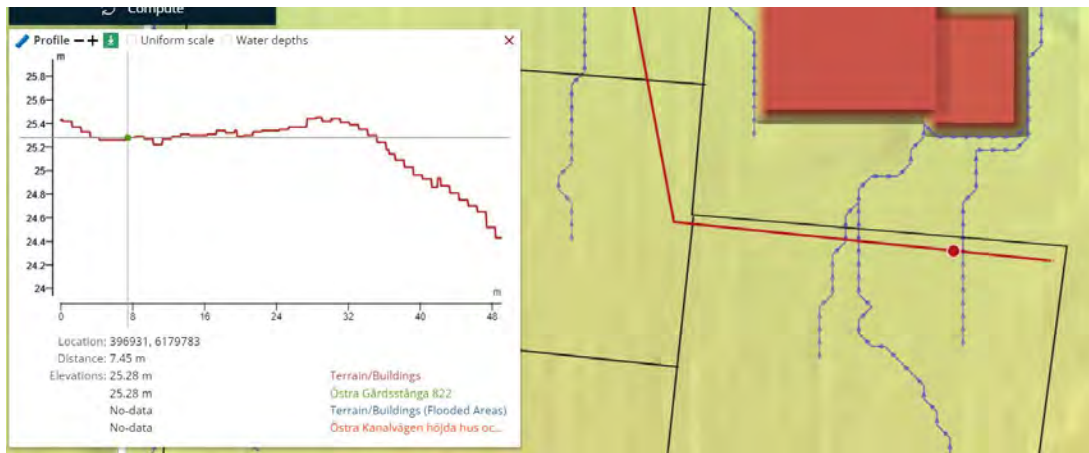
## 11.1. YTLIG AVRINNING AV SKYFALLSVATTEN

I planerad situation leds skyfallsvatten ungefär som i befintlig situation med majoriteten av området som avleds mot Kävlingeån och en mindre del mot norr (Figur 20). För att undvika att dag- och skyfallsvatten, i planerad situation, avleds mot fastighet Östra Gårdstånga 8:11 (Figur 21) i nordöst behöver höjderna längs gränsen justeras, eller en mur anläggas, så att dag- och skyfallsvatten avleds inom fastigheten via föreslaget fördröjningsmagasin (Figur 22).



Figur 20 Avrinningsområden illustrerat efter höjddata samt analys i Scalgo Live



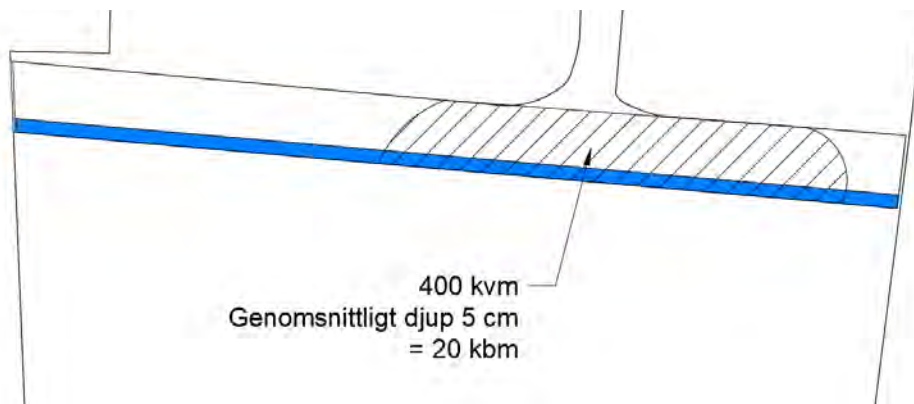


Figur 21 Höjprofil längs fastighetsgränsen mot fastighet Östra Gårdstånga 8:11

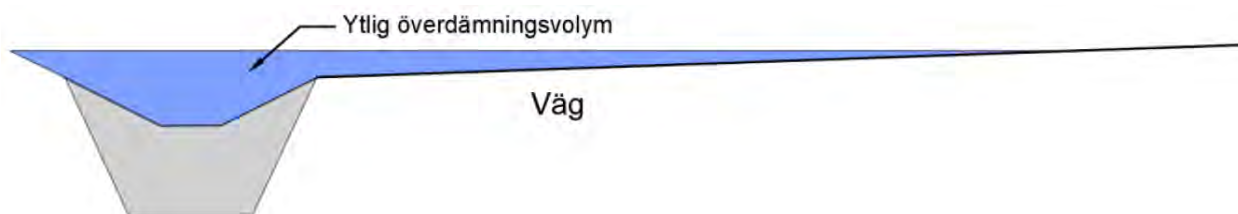


Figur 22 Föreslagen skyfallsled längs fastighet Östra Gårdstånga 8:11 i planerad situation

Ytterligare skyfallsvolymer kan anläggas genom att tillåta vissa ytor att temporärt svämma över vid skyfall så som 100-årsregn. I Figur 23 och Figur 24 visas exempel på hur volymer kan anläggas vid planerad vägs lägsta punkt genom att låta vägens södra marknivå fungera som dämningnivå för skyfallsvatten att dämna upp på vägen.



Figur 23 Förslag på anläggning av skyfallsvolymer genom att tillåta delar av vägen översvämmas vid skyfall



Figur 24 Principskiss, ytlig överdämning när svackdiket står fullt

I planerad situation finns ingen uppenbar risk för skador vid översvämning av planerad bebyggelse. Vid höjdsättning och placering av byggnader behöver den ytliga avrinningen tas hänsyn till så att inte det skapas instängda områden som dämmer upp mot ny bebyggelse.

## 11.2. KOMPENSATION FÖR ÖKADE SKYFALLSVOLYMER

I planerad situation kommer hårdgöringsgraden att öka från befintlig situation. Den ökade hårdgöringsgraden kan ge upphov till större ytlig avrinning vilket kan få negativa konsekvenser för områden utanför planområdet.

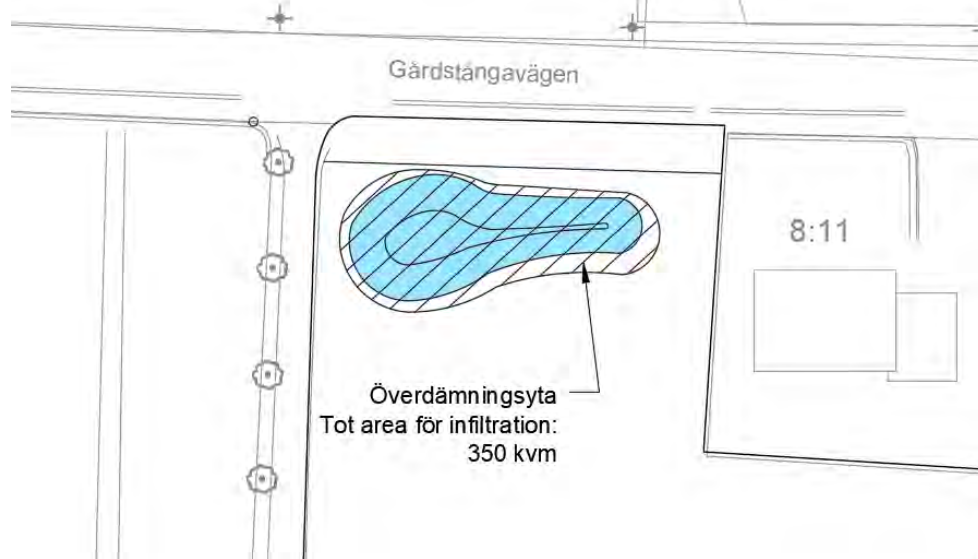
Justerade avrinningskoefficienter för skyfall:

- Tak, asfalt, grus:  $\varphi = 1,0$
- Grönyta:  $\varphi = 0,5$
- Beräknad avrinningskoefficient vid skyfall befintlig situation: 0,57
- Beräknad avrinningskoefficient vid skyfall befintlig situation: 0,67

Föreslagen fördröjningsvolym är 65 m<sup>3</sup> för södra området respektive 57 m<sup>3</sup> för norra området.

Kapaciteten i dagvattenanläggningarna bör anläggas så att exploateringen kompenserar för ökad avrinningsvolym för att inte öka risken för översvämning för omgivningen. Genom att anlägga ytterligare yta runt planerade dagvattenanläggningar som kan svämma över ökar mängden volym som kan tas om hand samt andelen infiltration.

I Figur 25 och Figur 26 visas förslag på ytterligare ytor (skrafferade) som bör kunna överdämmas för att kompensera för ökade fördröjningsvolymmer.



Figur 25 Förslag på ytterligare yta som kan överdämmas runt föreslagen torrdamm i norr



Figur 26 Förslag på ytterligare yta runt föreslaget svackdike som kan överdämmas för att ta hand om skyfallsvatten

I Tabell 6 och Tabell 7 visas studie över hur mängden yttlig avrinning förändras vid 100-årsregn av olika varaktighet samt vilken volym som behöver anläggas för att kompensera för ökad avrinning.

I uträkningen inkluderas att avbördning från respektive planerad anläggning kan ske med en hastighet om 0,01 l/s, m<sup>2</sup> av respektive dagvattenanläggning enligt avsnitt 4.2.1. Total area för infiltration i södra området är 350 m<sup>2</sup> i södra respektive norra området.

I södra området sker en avbördning i form av infiltration på totalt 3,5 l/s. I norra området sker en avbördning i form av infiltration på totalt 3,5 l/s samt 0,6 l/s i dagvattenledning, totalt ca 4 l/s.

Genom att anlägga totalt 92 m<sup>3</sup> i norra området och 97 m<sup>3</sup> i södra området beräknas avrinningen från området vid skyfall att förbli som i befintlig situation vid ett 100-årsregn med 180 min varaktighet och minska för 100-årsregn med övriga varaktigheter. Flödet från området beräknas minska betydligt vid 100-årsregn med alla varaktigheter.

Tabell 6 Studie av skyfallsavrinning från norra området

Avbördning								4
Bef. avrinningskoeff. vid skyfall								0,52
Plan. avrinningskoeff. vid skyfall								0,62
Föreslagen fördröjningsvolym								92
Varaktighet min	Intensitet l/s	Yttlig avrinning befintlig situation, m <sup>3</sup>	Tillrinning planerad situation m <sup>3</sup>	Avbördning planerad situation m <sup>3</sup>	Yttlig avrinning plan. sit utan fördröjning m <sup>3</sup>	Yttlig avrinning plan. sit. med fördröjning m <sup>3</sup>	Differens med fördröjningsvolym m <sup>3</sup>	
10	635	280	335	2	333	241	-39	
30	320	425	505	7	498	406	-19	
60	197	520	620	14	606	514	-6	
90	146	580	690	22	668	576	-4	
120	118	625	745	29	716	624	-1	
180	87	690	825	43	782	690	0	
240	69	730	870	58	812	720	-10	
360	51	810	965	86	879	787	-23	
480	41	870	1035	115	920	828	-42	
720	30	955	1135	173	962	870	-85	

Tabell 7 Studie av skyfallsavrinning från södra området

Avbördning								3,5
Bef. avrinningskoeff. vid skyfall								0,58
Plan. avrinningskoeff. vid skyfall								0,68
Föreslagen fördröjningsvolym								97
Varaktighet min	Intensitet l/s	Ytlig avrinning befintlig situation, m <sup>3</sup>	Tillrinning planerad situation m <sup>3</sup>	Avbördning planerad situation m <sup>3</sup>	Ytlig avrinning plan. sit utan fördröjning m <sup>3</sup>	Ytlig avrinning plan. sit. med fördröjning m <sup>3</sup>	Differens med fördröjningsvolym m <sup>3</sup>	
10	635	315	365	2	363	266	-49	
30	320	475	555	6	549	452	-23	
60	197	580	680	13	667	570	-10	
90	146	645	760	19	741	644	-1	
120	118	695	815	25	790	693	-2	
180	87	770	905	38	867	770	0	
240	69	815	955	50	905	808	-7	
360	51	905	1060	76	984	887	-18	
480	41	970	1135	101	1034	937	-33	
720	30	1065	1245	151	1094	997	-68	

Fördröjningsvolymerna kan anläggas på många olika sätt: ytligt, underjordiskt eller en kombination av de två. För att få plats med 92 m<sup>3</sup> i norra området inom markerat område (350 m<sup>2</sup>) behöver genomsnittlig öppen överdämningsnivå uppgå till ca 26 cm. För det södra området krävs en genomsnittlig öppen överdämningsnivå, ovanför det södra föreslagna svackdiket (ca 250 m<sup>2</sup>), på ca 11 cm.

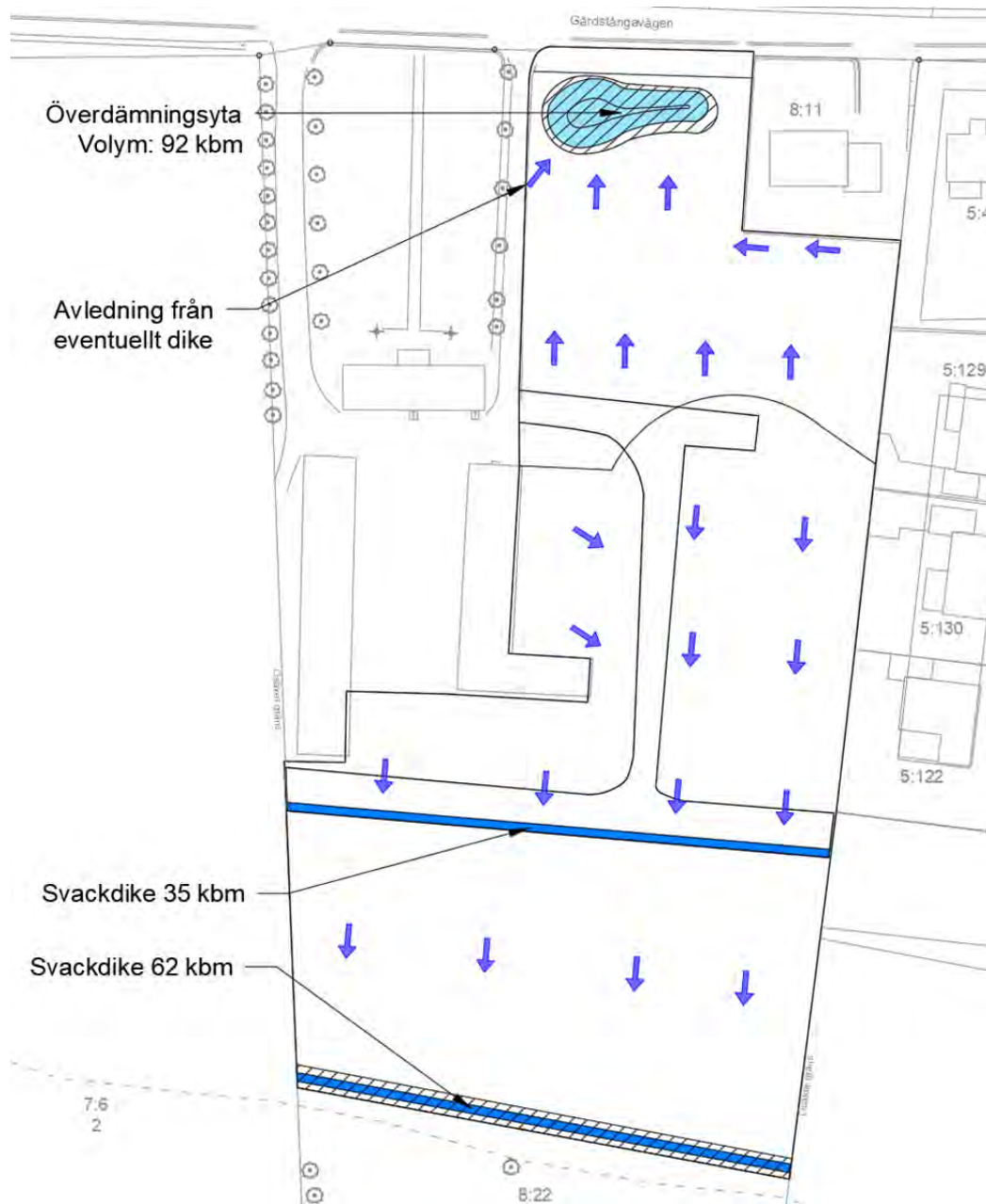
### 11.2.1. Förändrade flöden

Med föreslagna fördröjningsvolymerna kan dagvattensituationen förbättras betydligt jämfört med befintlig situation. I norra området stryps flödet till 0,6 l/s jämfört med ca 38 l/s och fördröjer även flödet med samma strypta utlopp vid 100-årsregn vilket blir en betydligt större minskning av den nuvarande situationen. I södra området kan flödet från anläggningarna minskas till ca 11 l/s jämfört med beräknat flöde idag på ca 125 l/s vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet.

## 12. HELHETSBILD

Totalt ca 190 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym bör anläggas för att inte öka belastningen vid 100-årsregn av någon varaktighet varav 92 m<sup>3</sup> anläggs i överdämningsyta/torrdamm mot Gårdstångavägen i norr och 97 m<sup>3</sup> fördelat i ett eller två svackdiken i söder.

I Figur 27 visas det övergripande förslaget av anläggningar och yttlig avrinning av dag- och skyfallsvatten. Med föreslagen dagvattenhantering kan avrinningen från området minska betydligt vid ett dimensionerande 20-årsregn, både jämfört med det som idag avrinner norrut till VA SYD:s ledning och med det som rinner söderut till Kävlingeån.



Figur 27 Översikt över föreslagna dagvattenåtgärder och yttlig avrinning av dag- och skyfallsvatten

Med föreslagna fördröjningsvolymmer kan dagvattensituationen förbättras betydligt jämfört med befintlig situation. I norra området stryps flödet till 0,6 l/s jämfört med ca 38 l/s och fördröjer även flödet med samma strypta utlopp vid 100-årsregn vilket blir en betydligt större minskning av den nuvarande situationen. I södra området kan flödet från anläggningarna minskas till ca 11 l/s jämfört med beräknat flöde idag på ca 125 l/s vid ett 20-årsregn med 10 minuters varaktighet.

Stenkistor bör anläggas på tomtmark för att infiltrera och fördröja dagvatten från takytor och hårdgjord mark på tomter kan avledas till stenkista eller infiltrera över närliggande grönytor inom tomterna.

## STARKSTAD PROJECT PARTNERS AB

Seth von Dardel  
seth@starkstad.com  
Priorvägen 13  
247 51 Dalby  
Tel: 0702 – 56 25 50  
Org. nr: 559191–6472





# Johannesbergs gård i Flyinge

Delar av Östra Gårdstånga 8:22 och 5:28 i  
Eslövs kommun

Kulturmiljöutredning som underlag  
till detaljplan

2022-05-03

**OLGA SCHLYTER**  
KULTURMILJÖKONSULT

# Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	4
Bakgrund och syfte	4
Metodbeskrivning	4
Orientering	4
Övergripande historik	7
Förhistorisk tid	7
Gårdarna nr 8 (Johannesberg) samt 3 och 5	7
Enskifte 1804	7
Laga skifte 1830	7
Efter laga skifte	8
Stationssamhället Flyinge	8
Flyinge efter 1950-talet	10
Bebyggelsehistorik	11
Nulägesbeskrivning	12
Planområdet	12
Mangårdsbyggnaden	13
Logen	15
Kostallet	16
Svinstall	17
Traktorgarage	17
Maskinhall	18
Massegrav	18
Utemiljö	18
Kulturmiljöanalys	19
Kulturhistorisk värdering	19
Kulturhistoriska värden i planområdet	19
Antikvariska riktlinjer vid planläggning	20
Inledning	20
Ny villabebyggelse	20
Kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader	20
Kulturhistoriskt värdefulla byggnader	21
Övrigt	21
Källor	22

## PROJEKTINFORMATION

Beställare: Thomas Bierich  
Projektperiod: April-maj 2022  
Uppdragsansvarig: Olga Schlyter

Samtliga foton är tagna av Olga Schlyter 2022, om inte annat anges.

Omslagsbild: Johannesbergs mangårdsbyggnad sedd från öster, april 2022.

# Sammanfattning

## Uppdraget

Kulturmiljöutredningen har tagits fram på uppdrag av fastighetsägaren till Östra Gårdstånga 8:22. Syftet är att utreda kulturmiljövärdena på platsen, som underlag för en ny detaljplan. Planområdet omfattar en del av nämnda fastighet samt en del av intilliggande fastighet Östra Gårdstånga 5:28.

## Viktiga förutsättningar

- Enligt Plan- och bygglagen 2 kap §6 ska ett bebyggelseområdes särskilda kulturhistoriska värden skyddas vid planläggning.
- Planområdet ligger inom fast fornlämning (Östra Gårdstånga bytomt).
- Planområdets sydöstra hörn ligger inom gränsen för ett stort område som är utpekat som riksintresse för kulturmiljövården (Svenstorp – Hviderup – Flyinge – Västra Hoby).

## Historik

Planområdet ligger på platsen för byn Östra Gårdstånga. Den är känd sedan medeltiden, men bebyggelsen flyttade från bytomten vid Laga skifte 1830. Endast tre gårdar låg kvar, och gården på fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 är en av dem. Gårdens bebyggelse förnyades under 1800-talet och den fick namnet Johannesberg. Mangårdsbyggnaden uppfördes 1851 och ekonomibygnaderna på 1890-talet. Samhället Flyinge som planområdet gränsar till började växa fram sedan en järnväg med station anlagts 1906. Det fanns även ett tegelbruk.

## Nuläge

Gårdsbebyggelsen består av mangårdsbyggnad, loge, kostall/svinstall, traktorgarage, maskinhall och ”massegrav” (för förvaring av betmassa). Söder om mangårdsbyggnaden ligger gårdsplanen med loge och stall på var sida. Norr om mangårdsbyggnaden finns en trädgård som sträcker sig upp till Gårdstångavägen. Gården omges av hästhagar, öppna fält och naturmark. Alldeles i närheten finns villabebyggelsen i Flyinge. Den del av planområdet som ligger på Östra Gårdstånga 5:28 är obebyggd.

## Kulturhistoriska värden

Gården Johannesberg med bebyggelse, trädgård och gårdsplan är typisk för de skånska gårdar som uppfördes efter skiftena på 1800-talet. Mangårdsbyggnaden har en tidstypisk utformning och är välbevarad. Ekonomibygnaderna har förändrats något genom åren för att anpassas till jordbrukets förändrade förutsättningar, men de är välbevarade till sin karaktär. Mangårdsbyggnaden och kostall/svinstall är kulturhistoriskt särskilt värdefulla. Loge och traktorstall är kulturhistoriskt värdefulla och har miljöskapande värden. Maskinhallen söder om kostallet och massegravens bedöms ha begränsade kulturhistoriska värden. Gårdsplan och trädgård är värdefulla inslag i gårdsmiljön.

## Antikvariska riktlinjer vid planläggning

- Nyttillkommande bebyggelse bör vad gäller tomtstorlekar och byggnadernas skala knyta an till den befintliga småhusbebyggelsen öster och norr om planområdet.
- Mangårdsbyggnad och kostall/svinstall förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser. Mangårdsbyggnaden förses dessutom med en bestämmelse om skydd av kulturvärden.
- Vad gäller loge och traktorgarage rekommenderas att de bevaras, men detaljplanen kan också medge att de ersätts med nya byggnader med samma volym och liknande utformning vad gäller material och färgsättning.
- Trädgård och gårdsplan markeras som prickmark i detaljplan.
- Det bedöms inte finnas någon risk för påtaglig skada på riksintresset.

# Inledning

## Bakgrund och syfte

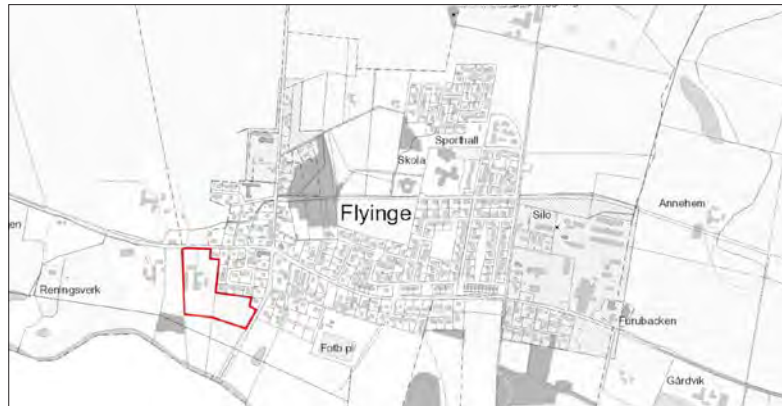
Föreliggande kulturmiljöutredning har tagits fram som underlag till det pågående arbetet med en detaljplan för området runt Johannesbergs gård i Flyinge. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny villabebyggelse på fastigheten samtidigt som gårdens kulturmiljövärden ska bevaras. Kulturmiljöutredningen syftar till att identifiera och beskriva vilka kulturmiljövärden som finns i det aktuella området, så att planen kan utformas på ett sätt som tar hänsyn till dessa värden. Utredningen avslutas med rekommendationer för hur de kulturhistoriska värdena kan tas omhand i planarbetet.

## Metodbeskrivning

Metoden i utredningen tar sin utgångspunkt i Riksantikvarieämbetets *Plattform för kulturhistorisk värdering och urval* från 2015. Det aktuella områdets kulturhistoriska sammanhang beskrivs, samt miljöns karaktär idag. Analysen och den kulturhistoriska värderingen är en bedömning av i vilken mån det kulturhistoriska sammanhanget är avläsbart i dagens miljö. Riksantikvarieämbetets definition av kulturhistoriskt värde är *de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.*

## Orientering

Det aktuella planområdet berör Johannesbergs gård med intilliggande obebyggd mark i öster och söder. Gården består av en mangårdsbyggnad längst i norr och fyra ekonomibyggnader söder om den. Marken inom planområdet utgörs i öster av jordbruksmark och söder om gården finns en liten skogsdunge. Planområdet ligger i direkt anslutning till villabebyggelsen i Flyinge. I söder ringlar Kävlingeån fram genom landskapet, och söder om den ligger Flyinge kungsgård. Ån utgör kommungräns mot Lunds kommun.



Planområdets placering i Flyinge. Källa: Eslövs kommun.



Planområdet med delar av fastigheterna Östra Gårdstånga 8:22 och 5:28. Källa: Eslövs kommun.



Svart linje visar aktuellt planområde. Rött område är riksintresse för kulturmiljövärden Svenstorp - Hviderup - Flyinge - Västra Hoby [M80]. Gula linjer visar fasta fornlämningar: 1. Östra Gårdstånga bytomt, 2. Holmahögen (rest av bronsåldershög 3. Stenåldersboplatser 4. Tidigare hög 5. Rest sten ("Tues sten") 6. Hög 7. Runsten (flyttad till platsen).

# Inledning

## Förutsättningar

### Hänsynskrav i PBL

Enligt Plan- och bygglagen 2 kap §6 ett bebyggelseområdes särskilda kulturhistoriska värden skyddas vid planläggning. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Ny bebyggelse ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intrycket av en god helhetsverkan.

### Gällande detaljplan

Planområdet är idag inte planlagt.

### Fornlämningar

Norra delen av planområdet ligger inom Östra Gårdstånga bytomt, vilket betyder att det var här byns bebyggelse var belägen innan skiftena i början av 1800-talet. Bytomten är registrerad som fast fornlämning. Strax väster om planområdet finns rester av bronsåldershögen Holmahögen som omges av en boplatzlämning från stenåldern. Vid ingrepp i fornlämningar krävs tillstånd från Länsstyrelsen.

### Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdets sydvästra hörn ligger inom område utpekade som riksintresse för kulturmiljövården, *Svenstorp - Hviderup - Flyinge - Västra Hoby [M80]*. Bland motiven för utpekandet nämns odlingslandskapet kring Kävlingeån med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet. Områden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön.



Det utpekade riksintresseområdet sträcker sig från Kävlinge i väster till Flyinge kungsgård i öster. Källa: Länsstyrelsen.

### Område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken Svenstorp - Hviderup - Flyinge - Västra Hoby [M80]

#### Motivering:

Vidsträckt slottslandskap och odlingslandskap kring Kävlingeån med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet som sedan stormaktstiden präglats av godsförvaltningen vid slotten Svenstorp och Hviderup samt Flyinge kungsgård och de spår förvaltningen lämnat på såväl landskapets utformning som på bebyggelsens och kyrkornas utveckling inom området. (Fornlämningssmiljö).

#### Uttryck för riksintresset:

Bronsåldershögar i krönläge utmed Kävlingeån. Hviderups tidigare befästa slott från 1620-talet, senast omgestaltat på 1920-talet med, omgivande park och rikt förgrenat allésystem, vallgravar, orangeri, ekonomi- och arbetarbebyggelse i tegel- och gråsten från 1800-talet samt mejeri och smedja. Gårdstånga medeltida kyrka som under 1600-talet kraftigt omgestaltas av Anna Brahe, monumentalt gravkor, prästgård från 1800-talet. Hviderups välbevarade hospital från 1600-talet – ett av landets äldsta i sitt slag, plattgården Gårdstånga Nygård med bevarad och tidstypisk 1800-talsbebyggelse. (Miljön berör även Lunds kommun).

#### I området ingår även:

Ruinerna efter Skeglinge medeltida kyrka som övergavs efter sammanläggningen med grannsocknen Borlunda på 1860-talet samt senare rest klockstapel.

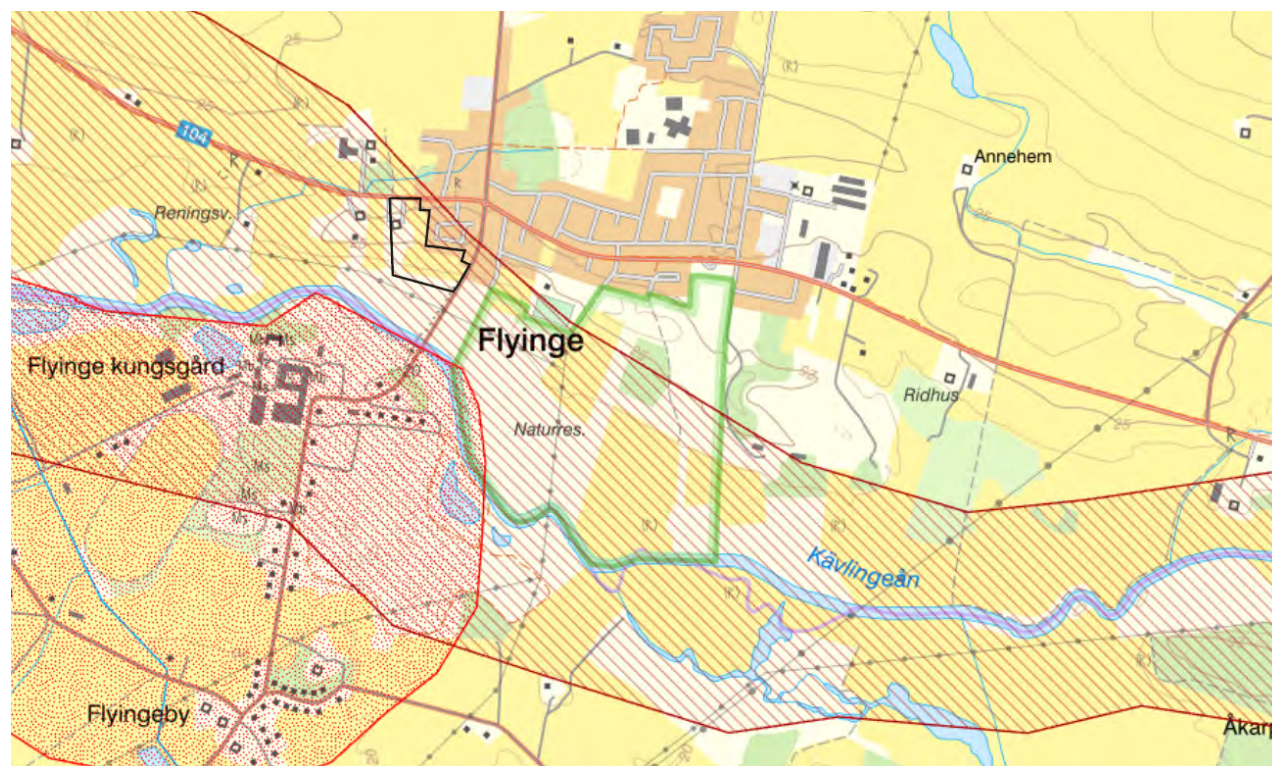
Riksintressebeskrivningen i sin helhet. Källa: RAÄ.

# Inledning

## Kulturmiljöprogram för Skåne

Kulturmiljöprogram för Skåne togs fram av Länsstyrelsen 2006 och är ett regionalt kunskapsunderlag. Planområdet ligger inom kulturmiljöstråket "Kävlinge å" vars motiv för bevarande lyder: *Kävlingeåns sankta strandängar utnyttjades för bete under mycket lång tid. Det är av stort värde att denna hävd fortgår. Därtill finns flera anläggningar som visar hur vattenkraften utnyttjats för olika processer och i de flesta fall varit direkt avgörande för verksamhetens lokalisering. Detta gäller särskilt de vattendrivna kvarnarna och de tidiga industrisamhällena. Verksamheter direkt relaterade till Kävlingeån har ett särskilt värde i detta sammanhang och är av största betydelse för upplevelsen och förståelsen av landskapet.*

Planområdet gränsar till sankta strandängar vid ån, men det har inte funnits någon kvarn i närheten.



Kulturmiljöprogram för Skåne. Strekat område: Kulturmiljöstråket Kävlinge å. Prickat område: Särskilt värdefull miljö, Flyinge. Svart linje: Aktuellt planområde.

# Övergripande historik

## Förhistorisk tid

Kävlingeåns dalgång har varit befolkad sedan forntiden, vilket lämningar efter stenåldersboplatser och bronsålderhögar är tecken på. Kävingeån var en viktig transportled på vikingatiden, då den kallades Lodde älv.

## Östra Gårdstånga

Det aktuella planområdet ligger direkt väster om Flyinge, ett relativt ungt samhälle som tillkom i början av 1900-talet i och med järnvägen. På platsen låg sedan tidigare byn Östra Gårdstånga. Byn finns belagd sedan medeltiden, och 1393 omnämns den i skriftliga källor som Østra Garstangæ. Byn ingick i Holmby socken och Frosta härad, och den bestod på 1700-talet av tretton hemman.

## Gårdarna nr 8 (Johannesberg) samt 3 och 5

Dagens fastighet Östra Gårdstånga 8:22 tillhörde gård nr 8 i byn och fastigheten Östra Gårdstånga 5:28 tillhörde gårdarna 3 och 5. Gård nr 8 var ett skattehästhemman, vilket innebar att gården ägdes av en självägande bonde och att inkomster från gården skulle avsättas till lön för en officer inom kavalleriet. Gård nr 3 var ett skattehemman, och gård nr 5 ett skattedomkyrkoheemman.

## Enskifte 1804

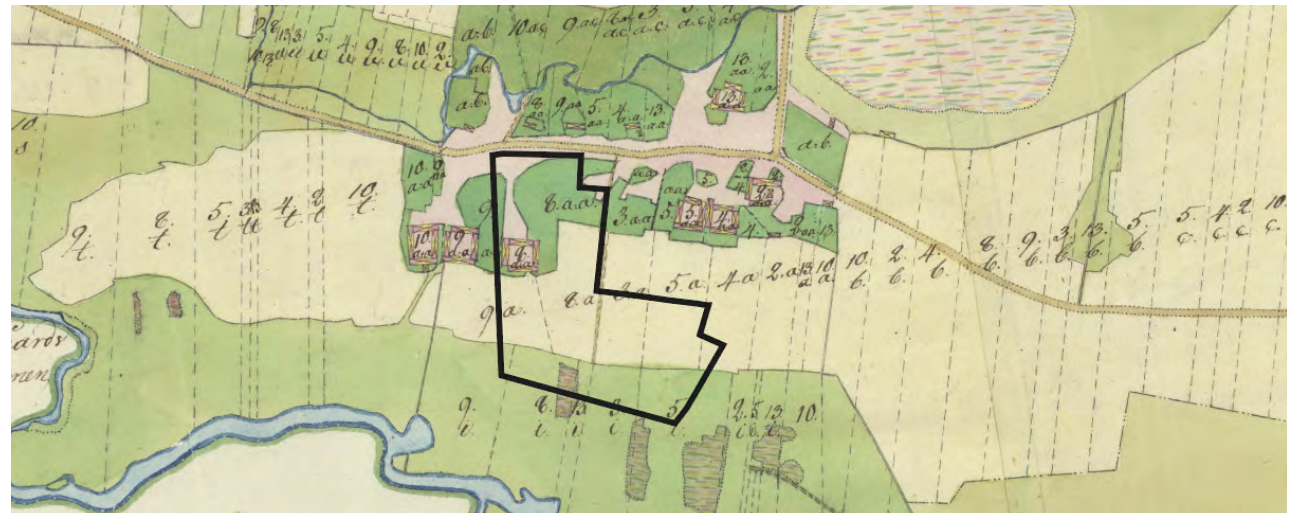
Fram till skiftena på 1800-talet låg byns gårdar samlade längs bygatan på bytomten. Byns marker var indelade i inägor med åker och äng, och utmarker för bete. Inägorna var uppdelade i mängder av små tegar och varje gård hade sina ägor utspridda över hela byns marker. Fyra av gårdarna i Östra Gårdstånga tillhörde Viderups gods. För att effektivisera driften genomdrev baron Ramel på Viderup 1804 ett enskifte som innebar att hans fyra gårdar fick all sin mark samlad i ett sammanhängande markområde i byns norra delar. Det framgår av skiftesprotokollet att de

övriga markägarna i byn vid denna tid inte var intresserade av att skifta sina ägor. Resterande gårdar kom alltså att ligga kvar samlade i en klunga vid bygatan. I samband med enskiftet 1804 gjordes en noggrann genomgång av byns alla gårdar. Gården nr 8 beskrivs som "väl bygd samt någorlunda väl planerat". Gård nr 3 var obebyggd och dess marker brukades under nr 5, vars gårdsbebyggelse låg vid nuvarande Runstensvägen. Gårdsbebyggelsen på nr 8 låg där Johannesbergs gård ligger idag, och bestod av fyra sammanbyggda längor runt en gårdsplan, liksom de övriga gårdarna i byn.

## Laga skifte 1830

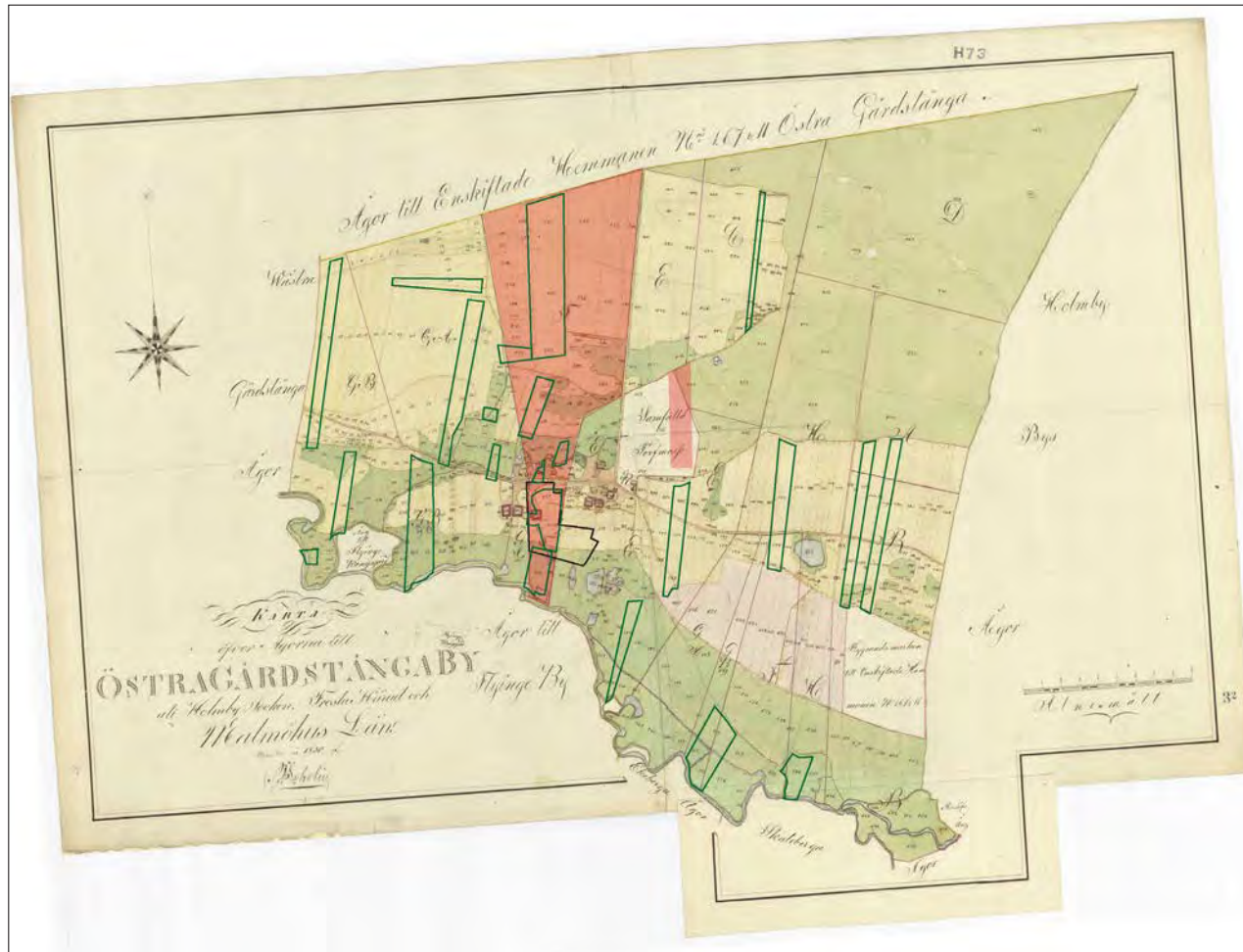
År 1830 genomfördes Laga skifte i Östra Gårdstånga, vilket innebar att alla gårdar var tvungna att skifta sina ägor. Vissa av gårdarna blev också tvungna att flytta sin

gårdsbebyggelse från bytomten. Vid skiftet genomförde lantmätare och jordägare en besiktning av byns alla gårdar för att avgöra vilka som lämpade sig för flytt. Man tog då hänsyn till bebyggelsens skick och hur mycket planteringar tex av fruktträd som fanns intill gården. Gården nr 8 beskrivs i skiftesprotokollet som "nya och i godt stånd varande in- och uthus av furu och eketimmer med ler, samt tvenne grundmurade uthuslängor och dessutom fruktträdsplantering samt vacker plantering af vilda trån norr om bygatan". Både gård nr 5 och gård nr 8 fick rätt att ligga kvar vid bygatan, liksom gård nr 10 som låg strax väster om nr 8 (på nuvarande fastigheten Östra Gårdstånga 10:1). Resterande gårdar fick flytta. De erhöll viss ersättning från staten, och de kvarboende gårdarna hade skyldighet att hjälpa de utflyttande med dagsverken och transporter.



Östra Gårdstånga bytomt på enskifteskartan från 1804-05, med planområdet markerat. Gård nr 8 (inom planområdet) är liksom de andra gårdarna i byn utritad som en kringbyggd, fyrkantig gård. Källa: Lantmäteriet.

# Övergripande historik



Laga skifteskarta från 1830. Röd yta visar ägorna till gård nr 8 efter laga skifte. Gröna ytor är gårdens ägor före skiftet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet.

## Efter laga skifte

Gården nr 8 fick sina ägor samlade i ett skifte som i huvudsak låg norr om bygatan, men som också bestod av ängsmark vid ån rakt söder om gårdsbebyggelsen. Skiftesreformerna var radikala och omvälvande, inte minst för det sociala livet i byarna. Syftet var att öka jordbrukets produktivitet, och på det området var reformerna mycket framgångsrika. En typisk utveckling i de skånska skiftade byarna var att gårdarnas välstånd relativt snabbt förbättrades, och det var vanligt att man i mitten av 1800-talet moderniserade sitt bebyggelsebestånd. Så verkar även ha skett på gården nr 8 i Östra Gårdstånga. 1851 uppfördes den nuvarande mangårdsbyggnaden, strax norr om platsen för den gamla fyrålgade gården. Troligen bibehölls de gamla gårdsbyggnaderna ett tag, för de nuvarande ekonomibyggnaderna uppfördes först på 1890-talet. När gården fick namnet Johannesberg är inte känt, men troligen var det efter 1880 då Johan Johansson med hustrun Johanna blev ägare till gården.

## Stationssamhället Flyinge

Under andra halvan av 1800-talet tillkom en del hus på den gamla bytomten, framför allt invid vägen mot Roslöv. Men det var i och med järnvägen 1906 som utbyggnaden av en liten tätort på platsen tog fart på riktigt. Järnvägen mellan Sjöbo och Kävlinge kom till för transport av betor från inlandet ut till Barsebäckshamn. Godsägaren Malte Ramel på Viderup var en av initiativtagarna till banan, som drogs norr om Östra Gårdstångas bytomt. Mark exproprierades och en station förlades på ägorna till Johannesbergs gård. Stationen fick namn efter den närliggande kungsgården Flyinge. Norr om järnvägen fanns ett tegelbruk, anlagt på mark som tillhört Johannesbergs gård. Birger Johansson (son till de tidigare omnämnda Johan och Johanna) som ägde gården på 1940-talet var då vice ordförande i tegelbrukets styrelse.



# Övergripande historik



Flyinge station. Källa: Järnvägmuseet/Digitalt museum.



Flyinge tegelbruk vid Roslövsvägen 1938. Källa: Kulturen i Lund.



Häradsekonomska kartan från 1910-talet med planområdet markerat med vit linje. Flyinge station och tegelbruket ligger vid järnvägen norr om gården. Källa: Lantmäteriet.

# Övergripande historik

## Flyinge efter 1950-talet

Persontrafiken på järnvägen lades ner på 1950-talet och godstrafiken något senare. På 1950-talet bestod Flyinge i huvudsak av en samling hus runt korsningen Gårdstångavägen – Roslösvägen. Trots nedlagd järnväg fortsatte dock byggandet av villor på orten, i och med den ökande privatbilismen. Flyinge växte framför allt västerut under 1960-70-talen, men också med villabebyggelse vid Runstengatan direkt öster om Johannesbergs fastighet. Efter millennieskiftet har ny bebyggelse framför allt tillkommit i norra delen av samhället.



Flygbild 1952. Johannesbergs gård längst upp till vänster i bild. Källa: Kulturen.



Ortofoto 1973 med planområdet markerat. Källa: Lantmäteriet.



Flygbild över Johannesberg från söder 1956. Lummig grönska på fastigheten, till exempel flankeras huvudentrén på mangårdsbyggnaden av två träd. I bildens ovkant syns tegelbruket. Källa: ArkivDigital.

Bilden tillhör ArkivDigital ([www.arkivdigital.se](http://www.arkivdigital.se)) och är en digitalfotograferad bild. ArkivDigital har flera miljoner liknande bebyggelsebilder från hela Sverige. Du får publicera enstaka bilder om du låter denna text stå kvar.

# Bebyggelsehistorik

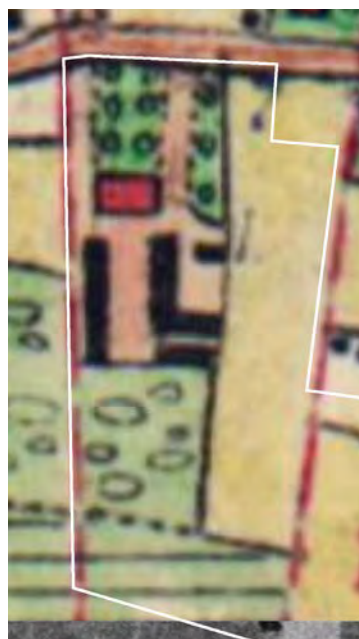
- Gården Östra Gårdstånga nr 8 bestod i början av 1800-talet av en kringbyggd fyrhängad gård.
- 1851 uppfördes den nuvarande mangårdsbyggnaden.
- Ekonomibygnaderna uppfördes på 1890-talet, utom massegraven som är från 1960/70-talet. Logen moderniserades och byggdes i södra delen om till en s-loanläggning på 1960/70-talet.
- Gården fick troligen namnet Johannesberg i slutet av 1800-talet.



Beskrivning av Johannesberg i Gods och gårdar från 1944.



1804-05. Mörkgrön yta i nordost: Kåltäppa (odling av grönsaker). Ljus yta i sydost: Åker. Ljusgrön yta längst i söder: Ång.



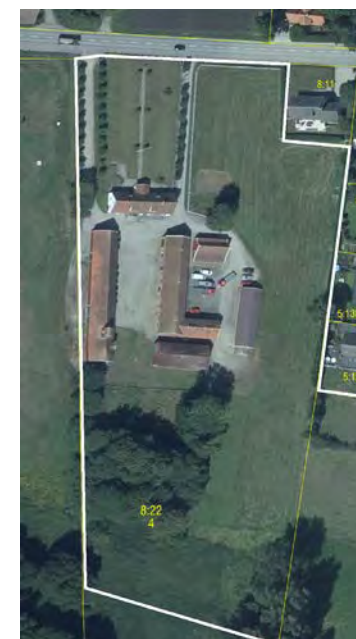
1910-tal. Bebyggelsestrukturen känner vi igen från idag. Trädgård i norr med träd i rader och dubbla tillfartsvägar.



1940-talet. Träden i trädgården syns tydligt liksom den centrala mittgången.



1973. Här har massegraven tillkommit i öster.



2020-tal. De gamla träden i trädgården har ersatts med nya.

# Nulägesbeskrivning

## Planområdet

På västra delen av planområdet (del av Östra Gårdstånga 8:22) ligger gården Johannesberg. Gårdsbebyggelsen ligger samlad runt en gårdsplan en bit söder om Gårdstångavägen. Mellan vägen och byggnaderna ligger gårdens trädgård. I öster finns hästhagar på en smal markkremsa som gränsar till villabebyggelsen vid Runstensvägen och i söder finns naturmark som sluttar ner mot Kävlingeån. I väster går tomt- och plangränsen nära gårdsbebyggelsen och på andra sidan gränsen är det öppen mark.

Östra delen av planområdet (del av fastigheten Östra Gårdstånga 5:28) är obebyggd och gränsar i norr till bebyggelsen vid Runstensvägen och i söder till naturmarken.



1. Mangårdsbyggnad
2. Loge
3. Kostall
4. Svinstall

5. Traktorgarage
6. Maskinhall
7. Massegrav

# Nulägesbeskrivning

## Mangårdsbyggnaden

Mangårdsbyggnaden ligger norr om gårdsplanen. Den är belägen på ett krön och har fria vyer norrut mot åkermarken på andra sidan Gårdstångavägen och söderut mot naturen vid Kävlingeån. Byggnaden är uppförd 1851. Takkuporna har tillkommit senare och möjligen även verandan. Byggnadens fönster är inte original men form och indelning är troligen densamma som på originalfönstren. I stora drag har byggnaden dock en välbevarad karaktär. Dess utformning är typisk för de lite pampigare mangårdsbyggnader som uppfördes på skånska gårdar kring mitten av 1800-talet.

Volym: Mangårdsbyggnaden är en murad länga i 1 ½ plan med sadeltak. Under en del av byggnaden finns en källare med ingång från utsidan.

Fasader: Byggnaden har en utkragande, putsad och gråmålad sockel. Fasaderna är i vit slätputs med släta hörnkedjor. Längs takfoten finns en gesims med tegelstenar lagda i sicksack. Två av fönstren på varje långsida är diskret markerade genom en inramning med släta lisener. Mot gården är huvudentrén centralt placerad och den är markerad med kraftigare, dubbla lisener på var sida. Till höger om entrén finns en plakett i kalksten med inskriptionen *Uppbyggd år 1851 af Hemmansegaren Jeppa Pehrson, och dess hustru Anna Jönsdotter*. Över fönstren på gavlarna finns det rundbågiga blinderingar. På gavlarna förekommer också ankarjärn och blindfönster som är målade på fasaden.

Tak: Taket är belagt med enkupigt rött lertegel och det finns två släpkupor mot gårdsplanen i söder och mot norr två små triangulära kupor. I nock finns två murade skorstenar som till sin form ser ut att vara av senare datum. De har dock ersatt två äldre skorstenar på samma plats.



Mangårdsbyggnadens fasad mot gårdsplanen i söder.



Mangårdsbyggnadens fasad mot trädgården i norr.

# Nulägesbeskrivning

**Fönster:** Byggnaden har gråmålade träfönster av äldre modell. Det är sidohängda, utåtgående tvåluftsfönster med kopplade bågar, spröjsade med tre rutor i varje båge. Högst upp i gavelröstena finns små runda fönster. På gaveln mot öster har det runda fönstret spröjsar i ett intrikat mönster. Fönstren i de triangulära kuporna mot norr är småspröjsade.

**Entréer:** Mot gårdsplanen finns det två entréer, huvudentrén mitt på byggnaden med en granittrappa framför, och en sidoentré i öster med en delvis klinkerklädd trappa. Entrédörrarna är rundbågiga och i trä med glasad överdel. Över entréerna finns sentida skärmtak.

**Glasveranda:** Mot trädgården i norr finns en glasveranda med flackt sadeltak belagt med enkupigt, rött tegel. Verandan är uppförd i trä och är vitmålad. Den har småspröjsade fönster och en utgång mot trädgården med en sentida verandadörr. Utformningen har ändrats efter 1940-talet (jämför bild på sidan 11), fönstren hade från början en annan utformning och var högre. Trästommen är dekorativt utformad med pilastrar i trä mellan fönstren och i nocken finns snickarglädje.



Gavel mot öster.



Plakett vid huvudentrén.



Fönster.



Gårdsfasaden med sidoentrén närmast i bild.

# Nulägesbeskrivning

## Logen

Logen är uppförd på 1890-talet, men ombyggd under andra halvan av 1900-talet då en siloanläggning installerades i de södra delarna. Resten av logen användes som maskinhall. Ursprunglig utformning tex vad gäller takmaterial är inte känt, men det är möjligt att det var ett enklare material än tegel på taket från början. Taket kan tex ha varit ett sticketak (träspån) eller belagt med tjärpapp. Under tegelpannorna ligger gamla träspån, men det kan ha varit ett underlagsmaterial redan från början. Det är troligt att logens portar från början var mindre, men att byggnaden anpassats allt eftersom jordbrukets maskiner blev större.

Logen är en långsträckt och reslig byggnad, uppförd i trä på en sockel av natursten. Byggnadens sockel är av kliven natursten, bitvis putsad. Fasaderna är av rödmålad locklistpanel. Knutar och vindskivor är vitmålade. Det finns ett flertal stora slagportar i trä som är grönmålade. Sadeltaket är belagt med enkupigt rött lertegel. I södra delen av byggnaden finns en hög huv vid taknock som är en del av siloanläggningen. Fönster saknas.



Logens fasad mot gårdsplanen.



Logen sedd från söder.



Logen invändigt.

# Nulägesbeskrivning

## Kostallet

Kostallet används idag som stall för hästar i en del, resterande del står oanvänd med den gamla ladugårdsinredningen bevarad. Ladugården är uppförd på 1890-talet. På tegelfasaderna kan man se att byggnaden vid något tillfälle har den byggts på för att öka höjden på loftet, och luckorna i övre delen av fasaden har tillkommit i samband med det. Taket har i modern tid lagts om med betongpannor. Dessa ersatte troligen enkupiga lertegelpannor, men vad som var byggnadens ursprungliga takmaterial är inte känt.

Kostallet är en långsträckt byggnad som på västra sidan har gårdsplanen och i öster är sammanbyggd med svinstallet i vinkel. Byggnaden har en sockel av kluven natursten. Fasaderna är murade i rött tegel i kryssförband. Fönstren är typiska så kallade stallfönster, dvs småspröjsade gjutjärnsfönster med stickbågig ovankant. Portarna är grönmålade brädportar som även de har stickbågig ovankant. I övre delen av fasaderna finns grönmålade träluckor in till loftet, och det förekommer små gluggar i gjutjärn. I söder är gavelröset klätt med rödmålad locklistpanel. Gaveln i norr är helt i tegel och är symmetriskt utformad med en centralt placerad dörr flankerad av gjutjärnsfönster och två träfönster av äldre modell (sidohängda tvåluftsfönster med spröjs). Taket är ett sadeltak belagt med betongpannor och det finns två ventilationslanterniner inock. I norra delen av byggnaden finns en murad skorsten.



*Kostallets gavel mot norr.*



*Kostallets fasad mot gårdsplanen och gavel mot söder.*



*Interiör.*



*Kostallets fasad mot öster med gamla gödselplattan i förgrunden.*



# Nulägesbeskrivning

## Svinstall

Svinstallet är uppfört på 1890-talet och sammanbyggt med ladugården. Från början fanns det luckor i nedre delen av fasaden för grisarna att gå ut och in genom, vilket man kan se spår av i murverket. Byggnaden har byggts på höjden vid något tillfälle.

Svinstallet har en sockel av kluven natursten och fasader i rött tegel murat i kryssförband. Det finns typiska stallfönster, dvs småspröjsade gjutjärnsfönster med stickbågig ovankant samt ett par fönster i trä av yngre datum. I fasad mot norr finns en grönmålad bräddörr med stickbågigt valv. Taket är ett sadeltak belagt med rött lertegel, och det finns två ventilationslanterniner inock. Gavelröste mot öster är klätt med rödmålad locklistpanel. Högst upp i nocken finns ett litet trekantigt vitmålat fönster.



*Svinstallets södra fasad och östra gavel.*



*Svinstallets norra fasad och östra gavel.*



*Detalj av norra fasaden, utgång mot gödselstacken. Under fönstren syns igenmurade luckor för grisarna.*

## Traktorgarage

Traktorgaraget är troligen också uppfört på 1890-talet, men det har byggts till och ändrats under 1900-talet. I grunden är det en byggnad med vanligt sadeltak, men en tillbyggnad mot söder gör att taket nu är asymmetriskt. Mot norr har höga portar satts in, som bryter den ursprungliga takfoten så att taket är förhöjt längs större delen av långsidan.

Sockeln är delvis av natursten, delvis gjuten i betong. Fasaderna är i rödmålad locklistpanel med vitmålade knutar och vindskivor. Taket är belagt med enkupigt, rött lertegel. Portarna i norr är stora, grönmålade slagportar i trä. Det finns enkla, vitmålade träfönster mot söder.



*Traktorgaraget sett från söder.*



*Traktorgaraget sett från norr.*

# Nulägesbeskrivning

## Maskinhall

Byggnaden kan vara uppförd på 1890-talet, men den kan också ha byggts senare på grunden för en äldre byggnad. Det är en enkel hallbyggnad utan fönster. Grunden är (åtminstone delvis) av natursten men klädd med träpanel. Fasaderna är rödmålad locklistpanel med vitmålade knutar och vindskivor. På gavlarna finns stora skjutportar i trä, målade i grönt. Taket är ett sadeltak belagt med korrugerad, rödaktig eternit.

## Massegrav

Massegraven byggdes på 1960/70-talet och användes för förvaring av betmassa. Det är en halvt nedgrävd konstruktion av betongelement, överbyggd med väggar och tak av korrugerad röd plåt. Mot söder finns en stor vikport av plåt.

## Utemiljö

Trädgården norr om mangårdsbyggnaden består av stora gräsytor och har en central gångväg kantad av formklippa barrbuskar. På var sida om trädgården finns grusade tillfartsvägar till gården, kantade av rader med relativt unga träd. I sydvästra delen av trädgården finns vad som förmodligen är resterna av en kaffegrotta, dvs en vindskyddad uteplats som var ett typiskt inslag i skånska allmogeträdgårdar. Kaffegrottan var här anlagd i skydd av en konstgjord kulle, med stödmurar av natursten, men den är delvis raserad idag. Mot Gårdstångavägen finns en sentida stödmur i sten och betong.

Gårdsplanen är grusad och framför logen står en rad formklippa thujor. Öster om kostallet fanns förr gödselstacken och här finns den gamla gödselplattan gjuten i betong kvar.



Maskinhallen. Gavel mot väster och långsida mot söder.



Massegraven.



Trädgården norr om mangårdsbyggnaden.



Rester av kaffegrotta.



Infart mot gårdsplanen från öster.



Den gamla gödselplattan öster om kostallet.

# Kulturmiljöanalys

## Kulturhistorisk värdering

Kulturhistoriskt värde definieras av Riksantikvarieämbetet som *de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.*

Det kulturhistoriska sammanhang som kommer till uttryck inom planområdet är skiftesreformerna på 1800-talet. Skiftesreformerna innebar att byn Östra Gårdstånga splittrades på 1830-talet och gården nr 8 (Johannesberg) var en av få gårdar som inte behövde flytta från den gamla bykärnan. Gården och omgivningarna är starkt präglade av skiftet och dess följder, vilket innebär att den äldre historien med en gammal by på platsen är svåravläst. Gårdsbebyggelsen och gårdens disposition med bebyggelse, trädgård och gårdsplan är typisk för tiden efter skiftesreformerna. Karaktären är välbevarad och gården är kulturhistoriskt värdefull då den kan skapa förståelse för den tiden.

Gården är omgiven av öppen mark, vilket har historisk hävd sedan laga skiftet. Ytorna är dock inte stora, i och med närheten till den mer sentida tätortsbebyggelsen i Flyinge. Om man färdas längs Gårdstångavägen och närmar sig Flyinge från väster passerar men ortnamnsskylten ca 400 meter innan man är framme vid Johannesberg. Bebyggelsen tätnar något redan där vilket gör att man upplever det som att gården är en del av tätorten. Av denna anledning bedöms de öppna ytorna som omger gården inte vara av stor betydelse för miljöns kulturvärden.

## Kulturhistoriska värden i planområdet

Det som är av värde att värna om från kulturmiljöperspektiv är Johannesbergs karaktär av 1800-talsgård, med följande komponenter:

- Bebyggelse:
  - Mangårdsbyggnad (särskilt värdefull byggnad)
  - Kostall/svinstall (särskilt värdefull byggnad)
  - Loge (värdefull byggnad)
  - Traktorgarage (värdefull byggnad)
- Gårdsplan
- Trädgård

### Mangårdsbyggnaden

Mangårdsbyggnaden från 1851 är mycket representativ för de bostadshus som uppfördes på skånska gårdar vid den tiden. Det var vanligt att bönderna några decennier efter skiftena hade fått det så pass mycket bättre ställt att de hade råd att bygga ett nytt bostadshus. Det moderna vid den här tiden var att uppföra ett helmurat, friliggande hus på en reslig sockel, till skillnad från de gamla som ofta var låga korsvirkeshus, sammanbyggda med ekonomibyggnaderna på ett sätt som var riskfyllt ut brandsynpunkt. Byggnaden har en välbevarad karaktär och den har ett exponerat läge från Gårdstångavägen sett. Mangårdsbyggnaden har höga kulturhistoriska värden.

### Ekonomibyggnader

Ekonomibyggnaderna som uppfördes på 1890-talet är rejäla och omfattande i sin utbredning. De vittnar om gården som stor brukningsenhet med djurhållning och lantbruk. Ekonomibyggnaderna har genomgått vissa ändringar genom åren, vilket speglar hur lantbruket utvecklades, exempelvis vad gäller storleken på maskinerna. De byggnader som ramar in gårdsplanen (mangårdsbyggnad, kostall och loge) utgör en sammanhållen kulturmiljö, och till

denna kan även traktorgaraget som ligger exponerat i närheten av mangårdsbyggnaden räknas. Ko- och svinstallet är gediget byggt i tegel och har en omsorgsfull utformning med hög detaljeringsgrad. Byggnaden har byggnadshistoriska och arkitektoniska värden som förstärks av kvaliteten i material och utförande. Logen och traktorgaraget bidrar starkt till gårdskaraktären med sina karaktäristiska faluröda volymer och de har höga miljöskapande värden. Logen har typiska särdrag och dess historiska funktion på gården är tydligt avläsbar. Maskinhallen längst i söder är en något enklare byggnad som inte har samma betydelse för gårdsmiljöns karaktär och den värderas därför något lägre än övriga byggnader. Massegraven är en förhållandevis modern konstruktion. Den bedöms inte som kulturhistoriskt värdefull, även om den är av ett visst kulturhistoriskt intresse då den berättar om gårdens produktion och hantering av sockerbetor på 1900-talet.

### Gårdsplan

Den öppna, obebyggda gårdsplanen som ramar in av gårdens byggnader är ett starkt karaktärsdrag typiskt för den skånska gården. Den öppna ytan skapar siktlinjer och samband mellan byggnaderna.

### Trädgård

Trädgården ingår som en del av gården som helhetsmiljö. Den är på karaktäristiskt vis placerad på baksidan av mangårdsbyggnaden, från gårdsplanen sett. Från vägen är trädgården en passande inramning till mangårdsbyggnaden, och den bidrar också till den värdefulla byggnadens exponering. Det som är av värde är att det är en trädgård, det vill säga en obebyggd och grön yta med koppling till boningshuset. I övrigt finns inga starka historiska karaktärsdrag av särskilt värde. Resterna efter en kaffegrotta är av kulturhistoriskt intresse, men det är idag en svårtolkad lämning.

# Antikvariska riktlinjer vid planläggning

## Inledning

I det pågående detaljplanarbetet undersöks möjligheten att dels stycka av tomter för villabebyggelse runt gården, dels bygga om ekonomibyggnaderna till bostäder. Här följer rekommendationer för hur en detaljplan kan utformas som tillvaratar platsens kulturhistoriska värden.

## Riksintresse för kulturmiljövården

Bedömningen är att det inte finns någon risk för påtaglig skada på riksintresset i och med att planområdet endast tangerar det utpekade området och inga uttryck för riksintresset berörs.

## Ny villabebyggelse

Nyttillkommande bebyggelse bör vad gäller tomtstorlekar och byggnadernas skala knyta an till den befintliga småhusbebyggelsen öster och norr om planområdet. I övrigt finns inga antikvariska synpunkter på denna del av detaljplanen.

## Kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader

### Mangårdsbyggnaden

Mangårdsbyggnaden är kulturhistoriskt särskilt värdefull och bör även fortsatt fungera bostadshus. I detaljplanen bör byggnaden förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser, samt en bestämmelse om skydd av kulturvärden.

Rivningsförbud 4 kap. 16 § 1 st 4 p.

r Byggnaden får inte rivas.

Skydd av kulturvärden 4 kap. 16 § 1 st 3 p

q Plakett i kalksten med husets byggår på fasad mot söder ska bevaras.

Varsamhet 4 kap. 16 § 1 st 2 p.

k Byggnaden ska bibehålla sin ursprungliga karaktär med avseende på volym, proportioner, fasadkomposition, material och detaljeringsnivå. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Nya takkupor eller takfönster medges inte.

Varsamhetsbestämmelsen kombineras med att ”byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden” listas på ett tydligt sätt i planbeskrivningen:

- Byggnadsvolym (längd bredd höjd takvinkel).
- Fasadkomposition med rytmisk fönstersättning och jämnstora fönster.
- Centralt placerad huvudentré mot gårdsplan i söder. Rundbågig pardörr i trä.
- Inga dörrar i fasad mot trädgård i norr, bortsett från dörr i verandan.
- Fönsterutformning (sidohängda, utåtgående tvåluftsfönster i trä med genomgående spröjs).
- Glasveranda i trä med snickarglädje.
- Takmaterial: Rött, enkupigt lertegel.
- Två murade skorstenar i nock.
- Ljusa putsade fasader med dekorativa inslag i form av takfotsgesims, hörnkedjor, lisener och rundbågiga blinderingar ovan fönster.
- Två släpkupor mot söder. Inga takkupor mot norr, förutom två små, triangulära kupor.

### Kostall/svinstall

Stallbyggnaden är kulturhistoriskt särskilt värdefull och bör förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser. Planbestämmelserna anpassas så att byggnaden vid behov kan få en ny funktion. Det är dock viktigt att

karaktären av gammal stallbyggnad bibehålls, vilket varsamhetsbestämmelserna syftar till att säkerställa.

Ett karaktärsdrag som är typiskt för ekonomibyggnader är fasadernas relativt slutna karaktär med små, högt sittande fönster. I största möjliga utsträckning bör befintliga port- och fönsteröppningar användas. Särskilt viktigt är detta i fasaden mot gårdsplanen, medan man mot öster kan vara friare vad gäller nya öppningar. Entréer bör vara förlagda mot gårdsplanen.

Ett annat typiskt drag för ekonomibyggnader är de stora sammanhängande takytorna utan takkupor. Dock förekommer det en form av frontespiser med luckor som skär takfoten (exempelvis finns en sådan kupa på logens fasad mot gårdsplanen). Den typen av gamla lastluckor, försedda med fönster, kan vara ett sätt få in ljus till ovanvåningen utan att förvanska karaktären av ekonomibyggnad.

Rivningsförbud 4 kap. 16 § 1 st 4 p.

r Byggnaden får inte rivas.

Varsamhet 4 kap. 16 § 1 st 2 p.

k Byggnadens karaktär av äldre stallbyggnad ska bibehållas. Ändringar ska utföras varsamt och med hänsyn till byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden (se planbeskrivning). Mot gårdsplanen i väster ska fönster vara utformade som traditionella stallfönster i gjutjärn. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Frontespiser utformade som traditionella lastluckor (men med fönster) kan prövas i begränsad omfattning.

Varsamhetsbestämmelsen kombineras med att ”byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden” listas på ett tydligt sätt i planbeskrivningen:

- Byggnadsvolym (längd bredd höjd takvinkel)
- Fasader i rött tegel med locklistpanel i gavelrösten mot söder och öster.
- Norra gavelns symmetriska fasadkomposition.
- Stallfönster (småspröjsade gjutjärnsfönster)
- Träfönster på norra gaveln ((sidohängda, utåtgående tvåluftsfönster i trä med genomgående spröjs).
- Portar/dörrar i trä som är utformade som enkla bräddörrar.
- Stora sammanhängande takytor utan takkupor.

### Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

#### *Loge*

Rekommendationen från antikvarisk synvinkel är att bevara logen och vid behov bygga om den för nya funktioner på ett varsamt sätt. Om byggnaden inte bevaras bör den ersättas med en liknande volym på samma plats, för att gårdsmiljön i någon mån ska bibehålla sin karaktär. Detaljplanen bör då reglera byggrätten så att en ny byggnad får samma volym och takform som logen. Utformningen av bevarad loge eller ersättningsbyggnad regleras genom planbestämmelser:

#### Utformning 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej. Entréer ska vara belägna mot gårdsplanen i öster.

#### *Traktorgarage*

Rekommendationen från antikvarisk synvinkel är att bevara traktorgaraget och vid behov bygga om det för nya funktioner på ett varsamt sätt. Om byggnaden inte be-

ras kan den ersättas med en ny byggnad. Detaljplanen bör då reglera byggrätten så att en ny byggnad får antingen samma volym som traktorgaraget har idag, med ett asymmetriskt sadeltak, eller samma volym som traktorgaraget hade från början (utan tillbyggnad mot söder). Utformningen av bevarat traktorgarage eller ersättningsbyggnad regleras genom planbestämmelser:

#### Utformning 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f Fasader ska vara i faluröd locklistpanel i trä. Tak ska vara belagt med rött, enkupigt lertegel. Dörrar och portar utformas som bräddörrar. Takkupor medges ej.

### Övrigt

#### *Gårdsplanen*

Detaljplanen bör utformas på ett sätt som säkerställer att gårdsplanen bevaras som en öppen obebyggd yta, inramad av byggnader. Marken bör vara prickmark.

#### *Trädgården*

Detaljplanen bör utformas så att ingen bebyggelse tillåts i trädgården (prickmark).

# Källor

## Litteratur

Ohlén, Carl-Eric, Sydow, Waldemar von & Björkman, Sten (red.), Svenska gods och gårdar D. 6 Skåne: mellersta delen, [2. uppl.], Svenska gods och gårdar, Uddevalla, 1944

## Internet

Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Kulturmiljöprogram Skåne: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/publikationer/kulturmiljoprogram-for-skane.html>

Ortnamnsregistret: <https://www4.sprakochfolkminnen.se/NAU-ortnamn/index.htm>

Riksintressebeskrivning: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/>

*Historiska kartor, skiftesprotokoll och ortofoton*

Lantmäteriet, historiska kartor: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>

Kartbild.com: <https://kartbild.com/>

*Historiska foton*

Digitalt museum <https://digitaltmuseum.se/>

Kulturen i Lund <https://carl.kulturen.com/web>

ArkivDigital <https://www.arkivdigital.se/>



**OLGA SCHLYTER**  
KULTURMILJÖKONSULT

2022



## Naturvårdsutlåtande

### Del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 i Eslövs kommun

På uppdrag av Thomas Bierich har undertecknad sammanställt ett naturvårdsutlåtande avseende tre träd bärande miljöer på en del av fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 i Flyinge, Eslövs kommun. Miljöerna utgörs av två alléer och en trädunge i södra delen av det undersökta området. Fältbesök genomfördes den 9 november 2022. Vid fältbesöket eftersöktes naturvårdsarter (främst kryptogamer) och strukturer som håligheter och blottad ved inom de aktuella miljöerna.

Inom det undersökta området karterades även biotoper som är generellt skyddade enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.

Detta utlåtande bedömer endast de biologiska aspekterna och tar inte hänsyn till exempelvis den eventuella risk som äldre träd kan utgöra. Naturvårdsutlåtandet är ett underlag till en pågående detaljplan.



Det undersökta området är avgränsat med gul linje.

## Beskrivning av omgivningen

Det aktuella området ligger norr om Kävlingeån i den västra delen av Flyinge tätort. Kring byn dominerar ett stort åkerlandskap med inslag av våtmarker och mägergravar, skogsdungar och spridd bebyggelse.

## Beskrivning av trädmiljöer

### Alléer

Längst i norr finns två parallella lindalléer utmed infartsvägar som sträcker från landsvägen och söderut mot boningshuset. Den västra är delvis dubbelsidig (6+13 träd) medan den östra är enkelsidig (6 träd). Träden är beskurna och de flesta är 2-3 dm i diameter. Flera av träden har lodräta sprickor i barken ända in till veden och något träd är även ihåligt.

Några av träden har en ganska artrik lavflora med arter som skrynkellav, blåslav, klubbköldlav, gälllav, slånlav, kyrkogårdslav, lövträdkantlav, fjällig dagglav, gulkantad dagglav, finlav och ljuslav. På ett träd i den västra allén noterades den mindre allmänna silverlaven *Parmelina tiliacea*. Mossfloran är till synes trivial.

Träden bedöms ha ett visst värde för vedlevande insekter och för barklevande lavar. Båda alléerna omfattas av det generella biotopskyddet.



Den västra allén.

### Skogsdunge i söder

Längst i söder finns en liten skogsdunge som täcker en yta om cirka 0,2 ha. Trädskiktet domineras av ask och skogslönn där flera av träden är relativt gamla. Åldern är svår att avgöra men flera träd är sannolikt över 100 år. Längst i öster, i kanten mot den öppna marken, finns en ihålig ask. Många askarna har döda grenar i kronorna och är högst sannolikt påverkade av askskottsjuka. En grov ask har fallit och finns nu kvar som högstubbe och låga. Även någon enstaka björk finns liksom ganska rikligt av småträd och sly av skogsalm. Skogsalmarna i området är drabbade av almsjukan. I buskskiktet finns lövsly och fläderbuskar. Fältskiktet domineras av kvävegynnade arter som brännässla och kirskål.

På träden växer en varierad lavflora med överlag triviala arter. På några träd växer signalarterna lönnlav *Bacidia rubella* och guldlockmossa *Homalothecium sericeum*. Signalarter är arter som signalerar höga värden i skogsmiljöer. De båda noterade arterna är dock välspredda på ädellövträd i Skåne och uppges i Skogsstyrelsens bok om skyddsvärd skog (Nitare & Skogsstyrelsen 2019) endast ha medelgott respektive lågt signalvärde.



Skogsdungen fotograferad mot söder.

### Sammanfattning

Vissa träd i de aktuella alléerna har en välutvecklad lavflora med förekomst av den mindre allmänna silverlaven. Alléerna omfattas av det generella biotopskyddet och dispens behöver sökas om något träd i allén kommer påverkas av någon åtgärd. Båda alléerna

bedöms utifrån sin lavflora och förekomsten av blottad ved och ett ihåligt träd ha ett visst värde för den biologiska mångfalden.

Skogsdungen i söder har sitt värde främst knutet till de trädskiktet där det finns flera äldre askar och skogslönnar. De flesta askar ser dock ut att vara drabbade av askskottsjukan medan skogslönnarna är till synes vitala. Skogsdungen bedöms liksom alléerna ha ett visst värde för den biologiska mångfalden framför allt med avseende på de äldre ädellövträden och den ihåliga asken.

Om några träd i skogsdungen behöver tas ner föreslås i första hand att spara äldre skogslönnar och den ihåliga asken i öster. Askskottsjukan innebär att askarna riskerar att bli försvagade och rötade inom en inte alltför avlägsen framtid. Det kan också vara lämpligt att spara några yngre skogslönnar som efterträdare till dagens träd, om möjligt. Eventuellt nertagna träd kan med fördel läggas i en så kallad faunadepå på lämplig plats, så att den döda veden kommer den biologiska mångfalden till nytta under kommande år.



Ihålig ask i östra delen av skogsdungen.

Andreas Malmqvist/Naturcentrum AB

# ÖSTRA GÅRDSTÅNGA

Gårdstångavägen

Småhus/ villor

Mangårdsbyggnad

Lägenheter

Vändzon

Parkering

Småhus/ villor

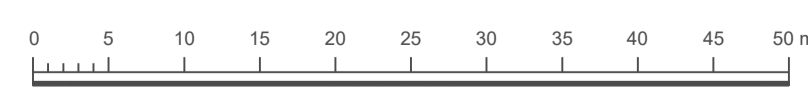
Makadamdike

Osäker gräns

Infiltrerbar yta



Plankarta Skala: 1:500 i A1, Skala 1:1000 i A3



	Till planen hör: ■ Plankarta ■ Planbeskrivning ■ Fastighetsförteckning	■ Illustrationsplan
	Detaljplan för Fastigheten Östra Gårdstånga 8:22 i Flyinge Eslövs kommun Skåne län	
Upprättad 2024-03-26	KS.2021.0030	■ Samrådshandling ■ Granskningshandling ■ Antagandehandling
Katarina Borgstrand Avdelningschef Kommunledningskontoret	Mikael Vallberg Planchef Tillväxtavdelningen	PLANFÖRFARANDE ■ Standardförfarande ■ Utökat förfarande ■ Enkelt förfarande
Antagen av Beslutande instans Antagandedatum	Laga kraft	Plan nr

2024-05-28

Pia Olsson Ljungberg

+4641362784

pia.olsson-ljungberg@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

## **Kart- och bygglovsavdelningens yttrande över samråd för detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22 i Flyinge, Eslövs kommun**

### **Plankarta**

På korsmark med regleringen ”Marken får endast förses med komplementbyggnad” får ej andra anläggningar än just komplementbyggnad placeras. I vissa fall kan en mer detaljerad reglering behövas. Om det är tänkt att även parkeringsplatser ska kunna placeras på den korsprickade marken kan en reglering för den korsprickade marken lyda: ”Marken får bara förses med komplementbyggnader och andra anläggningar än byggnader.” Med sådan precisering får komplementbyggnader placeras på marken tillsammans med andra anläggningar såsom parkering, plank och altan.

Bestämmelse om minsta fastighetsstorlek saknas för planområdets östra del.

Bestämmelsen  $n_1$ : Om träden omfattas av biotopskydd kan även markarbete intill träden kräva tillstånd från länsstyrelsen för ingrepp som kan påverka alléns fortlevnad.

Minsta lutning ska vara 1:50 i planområdets nordöstra del. I denna del är marknivån satt till + 23.5 och i planområdets östra del är marknivån bestämd till + 25.0. Enligt pilarna ska det nordöstra hörnet utgöra en högpunkt. Det är otydligt varifrån brytning mellan lutningsbestämmelsen går. Dagvattenutredningen visar en ås placerad i linje med mangårdsbyggnadens södra fasadliv. Med tanke på omkringliggande höjdkurvor verkar det tveksamt att höjdsättningen +23.5 skulle vara en förhöjd nivå.

Bestämmelsen  $q_1$  kan gärna förtydligas på plankartan. Av bestämmelsen framgår att plaketten på fasad mot söder ska bevaras men inte att den ska sitta kvar på platsen.

Bestämmelsen om utnyttjandegrad anges som största byggnadsarea på plankartan men som största bruttoarea i planbeskrivningen sidan 7.

Bestämmelse om antal lägenheter per fastighet finns med i planbeskrivningen på sidan 7 men saknas på plankartan.

Det saknas bestämmelser om byggnaders placering i förhållande till fastighetsgräns.

Det saknas bestämmelse om byggnad får lov att utföras med källare. I de fall källare är olämpligt på grund av exempelvis dagvattenhantering kan detta preciseras.

För att trädgården ska bevaras kan plankartan förse med utökad lovplikt för anmälningspliktiga komplementbyggnader och så kallade friggebodar i område med bestämmelserna  $a_2$  och  $n_1$ .

Illustrationsplanen visar nya byggnader tvärs nivåkurvorna vilket kan påverka beräkningen av nockhöjden. En placering av byggnaderna parallellt med nivåkurvorna underlättar tillgängligheten och följer befintliga byggnaders placering längs Gårdstångavägen. En sådan placering skapar också en tyst sida för uteplats.

Namnge gärna de olika byggnaderna på illustrationsplanen.

## **Planbeskrivning**

Planbestämmelser på sidan 21 saknas i innehållsförteckningen.

### **Bebyggelse sidan 7**

Beskrivningen anger att byggrätterna i öster endast ska få inredas med en lägenhet per fastighet, en bestämmelse som inte återfinns i plankartan. Vid radhus innebär detta en fastighet per radhuslägenhet.

Bestämmelsen om utnyttjandegrad anges som största byggnadsarea på plankartan men som största bruttoarea i planbeskrivningen.

### **Markens ordnande sidan 7**

Beskrivningen anger att detaljplanens utgångsläge är att marknivåerna inte ska förändras mer än vad som krävs för att entréerna ska vara tillgängliga. I plankartan visas att marknivåerna i den östra delen av planområdet ska förändras från +25.0 till +23.5.

I planbeskrivningen anges att ett makadamdike placeras mellan gata och fastighetsgräns vilket regleras med n<sub>3</sub> i plankartan. Bestämmelsen n<sub>3</sub> i plankartan anger inget material i diket men att det ska avrinna till Kävlingeån.

### **Övrigt sidan 13**

Beskrivningen anger att trädgården är viktig att bevara ur kulturhistoriskt perspektiv och anges bevaras med prickmark. Till en- och tvåbostadshus får trots detta bygglovsbefriade åtgärder göras i form av exempelvis bygglovsbefriade komplementbyggnader vilka får placeras på prickmark. Om även dessa ska regleras kan en utökad lovplikt inskrivas i detaljplanen.

### **Trafik sidan 14**

Beskrivningen anger att detaljplanen medger samlad parkering söder om svinstallarna. Denna yta är betecknad med korsmark som har regleringen ”Marken får endast förses med komplementbyggnad” i detaljplanen. Om tanken är att även parkering ska tillåtas på denna plats bör regleringen omformuleras så att även andra anläggningar, såsom parkeringsplatser, får uppföras på platsen.

### **Arkeologi/fornlämning sidan 29**

Enligt planbeskrivningen har fornlämningar konstaterats. Det är oklart om det krävs ytterligare arkeologiska undersökningar i bygglovsskedet.

### **Teknisk försörjning sidan 36**

Här saknas tidplan för anslutning till Södra Sandbys avloppsreningsverk.

### **Tillgänglighet sidan 43**

Ordet funktionshindre ska ersättas med funktionsnedsatta.

### **Organisatoriska frågor sidan 44**

Kultur och fritidsnämnden behöver besluta om nya gatunamn inom området. Planavdelningen ska ge detta uppdrag åt Kultur och Fritid. Detta för att kart- och bygglovsavdelningen ska kunna sätta adresser.

I arbetet med att avge avdelningens yttrande har Irene Hrimfei, bygglovshandläggare, Mattias Hyvönen och Linn Dimmlund, mätningssingenjörer samt Pia Olsson Ljungberg, bygglovsarkitekt, deltagit.

Christian Nielsen  
Bygglovschef



## **Yttrande angående samråd för Detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdsstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun (KS.2018.0436)**

### **Yttrande**

Avdelningen gata, trafik och park, nedan kallad GTP, gör följande yttrande angående samråd för detaljplan för del av fastigheten Östra Gårdsstånga 8:22, i Flyinge, Eslövs kommun. (KS.2018.00436)

### **Illustrationsplan**

#### **Trafik**

GTP ställer sig frågande till placeringen av vändplatsen (beskriven som vändzon på illustrationsplan). Det finns en anknäytning till gatan söder om gårdsplanen i anslutning till vändplatsen men är tanken att fordon inte ska få köra in där?

#### **Parkering**

För parkeringen placerad söder om det L-formade lägenhetshuset behöver körspår visas så att det finns tillräckliga dimensioner för de rörelser som krävs på en samlad parkering av detta slag.

### **Planbeskrivning**

#### **Generellt**

Sidan 7. ” En ny lokalgata kommer behöva ansluta den nya bebyggelsen med Gårdsåkravägen.” Ändra till Gårdsstångavägen.

#### **Utemiljö för boende i flerbostadshus och radhus**

Sidan 8 m.fl. På illustrationsplanen illustreras marken kring flerfamiljshusen/radhusen som hårdgjord mark. På fotot på sidan 12 i kulturmiljöundersökningen är en del av ytan grön. GTP anser att boende i flerbostadshus och radhus bör få tillgång till någon form av gård eller uteplats i närheten av deras bostäder. På sidan 13 ”Detaljplanen säkerställer att gårdsplanen bevaras som en öppen obebyggd yta, inramad av

[Skriv här]

byggnader”. Planen tar stor hänsyn till dom kulturhistoriska värdena på bekostnad av värdet av en god utemiljö för boende. Är det möjligt att få till en kompromiss mellan dessa värden? Ex mindre uteplatser längs fasaderna eller en centralt placerad grön gård för dom boende. Mindre barn behöver tillgång till sandlåda eller annan lekmöjlighet i närheten av bostaden. Stora och öppna hårdgjorda ytor är inte heller att rekommendera ur klimatsynpunkt, med tanke på höga temperaturer och infiltration av dagvatten. Det ser även ut att finnas möjlighet att ge boende i ”Logen” uteplatser, om än små, mot väster.

## **Trafik**

### **Gång och cykel**

För att bättre integreras med bostadsområdet intill föreslås en koppling för gående från lokalgatan i planområdets sydöstra hörn till ”släppet” mot Runstensvägen.

Formuleringen

*” Det finns även goda möjligheter att cykelpendla till Eslöv och till Lund längs den gamla riksväg 15, även kallad Odarslövsvägen.”*

Stämmer förvisso för cykelpendling till Lund men till Eslöv är möjligheten till cykelpendling inte att rekommendera då man måste korsa både ett brett dike samt en högratifierad landsväg (väg 113) på en plats där ingen säker korsning finns.

### **Biltrafik**

In- och utfart mot Gårdstångavägen bör koncentreras till den västra sträckan. Den östra bör begränsas till gång- och cykeltrafik. Detta för att möta utfarten från det planerade området norr om Gårdstångavägen och minska antalet utfarter som ligger i följd på sträckan.

## **Dagvatten- och skyfallsutredningen**

GTP undrar varför inte hela planområdet tagits med i dagvattenutredningen. Hur säkerställer man att dagvatten- och skyfallshanteringen fungerar i det område som inte finns med?

Dom friliggande husen i söder får makadamfyllda diken längs sina entréer vilket kan vara begränsande vid utformning av deras utemiljö. Ett alternativ kan vara att lägga diket på den norra sidan av gatan istället eller att använda

[Skriv här]

någon av de övriga ej bebyggda ytorna för att skapa en mer estetisk dagvattenlösning i kombination med utemiljö för boende.

Ytan som redovisas som vändplan på illustrationsplanen är i dagvattenutredningen med som en grön yta.

I arbetet med att avge avdelningens yttrande har Sandra Hellström, landskapsarkitekt, och Robin Dingwell, projektledare, deltagit.

Christel Wohlin

Avdelningschef

2024-06-03  
Ingrid Karlsson  
+4641362059  
ingrid.karlsson@eslov.se

Miljö och Samhällsbyggnad

## **Stab och Miljös yttrande över samråd detaljplan för del av Östra Gårdstånga 8:22, Eslöv kommun**

### **Föroreningar avseende mark och byggnad**

När det har bedrivits lantbruk så kan det finnas föroreningar i marken. Maskiner och drivmedel brukar hanteras inom verksamheten som kan leda till spill till marken och det kan ha funnits cisterner för drivmedel på själva fastigheten. Det kan även ha använts bekämpningsmedel vid odling och på gårdsytor.

När det gäller byggnader så kan det även här finnas föroreningar beroende på vad som har förvarats i dem. Detta kan vara förvaring av maskiner, cisterner eller förråd för eventuella kemiska bekämpningsmedel. För att säkerställa att det inte finns någon risk ur miljö- och hälskyddsynpunkt i utemiljö vid befintliga byggnader eller där bostäder ska byggas med tillhörande trädgårdar, så bedömer miljöavdelningen att en miljöteknisk markundersökning bör genomföras på de ytor där det kan finnas en risk för föroreningar.

Miljöavdelningen bedömer även att någon form av riskbedömning/utredning bör göras av de byggnader som ska byggas om till boende eller användas av de boende. Enligt uppgifter hos miljöavdelningen har det använts eller kanske fortfarande används olja för uppvärmning.

### **Dagvatten**

En dagvattenanläggning skapas för att rena, fördröja och/eller styra och avleda dagvattnet ner mot en recipient (sjö, vattendrag, dike, mark etcetera). Dammar, sedimentationsbassänger, anlagda våtmarker, anlagda diken, översvämningssytor och oljeavskiljare är exempel på dagvattenanläggningar. Ibland består en dagvattenanläggning av en kombination av olika typer av anläggningar.

Dagvatten inom detaljplanelagt område från flera fastigheter eller vatten som avleds från begravningsplats likställs med avloppsvatten, enligt 9 kapitlet 2 § i miljöbalken. Om du anlägger en ny dagvattenanläggning eller om du ändrar en befintlig, behöver du anmäla det till Miljö och Samhällsbyggnad utifrån bestämmelserna i 13 § eller 14 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Det ska framgå av planbestämmelserna vem som är verksamhetsansvarig för anläggning respektive drift av dagvattenanläggningar i detaljplanen.

### **Hälsoskydd**

Gården väster om planområdet bedriver hästhållning och har en gödselstack cirka 100 meter från planområdet. Gödselstacken avskärmas av bebyggelse både inom granngården och inom planområdet. Det finns trots detta risk att de boende kommer att störas av lukt samt av de insekter som hästarna och deras gödsel drar till sig.

Stora hårdgjorda ytor lagrar värme vilket kan öka risken för värmestress och negativ hälsopåverkan av ett allt varmare klimat. Grönska kan bidra till att reglera temperaturen och bör därför prioriteras i anslutning till bostäder.

I arbetet med att avge avdelningens yttrande har Dimitra Alikioti Af Forselles, miljöinspektör, Sara Andersson, miljöinspektör, och Emma Sundman, miljöinspektör, deltagit.

Karin Sandström  
Avdelningschef Stab och Miljö

2024-06-05

Annika Söderman

+4641362335

annika.soderman@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Tjänsteskrivelse. Yttrande till länsstyrelsen angående ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet (Dnr. 30709-2023) gällande anläggning av solcellspark på flera fastigheter.**

### **Förslag till beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden antar förvaltningens yttrande som sitt och överlämnar det till Länsstyrelsen Skåne.
- Paragrafen justeras omedelbart

### **Ärendebeskrivning**

Miljöprövningsdelegationen, Länsstyrelsen Skåne, inkom med en remiss den 8 april angående en ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet från företaget Svea Solar Utility Development AB. Ansökan gäller anläggande och drift av en markbaserad solcellsanläggning för energiproduktion på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7, Högseröd 1:45, Högseröd 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun.

Den 15 maj ansökte och beviljades Eslövs kommun förlängd yttrandetid till 21 jun 2024

### **Beslutsunderlag**

- Remiss, mail från länsstyrelsen
- Beslut om betydande miljöpåverkan
- Ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet
- Handlingsnr. 4–13

### **Beredning**

Företaget Svea Solar Utility Development AB ansöker om tillstånd för att etablera en solcellsanläggning på flertalet fastigheter nordost om orten Högseröd på gränsen mellan Eslöv och Hörby kommun. Verksamheten planeras att omfatta en yta på cirka 115 hektar (Bilaga X) och den planerade anläggningen kommer att bestå av 175 000 solcellspaneler, 500 växelriktare, 50 kabelhus samt kablage. Det aktuella området består av odlad åkermark med hög bördighet (klass 7).

I ansökan beskrivs att solcellspanelerna kommer att monteras på stativ, eventuellt ha en roterande funktion, en högsta höjd på ca. 3 meter och ett avstånd från mark till underkant på ca 0,8 meter. I verksamhetsområdets närområde finns ett 30-tal enskilda bostäder med olika avstånd till den planerade anläggningen.

### **Yttrande**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är generellt positiv till ökad produktion av lokal och fossilfri elenergi, det är också något som lyfts i kommunens översiktsplan. Den planerade verksamheten innebär dock att viktig jordbruksmark tas ur drift.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer därför att verksamheten inte är förenlig med 3 kap. 4 § miljöbalken eftersom brukningsvärd åkermark tas i anspråk och ändamålet kan uppnås genom att annan mark tas i anspråk.

Angränsande till verksamhetsområdet finns även ett 30-tal enskilda bostäder i alla riktningar och med olika avstånd till den planerade anläggningen. De närmaste bostäderna är placerade mellan 15 - 140 meter från verksamhetsområdet.

Fastigheterna kommer därför att påverkas i olika grader av anläggningen beroende på avskärmning av bland annat vegetation eller byggnader. Anläggningens placering i närheten av bostäder kan medföra betydande olägenhet för människors hälsa. Därför ifrågasätter miljö- och samhällsbyggnadsnämnden lämpligheten av verksamhetens lokalisering på den föreslagna platsen och anser att följande aspekter behöver beaktas:

**Buller:** Ljud från verksamheten uppstår under driften från transformatorer, växelriktare samt; beroende på teknisk lösning för solcellerna; även från motorljud och mekaniska delar vid rotation av solcellerna. Single-axis-trackers (SAT) innebär ett roterande system som följer solens rörelse under dagen. En typisk inställning är enligt verksamheten rotation 5–6 gånger per dag då varje rotation pågår cirka 20 sekunder. Ljudet är typiskt i form av lågfrekvent brummande eller susande från motorerna och lätt klickande från rotationsmekanismen. Verksamheten bedömer att anläggningen kan hålla sig inom Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller. Buller påverkar människor på olika sätt beroende på typ av buller, ljudets styrka och frekvens, hur det varierar och tid på dygnet som det uppkommer. Störning är en subjektiv reaktion som särskilt vid låga ljudnivåer påverkas av saker som individens attityd till ljudet och den aktivitet som alstrar ljudet. Ljud som innehåller lågfrekventa komponenter upplevs mer störande än buller utan lågfrekvent innehåll. Då störande buller kan ha negativ påverkan på människors hälsa bör verksamheten genomföra en bullerberäkning för det ljud som uppkommer när solpanelerna roterar.

**Reflexer:** Solpanelerna är behandlade med ett antireflexivt ytskikt. Eventuell bländande effekt för närboende minskas även genom insynsskydd. Det bör dock utredas om anläggningen ändå kan innebära olägenhet för närboende genom bländande solreflektion, solkatter eller liknande.

**Elektromagnetiska fält:** Verksamheten ger upphov till elektromagnetiska fält. Det finns misstankar om att svaga lågfrekventa magnetfält skulle kunna öka risken för barnleukemi, och Världshälsoorganisationens cancerforskningsgrupp, International Agency for Research on Cancer (IARC), har därför klassat lågfrekventa magnetfält som ”möjligen cancerframkallande.” För sådana långsiktiga effekter räcker inte dagens kunskap för att fastställa några gränsvärden. Eftersom hälsoeffekter från magnetfält på lång sikt inte kan uteslutas rekommenderar Strålsäkerhetsmyndigheten, tillsammans med övriga ansvariga myndigheter (Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen) att man eftersträvar att begränsa exponeringen av lågfrekventa magnetfält från bland annat kraftledningar och transformatorstationer, så långt som är möjligt och rimligt, genom att inte placera dem nära bostäder eller där barn vistas varaktigt.

**Vy/ utblick:** Verksamhetsområdet ligger i ett vidsträckt och i huvudsak flackt landskap med inslag av fåtal större träd, vägar och högspänningsledningar. Den visuella påverkan på landskapet av anläggningen bedöms bli påtaglig och kommer att ge upphov till förändrad landskapsbild med ändrad vy och utblick för de boenden och andra i området. Den tidigare långsträckta utblicken kommer att begränsas för dem som bor och rör sig i närområdet, antingen av solpanelerna eller av växtridåer, eller båda. Människor kommer att uppleva en sådan förändring olika, men det är troligt att det bland närboende finns personer som kommer att reagera starkt negativt på förändringen.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer att verksamheten inte är förenlig med försiktighetsprincip, 2 kap. 3 § miljöbalken samt kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa och miljö enligt 9 kap. 3 § miljöbalken. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer vidare att anläggningen får en betydande omgivningspåverkan och därför inte är lämplig med hänsyn till landskapsbilden, natur och kulturvärdena på platsen och en god helhetsverkan. Anläggningens placering är därför inte förenlig med 2 kap. 6 § plan och bygglagen. Verksamheten kan även komma att påverka ett fornlämningsområde i södra delen av det aktuella området.

Eslövs kommun vill även påtala att kommunen tillsammans med Hörby kommun har skickat in en skrivelse till företaget (2023-03-08) om att åtgärden kan komma att kräva prövning med detaljplan enligt 4 kap. 2 § PBL. Kommunen vill uppmärksamma Svea Solar på att synpunkterna i skrivelsen fortfarande kvarstår: ”Då Solcellsanläggningen och nätstationerna bedöms som lovpliktiga, blir också konsekvensen att området ska detaljplanläggas i enlighet med 4 kap 2 § Plan- och bygglagen. Anläggningen bedöms få en betydande omgivningspåverkan och skapar en ny sammanhållen bebyggelse med lovpliktiga byggnadsverk. Detta tillsammans med beslutet från Länsstyrelsen 2023-02-02 angående att åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan gör att vi bedömer att en detaljplan måste upprättas.”



**Beslutet skickas till**  
Länsstyrelsen Skåne

Dave Borg  
Förvaltningschef

Karin Sandström  
Stab- och miljöchef

2024-04-08

Dnr 30709-2023  
Dossier 1285-166

Enligt sändlista

## Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet

**Svea Solar Utility Development AB** har gett in Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för anläggande och drift av solcellspark på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7, Högseröd 1:45, Högseröd 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommuner

Handlingarna har tidigare översänts i samband med Miljöprövningsdelegationens förfrågan om eventuellt behov av komplettering. Ytterligare handlingar som kommit in i ärendet bifogas.

Ni bereds härmed tillfälle att yttra er över ansökan. Av yttrandet ska framgå om ni tillstyrker eller avstyrker ansökan. Om ni tillstyrker ansökan bereds ni tillfälle att lämna synpunkter på föreslagna villkor samt lämna förslag på ytterligare villkor och/eller skyddsåtgärder för den aktuella verksamheten.

Om ni yttrar er ska yttrandet ges in till Miljöprövningsdelegationen, [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se) eller Länsstyrelsen Skåne, 205 15 MALMÖ **senast den 16 maj 2024**. Ange alltid diarienummer. Vid kontakt via e-post, ange diarienummer i ämnesraden.

Med anledning av att Miljöprövningsdelegationen arbetar med att förkorta handläggningstiderna kommer en eventuell begäran om anstånd att bedömas restriktivt.

Enligt uppdrag

Ann-Sofie Rosén



2024-04-08

30709-2023

1285-166

För information om hur Länsstyrelsen Skåne behandlar personuppgifter, se [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd)

## Bilagor

Handlingsnr: 4-13

\*Handlingsnr: 1, 4-13

## Sändlista

Eslöv kommun, [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se)

Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden i Eslöv kommun,

[miljoochsamhallsbyggnad@eslov.se](mailto:miljoochsamhallsbyggnad@eslov.se) och kopia till [dave.borg@eslov.se](mailto:dave.borg@eslov.se)

Hörby kommun, [kommunen@horby.se](mailto:kommunen@horby.se)

Bygg- och miljönämnden i Hörby kommun, [kommunen@horby.se](mailto:kommunen@horby.se)

E.ON Energidistribution AB, [pbl@eon.se](mailto:pbl@eon.se)

\*Skånes ornitologiska förening, [skofmail@gmail.com](mailto:skofmail@gmail.com)

\*Eslövbyggdens naturskyddsförening, [arne.olsson@naturokultur.se](mailto:arne.olsson@naturokultur.se)

Länsstyrelsen Miljöprövningsenheten (HC)

## Upplysning

Kontaktperson i ärendet är Henrik Carlsson, 010-224 10 62.

## Kopia till

Sökande (jämte kungörelse)



Kontaktperson  
Miljöskyddsavdelningen  
Henrik Carlsson  
010-224 10 62

Svea Solar Utility Development AB  
evelina.steen@sveasolar.com

## Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 26 § miljöbalken

### Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap. 26 § miljöbalken att den av Svea Solar Utility Development AB (556057-4880), nedan kallat bolaget, planerade solcellsparken på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7, Högseröd 1:45, Högseröd 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Bolaget har genomfört ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd och Länsstyrelsen bedömer att kraven för dessa uppfylls.

Enligt 6 kap. 27 § miljöbalken får detta beslut inte överklagas särskilt.

### Redogörelse för ärendet

Enligt samrådsunderlaget avser bolaget att ansöka om frivilligt tillstånd för att anlägga och driva en solcellspark på fastigheterna Mossarp 1:99 m.fl i Eslövs kommun och Norrto 14:3 i Hörby kommun. Solcellsparken kommer att omfatta cirka 175 000 solcellspaneler, 500 växelriktare, 50 transformatorhus samt kabelsystem inom en yta av 115 ha jordbruksmark. Den totalt installerade effekten för solcellsparken blir maximalt 95 MW och kommer innebära en årlig elproduktion som skulle kunna täcka en förbrukning hos cirka 50 000 lägenheter eller cirka 4 750 standardvillor.

Åtgärder som krävs för att uppföra anläggningen är bland annat pålning av metallstativ, schaktning av kabelsystem samt lindriga markarbeten för



transformatorstationer. Dessutom etableras ett stängsel som avgränsar anläggningen och håller obehöriga utanför. Anläggningen medför reversibla och tillfälliga åtgärder på marken, och utöver nedmontering av hela anläggningen krävs enligt bolaget ingen annan återställning av marken efter avslutat projekt, undantaget de platser där transformatorhusen stått. Under tiden för driften uppkommer inga utsläpp eller risk för olägenhet i form av buller, lukt eller liknande.

Verksamhetsområdet är lokaliserat cirka 3,5 km nordost om samhället Löberöd mellan tätorterna Eslöv och Hörby och angränsar i huvudsak till åkermark av klass 7 samt spridd bebyggelse. Genom verksamhetsområdet löper i sydvästlig till nordostlig riktning en större kraftledning. Närmsta väg ligger cirka 85 meter från verksamhetsområdet och närmsta järnvägsspår ligger på cirka 15 kilometers avstånd. Bolaget har inventerat flera platser i området och bedömt att de förhållandevis långa avstånden mellan verksamhetsområdet och skyddade områden samt det nära avståndet till anslutningspunkten framför allt är det som talar för den valda lokaliseringen.

Ett samordnat undersöknings- och avgränsningssamråd genomfördes den 11 november 2022. Verksamhetsutövaren överlämnade inför detta möte ett samrådsunderlag till Länsstyrelsen. På mötet deltog även representanter från kommunerna. Bolaget har genomfört samråd med de 77 fastighetsägare och boende som finns i närområdet inom en radie av 500 m. Samrådet med fastighetsägarna och närboende genomfördes via direktsutskick av underlaget.

Bolaget har även samrått med Trafikverket, Naturvårdsverket, Försvarsmakten, Kraftringen, EON, Naturvårdsföreningen Eslöv, Naturvårdsföreningen Hörby och Skånes ornitologiska förening genom utskick av samrådsunderlaget. Annonsering har skett i Skånska dagbladet den 22 november 2022.

E.ON, Trafikverket, Skånes ornitologiska förening (SKOF) och 7 st närboende har inkommit med synpunkter.

Trafikverket har i huvudsak framfört att solcellsparken behöver utformas så att det inte uppkommer risk för störningar på järnvägsanläggningar eller risk för bländning av fordonsförare.

E.ON Energidistribution AB har framfört flertalet synpunkter vad gäller elsäkerhetsregler och förhållningssätt till E.ON:s verksamhet.



SKOF har framfört att de motsätter sig att solcellsparkers anläggs utanför exploaterade områden och anger att det kan innebära en negativ påverkan på fågellivet genom försämrade häcknings- och födosökmöjligheter. SKOF anser att anläggningen ska antas medföra betydande miljöpåverkan. För att pröva anläggningen måste en fågelinventering göras och solcellsparkers generella påverkan på fågelliv behöver studeras vidare. Om anläggningen tillåts förordar SKOF att byggnationsarbete inte får ske mellan den 1 augusti och 1 april då det är häckningsperiod.

## Skäl för Länsstyrelsens beslut

Den som avser att bedriva en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet ska undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen genomförs i form av ett undersökningssamråd. Enligt 6 kap. 26 § miljöbalken ska länsstyrelsen efter undersökningen i ett särskilt beslut avgöra om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den planerade verksamheten är en så kallad U-verksamhet som inte omfattas av miljöprövningsförordningen och därmed är den inte heller en av de verksamheter som enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Anläggningen förväntas inte ge upphov till några utsläpp, något buller eller några kemikalierisker. Den planerade verksamheten leder till ett tillskott i den regionala produktionen av förnyelsebar energi.

Verksamhetens lokalisering innebär dock att ca 115 ha brukningsvärd jordbruksmark hägnas in och tas i anspråk under en längre tid. Av underlaget framgår att anläggningen planeras ha en driftstid på cirka 30 år. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att bevarandet av högkvalitativ jordbruksmark i Skåne är avgörande för att stärka det samhällsviktiga intresset av att öka produktionen av inhemskt livsmedel och foder.

Mot bakgrund av solcellsparkens storskaliga utbredning och att den kommer att hägnas in med höga stängsel bedömer Länsstyrelsen att det finns risk för störningar på marklevande vilt. Aktuellt område ingår i kronhjortsområde C för den rödlistade



nominatunderarten av kronhjort. Stängsel utgör en barriär för viltet och påverkar det genom att ytor för födosök och vila försvinner. Dessutom kan stängsel utgöra en fara för viltet då de riskera att fastna i dessa eller ledas upp på trafikerade vägar då de försöker komma runt inhägnaden. Anläggningen bör ses i ett större sammanhang där hänsyn också tas till eventuella andra barriärer som finns eller kan komma att uppstå i området. Barriäreffekter i landskapet bör inte förstärkas.

Solcellsparken bedöms genom sin storskaliga utbredning även få en påtaglig påverkan på landskapsbilden för de som bor och vistas i närområdet.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att verksamheten ska antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Miljökonsekvensbeskrivning

Vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla framgår av 6 kap. 35 § miljöbalken samt 16-19 §§ miljöbedömningsförordningen. Länsstyrelsen har i ett samrådsyttrande den 14 november 2022 även framfört synpunkter på projektet och på vad som bör ingå i ansökan. Den 22 november meddelade Mark- och miljööverdomstolen två domar som gäller solcellsparker i Skåne, M 1026-22 och M 15064-21. Domarna klargör att etablering av solcellsparker på jordbruksmark innebär en förändrad markanvändning även om viss andel av verksamhetsområdets markyta kan betas eller odlas. Med anledning därav finner Länsstyrelsen att några av de redovisningsbehov som framfördes om jordbruksmark och lokalisering i samrådsyttrandet den 14 november ej längre är relevanta. Domarna poängterar också vikten av att ha en utförlig lokaliseringsutredning i ansökan.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska bl.a. särskilt innehålla:

- Komplettera redovisningen och utvärderingarna av alternativa lokaliseringar med konkreta exempel på andra fastigheter där marktypen inte är jordbruksmark.
- Redogör för alternativa utformningar av solcellsparken som kan begränsa eller öka andelen jordbruksmark som behöver tas i anspråk.

- Beskriv vilka kumulativa barriäreffekter som kan uppstå för vilt när planerad inhägnad adderas till befintlig infrastruktur och de befintliga verksamheter som finns i omgivningarna.
- Redovisa ett antal alternativa utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter samt vilka för- och nackdelar för klövvilt dessa innebär i förhållande till den valda utformningen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, typ av stängsel osv.
- För att kunna göra en bedömning av påverkan på landskapsbilden bör ett fotomontage lämnas in som visar hur anläggningen kommer att upplevas i landskapet. Det är viktigt att de faktiskt förväntade förutsättningarna innan och efter anläggningen framgår av montaget, dvs stängsel, planerade vegetationsridåer och liknande ska framgå. Fotomontage bör åtminstone utgå från de bostäder på fastigheterna för parken och på angränsande fastigheter som kommer att få en direkt vy över solcellsparken från sin bostadstomt samt från minst två motiverade punkter vardera, på väg 1119 och väg 1130.
- Redovisa hur olika utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter påverkar landskapsbilden i förhållande till den valda utformningen samt kostnader för de olika alternativen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, utformning av stängsel, busk- och trädridåer osv.
- Utveckla motiveringen till varför marken får samma kompakteringsgrad som innan verksamheten påbörjats. Redogör även för hur detta säkerställs samt vilka jordförbättrande åtgärder som kan vidtas vid behov.

Utöver ovan angivna punkter om kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver bolaget också beakta information och synpunkter som framfördes i Länsstyrelsens samrådsyttrande från den 14 november 2022.

## Information

Länsstyrelsen erinrar om att ytterligare synpunkter kan komma att framföras över en framtida ansökan och dess underlag. Detta yttrande är endast baserat på vad som framkommit under samrådet. Allmän information om verksamheter med





miljöpåverkan samt vad ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla finns att läsa på Länsstyrelsens hemsida.

Det är viktigt att du namnger samtliga handlingar du skickar in. Detta underlättar i handläggningsprocessen. Förslagsvis:

- Ansökan
- Bilaga 1 teknisk beskrivning
- Bilaga 2 MKB
- Bilaga 3 Fotomontage
- Bilaga 4 Naturvärdesinventering m.fl.

Samtliga ansökningshandlingar ska du skicka i digital form till oss. Dessa hamnar då i ditt ärendes digitala akt i vårt system. Använd gärna Länsstyrelsens e-tjänst för att lämna in ansökan *Ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet (helprövning)*. Klicka [här](#) för att komma till e-tjänsten. Du kan även skicka in handlingarna digitalt till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se)

Handlingarna ska du underteckna med underskrift av behörig firmatecknare eller ombud med fullmakt (bifoga då undertecknad fullmakt).

Du behöver även skicka in **fyra (4) pappersexemplar**, av samtliga handlingar till Länsstyrelsen Skåne, Södergatan 5, 205 15 Malmö. Dessa handlingar ska vara kopior av de digitala handlingar som du har skickat in digitalt och får inte innehålla nya eller ändrade uppgifter. Om handlingarna är större än 15 Mb rekommenderar vi att du använder er av vår tjänst Filskick. Inbjudan till tjänsten begär du enkelt genom ett e-brev till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se).

Detta beslut har fattats av Karin Söderholm, chef på miljöprovningseenheten. I den slutliga handläggningen har även deltagit miljöhandläggare Henrik Carlsson, föredragande.

Karin Söderholm

Henrik Carlsson

*Detta beslut har signerats elektroniskt och saknar därför namnunderskrifter*



Länsstyrelsen  
Skåne

BESLUT

7(7)

2023-02-02

Dnr 551-35620-2022

Doss nr 1285-166

**Kopia till:**

Eslövs kommun, [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se)

Hörby kommun, [kommunen@horby.se](mailto:kommunen@horby.se)

WSP Sverige AB, [ida.davidsson@wsp.com](mailto:ida.davidsson@wsp.com)

**Från:** simon.isberg@trafikverket.se  
**Skickat:** Fri, 13 Oct 2023 12:23:58 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Yttrande från Trafikverket: 551-30709-2023

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2023/108623

Er referens: 551-30709-2023

## Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för anläggande och drift av solcellspark, Eslövs och Hörby kommuner

Trafikverket har tagit emot ovan rubricerat ärende och anser inte att handlingarna behöver kompletteras.

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Med vänlig hälsning

**Simon Isberg**

Biträdande samhällsplanerare

[simon.isberg@trafikverket.se](mailto:simon.isberg@trafikverket.se)

Direkt: 010-12 34 031

**Trafikverket**

211 18 Malmö

Besöksadress: Neptunigatan 52

Telefon: 0771-921 921

[trafikverket.se](https://trafikverket.se)

[Facebook](#) | [YouTube](#) | [Twitter](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#)

Samtliga remisser och beslut till Trafikverket ska skickas till [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) eller:

**Trafikverket**

Ärendemottagningen

Box 810

781 28 Borlänge

Handläggaren är konsult på Trafikverket. / The administrator is a consultant at Trafikverket (Swedish Transport Administration).

**Från:** pbl@eon.se  
**Skickat:** Tue, 31 Oct 2023 10:50:10 +0100  
**Till:** "kommunen@horby.se" <kommunen@horby.se>; "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Dnr: 551-30709-2023 Yttrande Solcellspark Mossarp  
**Bilagor:** Ä-versiktskarta El - Mossarp 1\_99 m fl.pdf, Arbete nÄra friledning.docx

Ärendenr: 202202399

Datum: 2023-10-31

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON en 130 kV regionnätluftledning, se biofogad karta

Kraftledningar omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2022.1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Ingen förändring av marknivå får ske under eller strax invid kraftledningen utan vidare bedömning gjorts, avstånd mellan mark och ledning regleras av bland annat starkströmsföreskrifterna.

Runt stolpar, stag, eller andra jordade delar, för 130 kV ledning får inget elektriskt ledande material, så som kabel för solceller m.m., förekomma inom en radie på 50 m. Detta på grund av att det vid åsknedslag eller kortslutning på ledningen kan slå sönder utrustning eller att det kan bli farliga spänningar i solcellsanläggningen vid uppkomna fel på ledningen. För att bedöma dom avstånd som krävs mellan solcellsanläggningen ska information över anläggningens jordning och anslutning till det elektriska nätet överlämnas till E.ON för vidare bedömning för utformning av solcellsanläggningen.

När nya ledningar så som el, vatten, avlopp eller teleledningar med mera ska förläggas i närheten av kraftledningar ska Telestörningsnämndens TSN meddelande 21 följas. I tabellen framgår det vad det minsta avståndet mellan friledning för högspänning och annan anläggning ska hålla.

Staket som eventuellt skall uppföras måste ske i samråd med E.ON och planeras noga hur detta skall uppföras. Eventuella åtgärder för att hindra spänningssättning av staketet kommer att behöva utföras t.ex. följelina för att jorda av staketet. Vidare dialog får föras rörande staketet och dess utformning.

Solcellspanelerna måste vara väl förankrade så att det inte föreligger någon risk att panelerna vid hög blåst kan lossna och riskera att träffa ledningens faslinor.

I det fall nya vägar ska anläggas som korsar eller kommer i omedelbar närhet av kraftledningarna skall detta meddelas E.ON för vidare bedömning. Detta då det råder restriktioner rörande avstånd mellan väg och strömförande ledare.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. Därför måste, i god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, kontakt tas med Henrik Blomberg, (konsult från ONE Nordic AB), tfn 070-524 46 42 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA), se även bifogat dokument "*Arbete nära friledning*".

## Övrigt

Som elnätsföretag måste vi kunna sköta och kontrollera våra elanläggningar enligt Elsäkerhetsverkets Starkströmsföreskrifter (ELSÄK-FS 2022:3). Därmed får inte solcellsanläggningen utgöra något hinder för att kunna underhålla befintliga anläggningar.

Förfrågningar gällande anslutning till elnät, gå in på vår hemsida;

<https://www.eon.se/foeretag/elnaet/anslut>

Med vänlig hälsning/Kind regards

**Pernilla Winblad**

Tillstånd och Rättigheter

E.ON Energidistribution AB  
Borgmästaregatan 11A  
392 35 Kalmar

[eon.se](https://www.eon.se) | [Facebook](#) | [Twitter](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#) | [YouTube](#)

Please visit [eon.se/legal](https://www.eon.se/legal) and find information about how we at E.ON handle your personal data.  
Privileged/Confidential information may be contained in this message and is intended solely for the use of the addressee. If You receive this mail by mistake, You may not use, copy or distribute it to anyone else. Please erase the message and notify us immediately.  
E.ON Energidistribution AB Säte/Registered Office Skåne län, Malmö Kommun. Organisationsnummer/Registered Number of the company 556070-6060.



Skala 1:10500 (A4)

0 200 400 600 800 1000 m



### Informationskarta

Kommun:  
Eslöv, Mossarp €1:99€m.fl.  
Ärendenummer:  
202202399

E.ON Energidistribution AB

www.eon.se  
Skala: 1:10500  
2022-12-13

Kartan är giltig i 3 månader




#### Regionnät högspänning

Kabel   
Luftledning   
Transformatorstation  

#### Lokalnät mellanspänning/lågspänning

Kabel    
Luftledning    
Kabelskåp 

#### Stråk

Kabelns verkliga läge (svart)   
Kabelns ungefärliga läge (svart, kan vara rött)   
Schakt där flera kablar kan vara förlagda 

## Arbete nära 130 kV friledning

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas, vilket i detta fall bland annat innebär följande:

- Avståndet mellan brännbart upplag och närmsta faslina får ej understiga 30 meter (40-130 kV).
- För explosiv vara gäller 50 meter för 50kV. För 130 kV gäller minst 100 meter.
- Ingen uppställning av maskiner, fordon, bodar etc. under eller i omedelbar närhet av ledningen. Ej heller tillfälliga grus eller jordupplag.
- Kranarbete är förbjudet under eller strax bredvid kraftledningen. Stationära kranar får ej placeras så att kranarmen/vajern kan komma i närheten av ledningen.
- Vid övrigt arbete under ledningen gäller minimiavstånd i vertikal led mellan faslina och maskin 4 meter vid 1 - 130 kV. I sidled gäller 6 meter vid 50- 130 kV. Spärrbara maskiner ska användas.
- Måste man av något skäl arbeta på gränsen till dessa avstånd eller att spärrbara maskiner inte används ska ledningsbevakning beställas via E.ONs kundsupport 0771-22 24 24. Kostnaden för detta kommer att påföras Er eller er entreprenör.
- Innan arbete vid regionnätledning ska kontakt tas med Jonas Jonsson på ONE Nordic AB, tfn 070-315 05 79 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA).
- Belysningsmaster, flaggstänger etc. får inte placeras så nära kraftledningen att dessa kan komma i kontakt med strömförande linor vid fall. Om exempelvis en 12 meter hög belysningsmast monteras får denna inte placeras närmre strömförande lina än 14 meter, horisontellt mått.
- Marknivån får inte förändras under eller invid våra ledningar.
- För montage av staket, el- och teleledningar, metalliska rör etc. gäller speciella restriktioner.

Detta dokument är lämpligt att medsända anbudsförfrågan vid upphandling av entreprenaden

2023-11-27

Dnr 551-30709-2023

Doss nr 1285-166

Svea Solar Utility Development AB

Genom ombud:

[tove.andersson@setterwalls.se](mailto:tove.andersson@setterwalls.se)[lovis.ramberg@setterwalls.se](mailto:lovis.ramberg@setterwalls.se)

## Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken; komplettering av handlingar

---

Miljöprövningsdelegationen har tagit emot er ansökan om anläggande och drift av solcellspark för produktion av el på fastigheterna Mossarp 1:99 m.fl. i Eslövs kommun samt fastigheten Norrto 14:3 i Hörby kommun.

Efter genomgång av handlingarna finner Miljöprövningsdelegationen att ärendet behöver kompletteras enligt nedanstående.

### Allmänt

1. Redogör för hur stor årlig elproduktion som förväntas vid maximal produktion uttryckt i megawattimmar (MWh) per år.
2. Presentera de beräkningsunderlag och antaganden som har legat till grund för förslaget till ekonomisk säkerhet.
3. Motivera varför verksamheten behöver en igångsättningstid på 7 år.

*Kommentar: Miljöprövningsdelegationen finner att 7 år får anses vara en lång igångsättningstid med beaktande av anläggningens låga komplexitet*

### Lokaliseringsutredning

4. Komplettera lokaliseringsutredningen med ytterligare lokaliseringsalternativ inom elområde 4 som inte ligger på jordbruksmark, som är tekniskt rimliga och som inte är uppenbart oförenliga med riksintresseområden eller andra skyddade områden. Redovisa lokaliseringsalternativen på karta och ange





2023-11-27

Dnr 551-30709-2023

Doss nr 1285-166

fastighetsbeteckningar. Ange eventuella merkostnader som en etablering på de alternativa platserna skulle medföra.

*Kommentar: Med hänvisning till 2 kap. 1 och 6 §§ samt 3 kap. 4 § miljöbalken måste bolaget visa att anläggningen inte kan lokaliseras på annan mark än jordbruksmark. Utgångspunkten i lokaliseringsutredningen behöver vara att undvika platser som ligger på jordbruksmark. Lokaliseringsalternativen behöver också vara lämpliga ur andra avseenden, så som att de är tekniskt möjliga och medför begränsad påverkan på natur- och kulturvärden.*

*Bolaget har redovisat fyra lokaliseringsalternativ som Miljöprövningsdelegationen inte finner är lämpliga för att kunna bedöma om 3 kap 4. miljöbalken utgör hinder för etableringen eller inte. Lokaliseringsalternativ 1 vid Lyby Mosse visade sig vara uppenbart olämpligt då det utgörs av en mossmark där det är tekniskt orimligt att stadga solcellsanläggningen. Lokaliseringsalternativ 2 vid Braheskogen utgörs av ädellövskog som är uppenbart olämplig till följd av höga naturvärden. Lokaliseringsalternativ 3 och 4 utgörs helt eller delvis av betesmark som omfattas av begreppet jordbruksmark i 3 kap. 4 § miljöbalken.*

*Miljöprövningsdelegationen finner även att det geografiska området som bolaget redovisat är för snävt och begränsar möjligheten att redovisa tekniskt möjliga lokaliseringar på annan mark än jordbruksmark. För att kunna bedöma om 3 kap. 4 § miljöbalken utgör hinder för etablering kan en lokaliseringsutredning behöva vara geografiskt omfattande och innehålla alternativa lokaliseringar som är tekniskt rimliga, inte ligger på jordbruksmark och som inte uppenbart är oförenliga med riksintresseområden för kulturmiljö, friluftsliv, naturvård och totalförsvaret eller andra områden som är skyddade eller angivna till följd av höga natur- eller kulturvärden. Som exempel på geografisk omfattning har Mark- och miljööverdomstolen godtagit en lokaliseringsutredning avseende vindkraftverk som omfattat lokaliseringsalternativ i 15 kommuner där flera av alternativen var på mark som inte var jordbruksmark (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 3 juli 2023 i mål nr P 2006-22).*

#### *Kulturmiljö, landskapsbild och rekreation*

5. Redogör för den maximala höjd över markytan som kan förväntas vid solpanelernas överkant. Tydliggör om fotomontage utgår från denna höjd.

*Kommentar: Av ansökan framgår att det inte är klarlagt vilken modell av solpaneler som kan komma att användas för anläggningen. Solpanelernas maximala höjd anges heller inte, utan det beskrivs endast att det kan röra sig om ungefär 3 meter.*

2023-11-27

Dnr 551-30709-2023

Doss nr 1285-166

6. Redogör för möjligheter att helt omringa verksamhetsområdets ytterkanter med busk- och trädridåer. Ange vilka merkostnader som uppkommer i förhållande till om endast busk- och trädridåerna på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen anläggs.
7. Redogör för avstånden mellan verksamhetsområdets ytterkanter (närmsta stängsel) och de bostadstomter som är markerade på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen.
8. Utveckla motiveringen till varför anläggningen inte kommer att ha någon påverkan på de utpekade värdena i området Braåns dalgång i det regionala kulturmiljöprogrammet.

*Kommentar: Motivet för att bevara kulturmiljöområdet Braåns dalgång är att det är "en del av det äldre kulturlandskapet i Skånes mellanbygd. Betesmarker, trädrader, den spridda gårdsbebyggelsen och äldre hägnader såsom stengårdsgårdar är väsentliga inslag i miljön. Stenvalvsbron utgör en viktig rest av tidigare kommunikationsleder." Som ett värde för området lyfts särskilt det småskaliga ägomönstret.*

#### Övrigt

9. Utveckla motiveringen till varför det skulle vara fördelaktigt att kvarlämna elkablar i marken efter avveckling. Beakta särskilt den stora mängd elkablar som kan förväntas vid en storskalig solpark.

*Kommentar: I kapitel 6 i den tekniska beskrivningen har bolaget angett att det skulle kunna vara miljömässigt fördelaktigt att lämna kvar kablar och fundament i marken efter avveckling av verksamheten. Detta utgör en avvikelse från avfallshierarkin och rådande avfallslagstiftning.*

10. Redogör för hur lång tid anläggningsskedet kommer att pågå. Redovisa särskilt under vilken tidsperiod pålning kommer att bedrivas. Ange vilka månader det kan bli aktuellt, om det kommer att ske på helger samt vilka tider på dygnet arbetsmomentet kommer att utföras.
11. Redogör för vilka de minsta avstånden är mellan transformatorstationer eller eventuell annan ljudalstrande utrustning och närliggande bostadshus. Redogör även för om bolaget bedömer att Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller kommer att klaras under driftstiden.
12. Redogör för vilka skillnader i störningsbild som finns mellan teknikerna *fixed stilt* och *single axis tracker*.

2023-11-27

Dnr 551-30709-2023

Doss nr 1285-166

*Kommentar: Av ansökan framgår att bolaget önskar utrymme att i ett senare skede välja om teknikerna fixed stilts eller singel axis tracker ska användas.*

*Miljöprövningsdelegationen bedömer att rörliga solpaneler skulle kunna medföra en ökad störning för närboende genom visuell påverkan och ljud från anläggningen.*

*Beskrivning av denna påverkan saknas i ansökan.*

Miljöprövningsdelegationen förelägger er med stöd av 19 kap. 5 § punkten 2 jämförd med 22 kap. 2 § miljöbalken att senast den **31 januari 2024** ge in de begärda kompletteringarna **digitalt samt i 4 papperskopior**. Kommer kompletteringarna inte in inom angiven tid kan ansökan komma att avvisas eller ärendet avgöras på befintligt underlag.

Yttrande har kommit in från E.ON Energidistribution AB, se bilaga. Ni ges härmed tillfälle att bemöta E.ON:s yttrande senast ovanstående datum.

Föreläggandet har beslutats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne. I beslutet har deltagit Sara Lundquist, ordförande och Lisbet Neil Stephens, miljöszakunnig. Föredragande i ärendet har varit Henrik Carlsson, Länsstyrelsens miljöskyddsavdelning.

Sara Lundquist

Lisbet Neil Stephens

*Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrift.*

*För information om hur Länsstyrelsen Skåne behandlar personuppgifter, se [www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/om-webbplatsen/sa-hanterar-vi-dina-personuppgifter.html](http://www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/om-webbplatsen/sa-hanterar-vi-dina-personuppgifter.html).*

## Upplysning

Kontaktperson i ärendet är Henrik Carlsson, tel. 010-2241062.

## Bilaga

Handlingskort 5

**Från:** "Lovis Ramberg" <Lovis.Ramberg@setterwalls.se>  
**Skickat:** Wed, 17 Jan 2024 14:42:27 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Hemställan om anstånd i ärende med dnr 551-30709-2023 [SW-CLIENTS.FID1060654]  
**Bilagor:** Hemställan om anstånd i ärende med dnr 551-30709-2023 - #43286667 v1.pdf

Hej,

Bifogad handling är ställd till miljöprövningsdelegationen och rör hemställan om anstånd i rubricerat ärende. Vänligen bekräfta att handlingen har mottagits och registrerats.

Med vänlig hälsning,  
Lovis Ramberg

---

## SETTERWALLS

**Lovis Ramberg - Profil**

**Associate | LL.M<sup>e</sup>**

.

Stortorget 23  
P.O. Box 4501  
SE-203 20 Malmö  
D: +46 10 690 04 50  
M: + 46 70 258 73 36  
E: Lovis.Ramberg@setterwalls.se  
www.setterwalls.se

Setterwalls Advokatbyrå AB - reg. no. 556774-5772 - registered office in Stockholm  
Our services are subject to our [General Terms and Conditions](#) and our [Privacy Policy](#), which are available on our website.

This message and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please telephone or e-mail the sender and delete this message and any attachment from your system. If you are not the intended recipient you must not copy this message or attachment or disclose the contents to any other person.

---

Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne  
Endast per e-post till: [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se)

17 januari 2024

### HEMSTÄLLAN OM ANSTÅND I ÄRENDE MED DNR 551-30709-2023

Miljöprövningsdelegationen har genom föreläggande den 27 november 2023 förelagt Svea Solar Utility Development AB ("Bolaget") att komplettera sin ansökan om anläggande och drift av solcellspark. På grund av den spretighet som förekommer i praxis hos underinstans gällande omfattningen av en lokaliseringsutredning för solparker på jordbruksmark förefaller det lämpligt att dom i Mark- och miljööverdomstolens mål nr M 13461–22 meddelas innan Bolaget kompletterar sin ansökan. Föredragning i nämnda mål är planerad till den 15 februari 2024. Bolaget hemställer därför om anstånd med att komplettera sin ansökan i enlighet med förelägandet till och med den 15 mars 2024. Givet att tidsutdräkten främst förutses belasta Bolaget utgås från att något hinder mot hemställt anstånd inte föreligger.

Malmö som ovan,



Tove Andersson

Delägare | Advokat



Lovis Ramberg

Jur.kand.

**Från:** "Carlsson Henrik" <henrik.carlsson@lansstyrelsen.se>  
**Skickat:** Thu, 25 Jan 2024 10:40:11 +0100  
**Till:** "Lovis.Ramberg@setterwalls.se"  
<Lovis.Ramberg@setterwalls.se>;"tove.andersson@setterwalls.se" <tove.andersson@setterwalls.se>  
**Ämne:** Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte

Hej,

Som juridiskt ombud för Svea Solar Utility Development AB inkom ni den 17 januari med en begäran om anstånd för att inkomma med kompletteringar i ärende 551-30709-2023.

Miljöprövningsdelegationen meddelar att anstånd inte beviljas.

Prövningsmyndigheten har ett ansvar att säkerställa att ärendet framskrider och finner inte att det skäl som angetts är tillräckliga för att avvakta med kompletteringarna.

Om bolaget vill vänta in andra rättsfall och dylikt finns alltid möjligheten att återkalla ansökan och komma in med den på nytt när det avgörande man väntat på har kommit.

Med vänlig hälsning

**Henrik Carlsson**  
Miljöhandläggare

Miljöprövningsenheten  
Länsstyrelsen Skåne  
010-224 10 62

**Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Skåne**

Växel: 010-224 10 00

[Central e-post](#)

[Webbplats och sociala medier](#)

[Så hanterar vi dina personuppgifter](#)

**Från:** "Lundquist Sara"  
**Skickat:** Thu, 25 Jan 2024 15:30:13 +0100  
**Till:** "Tove Andersson" <Tove.Andersson@setterwalls.se>  
**Ämne:** Sv: Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte

I enlighet med vårt samtal medges anstånd till den 16 februari.

Med vänlig hälsning

**Sara Lundquist**

Länsassessor/Ordförande i Miljöprövningsdelegationen

Juridiska avdelningen/Rättsenheten  
Länsstyrelsen Skåne  
010-224 13 62

**Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Skåne**

Växel: 010-224 10 00

[Central e-post](#)

[Webbplats och sociala medier](#)

[Så hanterar vi dina personuppgifter](#)

---

**Från:** Tove Andersson <Tove.Andersson@setterwalls.se>  
**Skickat:** den 25 januari 2024 14:59  
**Till:** Lundquist Sara <sara.lundquist@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** VB: Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte  
**Prioritet:** Hög

Hej Sara,

Har sökt dig ang nedan, har du möjlighet att ringa mig snarast, tack.

Tove Andersson, 0768-697078

---

## SETTERWALLS

**Tove Andersson - Profil**

**Partner | Advokate**

Stortorget 23  
P.O. Box 4501  
SE-203 20 Malmö  
D: [+46 10 690 04 66](tel:+46106900466)  
M: [+46 76 869 70 78](tel:+46768697078)  
E: [Tove.Andersson@setterwalls.se](mailto:Tove.Andersson@setterwalls.se)  
[www.setterwalls.se](http://www.setterwalls.se)

---

Setterwalls Advokatbyrå AB - reg. no. 556774-5772 - registered office in Stockholm  
Our services are subject to our [General Terms and Conditions](#) and our [Privacy Policy](#), which are available on our website.

This message and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure.  
If you are not the intended recipient, please telephone or e-mail the sender and delete this message and any attachment from your system. If you are not the intended recipient you must not copy this message or attachment or disclose the contents to any other person.

---

**Från:** Carlsson Henrik <[henrik.carlsson@lansstyrelsen.se](mailto:henrik.carlsson@lansstyrelsen.se)>

**Skickat:** den 25 januari 2024 13:37

**Till:** Tove Andersson <[Tove.Andersson@setterwalls.se](mailto:Tove.Andersson@setterwalls.se)>; Lovis Ramberg <[Lovis.Ramberg@setterwalls.se](mailto:Lovis.Ramberg@setterwalls.se)>

**Ämne:** Sv: Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte

Du får inte e-post ofta från [henrik.carlsson@lansstyrelsen.se](mailto:henrik.carlsson@lansstyrelsen.se). [Se varför det här är viktigt](#).

Hej Tove,

Jag tror att det är bättre att ni pratar direkt med Miljöprövningsdelegationens ordförande i ärendet om det gäller frågor kring anståndsbeväran eller andra processrättsliga frågor.

Ni når Sara Lundquist på:

[sara.lundquist@lansstyrelsen.se](mailto:sara.lundquist@lansstyrelsen.se)

Telefon: [010-2241362](tel:010-2241362)

Mobiltelefon: [072-5367162](tel:072-5367162)

Med vänlig hälsning

**Henrik Carlsson**  
Miljöhandläggare

Miljöprövningsenheten  
Länsstyrelsen Skåne  
010-224 10 62

**Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Skåne**

Växel: 010-224 10 00

[Central e-post](#)

[Webbplats och sociala medier](#)

[Så hanterar vi dina personuppgifter](#)

---

**Från:** Tove Andersson <[Tove.Andersson@setterwalls.se](mailto:Tove.Andersson@setterwalls.se)>

**Skickat:** den 25 januari 2024 11:04

**Till:** Carlsson Henrik <[henrik.carlsson@lansstyrelsen.se](mailto:henrik.carlsson@lansstyrelsen.se)>; Lovis Ramberg <[Lovis.Ramberg@setterwalls.se](mailto:Lovis.Ramberg@setterwalls.se)>

**Ämne:** Sv: Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte

Henrik,

Sökte dig nyss på telefon. Tacksam om du ringer mig. 0768-697078.



Mvh

Tove Andersson

---

## SETTERWALLS

**Tove Andersson - Profil**

**Partner | Advokat**

Stortorget 23  
P.O. Box 4501  
SE-203 20 Malmö  
D: [+46 10 690 04 66](tel:+46106900466)  
M: [+46 76 869 70 78](tel:+46768697078)  
E: [Tove.Andersson@setterwalls.se](mailto:Tove.Andersson@setterwalls.se)  
[www.setterwalls.se](http://www.setterwalls.se)

Setterwalls Advokatbyrå AB - reg. no. 556774-5772 - registered office in Stockholm  
Our services are subject to our [General Terms and Conditions](#) and our [Privacy Policy](#), which are available on our website.

This message and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure.  
If you are not the intended recipient, please telephone or e-mail the sender and delete this message and any attachment from your system. If you are not the intended recipient you must not copy this message or attachment or disclose the contents to any other person.

---

**Från:** Carlsson Henrik <[henrik.carlsson@lansstyrelsen.se](mailto:henrik.carlsson@lansstyrelsen.se)>

**Skickat:** den 25 januari 2024 10:40

**Till:** Lovis Ramberg <[Lovis.Ramberg@setterwalls.se](mailto:Lovis.Ramberg@setterwalls.se)>; Tove Andersson <[Tove.Andersson@setterwalls.se](mailto:Tove.Andersson@setterwalls.se)>

**Ämne:** Ärende 551-30709-2023 Anstånd beviljas inte

Du får inte e-post ofta från [henrik.carlsson@lansstyrelsen.se](mailto:henrik.carlsson@lansstyrelsen.se). [Se varför det här är viktigt.](#)

Hej,

Som juridiskt ombud för Svea Solar Utility Development AB inkom ni den 17 januari med en begäran om anstånd för att inkomma med kompletteringar i ärende 551-30709-2023.

Miljöprövningsdelegationen meddelar att anstånd inte beviljas.

Prövningsmyndigheten har ett ansvar att säkerställa att ärendet framskrider och finner inte att det skäl som angetts är tillräckliga för att avvakta med kompletteringarna.

Om bolaget vill vänta in andra rättsfall och dylikt finns alltid möjligheten att återkalla ansökan och komma in med den på nytt när det avgörande man väntat på har kommit.

Med vänlig hälsning

**Henrik Carlsson**  
Miljöhandläggare

Miljöprövningsenheten  
Länsstyrelsen Skåne  
010-224 10 62

**Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Skåne**

Växel: 010-224 10 00

[Central e-post](#)

[Webbplats och sociala medier](#)

[Så hanterar vi dina personuppgifter](#)

**Från:** "Lovis Ramberg" <Lovis.Ramberg@setterwalls.se>  
**Skickat:** Fri, 16 Feb 2024 16:22:07 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Komplettering i ärende med dnr 551-30709-2023 [SW-CLIENTS.FID1060654]  
**Bilagor:** Komplettering i ärende med dnr 551-30709-2023 - #43357848 v1.pdf, Bilaga 1 - Komplettering Mossarp lokalisering - #43357439 v1.pdf  
**Categories:** Aida

Hej,

Bifogade handlingar är ställda till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne och rör komplettering i rubricerat ärende. Vänligen bekräfta att handlingarna har mottagits och registrerats.

Fyra papperskopior har idag också blivit inlämnade till Länsstyrelsen Skåne i enlighet med föreläggandet. Noteras ska att datumet blivit felaktigt i papperskopiorna vilket har justerats i den digitalt inlämnade kompletteringen.

Med vänlig hälsning,  
Lovis Ramberg

---

## SETTERWALLS

**Lovis Ramberg - Profil**

**Associate | LL.M<sup>e</sup>**

.

Stortorget 23  
P.O. Box 4501  
SE-203 20 Malmö  
D: +46 10 690 04 50  
M: + 46 70 258 73 36  
E: Lovis.Ramberg@setterwalls.se  
e  
www.setterwalls.se

Setterwalls Advokatbyrå AB - reg. no. 556774-5772 - registered office in Stockholm  
Our services are subject to our [General Terms and Conditions](#) and our [Privacy Policy](#), which are available on our website.

This message and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please telephone or e-mail the sender and delete this message and any attachment from your system. If you are not the intended recipient you must not copy this message or attachment or disclose the contents to any other person.

---

Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne  
Endast per e-post till skane@lansstyrelsen.se

16 februari 2024

## KOMPLETTERING I ÄRENDE MED DNR 551-30709-2023

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne ("MPD") har genom föreläggande den 27 november 2023 förelagt Svea Solar Utility Development AB ("Sökanden") att inkomna med komplettering av sin ansökan om anläggande och drift av solcellspark Mossarp. Med anledning av meddelat anstånd får Sökanden framföra följande.

### 1. INLEDNING

För underlättande av inläsning av materialet har alla punkter besvarats samlat i denna inlägga bortsett från uppdaterad lokaliseringsutredning, se [Bilaga 1](#). För besvarande av punkt 8 har Sökanden uppdragit åt WSP att i huvudsak besvara, bemöta och bedöma kompletteringspunkten.

### 2. ALLMÄNT

#### *Punkt 1*

*Redogör för hur stor årlig elproduktion som förväntas vid maximal produktion uttryckt i megawattimmar (MWh) per år*

- 2.1 Som beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen, s.3, förväntas en produktion om ca 100 GWh per år, dvs. 100 000 MWh.

#### *Punkt 2*

*Presentera de beräkningsunderlag och antaganden som har legat till grund för förslaget till ekonomisk säkerhet*

- 2.2 Som angavs i ansökan så har Sökanden tidigare erfarenhet av avveckling och återställning av annan solcellspark. Beräkningarna och förslaget på ekonomisk säkerhet grundar sig således på de tidigare erfarenheterna.
- 2.3 I det projektet kunde stativ, kabelskrot, fraggskrot m.m. säljas i samband med avvecklingen och solpanelerna återanvändes i en annan solcellsanläggning. Intäkter från sålda

materiel uppgick till 128 000 kr per MW, och avetableringskostnad uppgick till 170 000 kr per MW. Mellanskillnaden blev således 42 000 kr per MW. Avetableringskostnadens fördelning för de olika delmomenten presenteras i tabellen nedan.

Borttagning solpaneler	40%
Borttagning DC-kablage	3%
Nedmontering montagesystem	15%
Borttagning pålar	10%
Borttagning av elektrisk utrustning	2%
Borttagning AC-kablage	5%
Borttagning stängsel	10%
Markåterställning	5%
Transport	10%

- 2.4 I nuläget pågår omfattande forskning och utveckling gällande återvinning av solcellspaneler och vid tiden för Mossarps slutskede väntas återvinningstekniker ha gjort stora framsteg. Utgångspunkten är således att stora delar av materialen ska kunna återanvändas eller återvinnas vilket är helt i linje miljöbalkens mål och regler om resurshushållning. Panelerna innehåller därtill värdefulla ämnen, som exempelvis metaller, som är eftertraktade och nödvändiga för den gröna omställningen.
- 2.5 För beräkning av den ekonomiska säkerheten antas därför att solcellspanelerna kan återanvändas eller återvinnas för 1% av inköpskostnaden och som inköpspris antas 0,2 EUR/W. Dessa antagande innebär en intäkt om 23 000 kr per MW.
- 2.6 Summan av intäkter och utgifter ovan innebär en nettokostnad på 19 000 kr per MW, totalt 1,8 miljoner kr. Om skrotvärdet inte beaktas beräknas kostnaden till 170 000 kr per MW.

#### *Punkt 3*

*Motivera varför verksamheten behöver en igångsättningstid på 7 år*

- 2.7 Som anges i kapitel 4 i TB:n är uppförandet av en solcellspark relativt enkelt på den typ av mark som är aktuell för Mossarp. Arbeten inför samt byggnation av själva solcellsparken förväntas ta ca 12 månader. Igångsättningstidens längd ska dock inte enbart ta höjd för detaljprojektering samt byggnationsfasen utan även ledtider för färdigställande av extern nätanslutning som solcellsparken kommer vara beroende av för igångsättning.
- 2.8 Som anges i avsnitt 3.5 i TB:n har området stark elnätinfrastruktur varför flera alternativ till extern nätanslutning är möjliga. Dessa undersöks av E.ON, som är regionnätägare, i samråd med Sökanden. Alternativen inkluderar exempelvis anslutning till nätstationen på fastigheten Västraby 5:3 väster om verksamhetsområdet, byggnation av ny nätstation under luftledningen som korsar verksamhetsområdet, samt samlokalisering med av lokalnätägaren ny planerad station, antingen inom verksamhetsområdet eller i nära anslutning till verksamhetsområdet längs med den korsande luftledningen. Vad

gäller alternativ som innebär byggnation av ny nätstation kan det noteras att bland annat ledtider för beställning av komponenter just nu är särskilt tidskrävande.

- 2.9 Utöver detta krävs även koncession för högspänningskabel från mottagningsstation till nätägarens anslutningspunkt vilket också utvärderas i separat ärende av nätägaren. Tidsaspekten för att säkra koncession för nätanslutning har kommit att bli något av en flaskhals för flera projekt för förnyelsebar elkraftproduktion. Detta med begränsade möjligheter för Sökanden och andra projektägare att skynda på sådan process. Det återspeglas inte minst i de många ansökningar om förlängd igångsättningstid som inlämnas till prövningsmyndigheterna i exempelvis vindkraftsprojekt p.g.a. just fördröjda koncessionsprocesser. Prövningen av nätanslutningen är ofta förenad med oförutsägbarhet och långa handläggningstider.
- 2.10 Problemet med långa handläggningstider lyfts exempelvis på Energimarknadsinspektionens ("EI") hemsida. Där anges att genomsnittstiden för EI att fatta beslut om tillstånd för kraftledning är 14,5 månader (2019), men att den i mer komplexa fall kan vara betydligt längre, i vissa fall upp till tre år. Från planering till att en kraftledning kommer på plats behövs enligt EI ungefär 10 år. Vidare är detta en problematik som lyfts i ett flertal statliga utredningar, jfr bl.a. Nätkoncessionsutredningens betänkande i SOU 2019:30 om moderna tillståndprocesser för elnät (s. 130–132) med efterföljande proposition, Prop. 2020/21:188 (s. 23–24) samt Klimaträttsutredningen, SOU 2022:21.
- 2.11 Bara arbetet inför en koncessionsansökan kräver ett arbete på ca tre till fem år där förstudier, stråkutredningar, samråd, miljöinventeringar och liknande genomförs. När väl ansökan är inlämnad kan även kompletteringar vara nödvändiga samt att ansökan ska skickas på remiss till sakägare och intressenter som i vissa fall bemöts av sökanden innan beslut kan fattas. Det är inte heller ovanligt att denna typ av process överklagas.
- 2.12 Här ska också tilläggas att E:ON, som regionnätsägare, generellt är under högt ansökningstryck för anslutning av ny elproduktion och att nätägarens tidslinje ligger helt utanför Sökandens kontroll varför en större marginal behövs.
- 2.13 Även om, som nämndes inledningsvis, anläggandet av solcellsparken är tämligen okomplicerat är det slutligen även nödvändigt att igångsättningstiden ger ett visst svängrum för om oväntade händelser skulle inträffa, vilket inte är helt ovanligt i denna typ av projekt. Sökandens erfarenheter visar att det finns många faktorer som ofta ligger helt utanför projektörens kontroll som kan försena en byggnation. Den yrkade igångsättningstiden är således beräknad för att ta höjd för ovan omständigheter och väl avvägd för ett projekt av denna storlek. Det ska slutligen även framhållas att en väl avvägd igångsättningstid är av största vikt ur ett processekonomiskt perspektiv både för Sökanden och prövningsmyndigheten för att undvika onödiga ansökningar om förlängd igångsättningstid.

### **3. LOKALISERINGSUTREDNING**

#### *Punkt 4*

*Komplettera lokaliseringstuderingen med ytterligare lokaliseringalternativ inom elområde 4 som inte ligger på jordbruksmark, som är tekniskt rimliga och som inte är uppenbart oförenliga med riksintresseområden eller andra skyddade områden. Redovisa lokaliseringalternativen på karta och ange fastighetsbeteckningar. Ange eventuella merkostnader som en etablering på de alternativa platserna skulle medföra.*

Se bilagan 1 för efterfrågat underlag.

#### **4. KULTURMILJÖ, LANDSKAPSBILD OCH REKREATION**

##### *Punkt 5*

*Redogör för den maximala höjd över markytan som kan förväntas vid solpanelernas överkant. Tydliggör om fotomontage utgår från denna höjd*

- 4.1 Fotomontaget utgår från den mest sannolika utformningen vilket enligt preliminär optimering är 3,1 meter.

##### *Punkt 6*

*Redogör för möjligheter att helt omringa verksamhetsområdets ytterkanter med busk- och trädridåer. Ange vilka merkostnader som uppkommer i förhållande till om endast busk- och trädridåerna på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen anläggs*

- 4.2 Sökanden kommer som skyddsåtgärd för att minimera påverkan på landskapsbild samt påverkan på närboende etablera växtridåer längs med utvalda delar av verksamhetsområdet. Som tydligt framgår på karta i bilaga B5 är ridåerna placerade strategiskt runt verksamhetsområdet för skydd av landskapsbilden. Med vidtagande av bland annat denna skyddsåtgärd är bedömningen att verksamhetens påverkan på landskapsbilden och närboende är acceptabel. Det har inte bedömts nödvändigt att anlägga växtridåer runt hela verksamhetsområdet.
- 4.3 På fotokartan i bilaga B5 föreslås busk- och trädridåer med total längd av 1700 meter. Solcellsanläggningens totala omkrets är cirka 6000 meter, dvs ca 3,5 gånger längre.
- 4.4 Att helt omringa verksamhetsområdets ytterkanter skulle inte bara innebära ökade kostnader för anläggande utan även ökade kostnader för underhåll av vegetation under drifttiden samt produktionsbortfall från skuggning. Kostnad för anläggande och underhåll är svår att uppskatta i dagsläget då priser varierar beroende på val av vegetation med mera.
- 4.5 Enligt en plantbutik (Plantinavia.se) uppskattas meterkostnaden för en häck till 4 500 kr. På en annan hemsida för guide till häckplantering (Dorunner.se) uppskattas meterkostnaden från 1000 kr och uppåt. Merkostnaden enligt spannet ovan uppskattas därför till mellan 4,3 och 15 miljoner. Det finns alltså en stor variation i prisuppskattning och en stor osäkerhet i faktiskt pris. Det bedöms dock rimligt att anta att kostnadsökningen är proportionerlig till ökningen i längd.

- 4.6 Gällande produktionsbortfall på grund av skuggning hålls ett avstånd om 3 gånger det skuggade objektets höjd. En vegetationsridå av cirka 2,5 meters höjd innebär alltså 7,5 meters avstånd. En vegetationsridå kring hela verksamhetsområdet exkluderar drygt 4 hektar från etablering medan den föreslagna utformningen endast exkluderar drygt 1 hektar. Omgärdande av hela verksamhetsområdet innebär därmed, utöver ökade kostnader för etablering och underhåll, en utebliven årlig elproduktion om drygt 3 000 MWh. Det innebär också att ett område med exceptionella förhållanden för anläggande av solcellspark inte kan optimeras och utnyttjas till fullo.
- 4.7 Med hänsyn till den stora merkostnad en sådan åtgärd skulle innebära samt att miljöpåverkan bedöms som acceptabel med aktuell placering av växtridåerna kan det inte anses förenligt med 2 kap. 7 § miljöbalken att Sökanden skulle anlägga växtridåer längs med hela verksamhetsområdet. Sökanden motsätter sig detta, även för att området inte ska bli suboptimerat ur produktionssynpunkt.

#### Punkt 7

*Redogör för avstånden mellan verksamhetsområdets ytterkanter (närmsta stängsel) och de bostadstomter som är markerade på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen*

- 4.8 I nedan figurer visas minimiavstånd från stängsel till de närmast belägna bostadshusen.

Nordöstra området

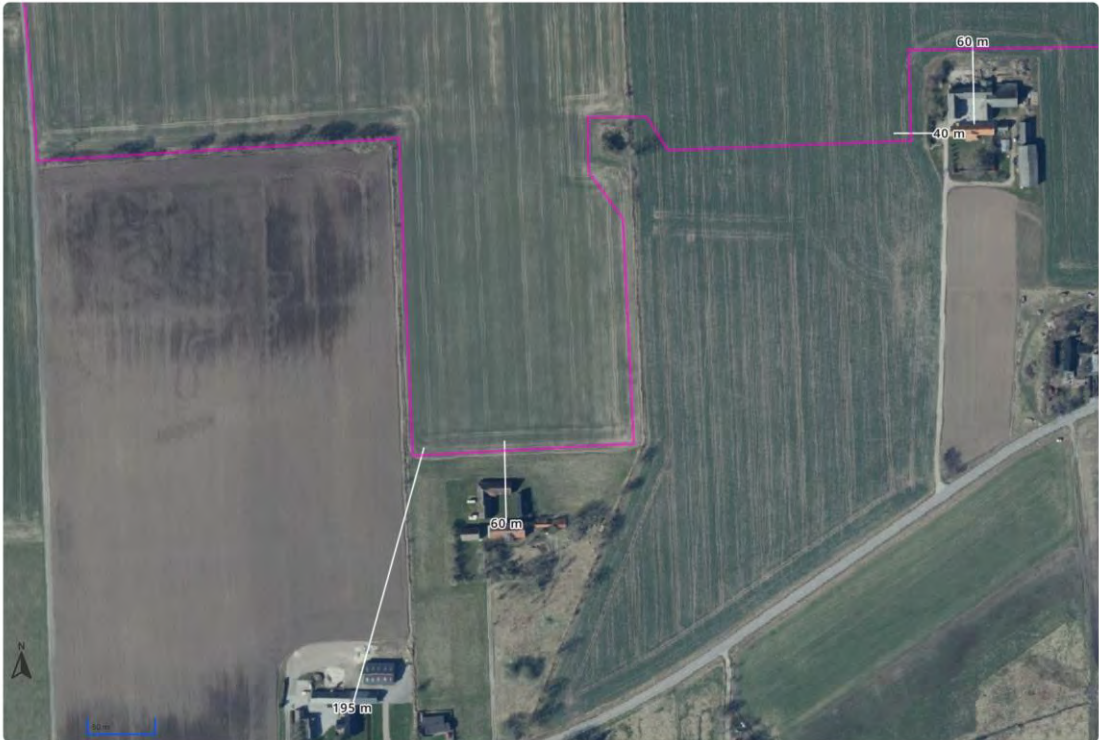




Sydöstra området



Sydvästra området



SW/43357848/1

#### Grannar nordväst



#### Punkt 8

*Utveckla motiveringen till varför anläggningen inte kommer att ha någon påverkan på de utpekade värdena i området Brååns dalgång i det regionala kulturmiljöprogrammet*

- 4.9 Brååns dalgång utgör en äldre landskapstyp med bokskogsklädda sluttningar, betesmarker i dalbottnarna och stengärdesgårdar. Det är en del av det äldre kulturlandskapet i Skånes mellanbygd, där betesmarker, trädrader, den spridda gårdsbebyggelsen och äldre hägnader såsom stengärdsgårdar är väsentliga inslag i miljön. Vidare pekas en Stenvalvsbro ut i programmet som en viktig rest av tidigare kommunikationsleder. Bron är belägen i dalgången och inte i anslutning till solcellsparken.<sup>1</sup> Det småskaliga ägomönstret i området ger bilden av ett landskap präglat av 1800-talets jordreformer.
- 4.10 Det utpekade området för kulturmiljöprogrammet omfattar ca 750 hektar. Mossarp solcellspark är beläget i anslutning till området för kulturmiljöprogrammet och solcellsparkens verksamhetsområde tangerar utkanten av det. Verksamhetsområdet är dock beläget utanför dalgången som beskrivs ovan.
- 4.11 Solparken kommer att vara belägen i en svacka i ett flackt landskap, vilket gör att den visuella påverkan på det omgivande landskapet endast bedöms som lokal och begränsad till solparkens närhet. För att ytterligare begränsa insynen kommer parken också att omges av insynsskydd i form av vegetation. Utpekade värden för kulturmiljöprogrammet kommer inte att förloras till följd av etablering av solparken, påverkan av Brååns

<sup>1</sup> [Kulturmiljöprogram: Brååns dalgång | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](#)

kulturmiljöprogram bedöms således som begränsad. Det ska för ordningens skull noteras att Braåns dalgång inte är utpekad som riksintresse.

## 5. ÖVRIGT

### *Punkt 9*

*Utveckla motiveringen till varför det skulle vara fördelaktigt att kvarlämna elkablar i marken efter avveckling. Beakta särskilt den stora mängd elkablar som kan förväntas vid en storskalig solpark*

- 5.1 Avveckling av den ansökta verksamheten samt återställande av marken föreslås hantteras i enlighet med föreslaget villkor 4 genom bland annat samråd med tillsynsmyndigheten. Då avvecklingen planeras att ske långt fram i tiden säkras ett sådant villkor för användandet av bästa möjliga teknik samtidigt som tillsynsmyndigheten tillförsäkras erforderlig insyn i avvecklingsarbetet. Metoden och omfattningen av avvecklingen är således någonting som måste anpassas utifrån de förhållandena och teknikerna som kommer att vara gällande vid den tiden.
- 5.2 Det som dock kan sägas om avveckling av kablar är att det i vissa fall kan innebära en större störning och miljöpåverkan att ta upp kablarna ur marken, då schakt måste tas upp, än om de lämnas kvar. Här kan också göras skillnad mellan olika kablage då vissa ligger mer ytligt än andra. Förfarandet är inte främmande utan förekommer ofta i exempelvis vindkraftparker.
- 5.3 En vidare aspekt som bör beaktas är om området, som bedömts som en lämplig lokalisering för storskalig solcellspark, efter tillståndstidens slut fortsatt kan användas för detta ändamål varför det även i detta avseende är fördelaktigt att inte särskilt reglera om detaljerna för avvecklingen i detta skede. Det är sammantaget främmande för tillståndsgivning som den aktuella att i tillståndsskedet reglera om sådana detaljer som kablar.

### *Punkt 10*

*Redogör för hur lång tid anläggningsskedet kommer att pågå. Redovisa särskilt under vilken tidsperiod pålning kommer att bedrivas. Ange vilka månader det kan bli aktuellt, om det kommer att ske på helger samt vilka tider på dygnet arbetsmomentet kommer att utföras*

- 5.4 Byggnationen av solcellsanläggningen väntas ta mellan ca 12 och 18 månader, varav pålningsarbetet väntas pågå cirka en fjärdedel av den tiden (ca 3–4 månader). Arbetet kommer bedrivas inom verksamhetsområdet måndag till fredag mellan kl. 6 och 18. För att begränsa störning på närboende begränsas pålning till mellan kl. 8 och 17 helgfria vardagar.
- 5.5 Tidslinjen för byggnation kommer att anpassas för att minimera tiden mellan solcellsanläggningens och elnätsanslutningens färdigställande. Byggnationen anpassas alltså till att vara avklarad enligt elnätsägarens indikerade anslutningsdatum. Detta datum beror

på flera faktorer och att ange vid vilken tid på året den väntas infalla är inte möjligt i nuläget. Inte heller föreligger av andra skäl grund för att reglera om detta.

*Punkt 11*

*Redogör för vilka de minsta avstånden är mellan transformatorstationer eller eventuell annan ljudalstrande utrustning och närliggande bostadshus. Redogör även för om bolaget bedömer att Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller kommer att klaras under drifttiden*

- 5.6 Transformatorhus och växelriktare har fläktar vilka alstrar visst ljud. Fläktarnas intensitet är proportionerligt till solcellsanläggningens elproduktion. På nattetid eller då solcellsanläggningen endast går på låg effekt uppkommer alltså inget till begränsat med ljud.
- 5.7 Närmsta avstånd mellan transformatorstation och närliggande bostadshus uppskattas till cirka 150 meter. Närmaste avstånd mellan växelriktare och närliggande bostadshus uppskattas till cirka 50 meter.
- 5.8 Ljudnivån direkt invid en växelriktare uppgår som högst till cirka 60 dB och direkt invid en transformatorstation cirka 70 dB. Ljudnivån avtar exponentiellt med avstånd och kan uttryckas med inversa kvadratlagen.
- 5.9 Om 60 dB uppmäts direkt invid växelriktaren (1 meters avstånd antas) är ljudnivån vid 50 meters avstånd 26 dB enligt inversa kvadratlagen. Om 70 dB uppmäts direkt invid transformatorstationen (1 meters avstånd antas) är ljudnivån vid 150 meters avstånd 26,5 dB. Därtill kan raderna med solpaneler som är placerade mellan växelriktarna, transformatorstationerna och de närliggande bostadshusen antas dämpa ljudet ytterligare.
- 5.9.1 Med bakgrund i detta bedömer Sökanden att Naturvårdsverkets riktvärden (rapport nr 6538) för industribuller kommer att innehållas under drifttiden vid samtliga bostäder i närheten av verksamhetsområdet.

*Punkt 12*

*Redogör för vilka skillnader i störningsbild som finns mellan teknikerna fixed tilt och single axis tracker*

- 5.10 Skillnaden mellan fixed tilt och single axis tracker sammanfattas i faktorerna orientering, lutning, rotation och höjd och redogörs för i tabellen nedan.

	Fixed tilt (FT)	Single axis trackers (SAT)	Skillnad i störningsbild
Orientering	Placeras i östvästliga rader.	Placeras i nord-sydliga rader.	Hur panelraderna är orienterade bedöms ej ha påverkan på störningsbilden.

Lutning	Fast lutning mot söder.	Varierande lutning från öst till väst.	Då SAT följer solens gång blir solstrålarnas infallsvinkel mindre vilket innebär något lägre reflexion för SAT jämfört med FT. Färre grannar och vägar finns i öst-västlig riktning, vilket också minskar eventuell störning. Genom solpanelernas naturligt absorberande natur samt föreslagna växtridåer bedöms störningen oavsett vara väldigt låg.
Rotation	Ingen rotation.	Långsam rotation.	För SAT roterar solpanelerna långsamt från morgon till kväll. Givet den låga rotations-hastigheten bedöms rotationen ej påverka störningsbilden.
Höjd	Fast höjd (ca 3,1 meter)	Varierande höjd.	För SAT varierar den högsta höjden över dagen beroende på solpanelernas lutning. Högsta höjden hålls inom angivelsen för fixed tilt. I genomsnitt blir högsta höjden för SAT därmed lägre än FT.

Som framgår av tabellen ovan utgör valet av fixed tilt och single axis tracker ingen direkt skillnad avseende anläggningens visuella påverkan. Bedömningarna som gjorts i MKB:n är inte begränsade till val av teknik, utan är dimensionerade för båda alternativen.

## 6. BEMÖTANDE AV E.ON ENERGIDISTRIBUTION AB:S YTTRANDE

Svea Solar har tagit det av E.ON Energidistribution AB:s yttrande och ser ej att den framförda informationen på något sätt står i konflikt med planerad utformning av solcellsanläggningen. Svea Solar komma ta nödvändiga åtgärder och följa E.ON:s riktlinjer, samt ha en nära dialog med E.ON under anslutningsprocessen.

Malmö som ovan,



Tove Andersson  
Delägare | Advokat



Lovis Ramberg  
Jur.kand.

Bilagor:

Bilaga 1 -Komplettering Mossarp lokalisering

## Inledning

Svea Solar 'Bolaget' håller inte med Länsstyrelsen om att det geografiska området skulle vara för snävt. Svea Solar har i kommunicerad lokaliseringsutredning utgått från hela elområde 4 och systematiskt avgränsat utredningsområdet utifrån flera olika faktorer. Svea Solar framhåller att anslutningsmöjligheter till elnätet alltid är en grundläggande förutsättning för att möjliggöra etablering av en solpark, varför Bolaget i första hand har avgränsat undersökningsområdet utifrån var det finns tillgänglig kapacitet i regionnätet inom elområde 4. Detta har vägts in i den initiala analysen som resulterat i att E.ON's ledningsgata mellan Hörby och Södra Sandby utgjort en tydlig geografisk avgränsning i den fördjupade analysen. Därtill har de alternativa lokaliseringarna undersökts utifrån ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv samt utifrån ett kultur- och naturmiljöperspektiv. Vidare har hänsyn till bebyggelse och gällande detalj- och översiktsplaner inkluderats i utredningen. Svea Solar refererar således till tidigare kommunicerad lokaliseringsutredning för vidare information gällande lokaliseringsutredningens avgränsningar.

Det ursprungliga undersökningsområdet för fördjupad analys som Bolaget kommunicerat sträcker sig över 3 kommuner (Hörby, Eslöv och Lund). Enligt tidigare dom från mark- och miljööverdomstolen (SVEA) i mål P14634-20 har domstolen uttryckt att den geografiska avgränsningen för en lokaliseringsutredning måste anpassas utifrån varje enskilt fall men att det många gånger räcker med att begränsa undersökningen till en kommun. Vidare har mark- och miljödomstolen (Växjö) i mål M6612-22 ansett att en avgränsning om 3 kommuner inom ett avstånd om 2 mil från huvudalternativet bedömts nog för prövning av en solpark på jordbruksmark inom ramen för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Vilket stöds ytterligare av mark- och miljödomstolen (Växjö) dom i mål nr M 2479-22 och vidare i mark- och miljödomstolens dom (NACKA) i mål nr M 1501-23, där man ansett att en geografisk undersökning inom en kommun ansetts nog.

Givet att etablering av en solcellsanläggning inte är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt bestämmelserna i kapitel 9 eller andra bestämmelser i miljöbalken, och med bakgrund gentemot tidigare geografiska avgränsningar inom ramen för tidigare prövning av såväl vind- som solcellsanläggningar, anser Bolaget att den geografiska avgränsningen som vidtagits i lokaliseringsutredningen bör anses tillräcklig vid ansökan om frivilligt miljötillstånd enl. 9 kap. 6b § MB.

Bolaget har dock på begäran från miljöprövningsdelegationen utökat lokaliseringsutredningen med alternativa lokaliseringar i tidigare avfärdade områden. För att hitta realistiska alternativ undersöks fler alternativ längs med tidigare berörd regionnätsledning, mellan Hässleholm-Malmö (tidigare mellan Hörby och Södra Sandby). Således har undersökningsområdet utvidgats till 6 kommuner, vilket bör anses godtagbart och i led med mark- och miljödomstolens (Växjö) tidigare bedömning i mål M 2935-23 där man godkänt en geografisk avgränsning om sju kommuner vid prövning av solcellspark på jordbruksmark.

## Utökad lokaliseringsutredning

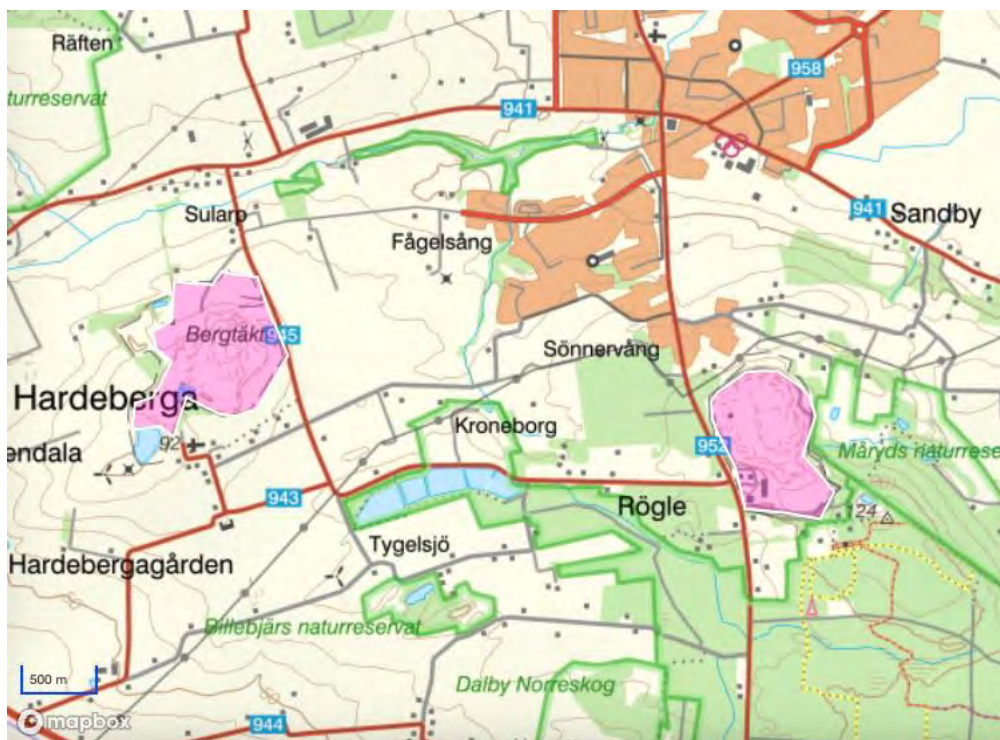
Bolaget har genomfört en grundlig undersökning av alternativa lokaliseringar som ej utgörs av jordbruksmark och som kan tänkas lämpliga utifrån var kapacitet i E.ON's regionnät återfinns mellan Hässleholm och Malmö. Som ett resultat av detta har det totala undersökningsområdet omfattat sex kommuner, vilket innebär en utökad geografisk avgränsning om 3 kommuner inom SE4. Utredningen har resulterat i att inga lämpliga lokaliseringar som ej utgörs av jordbruksmark har kunnat identifierats i området kring Staffanstorp som domineras av ett vidsträckt jordbrukslandskap. Vidare har områdena kring Malmö uteslutits med hänsyn till närboende och landskapsbild samt då potentiella lokaliseringar hamnar i för nära anslutning till tätorter. Med anledning av att E.ON's 130kV ledning ej fortskrider mot Kristianstad har områden kring Kristianstad uteslutits från undersökningsområdet. Lägre spänningsnivåer i området bedöms av kapacitetsskäl ej lämpliga för anslutning av aktuell verksamhet.

Som en del av Bolagets utvidgade undersökningsområde har Bolaget även undersökt alternativ på redan i anspråkstagna ytor såsom parkeringsytor, större taklösningar och golfbanor inom ett rimligt avstånd till tillgänglig kapacitet i nät. Inga rimliga alternativ av likvärdig storlek har kunnat identifieras.

Samtliga parkeringsplatser är i praktiken olämpliga och ej jämförbara i fråga om storlek. Då de är utspridda och inte möjliga att bygga samman hindras en rimlig lösning i fråga om inkoppling på nät. Gällande större taklösningar är dessa inte ett alternativ då de blir för utspridda och i första hand avser egen elförsörjning för den enskilda fastighetsinnehavaren. Vidare kan golfbanor sammantaget inte anses motsvara den storlek som krävs för att kunna etablera en solpark om 100 ha. Även om antalet golfbanor återfinns är tillgängligheten så pass utmanande att det ej går att utgöra som ett rimligt alternativ utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Bolaget framhåller därför återigen att frågan om anslutning till nät alltid är en grundläggande förutsättning vilket försvårar möjligheten till att bryta upp en solpark flera delar på olika platser.

#### Utredd lokalisering 6: Norretorp och Hardeberga bergtäkter

Den alternativa lokaliseringen består av två stycken bergtäkter (delområden) som ligger inom ett avstånd om ca 2,5 km till varandra. Vardera täkt utgör ca 50 hektar och ligger i anslutning till E.ON's 130kV ledningsgata mot Staffanstorps. Tillsammans utgör områdena motsvarande storlek som huvudalternativet om ca 100 hektar. Lokaliseringen för de två områdena har bedömts lämplig för fördjupad analys med anledning av markens nuvarande användning och karaktär samt eftersom områdena ej omfattas av några nationella naturområdesskydd.



Figur 1. Utredd lokalisering 6: Norretorp och Hardeberga bergtäkter (fastighetsbeteckning Lund Hardeberga 2:32 – 20:6).

Gällande **elnätsanslutning** behöver en ny nätstation etableras på E.ON's 130kV ledning. Därifrån behöver sedan två stycken anslutningar (ledning) dras till vardera delområdet. Anslutningskostnaden blir således avsevärt högre vilket har en stor påverkan på lokaliseringens lämplighet. Givet avståndet mellan delområdena är det även sannolikt att linjekoncession behövs ansökas vilket har negativ påverkan på både kostnad och tidslinje. Därav bedöms lokaliseringen ha förutsättningar gällande kapacitet och lämplighet ur ett tekniskt perspektiv. Ur ett kostnadsperspektiv anses dock lokaliseringen som ett sämre alternativ.

**Markinstallation** på täkterna innebär stora utmaningar sett ur framför allt ett ekonomiskt perspektiv men även utifrån ett miljöperspektiv. Det kan utifrån dagens verksamhet konstateras att markens karaktär och hållfasthet med stor sannolikhet inte är pålningsbar, vilket medför ett behov av att förankra panelborden med hjälp av betongfundament. En metod som medför en ökad byggnationskostnad men även större påverkan på intrånget och naturmiljön i stort vilket gör lokaliseringen till ett sämre alternativ. Täckerna utgörs därtill av gropar med

starka sluttningar vilket utesluter vissa delar till följd av skuggning samt försvårar konstruktion då solparker kräver relativt platt underlag.

Båda delområdena ligger inom förbud mot markavvattning och i anslutning till Hardeberga bergtäkt återfinns Måryd Naturreservat och Natura-2000 området Måryd-Hällestad samt Skrylle naturreservat, vilket har betydelse för områdets **naturmiljö** och friluftsliv. De intilliggande områdena besitter värdefulla skogs- och vattenmiljöer samt betesmarker där de hävdade markerna och skogarna b.l.a. besitter ett av Europas största bestånd av vresbogar. Områdenas stora variation har bidragit till en artrik flora och fauna med ett flertal rödlistade arter. För att etablera en solpark i området behöver dock inget intrång ske inom den skyddad miljön. Sett till att det på marken idag bedrivs en aktiv bergtäkt bedöms en nyetablering av en solpark ej ge upphov till påverkan av negativ art på vare sig naturreservaten eller natura-2000 området och dess bevarande.

Vidare ligger den alternativa lokaliseringen inom riksintresse för naturvårdsprogrammet Hardeberga- Södra Sandby-Dalby-Krankesjöområdet. Likaså ligger ena delområdet Hardeberga bergtäkt inom riksintresse för friluftsliv. Sett till dagens markanvändning (täktverksamhet) görs bedömningen att en solpark ej ger upphov till någon negativ påverkan av betydande karaktär på riksintressenas syfte och karaktär. Gällande **kulturmiljö** angränsar ett antal övriga kulturhistoriska lämningar till delområdena. Inga fornlämningar har observerats. Påverkan från eventuell solpark bedöms som ytterst begränsad.

Ur ett **resurshushållningsperspektiv** har markerna inget produktivt värde i form av jordbruks- eller skogsmark men delområdena utgörs av aktiva bergtäkter och kan därmed också ses bidra med naturresurser. Om etablering av solpark på bergtäkterna innebär att annan mark behöver brytas för att kompensera för produktionsbortfallet så kan verksamheten indirekt leda till negativ effekt på resurshushållning.

Initialt bedöms **tillgänglig yta** som god men ett stort återställningsarbete och markförberedande åtgärder behöver genomföras för att möjliggöra etableringen av en solpark. Delar blir därtill sannolikt olämpliga till följd av skuggning. De markförberedande åtgärderna är ytterst omfattande och kostsamma, vilket gör markerna till ett sämre alternativ även om det är tekniskt möjligt. Att möjliggöra samma produktionsavkastning kommer således bli svårt.

För **landskapsbilden och närboende** bedöms en solpark ge oförändrade effekter från dagens markanvändning. Upplevelsen av en solpark är subjektiv men sett till dagens markanvändning bedöms solparken ge upphov till oförändrade till positiva effekter.

Gällande **befintliga verksamheter** så återfinns aktiva brytningstillstånd för båda täkterna vilket gör den alternativa lokaliseringen svårtillgänglig fram tills dess att brytningstillstånden upphört och en avveckling av verksamheterna genomförts.

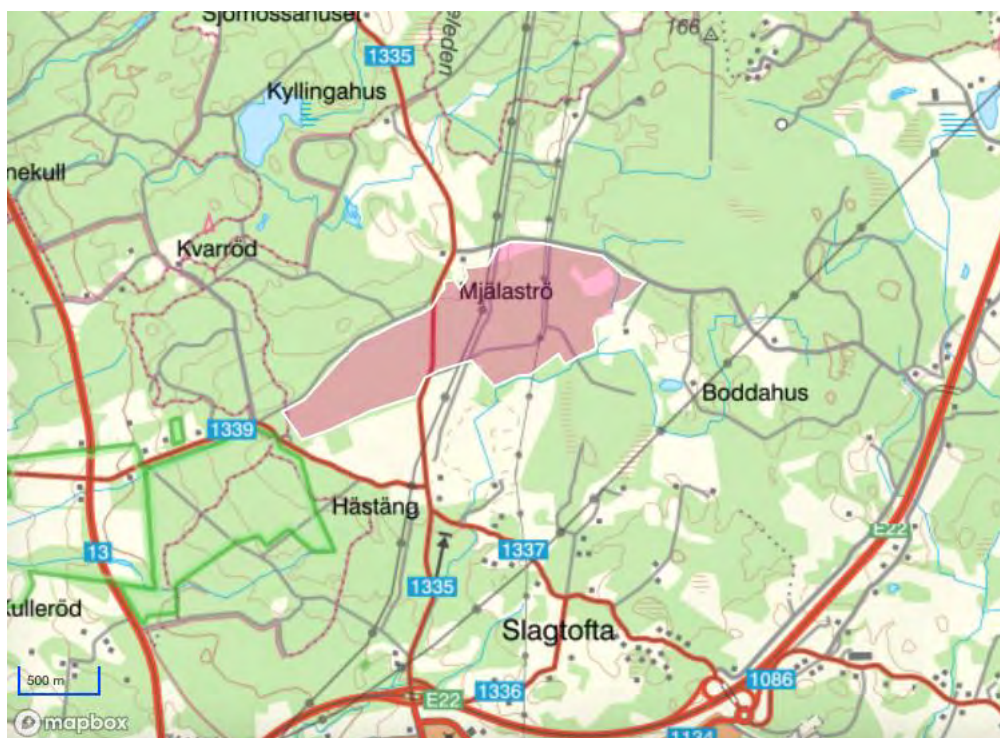
Elnäts-anslutning	Mark-installation	Natur- och kulturmiljö	Resurs-hushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
3	2	4	4	2	4	1

Totalt: 20



### Utredd lokalisering 7: Hörby-Fulltofta

Hörby-Fulltofta är ett relativt flackt blandskogsområde om ca 100 hektar längs med E.ON's 130kV ledning norr om Hörby tätort. Lokaliseringen har bedömts lämplig för fördjupad analys då den bland annat ej omfattas av några naturområdesskydd och eftersom majoriteten av området utgörs av blandskog och övrig öppen mark.



Figur 2. Utredd lokalisering 7: Hörby-Fulltofta (fastighetsbeteckning Hörby Fulltofta 31:16)

Området korsas av en stamnåtsledning och en regionnåtsledning. För **elnåtsanslutning** behöver en ny station byggas på befintlig 130kV ledning som löper genom området. Därav bedöms lokaliseringen besitta goda förutsättningar gällande tillgänglig kapacitet och teknisk lämplighet. Anslutning till befintlig station tenderar dock vara mer resurseffektiv samt medföra lägre markpåverkan.

Även om skogsområdet är relativt flackt och jorddjup- och art är av god karaktär är terrängen och lokaliseringen med tillhörande **markinstallation** utmanande, dels ur ett markförberedande perspektiv, dels med anledning av de diken, vägar och kraftledningsgator som löper på flertalet platser inom området. Vilka försvårar placering av panelbord samt medför ett antal krav om skyddsavstånd som minskar mängden produktionsbar mark. Området är tekniskt byggbart men sett till kostnaderna för de markförberedande åtgärderna och avverkning i relation till mängden produktionsbar mark anses lokaliseringen som ett sämre alternativ än huvudalternativet. Bolaget hänvisar till tidigare kommunicerad lokaliseringsutredning s. 6 för vidare information gällande etablering på skogsmark.

Direkt väster om området återfinns Östra-Fulltofta Naturreservat och Natura2000-område som har betydande värde för **naturmiljön**. Området besitter särskilt höga skogliga värden och beskrivs vara ett område med örtrik gammal bokskog av utmarkskaraktär med inslag av andra lövträd. Vidare används området som strövområde och den artrika ädellövskogen besitter en hög artrikedom som är vikt för floran och faunan i stort. För att etablera solpark på den alternativa lokaliseringen behöver inga ingrepp ske inom den skyddade miljön men stora delar av intilliggande blandskog behöver avverkas vilket skulle kunna ge indirekta konsekvenser på området i stort men bedöms ej påverka lokaliseringen.

Inom området råder förbud mot markavvattnings. Då vidare avverkning av området kan bidra till att marken blir mer hydrofil kan markavvattningsförbudet vara problematiskt då behov av markavvattnings kan uppstå i samband med byggnation, vilket påverkar lokaliseringen negativt.

I området återfinns ett antal fornlämningsområden som är vikt för **kulturmiljön** likaså ligger den västra spetsen av området inom riksintresse för kulturmiljö. Då majoriteten av området ligger utanför riksintresset bedöms verksamhetens påverkan bli låg. Gällande påverkan på fornlämningar och dess skyddsområde vidtas alltid de försiktighetsåtgärder som krävs för att undvika påverkan i större utsträckning. Sammantaget anses ändå mängden fornlämningar påverka lokaliseringen negativt.

Sett till **resurshushållning** har marken ett visst produktionsvärde med anledning av att det är blandskog. Delar av området besitter ädellövträd och trivialskog som har ett värde för skogsbruket och områdets flora och fauna i stort. En viss konkurrens ifråga om resurshushållning uppstår således vilket påverkar lokaliseringen negativt.

Mängden **tillgänglig yta** är begränsad för området med anledning av mängden skyddsavstånd som behöver vidtas till ledningsgator, vägar, fornlämningar, vattendrag och diken. Mängden produktionsbar yta minskar således avsevärt gentemot huvudalternativet. Vidare är terrängen utmanande vilket också bidrar till en sämre energiproduktion.

Då solparken skulle byggas i ett relativt vidsträckt skogsområde bedöms påverkan på **närboende och landskapsbild** bli begränsad. Särskilt utsatta är bostäderna på norra, södra och östra sidan om området. Med anledning av det skyddsavstånd som vidtas till intilliggande bostäder bedöms avståndet bli tillräckligt stort att påverkan på de närboende bedöms som låg och ej påverkar lokaliseringen. Då området ligger inom riksintresse för friluftsliv Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta och eftersom en eventuell solpark kan komma att påverka människors rörelsefrihet inom ett begränsat geografisk område bedöms en viss påverkan på riksintresset uppstå. Sett till riksintressets totala yta är Bolagets bedömning att påverkansgraden är låg.

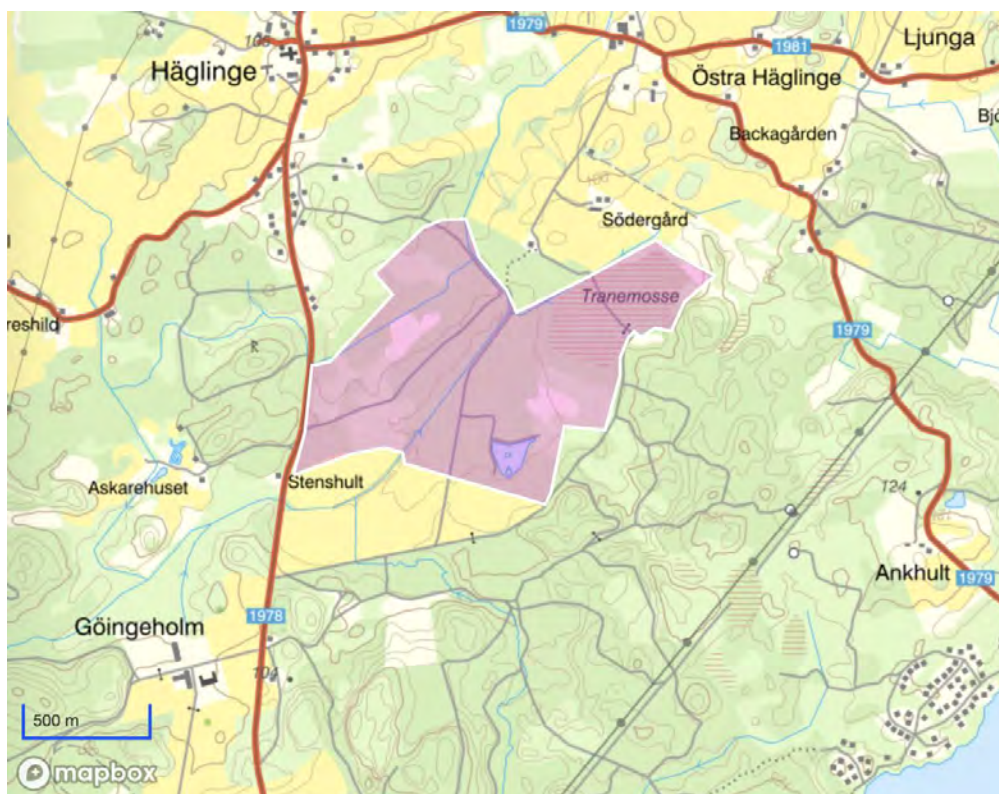
Gällande **befintliga verksamheter** återfinns ett antal mindre gårdar i närområdet vilka bedöms påverkas i mindre utsträckning. E.ON och Trafikverket har pågående verksamheter i området i form av ledningsgator och vägnät, dessa bedöms ej påverkas av en eventuell solpark då möjlighet till drift och underhållsskötsel möjliggörs. I nordöstra hörnet av området återfinns en område finns en klass 3, måttlig risk för markförorening registrerad men inget som bedöms påverka lokaliseringen i vidare utsträckning.

Elnäts-anslutning	Mark-installation	Natur- och kulturmiljö	Resurs-hushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
4	3	2	3	2	3	4

Totalt: 21

### Utredd lokalisering 8: Stenshult

Stenshult är ett område som ligger invid E.ON's ledningsgata österut mot Hässleholm med en storlek om ca 95 hektar. Området består av produktiv skogsmark, kärr- eller mosstorv samt blandskog och en mindre sjötäkt. Lokaliseringen har bedömts lämplig för fördjupad analys då inga nationella områdesskydd återfinns på platsen samt eftersom marken ej utgörs av jordbruksmark. Vidare har delar av området varit föremål för tomtavstyckning och på historiska flygfoton kan man se att marken delvis nyttjats för berg- eller grustäktverksamhet samt åkermark.



Figur 3. Utredd lokalisering 8: Stenshult (fastighetsbeteckning Hässleholm Stenshult 4:1)

Som enda lösning på **elnätsanslutning** behöver en ny nätstation upprättas mot E.ON's 130 kV ledning som ligger invid projektområdet, en kabel måste sedan dras från stationen in i området. Lokaliseringen bedöms ha förutsättningar sett till kapacitet och teknisk lämplighet. Anslutning till befintlig station tenderar dock vara mer resurseffektiv samt innebär mindre ingrepp i marken.

**Markinstallation** på marken innebär vissa utmaningar med anledning av att marken delvis ser ut att vara hydrofil. För att möjliggöra etablering av en solpark skulle områdena som idag utgörs av skog behöva avverkas vilket sannolikt bidrar till att marken blir än mer hydrofil vilket påverkar markinstallationen negativt. Lösningar för att förankra panelborden i blöt mark återfinns med hjälp av b.l.a. plattor men den lösningen är kostsam även om det är tekniskt möjligt vilket påverkar lokaliseringen negativt.

Sett till **naturmiljön** ligger den alternativa lokaliseringen inom strandskyddat område varför ett skyddsavstånd om 100 meter behöver vidtas vid en eventuell byggnation alternativt dispens sökas om det är möjligt. Vidare ligger delar av området (Vramsån) inom riksintresset skyddade vattendrag samt är utpekad som särskilt skyddade vattendrag. Med anledning av att inget intrång kommer ske inom vattenområdet bedöms en eventuell solpark ej ge upphov till någon påverkan av negativ art på riksintresset syfte eller på Vramsån i stort. Området ligger även inom förbud för markavvattning vilket ses som negativt om behov av markavvattning eller dikning skulle uppstå efter att skog avverkats.

Gällande **kulturmiljö** återfinns ett antal övriga kulturhistoriska lämningar samt fornlämningar intill området. Inga lämningar återfinns inom den alternativa lokaliseringen. Intill den alternativa lokaliseringen ligger två stycken

registrerade kulturmiljöprogram. Med anledning av avståndet till dessa bedöms en eventuell solpark ej ge upphov till någon påverkan vilket ses som positivt.

I fråga om **resurshushållning** har marken ett visst produktionsvärde sett till det pågående skogsbruket. Området utgörs dock ej av jordbruksmark vilket påverkar lokaliseringen positivt. Den alternativa lokaliseringen bidrar således till viss konkurrens ifråga om resurshushållning.

Initialt så bedöms **tillgänglig yta** som relativt god men med anledning av de vattendrag som löper genom området kommer ett skyddsavstånd behöva vidtas vilket minskar mängden byggbar mark. Eftersom marken till stor del även utgörs av skogsmark begränsas mängden byggbar mark ytterligare vilket gör att mängden tillgänglig yta ses som negativ för lokaliseringen.

För **landskapsbild och närboende** kan en viss påverkan uppstå av en eventuell solpark även om skyddsavstånd vidtas. Eftersom antalet närboende är relativt få anses påverkansnivån ändå som låg. Då det även kommer finnas vägar runt en eventuell solpark hindras inte möjlighet till att nyttja området för rekreation vilket anses positivt.

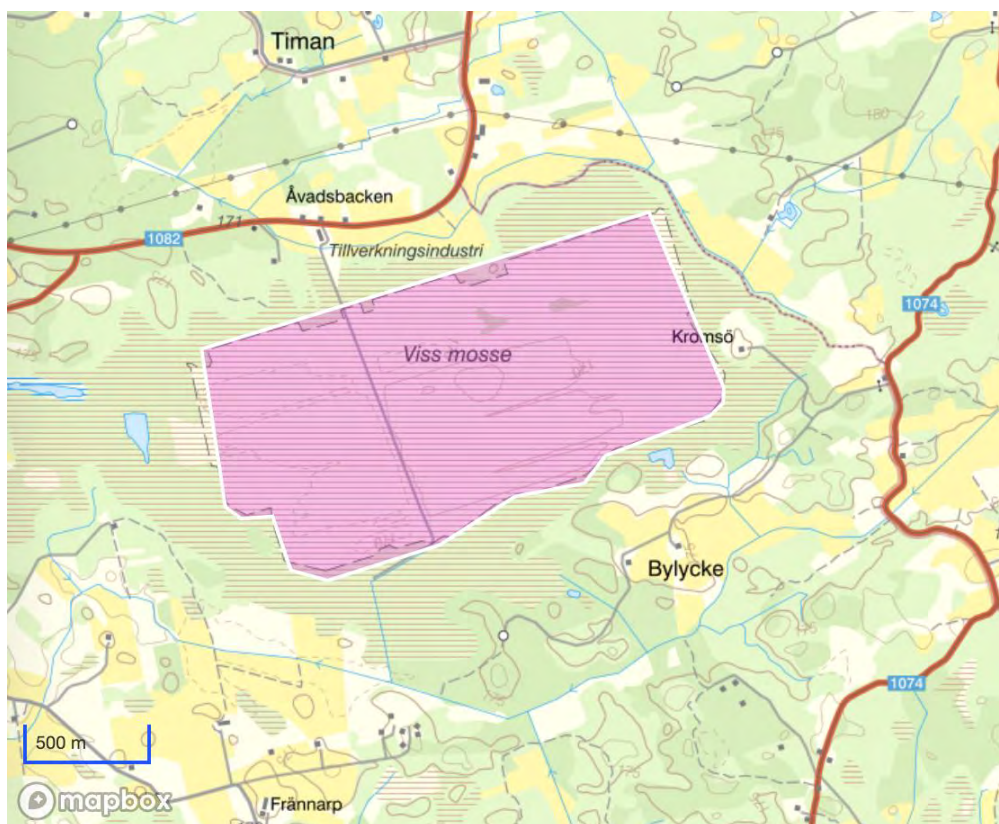
Gällande **befintliga verksamheter** finns ett markavattningsföretag registrerat och viss konkurrens uppstår med skogsbruket.

Elnäts-anslutning	Mark-installation	Natur- och kulturmiljö	Resurs-hushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
4	3	2	4	2	3	4

Totalt: 22

### Utredd lokalisering 9: Viss mosse

Viss mosse är ett torvmarksområde beläget ca 5 km öster om Hörby. Området utgör ca 170 hektar och lokaliseringen har bedömts lämplig för fördjupad analys då marken ej utgörs av jordbruksmark samt eftersom marken historiskt brukats för torvverksamhet. Vidare återfinns inga nationella områdesskydd på platsen.



Figur 4. Utredd lokalisering 9: Viss mosse (fastighetsbeteckning Hörby Råby 28:3)

I fråga om **elnätsanslutning** är den alternativa lokaliseringen placerad ca 5 km bort ledningsgatan mellan Södra Sandby och Hörby. En annan 130 kV ledning från Hörby går norr om mossen vilken skulle kunna vara möjlig att ansluta en ny högspänningsstation till om kapacitet finns. Huruvida kapacitet finns är dock okänt i dagsläget.

Förutsättningar för **markinstallation** bedöms delvis teknisk möjlig, jordarten domineras av torv vilket kan vara problematiskt, särskilt om marken är blöt som det är inom området. Tekniska lösningar för att förankra panelbord inom hydrofila områden med hjälp av tex. plattor finns men ekonomiskt sett påverkar det lokaliseringen negativt då kostnaden för installation och byggnation blir avsevärt högre i relation till traditionella system och förankringsmetoder.

Inga nationella områdesskydd kopplat till **naturmiljön** har observerats inom området. Mossen har ingått i den nationella våtmarksinventeringen (VMI) där den klassificerats och beskrivits som en obestämbare mosse med låga naturvärden. Även om naturvärdena tidigare bedömts som låga så är marken hydrofil vilket kan medföra vissa naturvärden som kan komma att påverkas vid en etablering av en solpark. Givet detta bedöms naturvärdena påverka lokaliseringen negativt.

Vidare ligger området inom riksintresse för skyddade vattendrag men då en eventuell solpark i området ej ger upphov till någon påverkan på vattendragen bedöms det inte påverka lokaliseringen. Ytterligare råder det markavvattningsförbud vilket skulle kunna påverka lokaliseringen negativt i de fall behov av markavvattning skulle uppstå. Sammantaget bedöms den alternativa lokaliseringen påverkas negativt i fråga om naturmiljö med grund i markens hydrologiska förutsättningar. 5

Gällande **kulturmiljö** så återfinns en fornlämning samt 3 stycken övriga kulturhistoriska lämningar inom området varför tillstånd inom fornlämningsområde samt försiktighetsåtgärder i fråga om avstånd aktualiseras för lokaliseringen. Givet fornlämningarnas placering centralt inom området påverkas lokaliseringen negativt.

Sett till **resurshushållningen** anses lokaliseringen positiv då den ej utgörs av skogs- eller jordbruksmark. Hela området utgörs av torvmark därav bedöms lokaliseringen ej konkurrera med alternativ produktionsverksamhet utifrån ett hushållningsperspektiv.

**Tillgänglig yta** bedömdes initialt god men vid en vidare anblick uppdagades omfattande diken samt områden med stenmursliknande förekomster samt fornlämningar inom området som försvårar placering av panelbord vilket gör att all mark inom området ej utgör föremål för byggnation. Givet detta i kombination med torvens geologiska och hydrologiska markförutsättningar bedöms området begränsat.

Då en solpark inom området skulle placeras så att ytterkanterna av mossen lämnas kvar bedöms påverkan på **närboende och landskapsbild** bli i princip oförändrad eftersom ytterkanterna skapar en siktbarriär till stora delar av en eventuell anläggning. Ett visst avtryck i landskapsbilden uppstår alltid när man förändrar nyttjande av marken, trots det bedöms påverkan på landskapsbilden bli begränsad. Vidare bedöms inga närboende påverkas av en eventuell anläggning av samma skäl som ovan. Således bedöms det ej påverka lokaliseringen på ett negativt vis.

Gällande **befintliga verksamheter** så är mossen en del av tillverkningsindustrin vilket gör den alternativa lokaliseringen svårtillgänglig fram tills dess att verksamheten upphört och en avveckling genomförts. Vilket påverkar lokaliseringen negativt i fråga om tid.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurshushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
3	2	2	5	2	4	2

Totalt: 20

### Slutsats från utvidgad lokaliseringsutredning

Den utvidgade lokaliseringsutredning har bekräftat de slutsatser och resonemang som presenteras i tidigare kommunicerad lokaliseringsutredning. Vad som anges däri är alltså aktuellt. För etablering av ansökt verksamhet begränsas lokaliseringsmöjligheterna av flera faktorer, där elnätsanslutning är central. I lokaliseringsutredningens initiala analys konstateras att inom elområde 4 finns förutsättningar för elnätsanslutning av verksamheten endast inom 130 kV-nätet i södra Skåne. Det kan inte undgås att inom denna geografiska utsträckning finns väldigt få markområden av större storlek som ej utgörs av jordbruksmark. Det främsta alternativet är skogsmark, men ofrånkomligt är att majoriteten av denna mark omfattas av natur- och kulturmiljörelaterade skyddsområden eller riksintressen. Golfbanor, större taklösningar, parkeringsplatser och liknande är inte reella alternativ till följd av bland annat storlek och elnätskapacitet, se tidigare resonemang.

Länsstyrelsen har bett Svea Solar att utveckla lokaliseringsutredningen med fler alternativ då de angivna inte ansågs tekniskt respektive miljömässigt gångbara, alternativt utgjordes helt eller delvis av betesmark och därmed täcks av 3 kap. 4 § miljöbalken. Svea Solar menar att alternativen fortfarande bör räknas som reella alternativ. De förstnämnda (alternativ lokalisering 1 och 2, Lyby mosse och Braheskogen) konstaterades genom fördjupad analys som olämpliga, men givet den låga förekomsten av icke-jordbruksmark av lämplig storlek inom utredningsområdet anser Svea Solar fortfarande att de är reella som undersökta alternativ. Gällande de sistnämnda (alternativ lokalisering 3 och 4, Eliselund och Hörby uppdelat) så utgörs de visserligen av betesmark men då den planerade skötseln för solparken Mossarp innefattar betesskötsel innebär det i praktiken en fortsättning av aktuell markanvändning. Även i målen nr M 3645-22 och M 5890-22 (Växjö), rörande anläggning av solparker på jordbruksmark, har mark- och miljödomstolen fört resonemang kring att anläggningarna innebär att marken fortfarande kan skötas med jordbruksliknande skötsel, såsom bete eller vallodling.

Oavsett har Svea Solar i aktuell komplettering utvecklat den tidigare inlämnade lokaliseringsutredningen med fyra nya alternativ som bedöms som tekniskt rimliga, ej jordbruksmark och ej uppenbart olämpliga sett till natur-

och kulturmiljö. Svea Solar vidhåller fortsatt att elnätsanslutning är absolut grundläggande för att ge realistiska alternativ i lokaliseringsutredningen. Man har därför valt att utvidga området på bredden (dvs. norr och söderut längs den tidigare utpekade ledningsgatan mellan Hörby och Södra Sandby). Denna utvidgning bedöms som mest rimlig då presentation av alternativ där elnätsanslutning ej finns (både sett till geografisk närhet och tillgänglig kapacitet) inte är realistisk.

De fyra utvidgade alternativen är belägna på bergtäkt, skogsmark, och torvmark. Fördjupad analys av dessa alternativ har visat att medan de visserligen är tekniskt möjliga innebär det avsevärt ökad teknisk komplexitet och kostnader, samt mindre byggbar yta och försämrade teknisk utformning sett till elproduktion. I de fallen där anläggning av solpark innebär avverkning av skog skapas ofrånkomligt en negativ påverkan på befintliga naturvärden. Det finns även en risk att borttagande av träd inklusive rotsystem påverkar vattenståndet vilket kan innebära påverkan även på omkringliggande områden. Blötare mark innebär ytterligare komplex och kostnadsintensiv byggnation samt kan skapa ett behov för markavvattning, något som är förbjudet i stora delar av södra Sverige. Jämfört med jordbruksmark finns heller inga skötselsynergier mellan varken skogsbruk, aktiv bergtäktsverksamhet eller torvbrytning. Den kvantitativa analysen vidhåller alternativ Mossarp som bäst lämpad (27 poäng).

I kontrast kan anläggande av en solpark på jordbruksmark, som är fallet för alternativet Mossarp, innebära en fortsatt jordbruksliknande skötsel, om än av lägre intensitet än det konventionella jordbruket. Även om solparken formellt kan anses innebära en förändrad markanvändning kommer marken fortfarande bidra till livsmedelsproduktion i form av bete eller vallodling. Svea Solar har i ansökan även öppnat upp för att använda så kallade "single axis trackers", dvs. rörliga paneler där odling kan ske mellan panelraderna, vilket liknar konventionell odling. Ett koncept som Svea Solar redan applicerat tillsammans med lantbrukare i Västra Götaland<sup>1</sup>. Därtill innebär alternativet Mossarp att markförberedande åtgärder ej behövs och alternativa förankringsmetoder kan hållas till ett minimum. Detta minskar ingreppet i naturmiljön och innebär att marken snabbt kan återställas vid behov. Detta kan jämföras med mer utmanande mark där alternativa förankringsmetoder såsom gjutning eller plattor innebär ett omfattande arbete för återställning både sett till miljöpåverkan, kostnad och tidsåtgång.

Både behovet av el och tillgängligheten för elnätsanslutning är som störst i södra Skåne inom elområde 4. Produktion av fossilfri el är ett väsentligt samhällsintresse och behovet är växande. För att möjliggöra en grön omställning och möta växande elbehov behövs mer elproduktion, och den storskaliga solkraften är unikt positionerad för att snabbt utvecklas och anpassas till befintliga förutsättningar i elnätet. I ideala fall kan solparker placeras på mark där den ej påverkar andra intressen. Det är dock ett ofrånkomligt faktum att inom aktuellt geografiskt område dominerar jordbruksmark och alternativa marker tenderar omfattas av diverse skydd alternativt ej sammanfalla med elnätets utbredning. De tekniska förutsättningarna innebär även en stor negativ påverkan på genomförbarheten, både tekniskt och ekonomiskt. Genom en omfattande lokaliseringsutredning, ytterligare utvidgad i aktuell komplettering, har Svea Solar konstaterat att för den aktuella verksamheten är alternativet Mossarp det bäst lämpade, och behovet för fossilfri elproduktion kan inte tillgodoses på annan plats. Det bör också beaktas att jordbruksliknande skötsel kommer fortgå vilket i praktiken innebär att marken förblir aktiv inom jordbruket, vilket positivt påverkar lokaliseringen ur hushållningssynpunkt.

---

<sup>1</sup> <https://www.dn.se/ekonomi/har-ska-skordas-bade-mat-och-sol/>

2024-03-04

Dnr 551-30709-2023

Dossier 1285-166

Svea Solar Utility Development AB

Genom ombud:

Tove Andersson, [tove.andersson@setterwalls.se](mailto:tove.andersson@setterwalls.se)Lovis Ramberg, [lovis.ramberg@setterwalls.se](mailto:lovis.ramberg@setterwalls.se)

## Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken; komplettering av handlingar

---

Miljöprövningsdelegationen har tagit emot era kompletteringar av ansökan om solcellsanläggning på fastigheterna Mossarp 1:99 m.fl i Eslöv kommun och Hörby kommun.

Efter genomgång av handlingarna finner Miljöprövningsdelegationen att ärendet behöver kompletteras enligt nedanstående.

1. Redogör för avstånden mellan verksamhetsområdets ytterkanter (närmsta stängsel) och de bostadstomter som är markerade på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen.

*Kommentar: På de bilder som redovisats i kompletteringarna från den 16 februari 2024 tycks de uppmätta avstånden vara mellan verksamhetsområdets ytterkanter och bostadshus, inte till bostadstomtens gräns. Avstånden till tomtgränserna är av vikt för att i ärendet kunna bedöma risken för olägenhet vid vistelse i trädgårdar eller på andra ytor inom bostadens tomtyta.*

2. Redogör för följande uppgifter om ljudpåverkan vid användning av single axis tracker (SAT) på anläggningen.
  - a) Förtydliga om det kan uppkomma ljud när solpanelerna roterar under dagen.
  - b) Redogör för ljudets karaktär.
  - c) Redovisa om det kan uppkomma hörbara tonkomponenter.
  - d) Redovisa om ljudet är kontinuerligt pågående mellan solens uppgång och nedgång eller endast uppstår vid vissa intervall och i sådana fall hur ofta samt hur länge ljudet pågår.





2024-03-04

Dnr 551-30709-2023

Dossier 1285-166

- e) Redovisa om ljudet förändras med tiden som anläggningen åldras.
- f) Redovisa om ljudet kan medföra olägenhet för närboende vid bostad eller uteplats.
- g) Redogör för vilken skötsel- eller driftsåtgärder som bolaget kan genomföra för att förebygga att störande ljud uppkommer från SAT-mekanismen under hela driftstiden.
- h) Redogör för om det finns andra möjliga försiktighetsåtgärder som kan tillämpas om störande ljud ändå uppstår.

*Kommentar: Miljöprövningsdelegationen bedömer att det finns risk att störande ljud kan uppkomma från SAT-teknik då anläggningen åldras. Särskilt ljud med hörbara tonkomponenter kan upplevas som störande för närboende. I bolagets svar på kompletteringsfråga 12 i kompletteringarna från den 16 februari omfattas inte buller. I redovisningen av källjud i miljökonsekvensbeskrivningen omnämns inte SAT-teknik som potentiell ljudkälla. Då avstånden till bostadsbebyggelse för vissa delar av anläggningen är mycket korta finner Miljöprövningsdelegationen att det är av stor vikt att bolaget verifierar att det inte kommer uppkomma ljud från SAT-tekniken som medför störning eller olägenhet för närboende.*

Miljöprövningsdelegationen förelägger er med stöd av 19 kap. 5 § punkten 2 jämförd med 22 kap. 2 § miljöbalken att senast den **25 mars 2024** ge in de begärda kompletteringarna **digitalt samt i 4 papperskopior**. Kommer kompletteringarna inte in inom angiven tid kan ansökan komma att avvisas eller ärendet avgöras på befintligt underlag.

Föreläggandet har beslutats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne. I beslutet har deltagit Sara Lundquist, ordförande och Lisbet Neil Stephens, miljöakkunnig. Föredragande i ärendet har varit Henrik Carlsson, Länsstyrelsens miljöavdelning

Sara Lundquist

Lisbet Neil Stephens

*Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrift.*

*För information om hur Länsstyrelsen Skåne behandlar personuppgifter, se [www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/om-webbplatsen/sa-hanterar-vi-dina-personuppgifter.html](http://www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/om-webbplatsen/sa-hanterar-vi-dina-personuppgifter.html).*

### Upplysning

Kontaktperson i ärendet är Henrik Carlsson, tel. 010-224 10 62.

**Från:** "Lovis Ramberg" <Lovis.Ramberg@setterwalls.se>  
**Skickat:** Mon, 25 Mar 2024 17:07:01 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Komplettering i ärende med dnr 551-30709-2023 [SW-CLIENTS.FID1060654]  
**Bilagor:** Komplettering 2 i ärende med dnr 551-30709-2023 - #43427521 v5.pdf  
**Categories:** D

Hej,

Bifogade handlingar är ställda till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne och rör komplettering i rubricerat ärende. Vänligen bekräfta att handlingarna har mottagits och registrerats.

Fyra papperskopior kommer under morgondagen lämnas in till Länsstyrelsen Skåne.

Med vänlig hälsning,  
Lovis Ramberg

---

## SETTERWALLS

**Lovis Ramberg - Profil**

**Associate | LL.M**

Stortorget 23  
P.O. Box 4501  
SE-203 20 Malmö  
D: +46 10 690 04 50  
M: + 46 70 258 73 36  
E: Lovis.Ramberg@setterwalls.se  
www.setterwalls.se

Setterwalls Advokatbyrå AB - reg. no. 556774-5772 - registered office in Stockholm  
Our services are subject to our [General Terms and Conditions](#) and our [Privacy Policy](#), which are available on our website.

This message and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please telephone or e-mail the sender and delete this message and any attachment from your system. If you are not the intended recipient you must not copy this message or attachment or disclose the contents to any other person.

---

Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne  
Endast per e-post till skane@lansstyrelsen.se

25 mars 2024

### **KOMPLETTERING I ÄRENDE MED DNR 551-30709-2023**

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne ("MPD") har genom föreläggande den 4 mars 2024 förelagt Svea Solar Utility Development AB ("Sökanden") att inkomna med komplettering av sin ansökan om anläggande och drift av solcellspark Mossarp. Sökanden får med anledning härav framföra följande.

#### **1. AVSTÅND BOSTADSTOMTER**

*Redogör för avstånden mellan verksamhetsområdets ytterkanter (närmsta stängsel) och de bostadstomter som är markerade på fotokartan i bilaga B5 till miljökonsekvensbeskrivningen.*

Se nedan bilder (tre st). Avstånd mätt till närmsta byggbara yta inom verksamhetsområdet (dvs. inkluderat 10 meters buffert till linjeelement som fastighetsgräns).

Bostadstomter nordöstra området



Bostadstomter södra området



Bostadstomter västra området



## 2. SINGLE AXIS TRACKER (SAT)

Redogör för följande uppgifter om ljudpåverkan vid användning av single axis tracker (SAT) på anläggningen.

- (a) Förtydliga om det kan uppkomma ljud när solpanelerna roterar under dagen.
- (b) Redogör för ljudets karaktär.
- (c) Redovisa om det kan uppkomma hörbara tonkomponenter.
- (d) Redovisa om ljudet är kontinuerligt pågående mellan solens uppgång och nedgång eller endast uppstår vid vissa intervall och i sådana fall hur ofta samt hur länge ljudet pågår.
- (e) Redovisa om ljudet förändras med tiden som anläggningen åldras.
- (f) Redovisa om ljudet kan medföra olägenhet för närboende vid bostad eller uteplats.
- (g) Redogör för vilken skötsel- eller driftsåtgärder som bolaget kan genomföra för att förebygga att störande ljud uppkommer från SAT-mekanismen under hela drifttiden.
- (h) Redogör för om det finns andra möjliga försiktighetsåtgärder som kan tillämpas om störande ljud ändå uppstår.

Ljudet som uppkommer från SAT varierar aningen beroende på leverantör. För att säkerställa att bästa möjliga teknik används kan slutgiltig leverantör och teknik inte bestämmas förens under detaljprojektering (dvs. inför solparkens byggnation).

- (a) Ljud uppkommer när solpanelerna roterar. Ljudet uppkommer dock endast under själva rotationen.
- (b) Generellt uppkommer ljudet från SAT från de motorer som driver rotationen samt själva rotationsmekanismen.

Rotationen drivs typiskt av en motor som under rotationen ger upphov till ett lågfrekvent susande eller brummande motorljud.

Själva rotationen kan ha olika utformning. Ett exempel är genom en omslutande reduktionsväxel (en. *reducer*) vars ljud kan likställas med det från motorn. Ett annat exempel är att rotationen sker genom en kugghjulsfunktion. Denna rotationsmetod ger upphov till ett lätt klickande ljud då systemet går från en position på kugghjulet till en annan. (Det klickande ljudet tenderar dock vara lågt och knappt hörbart i relation till motorljudet.) Ovanstående är exempel på möjliga rotationsmekanismer. Beroende på slutgiltig leverantör kan annan rotationsmekanism bli aktuell men ljudets karaktär bedöms inte komma att skilja sig väsentligt mellan alternativen.

- (c) När SAT roterar kan det uppstå ljud från motorer och de mekaniska delar som är involverade i själva rotationen. Dessa ljud kan vara inom det hörbara frekvensområdet och därmed uppfattas av människor som befinner sig i direkt närhet. Exakt vilka toner och frekvenser som genereras beror på slutgiltig leverantör/teknik. Typiskt är ljudet i form att lågfrekvent brummande eller susande från motorer och lätt klickande från rotationsmekanismen (beroende på teknik).
- (d) Solpanelerna roterar generellt mellan cirka  $-60^\circ$  till  $+60^\circ$  under dagen (dvs. ett spann om  $120^\circ$ ). Antal rotationer beror på hur många grader systemet roterar per rotation. En typisk inställning är rotation 5–6 gånger per dag då varje rotation pågår cirka 20 sekunder. Total tid då ljud uppkommer är därmed endast under fåtal minuter per dag. Solpanelerna roterar endast när solen är framme (dvs. inte mellan solnedgång och soluppgång).
- (e) Systemen underhålls regelbundet med inspektioner, smörjning och liknande. Från befintliga system har inte någon märkvärd skillnad observerats. Då projekttiden är lång kan en viss ökning av ljudnivå inte uteslutas, men denna väntas vara begränsad.
- (f) För att fastställa vilket typ av ljud som uppkommer samt på vilken nivå behöver exakt teknisk lösning fastställas vilket ej kan göras i dagsläget. Det bedöms dock möjligt att utforma ett system som håller sig inom Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller.

- (g) Likt vid tidigare beskrivning av ljud från växelriktare resp. transformatorstation uppkommer ljudet direkt invid ljudkällan och avtar med avstånd. När exakt teknisk lösning, inklusive ljudprofil, är känd kan anläggningen anpassas för att ej medföra olägenhet för närboende. Utifrån ovanstående bedöms ljudet inte medföra olägenhet för närboende vid vistelse i bostad/trädgård.
- (h) Som del av drifrutinen genomförs kontinuerliga inspektioner och underhållsarbeten. Utöver arbeten relaterat till systemets funktion inkluderar detta rengöring och smörjning av motorer och komponenter vilket reducerar ljudnivån.

Om oönskat ljud skulle uppstå så kan bullerplank mellan anläggningen och berörda bostäder vara en åtgärd. Det kan också vara möjligt att göra justeringar till SAT systemet i sig, men exakta åtgärder beror på slutgiltig teknik. Isoleringmaterial kring motorer och/eller mekaniska delar samt justering av rotationshastighet är exempel på åtgärder som skulle kunna bli relevanta.

Malmö som ovan,



Tove Andersson

Delägare | Advokat



Lovis Ramberg

Jur.kand.

## Kungörelse Miljöskydd ansökan

Publiceras i:

- Skånska Dagbladet
- Sydsvenskan
- Länsstyrelsen Skånes webbplats

Annonsen ska införas: 2024-04-11

### MILJÖSKYDD

**Svea Solar Utility Development AB** har hos Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne ansökt om tillstånd enligt miljöbalken för anläggande och drift av solcellspark samt tillhörande infrastruktur, anläggningar och kringutrustning på fastigheterna Mossarp 1:99 och Högseröd 11:7, 1:45, 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun. Verksamheten omfattas av krav på en miljökonsekvensbeskrivning och en sådan har lämnats in i ärendet.

Den som vill yttra sig ska göra det skriftligt till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se) eller Länsstyrelsen, 205 15 Malmö senast den 16 maj 2024.

Handlingarna i ärendet finns hos Länsstyrelsen, Södergatan 5, Malmö samt hos aktförvararen i kommunen.

Handläggare: Henrik Carlsson  
Telefonnummer: 010-224 10 62  
Enhet: Miljöprövningsenheten

Faktureringsadress till sökanden:  
Referens hos sökanden: Evelina Steen  
Namn: Svea Solar Utility Development AB  
Adress: Sankt Eriksgatan 117  
Postadress: 113 43 Stockholm

#### Information till sökanden

Kostnaden för kungörelsen kommer att faktureras av Mhub SaaS AB.



**Från:** "Evelina Steen" <filskick@lansstyrelsen.se>  
**Skickat:** Wed, 20 Sep 2023 15:55:13 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Skåne" <skane@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Frivillig ansökan om tillstånd för solenergianläggning

Hej,

Bifogat inges från Svea Solar Utility Development AB en frivillig ansökan om tillstånd för en solenergianläggning enligt 9 kap. 6 b § miljöbalken. Till detta mail bifogas ansökan, en karta över verksamhetsområdet, miljökonsekvensbeskrivning (inkl. underbilagor) och fullmakt för ombud.

Utöver inlämnande av ansökan i digital form skickas 4 papperskopior via post till Länsstyrelsen Skåne.

Med vänlig hälsning,

Evelina Steen  
Projektutvecklare, Svea Solar

---

**Dessa filer är bifogade i meddelandet:**

<b>Filnamn</b>	<b>Storlek</b>
Ansökan om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken.pdf	154 KB
Kartbilagan.pdf	1.19 MB
Bilaga A Teknisk beskrivning.pdf	18.6 MB
Bilaga B Miljökonsekvensbeskrivning.pdf	3.52 MB
Bilaga B1 Samrådsredogörelse.pdf	14.3 MB
Bilaga B2 Beslut om betydande miljöpåverkan.pdf	256 KB
Bilaga B3 Förslag till bruks- och skötselplan.pdf	3.75 MB
Bilaga B4 Lokaliseringsutredning.pdf	5.85 MB
Bilaga B5 Fotomontage.pdf	224 MB
Fullmakt.pdf	811 KB

Klicka på följande länk för att ladda ner filerna:

<https://filskick.lansstyrelsen.se/message/Mhku8DQnB5utHaPZjCToBv>

De bifogade filerna är tillgängliga fram till: 2023-10-25.

---

**Meddelande från Länsstyrelserna:** Tryck aldrig på en fil eller länk i ett mejl om du är osäker på vem som har skickat mejlet eller inte vet vad länken går till. Om du är osäker på vad länken innehåller men att du känner igen avsändaren ber vi dig att först kontakta avsändaren och fråga om innehållet i mejlet innan du använder dig av länkar eller filer i mejlet.

[Information in english](#)

Till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Skåne Län

20 september 2023

## ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT 9 KAP. MILJÖBALKEN

Sökande: Svea Solar Utility Development AB,  
559383–4012,  
Sankt Eriksgatan,  
113 43 Stockholm

Ombud: Advokaten Tove Andersson och jur.kand. Lovis Ramberg  
Setterwalls Advokatbyrå,  
Box 4501  
203 20 Malmö

Telefon: 076-869 70 78 resp. 070-258 73 36

E-post: tove.andersson@setterwalls.se resp. lovis.ramberg@setterwalls.se

Kontaktperson hos Sökanden: Evelina Steen  
Telefon: 0761 18 76 57  
E-post: evelina.steen@sveasolar.com

Saken: Ansökan om frivilligt tillstånd enligt 9 kap. 6 b § miljöbalken till anläggande och drift av solcellspark för produktion av el

---

### 1. Yrkanden

1.1 Svea Solar Utility Development AB ("Sökanden") yrkar att Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Skåne län lämnar Sökanden tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av solcellspark för produktion av el samt tillhörande infrastruktur, anläggningar och kringutrustning på fastigheterna Mossarp 1:99 och Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 i Eslöv kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun, inom det verksamhetsområde som framgår av bilagd Kartbilaga.

1.2 Sökanden yrkar vidare att miljöprövningsdelegationen;

- (a) bestämmer giltighetstiden till 45 år från lagakraftvunnet tillstånd;
- (b) förordnar att tiden för igångsättning bestäms till sju (7) år från det att tillståndsbeslutet vunnit laga kraft,
- (c) förordnar att Sökanden ska ställa en ekonomisk säkerhet för efterbehandling och andra återställningsåtgärder som verksamheten kan föranleda med 1,8 miljoner kronor. Säkerheten ska ställas och godkännas av tillståndsmyndigheten innan anläggningsarbetena påbörjas.
- (d) föreskriver villkor i enlighet med Sökandens förslag, vilket redovisas i avsnitt 10 nedan, samt
- (e) godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

## **2. Prövningens omfattning och miljöprövningsdelegationens behörighet**

- 2.1 Prövningen omfattar ansökan om tillstånd till anläggande och drift av solcellspark för produktion av el. Ansökan omfattar även den infrastruktur, de anläggningar och den kringutrustning inom verksamhetsområdet som krävs för byggnation och drift av solpanelerna, se närmare beskrivning i den tekniska beskrivningen, Bilaga A.
- 2.2 Den ansökta verksamheten är inte tillstånds- eller anmälningspliktig enligt miljöprövningsförordningen (2013:251). För denna typ av verksamhet föreligger normalt endast en samrådsskyldighet med länsstyrelsen enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Då Sökanden önskar säkra tillåtlighet för verksamheten ansöker Sökanden om frivilligt tillstånd i enlighet med 9 kap. 6 b § miljöbalken. Enligt 7 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och miljöskydd ska ansökan om tillstånd enligt 9 kap. 6 b § miljöbalken prövas av länsstyrelsen som således är behörig att pröva tillståndsansökan.
- 2.3 Bygglov för transformatorstationer, mottagningsstationer, ställverk och byggbodrar kommer i förekommande fall att ansökas om separat.

## **3. Ansökans utformning**

Ansökan består av denna ansökningshandling samt ett antal bilagor med underbilagor. Huvudbilagorna utgörs av teknisk beskrivning ("TB"), Bilaga A med underbilagor och miljökonsekvensbeskrivning ("MKB") Bilaga B med underbilagor. Bilagorna utgör en integrerad del av ansökan och åberopas generellt. I den mån avvikelser förekommer mellan ansökningshandlingen och bilagorna äger ansökningshandlingen företräde.

## **4. Samråd**

Sökanden har inför arbetet med ansökan genomfört ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd, för samrådsredogörelse se Bilaga B1. Samrådet inleddes med gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen Skåne och kommunerna Eslöv och Hörby. Därefter har Länsstyrelsen beslutat att verksamheten

medför betydande miljöpåverkan, se [Bilaga B2](#). En MKB har därför tagits fram där inkomna synpunkter har beaktats, vilken bifogas ansökan, se Bilaga B. Skriftligt samråd har under 2022 även skett med enskilda och övriga myndigheter som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda av verksamheten.

## 5. Ansökt verksamhet

Den ansökta verksamheten beskrivs utförligt i MKB och TB. Nedan följer en sammanfattning av ansökt verksamhet.

### 5.1 Solcellsparkens utformning

- 5.1.1 Projekt Mossarp är en markbaserad solcellsanläggning inom fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 i Eslövs kommun och Norrto 14:3 i Hörby kommun. Det ansökta verksamhetsområdet enligt Kartbilagan omfattar ca 115 hektar, vilket efter anpassningar möjliggör en total installerad effekt på ca 95 MW. Den årliga elproduktionen skulle motsvara en elförbrukning från ca 50 000 lägenheter eller 4 750 standardvillor. Verksamhetsområdet är uppdelat i sektioner och inrymmer bland annat solcellspaneler, växelriktare, transformatorstationer, mottagningsstation och förvaringsbodas. Uppdelningen i sektioner har gjorts för att minimera barriäreffekter på storvilt genom att tillskapa en ca 30 meter bred viltpassage mellan de instängslade sektionerna samt för att hålla nödvändigt avstånd till den kraftledning som passerar genom området.
- 5.1.2 Verksamheten medför mindre markarbeten under installationsprocessen så som schakt för kablar och transformatorhus samt genom pålning av markställningen som solcellspanelerna monteras på. Solcellerna monteras på metallstativ som är förankrade i marken genom att de pålas ner till önskat djup beroende på plats-specifika förhållanden för att garantera stabilitet.
- 5.1.3 Montagesystemet kan ha två huvudsakliga utformningar, antingen som fixed-tilt eller single-axis-trackers. Fixed-tilt innebär ett fixerat system utan rotation där solpanelerna monteras på stag som hålls uppe antingen av en bakre och en främre påle eller en centrerad påle. Solpanelerna orienteras mot syd och panelraderna stäcker sig därmed från öst till väst. Single-axis-trackers innebär ett roterande system som följer solens rörelse under dagen. Panelerna monteras radvis i nord-sydlig riktning och riktas mot öst under förmiddagen sedan väst under eftermiddagen, vilket ger en maximerad solinstrålning i panelerna. Mer yta frigörs även för tillträde av exempelvis jordbruksmaskiner, då panelerna kan styras till horisontellt läge. För att optimera produktionen utifrån solinstrålning kommer paneltyp, montagesystem och dimensioner så som lutning och radavstånd att väljas i ett senare skede. Detta tillåter en optimering av anläggningen och marken för bästa möjliga produktion.
- 5.1.4 Solcellspanelerna seriekopplas och ansluts till en växelriktare som omvandlar likström till växelström. Dessa placeras antingen utspridda bakom solcellsmodulerna på markställningen eller tillsammans på en eller flera separata ställningar.

- 5.1.5 Mellan växelriktare och transformatorstationer förläggs markförlagda lågspänningskablar inom verksamhetsområdet. Tillsammans med dessa läggs även fiberkablar för övervakning, kommunikation och styrning. Kabelschaktens exakta dragningsbestäms i ett senare skede i syfte att minimera materialåtgång och markingrepp. Miljöpåverkan är beskriven i MKB:n.
- 5.1.6 För att koppla solcellsparken till det överliggande elnätet behövs transformatorhus som omvandlar spänningen i anläggningen enligt branschspecifika krav och riktlinjer. Transformatorhusen kommer att uppföras på makadambäddar och bedöms ha en area på ca 10 kvadratmeter och vara ca två meter höga. Om det är nödvändigt, beroende på elanslutningen, kan det bli aktuellt med step-up transformatorer på området. Dessa är något större än traditionella transformatorhus. Bygglov för dessa kommer som ovan nämnt i förekommande fall hanteras separat.
- 5.1.7 Transformatorstationerna kopplas samman via markförlagda kablar till mottagningsstation (i dagslägen en, men två eller fler kan bli aktuellt), till vilken nätägarens kablar ansluter.
- 5.1.8 För att kunna nå större komponenter i solcellsparken, i huvudsak transformatorhusen, behöver enklare grusvägar anläggas inom verksamhetsområdet. Dessa vägar kommer att vara ca tre meter breda och behövs för att underlätta installationen och möjliggöra underhåll.
- 5.1.9 Som ovan nämnt kommer även verksamhetsområdet att stänglas in i sektioner enligt gällande krav för högspänningsanläggningar, se figur 13 i MKB:n. Vilken typ av stängsel som ska användas är ännu inte fastställt men stängslet kommer att anpassas för att tillåta passage av mindre vilt.

## **5.2 Anläggningsskede**

De åtgärder som krävs för att uppföra anläggningen är bland annat pålning av metallstativ, schaktning av kablage samt lindriga markarbeten för transformatorstationer, uppförande av stängsel samt utförande av vägar inom anläggningen. Material avses levereras till platsen via befintliga vägar. Skulle nydragning av väg fram till anläggningen bli aktuellt kommer detta hanteras separat. Se TB:n, Bilaga A, för detaljerad beskrivning.

## **5.3 Elanslutning**

Flera olika tekniska alternativ för anslutning till överliggande nät är aktuella och förutsättningarna för elnätsanslutning är mycket goda. Sökanden har löpande dialog med berörda nätägare för att kunna välja det mest optimala alternativet. Kabeldragningen bedöms i nulägen kunna hållas mycket kort. Se avsnitt 3 i MKB:n för vidare beskrivning.

## **5.4 Driftskede**

- 5.4.1 Den tekniska livslängden för solcellsparken uppskattas till ca 40 år. Efter anläggningsfasen kräver parken i normalfallet förhållandevis lite underhåll och

service. Anläggningen kommer därför att vara obemannad större delen av tiden. Teknisk besiktning och rutinkontroller av anläggningen kommer genomföras varje år för att säkerställa dess funktion. Underhållet inkluderar tvättning av paneler samt putsning av vegetation vid behov.

- 5.4.2 Eftersom solcellsparken parallellt kombineras med jordbruksdrift är ambitionen att antingen låta området betas av får eller skapa ängsmark med insådd av skånska fröer. Bete eller ängsskötsel säkerställer att vegetationen inte växer sig för hög, vilket minimerar risk att skugg effekter uppstår på panelerna. Förslag till bruks- och skötselplan återfinns i [Bilaga B3](#). Sökanden kommer bedriva alternativt låta bedriva åtgärder enligt bilagd plan.

## **5.5 Avveckling**

- 5.5.1 Efter projekttiden (cirka 40 år) demonteras solcellsanläggningen och marken återställs till samma skick som vid ianspråktagandet av marken. En solcellspark medför endast reversibla och tillfälliga åtgärder och området kan enkelt återställas till närmast ursprungligt skick vid avslutat projekt. Återställningen innebär ett reverserat installationsförfarande genom bland annat demontering av solcellspanelerna, växelriktare och montagesystem samt borttagande av kablage. Marken där transformatorhusen har stått återställs genom att ta bort makadam-bädden och återplacera matjord. Återställning av vägarna inom solcellsparken sker genom att gruset avlägsnas. Vad exakt som ska göras blir en fråga för vad som anses miljömässigt mest lämpat och motiverat vid tidpunkten för avvecklingen.
- 5.5.2 Ingående komponenter kommer att kunna återvinnas eller återanvändas i möjligaste mån.

## **6. Lokaliseringsutredning**

- 6.1 Sökanden har genomfört en lokaliseringsutredning för att identifiera lämplig plats för solcellsparken, se närmare i avsnitt 5 i MKB:n samt [Bilaga B4](#). Vid val av lokalisering har flera aspekter tagits i beaktande, exempelvis behovet av elproduktion, god solstrålning samt närhet till anslutningspunkt. Även aspekter som markbeskaffenhet samt natur- och kulturmiljö har tagits i beaktande vid utvärdering av bästa möjliga lokaliseringen av solcellsparken. Lokaliseringsutredningen har visat att den valda platsen vid Mossarp är det bästa alternativet.
- 6.2 Vidare har olika utformningar av solcellsparken utretts för att komma fram till nu ansökt utformning där utformningsalternativt valts bort till förmån för olika intressen så som landskapsbild, närboende, minskat markanspråk etc., se avsnitt 5.2 i MKB:n.

## **7. Omgivningsbeskrivning**

### **7.1 Markanvändning och planförhållanden**

- 7.1.1 Solcellsparken planeras att uppföras inom fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun. Pågående markanvändning inom de berörda fastigheterna är jordbruk (växtodling).
- 7.1.2 Mossarp är lokaliserat mellan Löberöd och Hörby ca två mil nordöst om Lund, se figur 14 i MKB:n. Söder om verksamhetsområdet, ca 100 meter, går väg 1119. Norr om verksamhetsområdet passerar väg 1130.
- 7.1.3 Verksamhetsområdet omfattas inte av någon detaljplan och har inte heller pekats ut särskilt i varken Hörby kommuns eller Eslöv kommuns översiktsplaner. I Eslöv kommuns översiktsplan anges bland annat som mål att utveckla och använda förnybar energi, men även att värna om åkermarken på landsbygden. Under utvecklingsstrategier framgår även att ”Vid nybyggnation ska solenergi uppmuntras”. Även Hörby kommuns översiktsplan innehåller mål om att det inte ska ske användning av fossilfri el i den egna verksamheten och att miljömärkt el av någon sort därför ska köpas in.
- 7.1.4 En del av verksamhetsområdet i söder ligger inom ett kulturmiljöprogram som sträcker längs med Brååns dalgång och omfattar ca 750 hektar. Den planerade solcellsparken ligger i utkanten av kulturmiljöprogrammet och kommer överlappa med programmet i söder med ca 9,5 hektar, se vidare avsnitt 8.8 nedan angående kulturmiljö samt figur 16 i MKB:n.

### **7.2 Riksintresse, områdesskydd, skyddad natur och kulturmiljö**

- 7.2.1 Det planerade verksamhetsområdet ligger inte inom något riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Ungefär fyra kilometer nordöst om verksamhetsområdet ligger naturreservatet Ormaröd som omfattas av riksintresse för naturvård.
- 7.2.2 Omkring två kilometer sydväst om solcellsparken finns naturreservatet samt Natura 2000-området Rövarekulan. Området omfattas även av riksintresse för naturvård. Söder om området har Försvarsmakten hinderfrihet längst med väg 1119 som passerar området. Se figur 15 i MKB:n för samtliga närliggande riksintressen och områdesskydd.
- 7.2.3 Utöver ovan nämnda kulturmiljöprogram finns två lämningar klassade som *övrig kulturhistorisk lämning* varav den ena är belägen innanför verksamhetsområdet och den andra strax utanför samt två lämningar som saknar antikvarisk bedömning utanför verksamhetsområdet, för ytterligare beskrivning och påverkansbedömning se avsnitt 8.8 nedan.

### **7.3 Närboende samt andra verksamheter, anläggningar och infrastruktur**

- 7.3.1 Angränsande till verksamhetsområdet finns enskilda permanentbostäder och gårdar i alla riktningar och med olika avstånd till den planerade anläggningen. Det finns fastigheter som visuellt kan påverkas av anläggningen och som helt



saknar avskärmning. Andra fastigheter är helt eller delvis avskärmade från anläggningen, exempelvis genom trädridåer, häckar, andra bostäder eller höjdskillnader. Bebyggelse inom 500 meter från verksamhetsområdet visas i figur 18 i MKB:n.

- 7.3.2 På angränsande fastigheter bedrivs jordbruk. Genom verksamhetsområdet passerar en högspänningsledning i sydvästlig till nordöstlig riktning. I närområdet passerar väg 1119 samt 1130. Beträffande andra verksamheter finns ca 600 meter väster om verksamhetsområdet fem vindkraftverk och ca 2,5 kilometer öster om anläggningen ett mindre flygfält.

## **8. Miljökonsekvenser**

### **8.1 Miljömål och miljö kvalitetsnormer**

8.1.1 I tabell 2 i avsnitt 6.1 i MKB:n redovisas de miljömål, både nationella och regionala som bedömts relevanta för prövningen. Sammantaget kommer den ansökta verksamheten inte negativt påverka möjligheten att uppnå satta miljömål.

8.1.2 Ansökt verksamhet kommer inte att påverka några miljö kvalitetsnormer.

### **8.2 Markanvändning och naturresurser**

8.2.1 Befintlig markanvändning består av konventionell växtodling. På majoriteten av marken odlas grödorna höstvetete och höstraps (växtföljd: 3 x höstvetete, 1 x höstraps). Avkastningen är lägre än genomsnittet i regionen. På marken tillförs konstgödsel, kemiskt växtskydd, rötslam, gödsel och kalk. Den nu aktuella åkermarken är klassad till en sjua enligt den klassificering av svensk åkermark som skedde under 1970-talet. Marken där solcellsanläggningen planeras bedöms vara brukningsvärd jordbruksmark enligt definitionen i 3 kap. 4 § miljöbalken.

8.2.2 Sökanden strävar efter att ha alternativt låta annan bedriva jordbruksliknande skötsel på platsen under drifttiden. Den planerade verksamheten innebär därmed inte att jordbruksmarken tas ur produktion, däremot kommer en annan typ av livsmedelsproduktion att bedrivas. Vegetationen inom verksamhetsområdet blir foder till djur, antingen direkt som betesmark för får, eller via insamling av hö efter slätter. Indirekt kommer marken i området därmed även fortsättningsvis vara en kedja i livsmedelsproduktionen. Solcellsanläggningen utgör därtill ett reversibelt ingripande i området. Etableringen kan tas bort och marken kan återställas till ursprungligt skick. Genom att Sökanden avser att underhålla marken under drifttiden tillförsäkras bördigheten genom att den inte växer igen eller försumpas. Då installationerna i marken inte är permanenta bedöms de inte stå i strid med att värna om och behålla resursen åkermark för framtiden.

8.2.3 Vidare kommer skyddsåtgärder att vidtas i syfte att inte försämra jordbruksmarkens kvalitet. Bland annat kommer Sökanden tillse att mark som tas i anspråk för etableringen kommer att anläggas på sådant sätt att återställning till ursprungligt utseende och skick kan ske. Vidare ska markarbeten som riskerar att omblanda det översta matjordsskiktet undvikas så långt som möjligt och mark som

inte används till väg och uppläggningsytor kommer inte att belastas med tyngre fordon i anläggningsskedet än vad som redan används i jordbruket för att motverka markkompaktering.

- 8.2.4 Den samlade bedömningen avseende markanvändning och naturresurser är att effekten av verksamheten bedöms som positiv. Detta främst då marken tas i anspråk för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse utan att förlora sina egenskaper som jordbruksmark. Vidare fortgår livsmedelsproduktion under hela drifttiden vilket genom samordning med produktion av förnyelsebar elkraft bidrar till en effektiv och innovativ markanvändning helt i enlighet med miljöbalkens målsättning.

### **8.3 Naturmiljö**

- 8.3.1 Verksamhetsområdet och dess omgivning består av jordbruksmark med spridd bebyggelse samt genomskärs av en större kraftledningsgata. Generellt sett har odlade åkermarker låga naturvärden till följd av att jordbruket skapar artfattiga monokulturer. För att bedöma områdets naturvärden har bland annat Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad Natur använts för inventeringen samt sökningar i Artportalen.
- 8.3.2 Inom och invid verksamhetsområdet finns ett flertal objekt som bedöms omfattas av generellt biotopskydd, dessa utgörs av småvatten, stenmur och åkerholmar/rösen. Biotopskyddade objekt kommer att bevaras och skyddsavstånd kommer att hållas till objekten. Dessa bedöms därför inte skadas av solcellsparken och någon dispens bedöms inte påkallad.
- 8.3.3 En sökning på rödlistade och fridlysta arter har gjorts i Artportalens karttjänst inkluderande 500 meter utanför verksamhetsområdet under perioden 2000–2023. Ett antal fågelarter fanns inrapporterade, se avsnitt 7.2.1 i MKB:n. Påverkan på fågellivet bedöms bli begränsad.
- 8.3.4 I övrigt finns inga rapporterade observationer av fridlysta eller rödlistade arter inom ansökt verksamhetsområde. Solcellsanläggningen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för områdets naturvärden eller skyddsvärda arter.
- 8.3.5 Solcellsparken är lokaliserad inom kronhjortsområde C där nominatunderarten av kronviltet *Cervus elaphus elaphus* förekommer. Anläggningen kommer inhägnas av stängsel vilket medför att området inte längre är tillgängligt för stora däggdjur som kronvilt. Utformningen i sektioner tillåter dock viltpassage. Anläggningen bedöms medföra en liten negativ påverkan på kronviltet.
- 8.3.6 Jordbruksmarken utgörs idag vara artfattig med låga naturvärden. Solcellsparken bedöms kunna stärka naturvärdena såväl i omgivningen som inom verksamhetsområdet och därmed bidra med positiva effekter för naturmiljön. Sammantaget bedöms solcellsparken medföra en positiv konsekvens för områdets naturmiljö.

## 8.4 Landskapsbild

- 8.4.1 Verksamhetsområdet ligger i ett vidsträckt och i huvudsak flackt landskap med inslag av fåtal större träd, vägar och högspänningsledningar. Området omfattas inte av något skydd för landskapsbilden. För att bedöma påverkan på landskapsbild har fotomontage tagits fram, se [Bilaga B5](#) till MKB:n.
- 8.4.2 Panelerna kommer att tillföra en annan karaktär till jordbrukslandskapet och upplevelsen av landskapet i närområdet kommer att få ett förändrat visuellt uttryck under anläggningens livslängd. Anläggningen kommer dock att följa landskapets böljande topografi vilket gör att det inte sker avvikelser i terrängen. Vidare är verksamhetsområdet placerat i en svacka vilket tillsammans med höjdskillnader och avstånd i området begränsar påverkan på landskapsbilden för förbipasserande på vägar och cykelvägar.
- 8.4.3 Solpanelerna kommer att vara antireflexbehandlade för att inte skapa en bländande effekt samt för att optimera elproduktionen, vilket kraftigt begränsar eventuellt störande bländning. Därtill kommer växtridåer att etableras runt utvalda delar av anläggningen.
- 8.4.4 Sammanfattningsvis medför solcellsparken en viss avvikelse i landskapet eftersom solcellsparken tillför en annan karaktär i jordbrukslandskapet. Samlat bedöms solcellsparken medföra en liten negativ konsekvens för landskapsbilden.

## 8.5 Närboende

Anläggningen ligger inte i anslutning till något samhälle eller större bostadsområde. Inom 500 meter från verksamhetsområdet finns ett trettiotal bostadshus i samtliga väderstreck. Vid normal drift är solcellsparker generellt inte störningsintensiva verksamheter. Påverkan under drift sker främst genom förändrad landskapsbild och ytterst begränsad bullerpåverkan från anläggningsdelar. Under anläggning och avveckling kan bullerstörningar uppkomma från transporter, mark- och anläggningsarbeten samt montering av solcellspaneler och tillhörande utrustning där pålning utgör det mest bullerstörande momentet. Under anläggningsarbetet, som pågår under en begränsad tid och enbart under dagtid, kommer Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) eller motsvarande att beaktas. Vidare kommer som nämnt i avsnitt 8.4 insynsskydd att anläggas för att minska anläggningens visuella påverkan på boendemiljön i omgivningen. Sammantaget bedöms solcellsparken medföra en måttlig negativ konsekvens för närboende.

## 8.6 Friluftsliv och rekreation

Verksamhetsområdet utgörs av odlingsmark och nyttjas inte av allmänhet i rekreationssyfte. En cykelled går förbi området och sträcker sig från Högseröd längs med väg 1119 nordöst mot Hörby. Marken kommer under drifttiden inte att vara tillgänglig för allmänheten. Vidare kan en viss negativ effekt uppstå genom förändring i landskapsbilden för den som passerar på vägarna längs parken. Genom vidtagna skyddsåtgärder mildras dock denna effekt. Då åtgärderna

är reversibla bedöms verksamheten inte medföra en bestående inverkan på fri-luftslivet. Sammantaget bedöms verksamheten innebära en liten negativ konsekvens.

## **8.7 Yt- och grundvatten**

Bråån rinner ca 400 meter söder om solcellsparken i syd-östlig riktning. Inga brunnar finns registrerade i SGU:s brunnsarkiv inom området för solcellsparken. Det finns heller inga grundvattenförekomster i närområdet som bedöms kunna påverkas. Solcellsparken kommer inte medföra någon direkt eller indirekt påverkan på vare sig vattenförekomsterna eller områdets hydrologi. Som avstämmts med WSP bedöms något strandskydd inte föreligga. Ingen avvattning krävs och inga förorenande ämnen släpps ut direkt från anläggningen. Verksamheten innebär ingen påverkan på grundvatten. Transformatorstationerna som innehåller olja kommer att förses med uppsamlingstankar, vilket gör att det inte bedöms föreligga någon risk för förorening. Verksamheten bedöms medföra obetydliga konsekvenser för ytvatten- och grundvatten.

## **8.8 Kulturmiljö**

- 8.8.1 I området finns två lämningar som enligt Riksantikvarieämbetet klassats som övrig kulturhistorisk lämning samt två lämningar som saknar en antikvarisk bedömning. De båda klassade lämningarna, varav en är belägen inom verksamhetsområdet, utgörs av fyndplatser där föremålen går att finna på annat ställe. Lämningarna är alltså utgrävda. Solcellsparken kommer att anläggas ovanför den fyndplats som finns inom verksamhetsområdet. Vidare överlappar verksamhetsområdet med kulturmiljöprogramområde Brååns dalgång.
- 8.8.2 Överlappningen av kulturmiljöprogrammet är litet i förhållande till hela kulturmiljöprogrammets storlek varför påverkan på landskapet bedöms som obefintlig i förhållande till helheten. Anläggningen anses inte påverka kulturmiljöprogrammets huvudsyfte att bevara kulturmiljölandskapet.
- 8.8.3 Då solcellsparken har anpassats för att ej negativt påverka de identifierade kulturmiljövärdena bedöms anläggningen medföra obetydliga konsekvenser för kulturmiljön. Ej kända lämningar som eventuellt påträffas under markarbeten hanteras i enlighet med kulturmiljölagen, arbeten stoppas och fyndet anmäls till länsstyrelsen.
- 8.8.4 Sammantaget bedöms verksamheten medföra obetydliga konsekvenser för kulturmiljön i området.

## **8.9 Energi och klimat**

- 8.9.1 Verksamheten innebär produktion av fossilfri och förnyelsebar elkraft som bidrar till att reducera den lokala effektbristen i södra Sverige. Ökad produktion är också i linje med framtidsscenarior för förnyelsebar energi och elektrifiering.
- 8.9.2 Verksamheten bidrar till att uppfylla Sveriges klimatmål om att senast 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser. På grund av bidraget till det angelägna

samhällsintresset av att minska beroendet av fossil energi samt en tydlig förenlighet med nationella och regionala klimatmål bedöms verksamheten medföra positiva konsekvenser för aspekten klimat.

- 8.9.3 Anläggningen bedöms inte vara känslig för klimatförändringar eller yttre händelser.

## **8.10 Risk och säkerhet**

- 8.10.1 Risk för skada på människor hanteras genom etablering av ett stängsel kring solcellsparken samt installation av kameror för övervakning. Etableringen kommer ske i enlighet med Elsäkerhetsverkets riktlinjer och regler. Med hänsyn till detta bedöms solcellsparken inte utgöra någon risk för människors säkerhet.
- 8.10.2 För att undvika skada på komponenter under markytan, exempelvis kablar och ledningar vid etablering, kommer information inhämtas från databaser.
- 8.10.3 Den elektromagnetiska strålningen från transformatorerna kommer vara under mätbara detektionsgränser utanför stängslet och utgör således ingen risk.
- 8.10.4 Avseende trafiksäkerhet på passerande vägar kan kortvarig bländning uppstå under olika tider på dygnet och året. Med vidtagande av skyddsåtgärder i form av insynsskydd bedöms risken för bländning på närliggande vägar som osannolik. Solcellsparken bedöms heller inte innebära en ökad risk för att vilt leds ut på vägarna.
- 8.10.5 Under förutsättning att erforderliga skyddsåtgärder vidtas bedöms påverkan vad gäller risk och säkerhet som liten.

## **9. Verksamhetens tillåtlighet**

### **9.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler**

#### **9.1.1 Bevisbörderegeln (2 kap. 1 § miljöbalken)**

Sökanden anser att den ansökta verksamheten, med tillhörande MKB, TB och övriga utredningar, har visats kunna bedrivas utan att innebära en oacceptabel påverkan på människors hälsa och miljön. Sökanden bedömer att de säkerhetsåtgärder och försiktighetsmått som kommer att vidtas i tillräcklig omfattning är erforderliga för att minska verksamhetens miljöpåverkan. Sökanden är av uppfattningen att det som redovisas i MKB:n visar att hänsynsreglerna följs.

#### **9.1.2 Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)**

Enligt 2 kap. 2 § miljöbalken ska verksamhetsutövaren skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Svea Solar är en av Sveriges största aktörer inom solparksbranschen. Sökanden har omfattande kunskap och erfarenhet av solcellsparker samt har de interna rutiner som krävs för

att uppfylla samtliga krav som kommer att gälla för verksamheten. Miljöbalkens kunskapskrav uppfylls därmed.

**9.1.3 Försiktighetsmått och teknikval (2 kap. 3 § miljöbalken)**

Sökanden har låtit utföra en heltäckande miljökonsekvensutredning där genomförda beräkningar och bedömningar har gjorts med stor försiktighet. Ansökt verksamhet har utformats med beaktande av motstående intressen samt efter inkomna synpunkter i samrådet. Sökanden har därutöver föreslagit ett antal skyddsåtgärder i syfte att ytterligare undvika och minimera skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Vad gäller teknik görs slutligt val av utformning av solpanelerna i ett senare skede för att möjliggöra att Sökanden kunna nyttja bästa möjliga teknik. Detta innebär att kraven i 2 kap. 3 § miljöbalken uppfylls.

**9.1.4 Produktval (2 kap. 4 § miljöbalken)**

I verksamheten kommer få kemikalier att användas och Sökanden avser generellt välja de alternativ som innebär minst belastning. Sökanden måste därmed anses uppfylla produktvalsprincipen.

**9.1.5 Hushållnings- och kretsloppsreglerna (2 kap. 5 § miljöbalken)**

Under drifttiden av anläggningen kommer fortsatt jordbruksliknande skötsel att bedrivas. Vegetationen inom verksamhetsområdet blir foder till djur varför marken fortsatt kommer vara ett led i livsmedelsproduktionskedjan. När solcellsparken ska återställas tas solpaneler, infrastruktur, byggnader och annan utrustning bort för återanvändning och återvinning i möjligaste mån. Efter drifttiden avses marken återställas till ursprungligt skick. Förutsättningar finns då att kunna återuppta ett aktivt brukande av jordbruksmarken. Någon permanent skada på marken bedöms inte uppstå. Solkraft är därtill i sig en förnybar energikälla som bidrar till ett långsiktigt hållbart energisystem under hela drifttiden. Sökanden anser således att hushållnings- och kretsloppsprinciperna tillgodoses.

**9.1.6 Val av plats (2 kap. 6 § miljöbalken)**

9.1.6.1 Enligt 2 kap. 6 § miljöbalken ska verksamhetsutövaren välja en plats för verksamheten som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

9.1.6.2 Vald lokalisering har föregåtts av en utredning av alternativa lokaliseringar inom elområde 4, där utredningsområdet successivt avgränsats till ställverket i Högseröd och kringliggande nätinфраstruktur där flera faktorer som solinstrålning, markens beskaffenhet och närhet till anslutningspunkt har vägts mot motstående intressen i form av naturmiljö- och kulturmiljövärden med mera. Av de utredda alternativen har vald lokalisering vid Mossarp bedömts utgöra det bästa

lokaliseringalternativet samt vara lämpligt för ansökt solcellspark. Lokaliseringsprincipen är därmed uppfylld.

#### **9.1.7 Skälighet (2 kap. 7 § miljöbalken)**

Av redovisningen ovan framgår att verksamheten kommer att leva upp till kraven i 2 kap. miljöbalken och att den anpassats i skälig utsträckning för att ta vederbörlig hänsyn till människors hälsa och miljön.

#### **9.2 Tillåtlighet enligt 3 kap. 4 § miljöbalken**

9.2.1 Den ansökta verksamheten innebär produktion av förnyelsebar el vilket är att anse som ett sådant väsentligt samhällsintresse som avses i 3 kap. 4 § miljöbalken, jfr. till exempel Mark- och miljööverdomstolens ("MÖD") domar i mål nr M 1026–22 samt M 15064–21. Den aktuella marken inom verksamhetsområdet behöver tas i anspråk för att tillgodose behovet av utbyggandet av anläggningar som nyttiggör förnyelsebara energikällor.

9.2.2 Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får jordbruksmark tas i anspråk endast om behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt på annan mark. Med uttrycket "tillfredsställande" avses enligt förarbetena att den alternativa lokaliseringen är godtagbar från samhällssynpunkt samt att den är tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig, se prop. 1985/86:3 s. 158. Lokaliseringsutredningen, Bilaga B4, har omfattat flertalet olika marktyper bland annat skogsmark, mossmark, betesmark samt öppen mark. Samtliga alternativa lokaliseringar, förutom betesmark, har visat sig ha stora till medelstora utmaningar gällande marktekniska förutsättningar för markinstallation. För de alternativ med goda förutsättningar för markinstallation har andra motstående intressen identifierats, exempelvis närvaro från Försvarmakten eller sämre förutsättningar för elanslutning. Utifrån vad som framgår av lokaliseringsutredningen konstateras att det inte finns någon annan plats som är godtagbar från samhällssynpunkt samt tekniskt, funktionell och ekonomiskt rimlig att etablera solcellsparken på inom det geografiskt avgränsade området för utredningen. Tillåtlighet föreligger således även enligt 3 kap. 4 § miljöbalken.

#### **9.3 Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken**

Ansökt verksamhet leder inte till påverkan på vattenmiljön på sådant sätt att en miljö kvalitetsnorm påverkas.

#### **9.4 Tillåtlighet enligt 7 och 8 kap. miljöbalken**

Ansökt verksamhet leder inte till påverkan på något område eller objekt som omfattas av områdesskydd. Den ansökta verksamheten bedöms sammantaget medföra en positiv konsekvens för områdets naturmiljö och inga av förbuden i artskyddsförordningen bedöms aktualiseras.

#### **10. Förslag till villkor**

Sökanden föreslår att tillståndet förenas med följande villkor.

- Villkor 1 Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Sökanden har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet.
- Villkor 2 Stängsel runt solcellsparken ska i möjligaste mån utformas så att småvilt kan passera.
- Villkor 3 Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk.
- Villkor 4 Förslag till avvecklingsplan ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader innan anläggningen permanent tas ur drift. Avvecklingsarbetena ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten och vara slutförda vid tillståndstidens utgång eller vid den senare tid som tillsynsmyndigheten bestämmer.

#### 11. Ekonomisk säkerhet

Sökanden föreslår att det regleras om en säkerhet om 1,8 miljoner kronor för återställningsarbeten. Beräkningarna grundar sig på Sökandens tidigare erfarenheter rörande avveckling av solcellsparker.

#### 12. Kontroll

Ett förslag till kontrollprogram kommer att lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk, se villkor 3.

Malmö som ovan,



Tove Andersson

Delägare | Advokat

T: +46 768 69 70 78

[tove.andersson@setterwalls.se](mailto:tove.andersson@setterwalls.se)



Lovis Ramberg

Jur.kand

T: +46 70 258 73 36

[lovis.ramberg@setterwalls.se](mailto:lovis.ramberg@setterwalls.se)

#### Bilagor

Kartbilaga

A: Teknisk beskrivning

B: Miljökonsekvensbeskrivning

B1: Samrådsredogörelse

B2: Beslut om betydande miljöpåverkan

B3: Förslag till bruks- och skötselplan

B4: Lokaliseringsutredning

B5: Fotomontage



# SVEA SOLAR

## Teknisk beskrivning

Bilaga till ansökan om tillstånd för solpark på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Norrto 14:3 i Eslöv och Hörby kommun

2023-08-22



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Administrativa uppgifter</b>	<b>1</b>
1.1	Sammanfattning	1
1.2	Miljörelaterad lagstiftning som berör verksamheten	1
<b>2</b>	<b>Lokalisering</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Komponenter och teknik</b>	<b>3</b>
3.1	Solpaneler	3
3.2	Växelriktare	4
3.3	Montagesystem	4
3.4	Transformatorer	5
3.5	Elnät och anslutning	6
3.6	Stängsel	6
3.7	Kemiska produkter	7
<b>4</b>	<b>Byggnation</b>	<b>8</b>
4.1	Markarbeten	8
4.2	Servicevägar	9
4.3	Extern elnätsanslutning	9
4.4	Transport och materiel	9
<b>5</b>	<b>Drift och underhåll</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Återställning och demontering</b>	<b>11</b>

# Kapitel 1

## Administrativa uppgifter

---

Verksamhetsutövare:	Svea Solar Utility Development AB
Organisationsnummer:	559383-4012
Adress:	Sankt Eriksgatan 117, 113 43 Stockholm
Kontaktperson:	Evelina Steen
Kontaktuppgifter	evelina.steen@sveasolar.com 076 118 76 57

---

Projektnamn:	Mossarp
Fastighetsbeteckning:	Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Norrto 14:3
Kommun:	Eslöv och Hörby
Län:	Skåne

---

### 1.1 Sammanfattning

Svea Solar (Bolaget) avser att ansöka om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (MB) att uppföra och driva en solpark på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Norrto 14:3 inom Eslöv och Hörby kommun. Föreslagen solpark planeras till en effekt om cirka 95 MW vilket motsvarar cirka ca 175 000 solpaneler, 500 växelriktare, upp till 50 transformatorhus samt kablage.

En ansökan enligt miljöbalken för att erhålla miljötillstånd kräver bland annat bifogade ritningar och tekniska beskrivningar som ger information om förhållandena på platsen, produktionsmängd eller liknande, användning av råvaror, insatsvaror och ämnen samt energianvändning. Målet med den tekniska beskrivningen är även att beskriva tekniska komponenter och innehåll i solparken, samt redovisa arbetsmetoder för anläggningen, väg- och elnät, uppställningsytor och annan relevant information.

### 1.2 Miljörelaterad lagstiftning som berör verksamheten

Planerad verksamhet omfattas inte av miljöprövningsförordningen. Bolaget har valt att ansöka om frivilligt tillstånd enligt miljöbalken 9 kap 6b § för planerad verksamhet.

Alla verksamheter och åtgärder ska bedrivas så att de följer de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

Särskilda föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön som rör verksamheten finns i Elkraftsäkerhetsverkets föreskrifter.

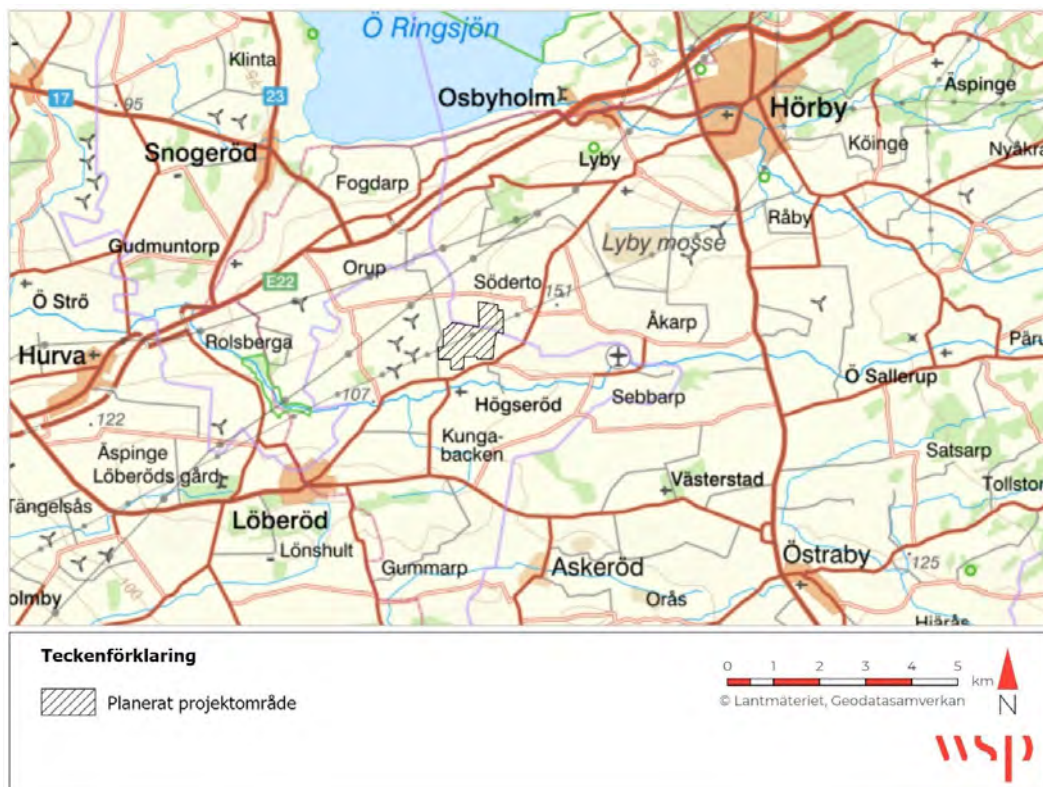
Verksamheten kan påverkas av kulturmiljölagstiftningen.

# Kapitel 2

## Lokalisering

Verksamhetsområdet är lokaliserat cirka 3,5 km nordöst om samhället Löberöd mellan tätorterna Eslöv och Hörby på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Norrto 14:3, se Figur 2.1.

Verksamhetsområdet utgörs i huvudsak av åkermark (klass 7) och spridd bebyggelse. Genom projektområdet löper i sydvästlig till nordöstlig riktning en större kraftledning.



Figur 2.1: Placeringen av verksamhetsområdet.

Anläggningen omfattar cirka 115 hektar vilket efter anpassningar möjliggör en total installerad effekt på 95 MW. Den årliga elproduktionen skulle kunna täcka en förbrukning av 50 000 lägenheter eller ca 4 750 standardvillor. När solcellsanläggningen är färdigbyggd och ansluten till elnätet kommer den att producera lokal och förnybar energi i 40 år.

# Kapitel 3

## Komponenter och teknik

Principen om att tillämpa bästa möjliga teknik enligt miljöbalken tillåter inte att det i dagsläget fastställs vilka komponentmodeller och leverantörer som kommer att väljas vid tidpunkt för upphandling. Dimensioner såsom storlek, effekt m.m. som anges i detta kapitel är indikativa.

### 3.1 Solpaneler

Solpaneler, eller solceller, är enheter som omvandlar solljus till elektrisk energi genom en process som kallas fotoelektrisk effekt. De består av en eller flera halvledare, vanligtvis gjorda av kisel, som fångar upp och omvandlar ljusenergi till elektrisk ström och hålls ihop av en aluminiumram. Solpanelerna kan förväntas ha en livslängd på 40–50 år, och de genererar inget avfall eller utsläpp under denna period. Efter att projektet är slutfört kan solpanelerna återanvändas eller återvinnas.



Figur 3.1: Montering av solpaneler (©Svea Solar)

Solpanelerna som utgör anläggningen är monokristallina kiselpaneler, vilket för närvarande är den vanligaste typen av solpaneler på marknaden. Verksamhetsutövaren förväntar använda solpaneler med en kapacitet på cirka 645 W med en ungefärlig storlek på 1,3 x 2,4 meter.

Solpaneler monteras på ett metallstativ som är fastsatt i marken, med en höjd på ungefär 80 cm mellan underkanten av panelerna och marken. Panelernas överkantshöjd bestäms av panelernas lutning, vilket bestäms i senare skede för att optimera solenergiproduktionen. Förmodligen kommer panelernas högsta höjd att vara ungefär 3 meter.

Solpanelerna placeras i raka, parallella rader i öst-västlig riktning. Eventuellt kan panelraderna ha roterande funktion för att följa solens bana över dagen, i så fall är orientering i syd-nordlig riktning.

## 3.2 Växeriktare

Växeriktare används i solparker för att omvandla likström till växelström som kan distribueras till elnätet. Visuellt har växeriktarna intrycket av ett elskåp, se Figur 3.2. Växeriktarna kan även övervaka och optimera solenergiproduktionen, samt skydda systemet mot överbelastning och andra eltekniska problem. De monteras på baksidan av montagesystemet och har ingen kontakt med marken. AC-kablarna från växeriktaren förläggs under marken och kopplas sedan till transformatorstationerna.



Figur 3.2: Växeriktare monterat till solparkens montagesystem (©Svea Solar).

## 3.3 Montagesystem

Solcellspanelerna monteras på metallpålar (oftast med C-profil) som förankras i marken. För att säkerställa att pålarna sitter stadigt används en specialiserad pålningsmaskin för att slå ner dem i marken, se Figur 3.3. Innan pålningen genomförs utförs dragtester för att mäta kraften som krävs för att dra upp pålarna. Baserat på dessa resultat kan pålarnas djup anpassas för att säkerställa att anläggningen står emot vind- och snöbelastning. Normalt sett pålas stativen ned mellan 1,5 och 2 meter för att garantera stabilitet mot snö- och vindlast. Över eventuell dränering och övriga rör eller ledningar kan det bli aktuellt med mindre betongfundament för att säkerställa konstruktionens bärighet.



Figur 3.3: Montagesystem förankras med pålningsmaskin (©Svea Solar).

### 3.4 Transformatorer

Från växelriktarna i solparken kopplas lågspänningskablar till transformatorer. De behövs för att övandla spänningen till en nivå som matchar det allmänna elnätet. Transformatorerna följer branschspecifika krav och riktlinjer och är säkerhetsanpassade enligt IBH14-standard. Figur 3.4 visar transformatorhus från ett av Svea Solars tidigare projekt.



Figur 3.4: Vänster: markförberedelser för transformatorhus. Höger: transformatorhus (©Svea Solar).

Transformatorhusen har vanligtvis en storlek på cirka 10 kvadratmeter och höjd mellan 2-2,5 meter. Tekniken utvecklas kontinuerligt och det kan möjligtvis bli aktuellt med något

större transformatorer inom en snar framtid, vilket även då innebär färre enheter totalt sett. Transformatorhusen byggs på makadambäddar utan att använda jordmassor, på så sett minimeras även risken att introducera invasiva arter.

Eventuellt kan det bli nödvändigt med step-up-transformatorer på området om det erfordras för anslutningen till elnätet. Dessa är något högre än vanliga transformatorer. Alla sådana byggnader kommer att hanteras i ett senare skede i bygglovsansökan till kommunen och i samarbete med de berörda elnätsföretagen. Inom hela solparker är det endast transformatorhusen kräver bygglov.

### 3.5 Elnät och anslutning

Mellan växelriktare och transformatorstationer kommer markförlagda lågspänningskablar förläggas inom verksamhetsområdet. Även optofiber för övervakning, kommunikation och styrning förläggs tillsammans med dessa. Placering av kabelschakten optimeras i senare skede i syfte att minimera materialåtgång för växelströmskablage samt markingrepp från schaktning.

Transformatorstationerna kopplas via markförlagda kablar till mottagningsstation (preliminärt en stycken) till vilken nätägarens externa kablar ansluter. Området har stark elnätsinfrastruktur, varför flera alternativ till extern nätanslutning är möjliga. Dessa undersöks av nätägaren i samråd med Bolaget för att välja den mest optimala. Dessa inkluderar anslutning till nätstationen på fastigheten Västraby 5:3 väster om verksamhetsområdet, byggnation av ny nätstation under luftledningen som korsar fastigheten, samt samlokalisering med av lokalnätsägaren ny planerad station, antingen inom verksamhetsområdet eller i nära anslutning till verksamhetsområdet längs med den korsande luftledningen.

Dragningen av högspänningskabeln från mottagningsstation till nätägarens anslutningspunkt kommer att utvärderas i separat ärende av nätägaren. Detaljerna kring utformningen av elnätsanslutningen kommer att fastställas tillsammans med det berörda elnätsbolaget.

### 3.6 Stängsel

Solparken kommer att omgärdas av ett stängsel för att markera gränserna och förhindra obehörig åtkomst till anläggningen. Stängslet kommer utformas så att mindre djur kan passera genom en glipa till marken. Stängslet kommer hålla större vilt utanför området och hålla eventuellt betande djur inom området. Utformningen av stängslet kan påverkas av kraven från försäkringsgivaren. I Figur 3.5 visas två olika möjliga utformningar på stängslet. För att smälta in i landskapsbilden är Svea Solars utgångspunkt att viltstängsel är att föredra.



Figur 3.5: Vänster: viltstängsel, höger: industristängsel (©Svea Solar).



### 3.7 Kemiska produkter

Inom solparken är det endast transformatorstationerna som hanterar kemikalier i form av transformatorolja. Oljans funktion i en transformator är att vara elektrisk isolator och fungera som kylmedium. I varje transformator finns cirka 1 kubik olja.

Transformatorer levereras nyckelfärdiga och monteras alltså inte på plats vilket minimerar risk för olycka. För att minimera risk för läckage ifall en olycka sker utrustas transformatorerna med en uppsamlingstank. Risken för läckage bedöms som liten. Inspektioner görs årligen för att säkerställa funktionen och oljans kvalitet.

Under anläggningsfasen används även drivmedel i form av diesel och olja till de maskiner och motorfordon som används vid byggnation.

Svea Solar följer gällande lagar och praxis för hantering av kemikalier och avfall för att undvika läckage till omgivande mark och vatten.

# Kapitel 4

## Byggnation

Uppförandet av en solpark är relativt enkel och innebär liten fysisk påverkan på marken, särskilt på öppen och stenfri mark såsom åkermark. Byggnation förväntas ta ungefär 12 månader. Säkerhetsriktlinjerna från Elsäkerhetsverket kommer att följas för att minimera risken för olyckor. Material transporteras till platsen via befintliga vägar.

Byggnationen består i huvudsak av följande steg

- Inmätning, utsättning m.m.
- Uppförande av stängsel
- Anläggning av servicevägar
- Pålning samt montering av montagesystem och solpaneler
- Montering av växelriktare samt växelströmskablage
- Schaktning och markförberedande arbeten för transformatorstation
- Installation av transformatorstation och mottagningsstation
- Test och driftsättning

### 4.1 Markarbeten

Under installationsprocessen av solparken utförs markarbeten, i huvudsak schaktning för kablar och transformatorhus samt pålning av montagesystemet. Stålstativen pålas direkt ned i marken med hjälp av pålningsmaskin, se Figur 3.3. Transformatorhusen byggs på en makadambädd som återställs till ursprungligt tillstånd efter avslutat projekt. Exempel på kabelschakt visas i Figur 4.1. Vid grävarbeten separeras matjorden och återförs i ordning för att behålla jordlagerstrukturen inför fortsatt jordbruksskötsel.



Figur 4.1: Schakt för kabelgångar (©Svea Solar).

Kabelschaktens är typiska mellan 50-100 cm breda (varierar beroende på antal parallella kablar) och 70 centimeter djupa och anläggs från växelriktarna till transformatorhusen och mellan transformatorhusen. Totalt förväntas markarbeten utföras på en yta av cirka 17400 m<sup>2</sup>. Detta motsvarar endast 1-2 % av den totala verksamhetsytan på 115 hektar. Kabelschakten fylls igen efter byggnationen, så den ytan som direkt påverkas under driftskedet är endast cirka 800 m<sup>2</sup>, vilket är mindre än en tusendel av verksamhetsområdet.

## 4.2 Servicevägar

För att säkerställa tillgång till transformatorstationer, både vid anläggning och drift, kan enklare servicevägar behövas. Servicevägarna är cirka 3 meter breda och utgörs av grovt grus på filtväv som enkelt kan tas bort vid återställning. Endast den yttligast liggande matjorden banas och fördelas på omkringliggande mark, därav uppstår inget överskott av massor.

## 4.3 Extern elnätsanslutning

Enligt 2 kap 1 § Ellagen får en elektrisk starkströmsledning inte byggas eller användas utan tillstånd (nätkoncession). Den aktuella lokal- eller regionnätsägaren innehar koncessionen och är ansvarig för elanslutning fram till solparken. Solparkens anslutning till elnätet ingår därmed inte i den aktuella ansökan om miljötillstånd enligt miljöbalken, då nätägaren är sakägare i denna process.

## 4.4 Transport och materiel

Solpaneler och övrigt materiel transporteras med lastbil till projektområdet via det allmänna vägnätet. Från allmän väg planeras transporter gå in till projektområdet via befintliga vägar. Leveranser av anläggningskomponenter planeras i största utsträckning så att behov av yta för tillfälliga materialupplag minimeras. Mark som inte ska användas till väg eller tillfälliga upplag kommer inte att belastas med tyngre fordon i anläggningsskedet än vad som redan används i jordbruket, i syfte att motverka att markkompaktering tillkommer.

I nuläget bedöms ej anslutning av ny väg från allmän väg behövas, om detta ändras kommer anslutningstillstånd enligt 39 § väglagen att sökas hos Trafikverket.

Då solparken planeras på lättarbetad och öppen mark behövs i princip ingen transport av massor från projektområdet. Kabelschakt fylls igen och eventuella överblivna jordmassor kan återanvändas inom projektområdet eller återvinnas. Även övrigt avfall såsom packeteringsmaterial i form av plast och kartong återvinns enligt kommunala direktiv.

# Kapitel 5

## Drift och underhåll

Genom solparkens övervakning av driftparametrar och styrsystem kommer driften i huvudsak att skötas på distans. Enklare driftstopp kan oftast åtgärdas från fjärrkontrollrum, men större eller allvarigare driftstopp måste åtgärdas på plats. Regelbunden service av anläggningen sker normalt sett en gång per år för att säkerställa säkerhet och drift. Till detta relateras transporter, oftast i skåpbil eller pick-up med en eller flera tekniker.

Solparkens tekniska livslängd är förväntad till minst 40 år, där endast växelriktare förväntas behövas bytas ut innan projekttiden är över. Ett byte av växelriktare förväntas efter 15 år, varpå de uttjänta växelriktarna återvinns.

Ingen servicebyggnad förväntas att anläggas i anslutning till anläggningen och inga avfall förväntas därmed uppkomma. Solparken i sig ger ej upphov till avfall.

Ifall det visar sig nödvändigt att tvätta solpanelerna pga. smuts eller dylikt används oftast destillerat vatten och inga tvättkemikalier brukas.

Om kameraövervakning används i säkerhetssyfte kommer regler som finns i dataskyddsförordningen GDPR samt kamerabevakningslagen följas och kamerorna kommer endast övervaka själva solcellsanläggningen och ett begränsat område kring staketet och grindarna.



Figur 5.1: Exempelbilder från underhållsarbete (©Svea Solar).

Innan anläggning uppförs kommer en skötselplan tas fram för marken inom verksamhetsområdet. Ett förslag på sådan bifogas tillståndsansökan. Syftet med planen är att skydda och förvalta områdets naturvärden under verksamhetens driftskede, samt på sikt bidra till att stärka och höja områdets naturvärden.

# Kapitel 6

## Återställning och demontering

Den tekniska livslängden för en solpark beräknas vara minst 40 år. När anläggningens liv är över är det verksamhetsutövaren som ansvarar för demontering och avveckling.

Vid nedmontering och återställande av platsen kommer, liksom vid byggnation, transporter och arbeten att ske. Återställningen innebär ett reverserat installationsförfarande, bland annat demontering av solcellspanelerna, växelriktare och montagesystem samt borttagande av kablage. Marken där transformatorhusen har stått återställs genom att ta bort makadambädden och plantera matjord för fortsatt jordbruk.

Materiel kommer antingen att återvinnas eller återanvändas. Den långa projekteringsperioden gör det svårt att förutspå hur materiel kommer att tas tillvara på vid projektets slut men verksamhetsutövaren kommer se till att komponenterna återgår till materialkretslopp.

Elkablar kan lämnas kvar i marken, kablar som framledes inte kommer att brukas eller nyttjas klipps av. Om det är miljömässigt fördelaktigt kan kablar och fundament tas upp ur marken och forslas bort. Om detta visar sig behövas bör miljönyttan ställas mot de antal transporter och arbetsföretag som krävs för att avlägsna allt materiel från området. Om materiel avlägsnas från området kan även kablar återvinnas. Resurser för återställande fonderas, vilket redovisas vidare i tillståndsansökan för solparken.

Svea Solar Utility Development AB

# MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

TILLSTÅNDSANSÖKAN ENLIGT 9 KAP. MILJÖBALKEN  
FÖR MOSSARP SOLENERGIANLÄGGNING, ESLÖV  
OCH HÖRBY KOMMUNER, SKÅNE LÄN

2023-08-24



# MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

TILLSTÅNDSANSÖKAN ENLIGT 9 KAP.

MILJÖBALKEN FÖR MOSSARP

SOLENERGIANLÄGGNING, ESLÖV OCH HÖRBY  
KOMMUNER, SKÅNE LÄN

## KUND

**Svea Solar Utility Development AB**

Sveasolar.se

## KONSULT

**WSP Sverige AB**

Box 13033

402 51 Göteborg

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

**Svea Solar Utility Development AB**

Evelina Steen

[evelina.steen@sveasolar.com](mailto:evelina.steen@sveasolar.com)

Tel: 0761 18 76 57

**WSP Sverige AB**

Jenny Gärde

[jenny.garde@wsp.com](mailto:jenny.garde@wsp.com)

Tel: 010-722 73 78

UPPDRAGSNAMN  
Solcellspark Mossarp

UPPDRAGSNUMMER  
10343236

FÖRFATTARE  
Amanda Sjögren

DATUM  
2023-08-24

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av  
Jenny Gärde

Godkänd av  
Jenny Gärde

## ICKE-TEKNISK SAMMANFATTNING

Svea Solar Utility Development AB (Bolaget) planerar upprätta en solcellspark på fastigheterna Mossarp 1:99 och Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och i Eslöv kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun. Samråd för verksamheten genomfördes enligt 6 kap miljöbalken under perioden 16 november till 18 december 2022. Länsstyrelsen i Skåne har den 2 februari 2023 beslutat att den planerade verksamheten medför betydande miljöpåverkan och denna miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats enligt bestämmelserna i 6 kap 35 § miljöbalken och 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen.

Verksamheten omfattar etablering och drift av en anläggning för produktion av solenergi på en yta av 115 hektar. Det arrenderade området (härefter "verksamhetsområdet") består av åkermark. Syftet med solcellsparken är att generera förnybar elektricitet och bidra till övergången mot ett fossilfritt samhälle, samt bidra till att uppnå de svenska energi- och klimatmålen till 2030 och framåt. Om solcellsparken i Mossarp byggs enligt nuvarande planer kommer 95 MW installerad kapacitet, motsvarande cirka 100 GWh solel, att tillföras kommunen och länet. Den årliga elproduktionen skulle kunna täcka en förbrukning av 50 000 lägenheter eller 4 750 standardvillor. År 2021 var den totala installerade effekten av nätanslutna solcellsanläggningen i Sverige 1 587 MW, och solcellsparken i Mossarp skulle således öka den installerade effekten med nästan 6%.

Anläggningen innefattar solpaneler på markställningar, växelriktare, transformatorstationer och markförlagda kablar.

Verksamheten innebär inte att jordbruksmark helt tas ur drift eftersom solcellsparken bedrivs i kombination med jordbruksliknande skötsel. Ambitionen är att marken ska betas av får, alternativt brukas genom vallproduktion eller slätter. På det sättet kommer markanvändningen indirekt att bidra till livsmedelsproduktion samtidigt som förnybar energi kan genereras.

Svea Solar grundades 2013 är ett ledande företag inom solenergi i Sverige både för privatpersoner, företag och kraftproducenter. Sedan 2014 har företaget växt till mer än 1200 anställda med närvaro i över 5 länder. Svea Solar är Sveriges största företag inom solcellsinstallationer på tak och Europas tredje största. Bolagets mission är leda övergången till en hållbar framtid genom smarta och innovativa solenergilösningar, både lokalt och regionalt. Solcellsparker utgör en viktig del av den övergången då de möjliggör en snabb utökning av stora mängder förnyelsebar el. Företaget har uppfört flera markbaserade solcellsanläggningar i Sverige, både för eget ägo och till externa kunder, bland annat den första kommersiella solcellsparken Sparbanken Skåne Solcellspark i Sjöbo och Sveriges i nuläget största solpark Parks and Resorts Solpark utanför Nyköping.

Verksamhetens väsentliga miljöeffekter bedöms vara förändrad landskapsbild, barriäreffekter, förändrad jordbruksdrift och produktion av förnybar energi. Därutöver kan verksamheten ge upphov till buller och vibrationer, elektromagnetisk strålning samt avfall.

Identifierade risker omfattar intrång och skadegörelse, brand, spill och läckage samt klimatrelaterade risker. Sammantaget bedöms riskerna med planerad solenergianläggning vara små.

Anpassningar för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter har gjorts genom att verksamhetsområdet anpassats efter rådande miljöförhållanden.

Positiva konsekvenser förväntas avseende naturvärden och biologisk mångfald då artrikedomen i det nuvarande odlingslandskapet kommer att öka genom insådd av nya växter. Verksamheten förväntas också medföra positiva konsekvenser för klimat och resurshushållning genom att producerad solel ersätter fossil elproduktion.

Obetydliga konsekvenser förväntas avseende yt- eller grundvatten, fornlämningar, totalförsvarets intressen, rekreation och friluftsliv.



Små negativa konsekvenser bedöms uppkomma för avseende på vilt till följd av de barriäreffekter som inhägnaden av området medför. Kulturmiljöer och landskap kommer att påverkas av den förändrade landskapsbilden. Konsekvenserna bedöms bli små eftersom påverkan på områdets utpekade kulturmiljövärden är begränsad.

Lokalt på platsen kommer jordbruksmark och livsmedelsproduktion påverkas under anläggningens driftsfas eftersom odling upphör under anläggningens driftsskede. Jordbruksliknande skötsel, sannolikt fårbete, kommer att bedrivas under driftstiden och efter avetablering av solcellsparken kommer jordbruk att återupptas. Påverkan är således inte permanent.

Boendemiljön i närområdet bedöms delvis påverkas genom buller vid anläggning och avveckling. Eftersom störningarna är begränsade i tid bedöms konsekvenserna bli små. Den främsta påverkan av boendemiljön kring anläggningen bedöms vara den visuella påverkan som anläggningen innebär.

Nollalternativet för ansökt verksamhet innebär att konventionellt jordbruk med odling kommer att fortgå. Miljöförhållandena på platsen bedöms inte förändras nämnvärt jämfört med dagsläget. Då uteblir också de negativa och positiva effekter som verksamheten medför. Det bidraget av fossilfri elproduktion som verksamheten innebär uteblir då också.

Inom ramen för tillståndsansökan har alternativa lokaliseringar och utföranden övervägts, varvid sökt verksamhet bedömts som den bäst lämpade med hänsyn till verksamhetens ändamål och effekter på människors hälsa och miljö enligt 2 kap. 6 § miljöbalken.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	7
1.1	Administrativa uppgifter	7
1.2	Uppdraget	7
1.3	Bakgrund till ansökan	7
1.4	Samråd och betydande miljöpåverkan	7
2	Metod för miljökonsekvensbeskrivning	9
2.1	Avgränsning och omfattning	9
2.2	Bedömningsgrunder	9
3	Den ansökta verksamheten	11
3.1	Planerade arbeten	11
3.2	Inarbetade skyddsåtgärder	18
3.3	Skötsel i driftskede	20
3.4	Återställning	20
4	Områdesbeskrivning	21
4.1	Lokalisering	21
4.2	Markanvändning	21
4.3	Planförhållanden	21
4.4	Riksintressen	22
4.5	Områdesskydd	23
4.6	Kulturmiljö	23
4.7	Närboende	25
4.8	Andra verksamheter, anläggningar och infrastruktur	26
5	Alternativ	27
5.1	Lokalisering	27
5.2	Utformning	27
5.3	Nollalternativ	28
6	Underlag för bedömning	29
6.1	Miljömål	29
6.2	Miljö kvalitetsnormer	31
7	Konsekvensbedömning	31
7.1	Ianspråkstagande av jordbruksmark	31
7.2	Naturmiljö	33
7.3	Landskapsbild	39
7.4	Närboende	39
7.5	Friluftsliv och rekreation	41
7.6	Yt- och grundvatten	42
7.7	Kulturmiljö	42
7.8	Energi och klimat	43
8	Klimatförändringar och yttre händelser	44

9 Risk och säkerhet	45
10 Hållbar utveckling	46
11 Samlad bedömning	46
12 Referenser	48
13 Redovisning av medlemmarnas sakkunskap	50

## **BILAGOR**

- Bilaga B1** - Samrådsredogörelse
- Bilaga B2** - Beslut om betydande miljöpåverkan
- Bilaga B3** - Förslag till bruknings- och skötselplan
- Bilaga B4** - Lokaliseringsutredning
- Bilaga B5** - Fotomontage

# 1 INLEDNING

## 1.1 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Verksamhetsutövare:	Svea Solar Utility Developement AB
Organisationsnummer:	559383-4012
Adress:	Bergkällavägen 35A, 19279 Sollentuna
Kontaktperson:	Evelina Steen
Kontaktuppgifter:	<a href="mailto:evelina.steen@sveasolar.com">evelina.steen@sveasolar.com</a> , 0761 18 76 57
Anläggningsnamn:	Mossarp
Fastighetsbeteckning:	Eslöv Mossarp 1:99, Eslöv Högseröd 11:7; Eslöv Högseröd 1:45; Eslöv Högseröd 10:9; Hörby Norrto 14:3
Län:	Skåne
Kommun:	Eslöv, Hörby

## 1.2 UPPDRAGET

WSP Sverige AB har fått i uppdrag att utreda miljökonsekvenserna av den planerade verksamheten och sammanställa denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) baserad på uppgifter om verksamheten som tillhandahållits från bolaget. MKB:n ingår som en del i bolagets tillståndsansökan och syftar till att beskriva den sökta verksamhetens inverkan på människor, miljö och hushållningen med naturresurser.

## 1.3 BAKGRUND TILL ANSÖKAN

Svea Solar Utility Developement AB (Bolaget) planerar att påbörja verksamhet på fastigheterna Mossarp 1:99 och Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och i Eslöv kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun. Verksamheten omfattar etablering och drift av en anläggning för produktion av solenergi på en yta motsvarande 115 hektar (härefter verksamhetsområdet). Solcellsparken kommer ha en installerad effekt på ca 95 MW och kommer generera fossilfri elektricitet under hela den tekniska livslängden på cirka 40 år. Ytorna med solpaneler kommer stängslas in för att hindra tillträde från obehöriga. Marken under och mellan de installerade panelerna kommer utformas för att bedriva en kombination med jordbruksliknande skötsel i form av fårbete, alternativt vallodling eller slåtter.

## 1.4 SAMRÅD OCH BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Bolaget lämnade den 6 augusti 2021 in en anmälan för samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken. Genom beslut med dnr 525-32528-2021 fastställde Länsstyrelsen i Skåne län att den planerade åtgärden, baserat på anläggningens omfattning och lokalisering att en MKB som beskriver den planerade åtgärden behöver tas fram. Enligt länsstyrelsens beslut samt gällande lagstiftning ska MKB:n föregås av samråd.

Bolaget har valt att ansöka om frivilligt tillstånd enligt 9 kap. 6b § miljöbalken. I enlighet med 6 kap. 23 § miljöbalken ska den som avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som medför tillstånd undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

Nedan sammanfattas samrådsprocessen, se vidare samrådsredogörelsen i bilaga B1.

Svea Solar har valt att bedriva samrådsförfarandet genom ett samlat undersöknings- och avgränsningssamråd. Samrådet inleddes med gemensamt samrådsmöte med Länsstyrelsen Skåne och kommunerna Eslöv och Hörby. Därefter har Länsstyrelsen beslutat att verksamheten medför betydande miljöpåverkan, se bilaga B2 till ansökan.

Vidare har skriftligt samråd genomförts under perioden 16 november till 18 december 2022 med enskilda och övriga myndigheter som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda av verksamheten. Samrådet har annonserats i Skånska Dagbladet tisdagen 22 november 2022.

Under samrådet har det getts möjlighet att inkomma med synpunkter på den planerade verksamheten såsom den beskrivits i samrådsunderlaget.

En samrådsredogörelse, vilken innefattar de inkomna yttrandena i sin helhet och bolagets bemötande av inkomna yttranden, har upprättats.

Efter det att bolaget tagit del av alla synpunkter har föreliggande MKB tagits fram.

## 2 METOD FÖR MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

### 2.1 AVGRÄNSNING OCH OMFATTNING

Innehållet i MKB:n har avgränsats till de miljöeffekter som ska konsekvensbedömas. De miljöeffekter som beskrivs och bedöms i denna MKB är naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, påverkan på närboende, jordbruk, riksintressen och områdesskydd, friluftsliv och rekreation, avfall och kemiska produkter, yttre händelser och klimat samt risk och säkerhet. Konsekvenser för miljömål och miljö kvalitetsnormer beskrivs genomgående.

Miljökonsekvensbedömningen avgränsas i sak till den planerade anläggningen, solcellsanläggning Mossarp inklusive möjliga kumulativa effekter med andra verksamheter i närområdet.

Geografiskt har konsekvensbedömningen i huvudsak avgränsats till det område som är direkt berört av planerad solcellsanläggning i enlighet med avsnitt 3. Påverkansområdet för solcellsanläggningen bedöms framförallt vara lokalt, men den geografiska avgränsningen för respektive miljöeffekt varierar och belyses i den omfattning som bedömts vara nödvändig. I figur 1 redovisas de tillvägagångssätt som leder fram till hur den geografiska avgränsningen bestäms.

Tidsmässigt bedöms miljöeffekterna vid anläggningsfas, driftsfas och återställningsfas.

### 2.2 BEDÖMNINGSGRUNDER

Utgångspunkten i föreliggande MKB är att redovisa planerad verksamhets miljöeffekter utifrån ett värsta fall-scenario. Miljökonsekvensbedömningen är kvalitativ, men utgår dock i huvudsak från vissa ramar som här benämns som *bedömningsgrunder*.

Genom att tillämpa bedömningsgrunderna kan den planerade verksamhetens miljöeffekter sättas i relation till respektive effekts värde.

I föreliggande MKB används begreppen *miljöpåverkan*, *miljöeffekt* och *miljökonsekvens*. Påverkan och/eller konsekvensen kan vara av både *direkt* och *indirekt art* och relatera till miljöeffektens värde, men kan också ställas i relation till nationella, regionala och lokala miljömål, miljö kvalitetsnormer samt nationella riktvärden, gränsvärden och gällande praxis.

Påverkan, effekt och konsekvens av den ansökta verksamheten kan förklaras på följande sätt:

- Miljöpåverkan är den faktiska förändringen av miljö- och hälsoaspekter, tex. utbyggnad av en väg.
- Miljöeffekt är en förändrad miljö kvalitet orsakad av en påverkan, t.ex. buller.
- Miljökonsekvens är följden av miljöeffekterna för något intresse. Konsekvensen uttrycks oftast som en värderande bedömning, t.ex. påverkan vatten och risken för spridning av föroreningar i vatten. Konsekvensen kan vara av direkt eller indirekt art på en nationell, regional och/eller lokal nivå.

För att undvika eller för att minska negativa konsekvenser föreslås vid behov olika skyddsåtgärder.



Figur 1. Arbetsgång för att identifiera geografisk avgränsning i MKB.

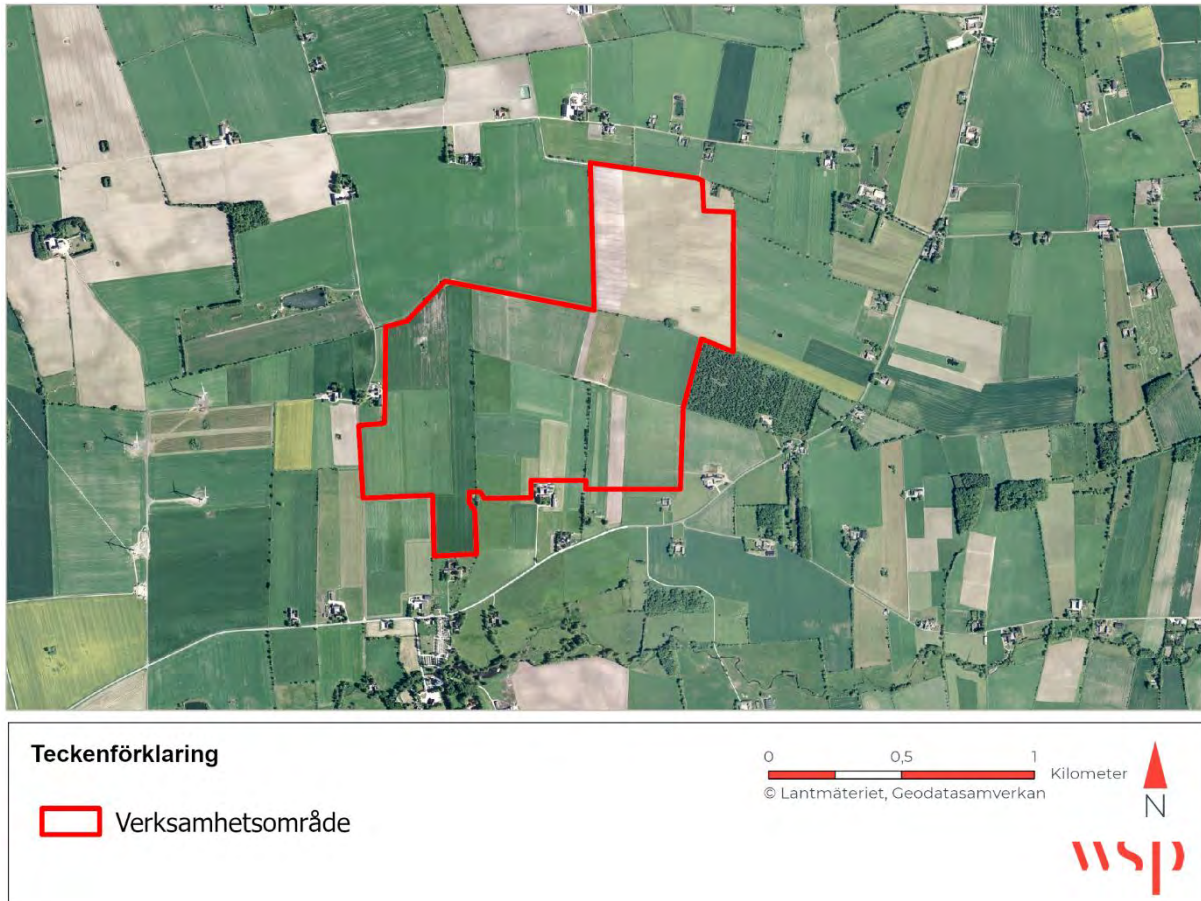
Bedömningen görs genom en sammanvägning av miljöeffektens värde och av den planerade åtgärdens omfattning. Påverkansgraden beskrivs enligt en femgradig skala; *positiv konsekvens*, *obetydlig konsekvens*, *liten negativ konsekvens*, *måttlig negativ konsekvens* och *stor negativ konsekvens*, se nedan tabell 1. Bedömningen görs i förhållande till nollalternativet som beskrivs i avsnitt 5.3.

**Tabell 1.** Bedömningsgrunder.

<i>Positiv konsekvens</i>	Verksamheten medför en förbättring för människans hälsa och/eller miljö som ges vikt vid bedömning mellan värden/aspekter.	- Verksamheten bidrar på ett tydligt sätt med åtgärder i miljömålets riktning.
<i>Obetydlig konsekvens</i>	Verksamheten bedöms inte medföra någon effekt, antingen positiv eller negativ, på värdet/aspekten.	- Inga relevanta objekt i området som kan påverkas. - Ingen uppenbar effekt på relevanta objekt.
<i>Liten negativ konsekvens</i>	Verksamheten bedöms endast medföra negativ påverkan av mindre art och omfattning som inte innebär någon betydande försämring eller skada av värdet/aspekten.	- Vanligt förekommande påverkan. - Påverkan på vanligt förekommande värden som tål viss påverkan. - Påverkan som accepteras inom gällande regelverk och rekommendationer.
<i>Måttlig negativ konsekvens</i>	Verksamheten bedöms medföra påverkan av måttlig art och omfattning som innebär en försämring av eller mindre skada på värdet/aspekten.	- Påverkan på vanligt förekommande men känsliga värden. - För de fall åtgärder kan vidtas som mildrar konsekvenserna kan dessa istället komma att bedömas som en liten negativ eller obetydlig konsekvens.
<i>Stor negativ konsekvens</i>	Verksamheten bedöms medföra påverkan av större art och omfattning som innebär en allvarlig försämring av eller skada på värdet/aspekten.	- Påverkan på ett unikt värde. - För de fall åtgärder kan vidtas som mildrar konsekvenserna kan dessa istället komma att bedömas som måttlig eller liten negativ konsekvens.

### 3 DEN ANSÖKTA VERKSAMHETEN

Projekt Mossarp är en markbaserad solcellsanläggning inom fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun. Anläggningen omfattar cirka 115 hektar vilket efter anpassningar möjliggör en total installerad effekt på 95 MW. Den årliga elproduktionen skulle kunna täcka en förbrukning av 50 000 lägenheter eller ca 4 750 standardvillor. När solcellsanläggningen är färdigbyggd och ansluten till elnätet kommer den att producera lokal och förnybar energi i 40 år. Översikt över verksamhetsområdet framgår av figur 2.



Figur 2. Översiktskarta över verksamhetsområdet.

#### 3.1 PLANERADE ARBETEN

De åtgärder som krävs för att uppföra anläggningen är pålning av metallstativ, schaktning av kablage samt lindriga markarbeten för transformatorstationer. Dessutom etableras ett stängsel som avgränsar anläggningen och håller obehöriga utanför. Anläggningen innehåller ca 175 000 solcellspaneler, 500 växelriktare, 50 transformatorhus samt kablage. Komponenterna som används har bästa möjliga tekniska egenskaper för att förhindra, förebygga och motverka skada eller olägenheter för miljö och människor.

Verksamheten innebär endast lindriga ingrepp i marken. Material levereras till platsen via befintliga vägar, sedan pålas metallstativ ner i marken på ca 2 m djup med hjälp av pålningsmaskiner. Markställningen monteras i rader i öst-västlig riktning, med panelerna lutande söderut. Solpanelerna förankras i ställningen och kopplas samman till en växelriktare som i sin tur kopplas till en av de 50 transformatorhusen som uppförs inom anläggningen.



### **Solcellspaneler**

Solcellerna monteras på ett metallstativ som är förankrade i marken. Panelerna kommer vara av en ungefärlig storlek på 1,3 x 2,4 meter. Valet av exakt paneltyp kommer att avgöras vid beställning av material. Avståndet mellan underkanten av panelerna och marken är cirka 80 cm. panelernas överkanthöjd bestäms av panelernas lutning, vilket bestäms i senare skede för att optimera solenergi-produktionen. Förmodligen kommer panelernas högsta höjd vara ungefär 3 meter. Solcellsmodulerna placeras raka, parallella rader i öst-västlig riktning så att panelerna lutar åt söder. I slutlig projektering optimeras anläggningen för att hitta optimal lutning och radavstånd, se figur 3 och figur 4 för referens.



**Figur 3.** Solpaneler monterade på montagesystem med växelriktare och gnagskydd synligt i högra hörnet (Svea Solar ©).



**Figur 4.** Närbild på montering av solpaneler (Svea Solar ©).

### ***Växeriktare***

Solcellspanelerna seriekopplas och ansluts till en växelriktare som omvandlar likström till växelström. Dessa placeras antingen utspridda bakom solcellsmodulerna på markställningen eller tillsammans på en eller flera separata ställningar. I Sjöbo förankrades växelriktarna i markställningen bakom solcellspanelerna, se figur 5 och figur 6.



**Figur 5.** Växelriktare förankrade i markställningen. Bild från Bolagets solcellspark i Sjöbo (Svea Solar ©).



**Figur 6.** Närbild av växelriktare monterad på montagesystemets baksida (Svea Solar ©).

## Montagesystem

Solcellspanelerna monteras på håliga metallpålar som förankras i marken genom att slås ned med hjälp av en pålningsmaskin, se figur 7.



Figur 7. Montagesystem förankras med pålningsmaskin (Svea Solar ©).

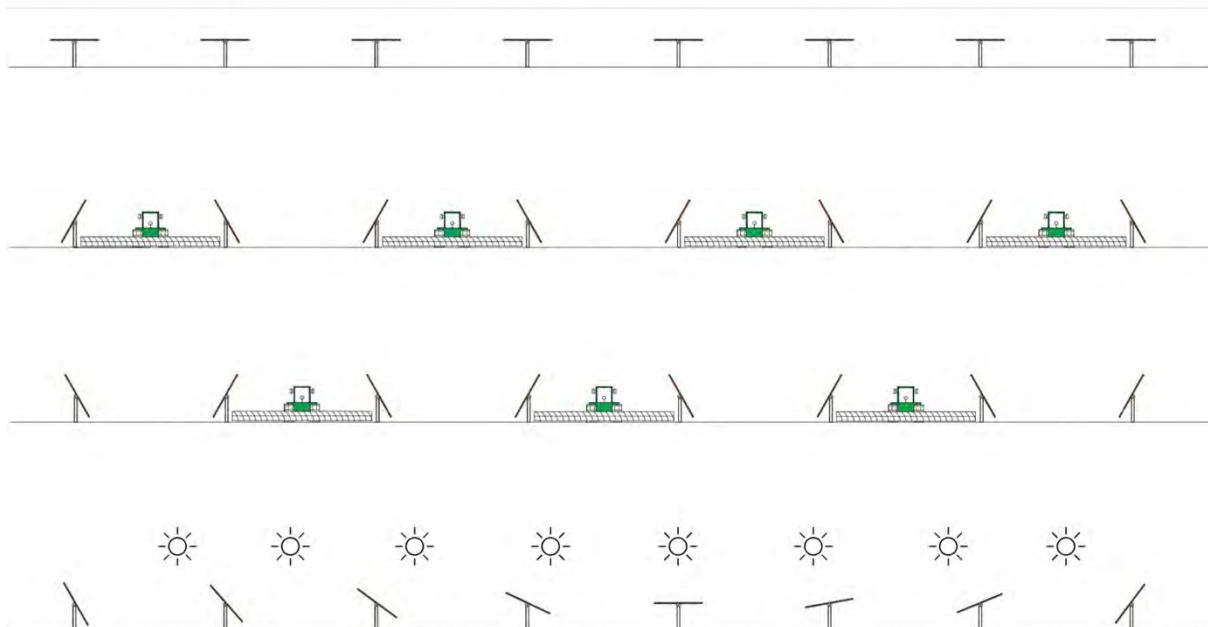
För att fastställa på vilket djup pålningen behöver göras, utförs dragtester för att mäta kraften som krävs för att dra upp pålarna. Normalt görs pålning på omkring 1,5–2 meters djup för att garantera stabilitet.

Montagesystemet kan ha två huvudsakliga utformningar, antingen som *fixed-tilt* eller *single-axis-trackers*. Fixed-tilt innebär ett fixerat system utan rotation, där solpanelerna monteras på stag som hålls uppe antingen av en bakre och en främre påle eller en centrerad påle. Solpanelerna orienteras mot syd och panelraderna stäcker sig därmed från öst till väst.

Single-axis-trackers innebär ett roterande system som följer solens rörelse under dagen. Panelerna monteras radvis i nord-sydlig riktning och riktas mot öst under förmiddagen sedan väst under eftermiddagen, vilket ger en maximerad solinstrålning i panelerna. Mer yta frigörs även för tillträde av exempelvis jordbruksmaskiner, då panelerna kan styras till horisontellt läge, se Figur 8 och Figur 9.



Figur 8. Solpaneler monterade i öst-västlig riktning (vänster) eller nord-sydlig riktning (höger).



**Figur 9.** Schematisk bild över single-axis-trackers.

### ***Transformatorhus***

För att koppla solcellsparken till överliggande elnätet behövs transformatorhus som omvandlar spänningen i anläggningen enligt branschspecifika krav och riktlinjer. Transformatorbyggnaderna kommer uppföras på makadambäddar och har en area på cirka 10 kvadratmeter och är vanligtvis cirka två meter höga, se figur 10. Mindre markarbeten kommer ske under installationen, såsom schack för kablar och transformationshus samt för pålning.

Eventuellt kan det bli nödvändigt med step-up-transformatorer på området om det erfordras för anslutningen till elnätet vilka är något högre än vanliga transformatorer. Alla sådana byggnader kommer att hanteras i ett senare skede i bygglovsansökan till kommunen och i samarbete med de berörda elnätsföretagen. Inom hela solcellsparken är det endast transformatorhusen som kräver bygglov.



**Figur 10.** Förberedelser för transformatorhus (vänster) samt uppfört transformatorhus (höger) (Svea Solar ©).

### **Elnät och anslutning**

Mellan växelriktare och transformatorstationer kommer markförlagda lågspänningskablar förläggas inom verksamhetsområdet. Även optofiber för övervakning, kommunikation och styrning förläggs tillsammans med dessa. Placering av kabelschakten optimeras i senare skede i syfte att minimera materialåtgång för växelströmskablage samt markingrepp från schaktning.

Transformatorstationerna kopplas via markförlagda kablar till mottagningsstation (preliminärt en stycken) till vilken nätägarens externa kablar ansluter. Området har stark elnätinfrastruktur, varför flera alternativ till extern nätanslutning är möjliga. Dessa undersöks av nätägaren i samråd med Bolaget för att välja den mest optimala. Dessa inkluderar anslutning till nätstationen på fastigheten Västraby 5:3 väster om verksamhetsområdet, byggnation av ny nätstation under luftledningen som korsar fastigheten, samt samlokalisering med av lokalnätägaren ny planerad station i nära anslutning till verksamhetsområdet längs med den korsande luftledningen. Den externa nätanslutningen hanteras av nätägaren i separat ärende.

### **Markarbeten**

Verksamheten medför mindre markarbeten under installationsprocessen, såsom schakt för kablar och transformatorhus samt för pålning av markställningen. Kabelschakten är ungefär 50-70 cm breda och 70 cm djupa och anläggs mellan växelriktarna och transformatorhusen. Referens på kabelschakt framgår av figur 11.

Markarbetet för transformatorhusen omfattar cirka 10 m<sup>2</sup> per transformatorhus och på cirka 50 cm djup.



**Figur 11.** Schakt för kabelgångar (Svea Solar ©).

### **Stängsel**

Solenergianläggningen är en högspänningsanläggning vilket medför krav på inhägnad både från försäkringsbolag och elsäkerhetsregler. Vilken typ av stängsel som ska användas är ännu inte fastställt, men mindre vilt kommer kunna passera stängslet genom en glipa på minst 10 cm från marken.

Anläggningen kommer hålla 10 meter till linjeelement som kringliggande grusvägar, stenmurar, diken samt biotoper. Viltpassagen som passerar genom området kommer ha en bredd på 30 meter och runt elstolparna till kraftledningen kommer sannolikt ett ökat avstånd på 50 meter att hållas.

Stängslet kommer hålla större vilt utanför verksamhetsområdet och hålla eventuellt betande djur inom området. Exempel på vilt- och industristängsel framgår av figur 12.



**Figur 12.** Viltstängsel (vänster) och industristängsel (höger) (Svea Solar ©).

I övrigt kommer det, inom verksamhetsområdet, uppföras ett antal containrar/bodar för förvaring av utrustning, reservdelar, platskontor etc. Transformatorhus, mottagningsstation, ställverk och bygg-bodar är bygglovspliktiga, och bygglov kommer att sökas hos berörd kommun.

### **Servicevägar**

För att kunna nå större komponenter i solcellsparken, i huvudsak transformatorhusen, behöver enklare grusvägar anläggas inom anläggningen. Dessa vägar kommer att vara cirka 3 meter breda och behövs för att underlätta installationen och möjliggöra underhåll. Efter projektiden kommer gruset att avlägsnas och marken återställs till sitt ursprungliga tillstånd, likt makadambäddarna vid transformatorstationerna.

## **3.2 INARBETADE SKYDDSÅTGÄRDER**

Verksamhetsutövaren åtar sig att följa vissa försiktighetsåtgärder i samband med etableringen av solcellsprojektet. Vissa av dessa försiktighetsåtgärder har redan verkställts i utformningen av anläggningen. Andra utförs under byggnations-, drifts- och återställningsfasen.

Verksamheten producerar under driften inga avfall eller restprodukter. Vid verksamhetens upphörande återställs marken och verksamhetens komponenter tas bort från området.

### **Utformning, byggnation, drift och återställning**

Anläggningen utformas bland annat för att bevara kultur- och naturvärden samt för att anpassa den utifrån den tillgängliga kapaciteten i närliggande elnät. Den är avsiktligt utformad för att inte skyddade biotoper skadas eller påverkas negativt av installationen. Utformningen av anläggningen bestäms utifrån de lokala förutsättningar som de standarder som finns för solcells-anläggningar på mark.

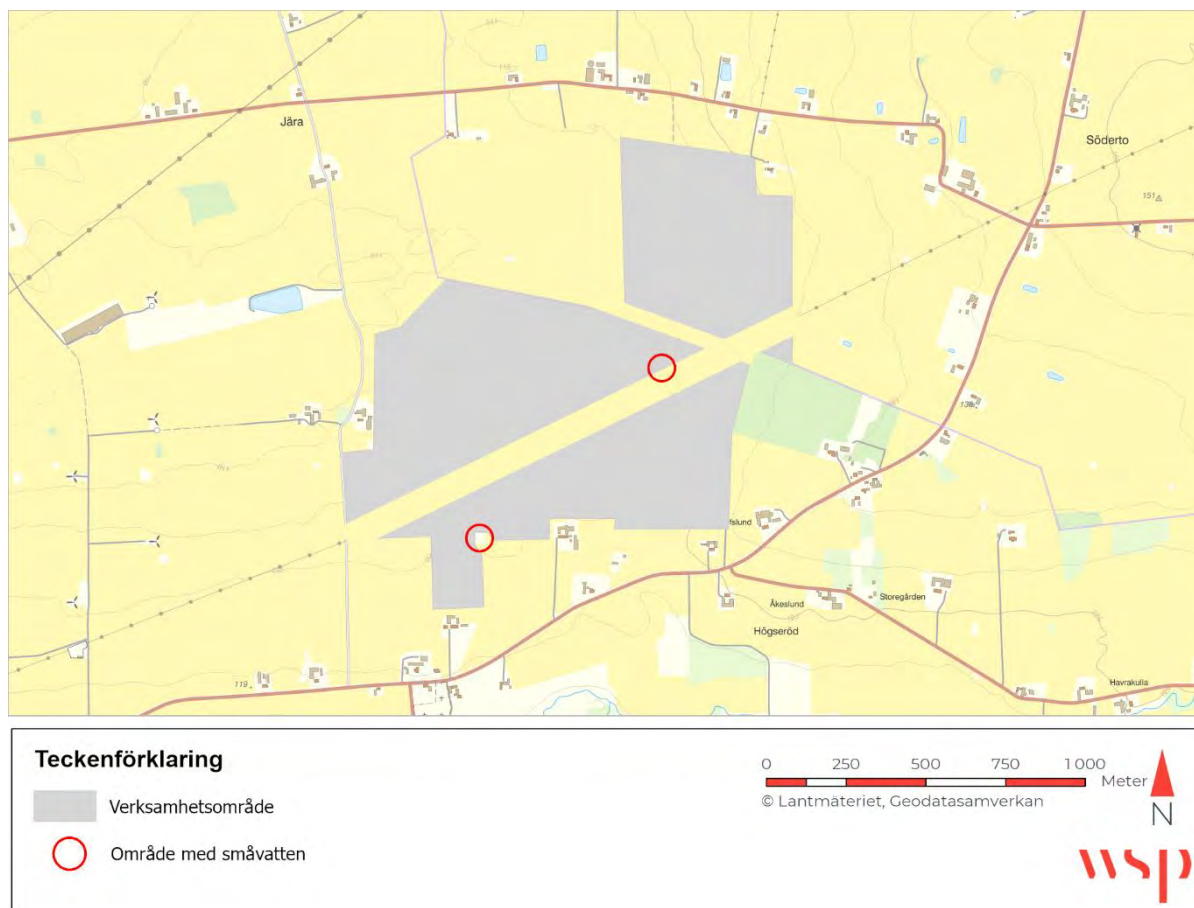
Elsäkerhetsverkets riktlinjer och regler följs vilket minimerar risken för allvarliga olyckor under byggnation. Drivmedel med mera till arbetsfordon ska hanteras så att mark och vattenanslutningen till verksamhetsområdet inte förorenas.

Under pålningsprocessen kan diverse komponenter under markens yta komma att skadas, såsom ledningar, kablage och liknande. Inför installationen kommer därför all data kring känsliga delar att samlas in från till exempelvis databasen Ledningskollen (för kablage och vattenledningar).

Transformatorhusen kommer att följa de standarder som finns enligt IBH14. De är säkerhetsanpassade och uppfyller branschspecifika krav och riktlinjer. De är försedda med en uppsamlingstank som förhindrar läckage av transformatorolja.

Terrängkörning sker i samband med byggnation och underhåll av anläggningen samt vid skötsel av jordbruksmark med hjälp av terrängfordon. Solcellspark betraktas sedan tidigare som undantag från terrängkörningslagen. Bolaget har kontinuerlig kontakt med Länsstyrelsen Skåne, och om kraven ändras kommer en ansökan om terrängkörningsdispens lämnas in. Området har goda vägförbindelser och befintliga vägar kommer att användas för att leverera och hämta material, terrängkörning utanför anläggningen kommer därmed inte att förekomma.

För att minimera barriäreffekt på storvilt har utformningen konstruerats i sektioner, även avståndet som behöver hållas till högspänningsledningen som diagonalt går genom anläggningen skapar en naturlig viltpassage, se figur 13. Utformningen av anläggningen har även beaktat framkomligheten till de småvatten som är viktigt för vilt i odlingslandskapet.



**Figur 13.** Planerad layout med viltpassage diagonalt längst med passerande kraftledning och en viltpassage från väst till öst vid verksamhetsområdets norra del. Två områden med småvatten tillgängliga för vilt.



För att minimera potentiell påverkan på djur som är icke rapporterade i Artportalen kommer kablaget att grävas ned i marken i stället för att vara luftburet. Anläggningen kommer att konstrueras antingen utan rörliga komponenter eller med långsamt roterande komponenter och det kommer även att finnas stora markytor för fåglar att vila på. Kablage som är ovan mark förses med gnagskydd. Det innebär mindre risk att djur kommer till skada samtidigt som att komponenterna i anläggningen skyddas.

Anläggningen tar hänsyn till biotopsskyddsobjekt och fornlämningar i utformningen av solcellsparken. Vid eventuella synpunkter från länsstyrelsens kulturmiljöenhet kommer verksamhetsutövaren att söka dispens för objekten som finnas på fastigheterna och berörs av etableringen. Anläggningen har avsiktligt utformats för att inga lämningar, bosättningar eller skyddade biotoper negativt påverkas. Inga observationer av rödlistade eller fridlysta arter har heller gjorts inom verksamhetsområdet. Till objekt som bedömts som skyddsvärda på grund av att de hyser naturvärden (se avsnitt 4.1) kommer ett skyddsavstånd på 10 meter att hållas.

Under driftstiden av anläggningen kommer marken att varken växa igen eller försumpas med hjälp av putsning av vegetation samt tekniskt underhåll. För att säkerställa att marken fortsätter att användas även efter avslutad verksamhet åtar sig verksamhetsutövaren att återställa marken till ursprungligt skick senast ett år efter att anläggningen inte längre används eller har tagits ur bruk.

### **3.3 SKÖTSEL I DRIFTSKEDE**

Den tekniska livslängden för anläggningen uppskattas till 40 år. Efter etableringsfasen kräver solenergianläggningen i normalfallet förhållandevis lite underhåll och service, och anläggningen kommer vara obemannad den största delen av tiden. Teknisk besiktning och rutinkontroller av anläggningen kommer genomföras varje år för att säkerställa dess funktion. Underhållet inkluderar tvättning av paneler samt putsning av vegetation vid behov.

Eftersom solcellsparken parallellt kombineras med jordbruksdrift är ambitionen att antingen låta området betas av får eller skapa ängsmark med insädd av skånska fröer. Bete eller ängsskötsel säkerställer att vegetationen inte växer sig för hög, vilket riskerar att skuggeffekter uppstår på panelerna.

Förslag till bruks- och skötselplan återfinns i bilaga B3.

### **3.4 ÅTERSTÄLLNING**

Efter projektiden, dvs 40 år, demonteras solcellsanläggningen och marken återställs till samma skick som vid ianspråktagandet av marken. En solcellspark medför endast reversibla och tillfälliga åtgärder och området kan enkelt återställas till ursprungligt skick vid avslutat projekt. Verksamhetsutövaren ser till att marken återställs till ett sådant skick att det kan användas till samma ändamål som före installationen av verksamheten.

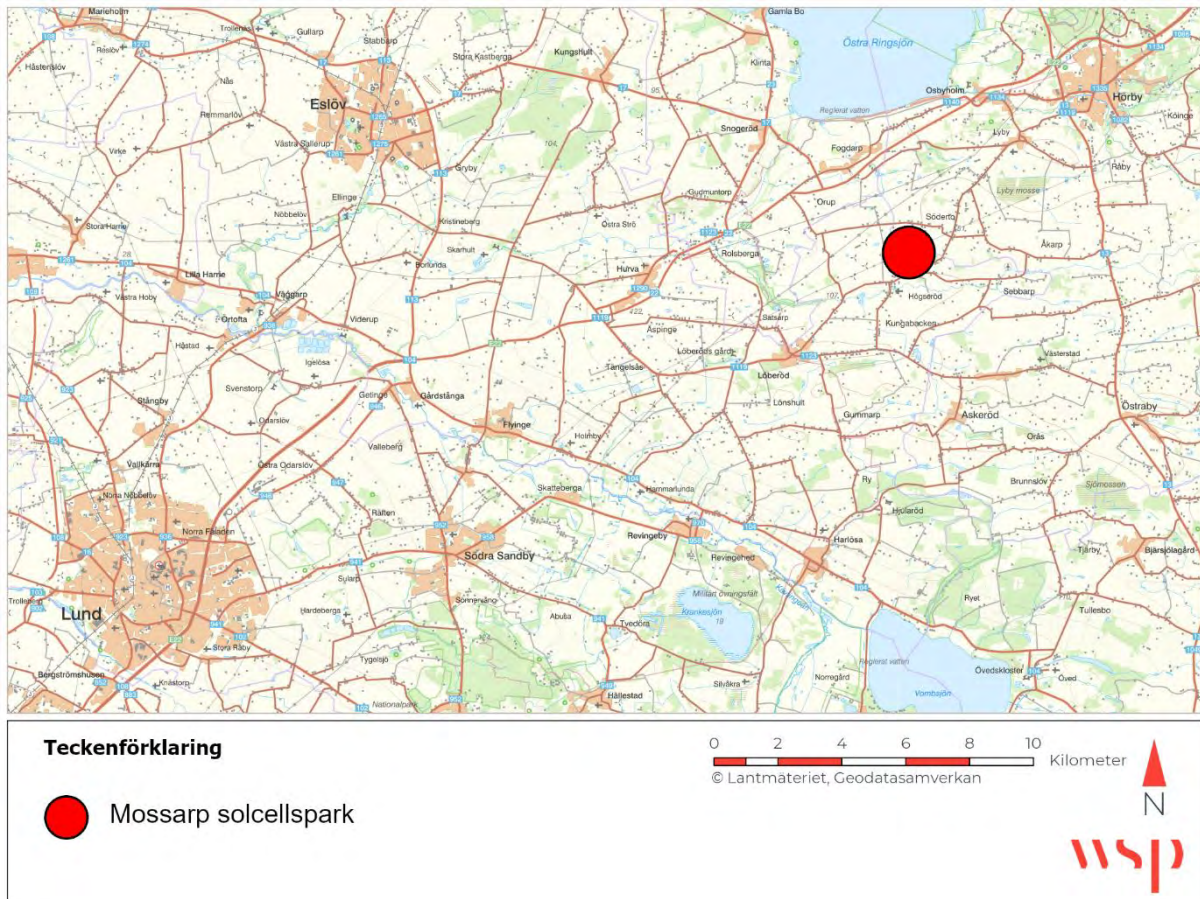
Återställningen innebär ett reverserat installationsförfarande, bland annat demontering av solcellspanelerna, växelriktare och montagesystem samt borttagande av kablage. Marken där transformatorhusen har stått återställs genom att ta bort makadambädden och återplacera matjord.

Ingående komponenter kommer att återvinnas eller återanvändas i möjligaste mån. Det är svårt att förutspå hur materialet kommer att tas tillvara på vid projektets slut, men verksamhetsutövaren kommer säkerställa att komponenterna återgår till materialkretslopp utifrån framtidens förutsättningar.

## 4 OMRÅDESBESKRIVNING

### 4.1 LOKALISERING

Mossarp är lokaliserat mellan Löberöd och Hörby ca 2 mil nordöst om Lund, se figur 14. Söder om verksamhetsområdet, ca 100 m, går väg 1119. Norr om verksamhetsområdet passerar väg 1130.



Figur 14. Lokalisering av Mossarp solcellspark.

### 4.2 MARKANVÄNDNING

Pågående markanvändning inom den berörda fastigheten är jordbruk (växtodling), se vidare avsnitt 7.1 *Ianspråktagande av jordbruksmark*. Även kringliggande fastigheter domineras av jordbruksmark.

### 4.3 PLANFÖRHÅLLANDEN

#### 4.3.1 Översiktsplan

Det planerade verksamhetsområdet ligger i Eslöv och Hörby kommuner.

#### *Eslöv*

Eslövs kommuns översiktsplan aktualitetsförklarades 2018 och beskriver kommunens utveckling fram till år 2035. Översiktsplanen fokuserar på att främja en hållbar utveckling utifrån miljö, social-kulturell och ekonomisk hållbarhet. Kommunen har bland annat som mål att utveckla och använda förnybar

energi, men även om att värna om åkermarken på landsbygden. Under utvecklingsstrategier skriver även kommunen att *"Vid nybyggnation ska solenergi uppmuntras"* (Eslövs kommun, 2018).

Kommunens mål är även i linje med regionala och nationella mål som är relaterade till förnybar energi. Region Skåne har exempelvis uttalat att vara klimatneutrala och fossilbränslefria till år 2030. Regeringen har publicerat utmanande nationella mål om att ha en 100 % förnybar energiproduktion till 2040.

Platsen för verksamhetsområdet pekas inte särskilt ut i kommunens översiktsplan.

### **Hörby**

Hörbys kommuns nuvarande översiktsplan beslutades av fullmäktige 2016 och beskriver kommunens utveckling fram till år 2030. Hörby kommun anslöts sig till Region Skånes vision om 100 procent fossilfritt Skåne 2020. Ett av kommunens mål gällande användning av fossilfritt bränsle: *"Ingen användning av fossil el. Det innebär att kommunen inte använder fossil el i den egna verksamheten och köper miljömärkt el av någon sort"* (Hörby kommun, 2016).

Hörby kommun antog ett miljömålsprogram år 2015 med syftet att öka användandet av förnyelsebara bränslen, bättra på folkhälsan och ta bättre hand om natur- och kulturvärden. Två andra viktiga mål är att minska utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Platsen för verksamhetsområdet pekas inte särskilt ut i kommunens översiktsplan.

## **4.3.2 Detaljplan**

Verksamhetsområdet omfattas inte av någon detaljplan.

### **4.3.3 Kulturmiljöprogram Bråån dalgång**

En del av verksamhetsområdet i söder ligger inom ett kulturmiljöprogram som sträcker längs med Brååns dalgång och omfattar cirka 750 ha. Den planerade solcellsparken ligger i utkanten av kulturmiljöprogrammet. Se figur 16 under avsnitt 4.6 *Kulturmiljö*.

### **4.3.4 Energi- och klimatplan**

Eslövs kommuns Energi- och Klimatplan 2.0 antogs i kommunfullmäktige år 2015, planen är en strategi och handlingsplan för energieffektivisering och klimatarbete under 2015–2020. Kommunen jobbar på en ny energi- och klimatplan som väntas antas under 2023.

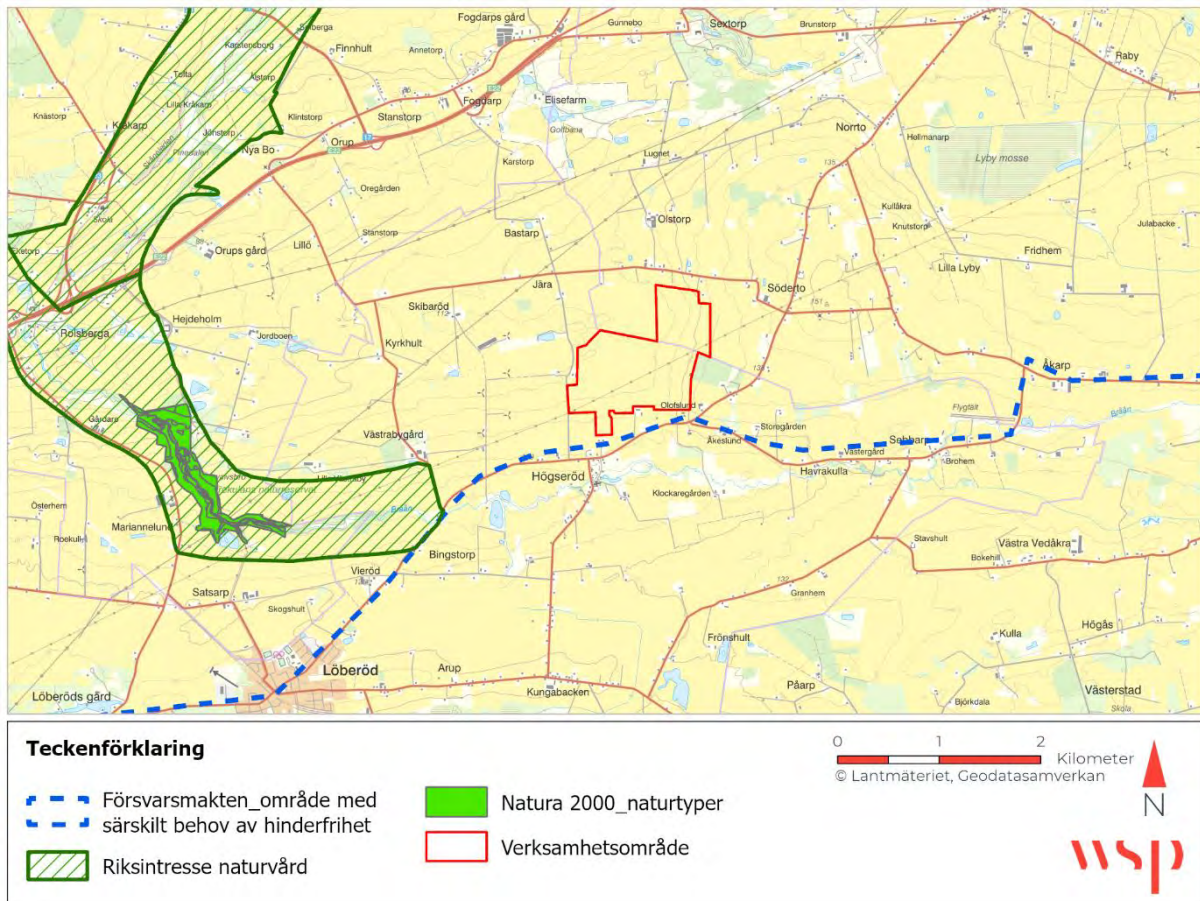
Kommunen hade som mål att bli fossilfri gällande uppvärmning, el och transporter till 2020. Under 2010–2014 har kommunen och dess hel- och halvägda bolag arbetat enligt en energi- och klimatplan där arbetet delvis varit finansierat av Energimyndigheten. Resultatet har varit mycket gott och givit stora effekter i form av minskad energianvändning och utsläpp av växthusgaser. Med denna uppdaterade plan ska arbetet fortsätta åren 2015–2020 för att nå målen om hållbarhet ekologiskt, men även socialt och ekonomiskt.

## **4.4 RIKSINTRESSEN**

Det planerade verksamhetsområdet ligger inte inom något riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.

Cirka fyra kilometer nordöst om verksamhetsområdet ligger naturreservatet *Ormaröd* som omfattas av riksintresse för naturvård. Naturreservatet *Rövarekulan* omfattas också av riksintresse för naturvård. Söder om området har Försvarmakten hinderfrihet längst med väg 1119 som passerar området.

Närliggande riksintressen och skyddade områden framgår av figur 15.



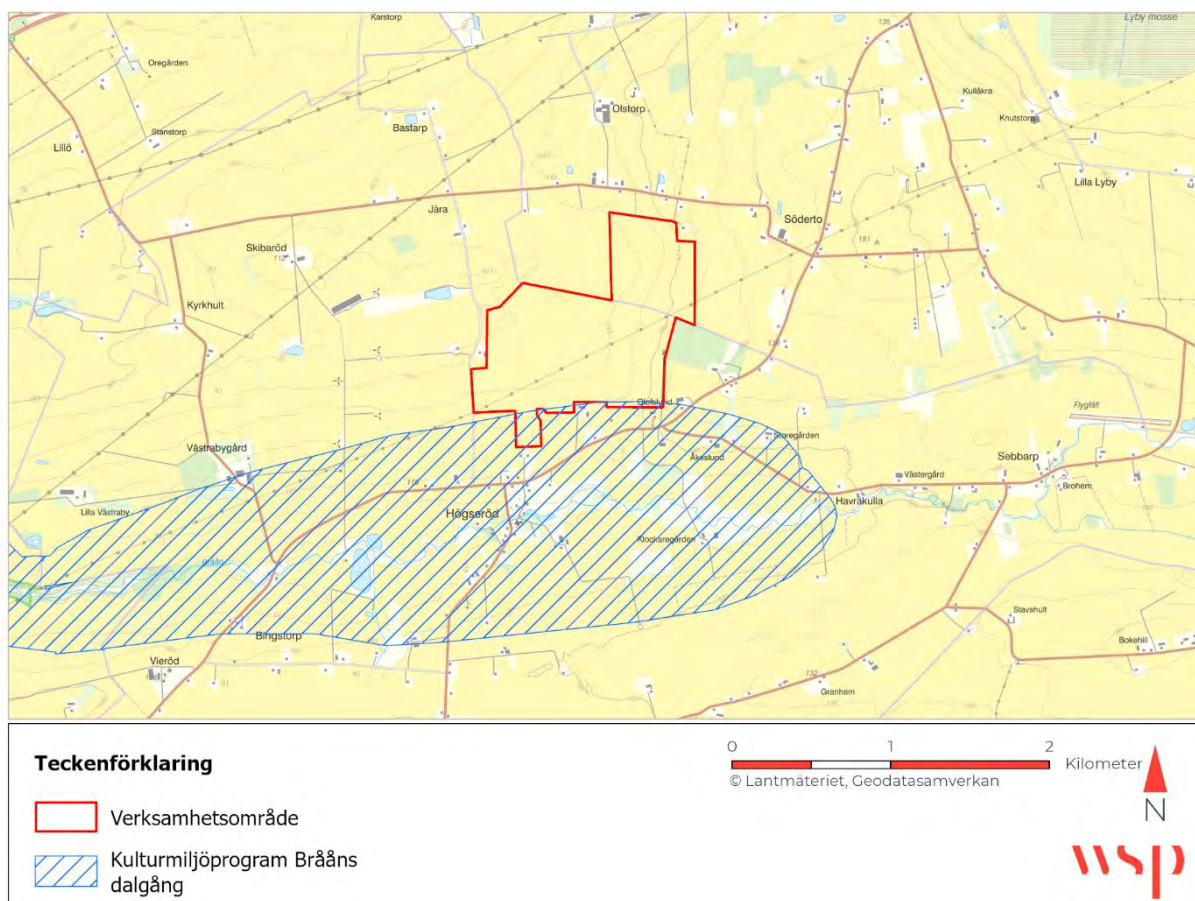
Figur 15. Närliggande riksintressen.

## 4.5 OMRÅDESSKYDD

Naturreservatet *Rövarekulan* som är en del av Bråån som sträcker sig från östra Ringsjön och slutar i Hörby kommun. Naturreservatet ligger ca 2 kilometer sydväst om planerad anläggning och omfattas av Natura 2000-område enligt Art- och habitatdirektivet, se figur 15 ovan.

## 4.6 KULTURMILJÖ

En del av verksamhetsområdet i söder ligger inom ett kulturmiljöprogram som stäcker sig längst med Brååns dalgång och omfattar cirka 750 hektar (Länsstyrelsen Skåne, 2021). Den planerade anläggningen ligger i utkanten av kulturmiljöprogrammet och kommer överlappa med programmet i söder med cirka 9,5 hektar som är totalt utspridda på de tre skiften, se figur 16.



Figur 16. Översiktlig figur över planerat verksamhetsområde i förhållande till kulturmiljöprogram Brååns dalgång.

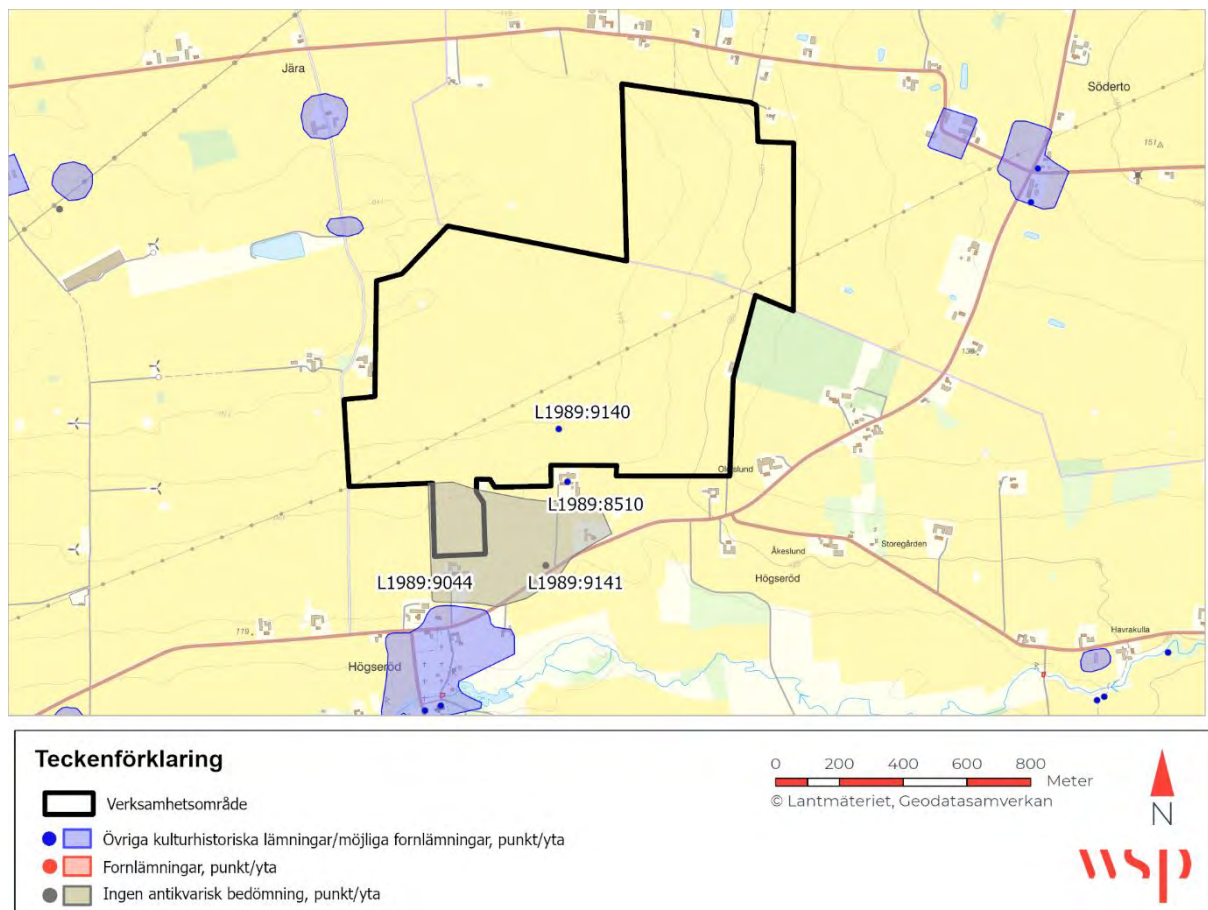
### Övrig kulturhistorisk lämning

Inom verksamhetsområdet finns en lämning som enligt Riksantikvarieämbetet klassas som *övrig kulturhistorisk lämning*. L1989:9140 Depåfynd med beskrivningen: "Fyndplats för 1 hel och 1 fragmentarisk tunnackig flintyx, 1 tunnbladig flintyx samt 1 oslipad tunnackig flintyx (förkommen), funna i ett sammanhang" (Fornsök, 2022) Enligt Länsstyrelsen kultur i Skåne förvaras lämningen L1989:9140 på gården strax söder om fyndplatsen och ligger inte kvar på utpekad område, se figur 17.

På en gård invid verksamhetsområdet återfanns en andra lämning, L1989:8510 Fyndplats med beskrivningen: "Lösfyndssamling, bestående av 1 hel och 1 fragmentarisk slipad tunnackig flintyx, 1 tunnbladig flintyx, 1 oslipad tunnackig flintyx (förkommen) samt 1 retuscherat flintspån. Yxorna funna i ett sammanhang ca 150 m N om gården".<sup>4</sup> Lämningen befinner sig utanför verksamhetsområdet.

### Fynd utan antikvarisk bedömning

Två lämningar L1989:9044 Hög och L1989:9141 Flatmarksgrav. Dessa lämningar saknar antikvarisk bedömning enligt Riksantikvarieämbetet. Den ena lämningen, L1989:9044 Hög, omfattar ett större område och överlappar med verksamhetsområdet, se figur 17. Läget på lämningen är inte känt på fältet.

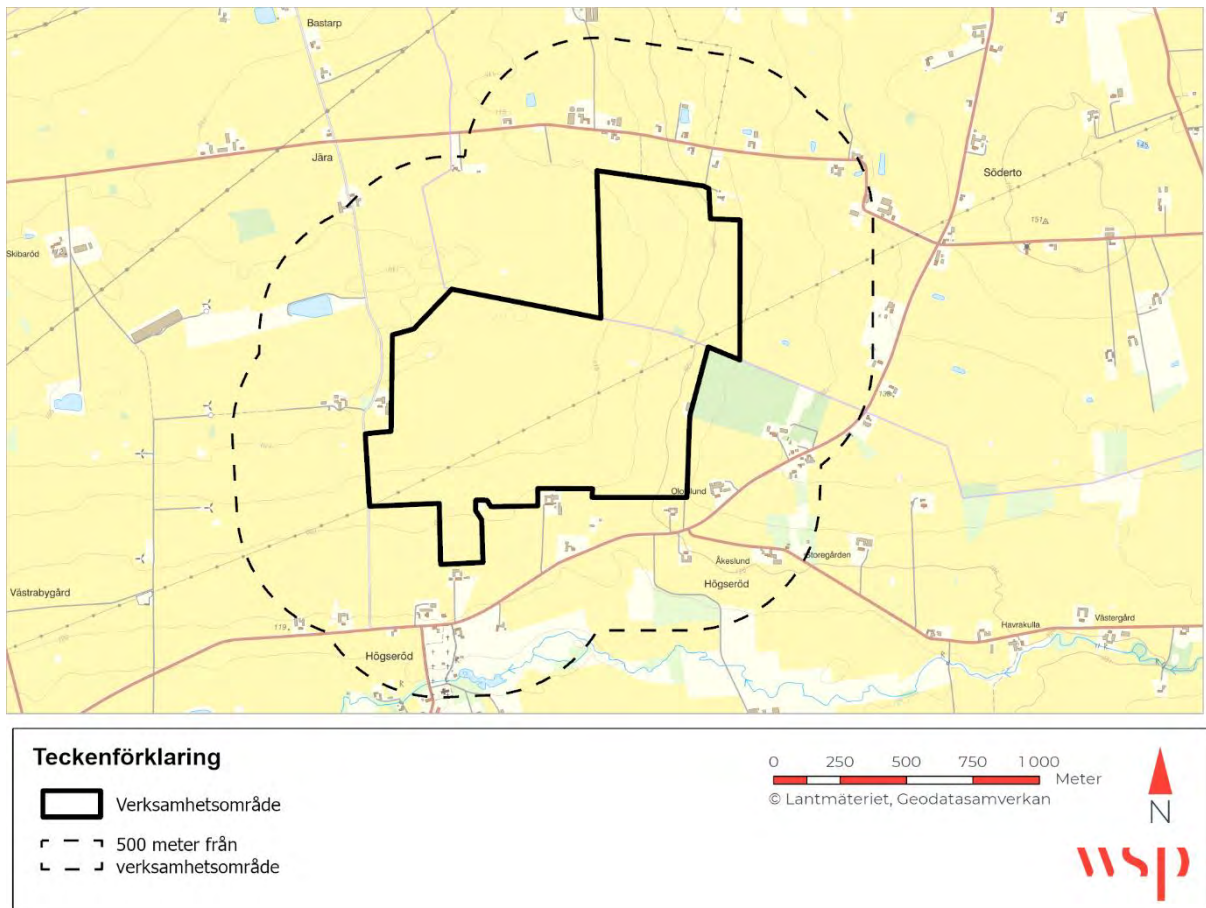


Figur 17. Fornlämningar inom och i närheten av verksamhetsområdet.

## 4.7 NÄRBOENDE

Angränsande till verksamhetsområdet finns enskilda permanentbostäder och gårdar i alla riktningar och med olika avstånd till den planerade anläggningen. Det finns fastigheter som visuellt kan påverkas av anläggningen och som helt saknar avskärmning. Andra fastigheter är helt eller delvis avskärmade från anläggningen, exempelvis genom trädridåer, häckar, andra bostäder eller höjdskillnader.

Bebyggelse inom 500 meter från verksamhetsområdet visas i figur 18.

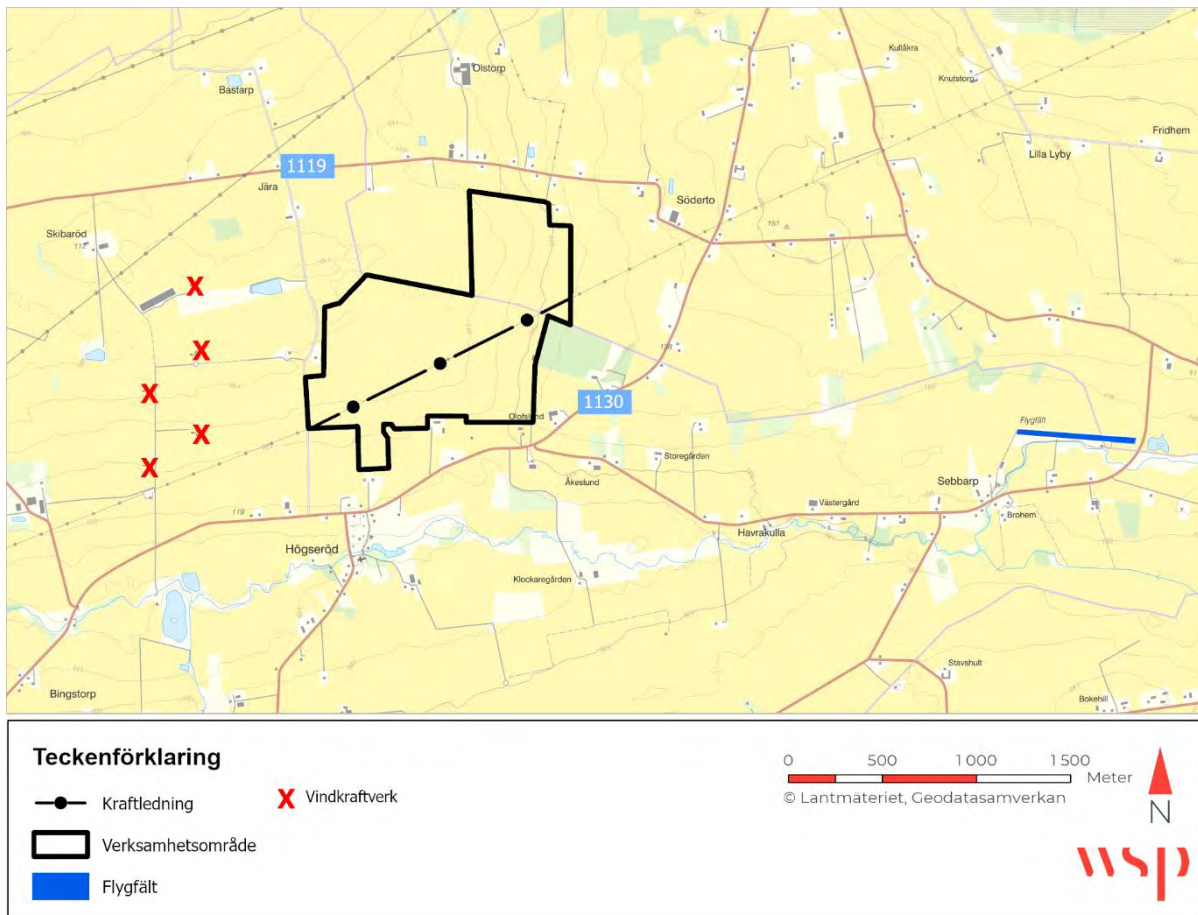


Figur 18. Närboende inom en 500 meters radie från verksamhetsområdet.

## 4.8 ANDRA VERKSAMHETER, ANLÄGGNINGAR OCH INFRASTRUKTUR

På angränsande fastigheter bedrivs jordbruk. I mitten av verksamhetsområdet går en högspänningsledning i sydvästlig till nordöstlig riktning, se Figur 19. Ca 600 meter väster om verksamhetsområdet ligger fem vindkraftsverk. Ca 2,5 km öster om anläggning ligger ett mindre flygfält.

Söder om området passerar väg 1119 och norr om sträcker sig väg 1130. Väster och öster om verksamhetsområdet går en enskild väg.



Figur 19. Andra verksamheter och anläggning i närheten av solcellsparken.

## 5 ALTERNATIV

### 5.1 LOKALISERING

Svea Solar har genomfört en lokaliseringsutredning, se bilaga B4. Av utredningen framgår vilka alternativa lokaler som har utretts, samt varför Mossarp bedöms vara den bäst lämpade platsen för ansökt verksamhet.

### 5.2 UTFORMNING

Enligt 2 kap. 3 § MB ska bästa möjliga teknik användas för att förebygga att en verksamhet medför skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön.

Svea Solar är aktiva inom takinstallation och jobbar med att förse villatak och industritak med solceller. För att uppnå de nationella energi- och klimatmålen finns ett behov av storskalig solel som ett komplement till takanläggningar. Genom att etablera solcellsparkar kan ny, förnyelsebar energi i södra Sverige tillföras där det finns ett behov av produktion. Solcellsparkar är ett effektivt sätt att uppnå skala och ger samtidigt även möjligheten för Svea Solar att i egen regi finansiera och bidra till energiomställningen.

Anläggningen är dimensionerad efter den effekt som det allmänna elnätet kan ta emot utan större renoveringar i överliggande nät. En alternativ utformning vore att dela upp denna yta på flera olika fastigheter i landskapet, i stället för att utforma anläggningen som en sammanhängande park. Genom



att ha ett sammanhängande verksamhetsområde krävs det endast en grävning från anslutningspunkten i parken fram till nätägarens ställverk. Anpassningen med viltpassage genom området förändrar inte detta faktum. Om solcellsparken vore mindre skulle det fortfarande krävas samma typ av grävning från anslutningspunkten till ställverket, men då förse elnätet med mindre el. Skulle anläggningen i stället vara uppdelad på flera platser skulle nätägaren behöva gräva kablage från varje anslutningspunkt i varje park fram till ställverket. Ur synpunkten att färre markingrepp krävs är det bättre att bygga storskaligt från första början. Eftersom verksamhetsområdet med viltpassagen är sammanhängande, underlättar det även för verksamhetsutövaren att utföra underhåll och avhjälpning vid fel under hela parkens livslängd.

Den ansökta verksamheten gäller två olika utformningar av solcellsparken. Fixed-tilt med solcellspaneler som uppförs radvis i östvästlig riktning med fixerad lutning mot söder, samt Single-Axis Trackers, vilket innebär rörliga paneler som kan flyttas mellan två lägen i öst/väst alternativt följa solens bana dagligen för maximal elproduktion. Ytterligare ett alternativ är det så kallade Solar Fence, där solpaneler monteras vertikalt utan rotation, likt ett staket eller plank. Detta alternativ har valts bort av flera skäl. Det är inte lika yteffektivt som fixed-tilt eller single-axis-trackers, tekniken kräver bland annat större utrymme mellan raderna av paneler, ca 10 meter jämfört med ca 5–7 meter för de övriga alternativen. Det är också dyrare per installerad effekt, samt ger lägre elproduktion per installerad effekt.

Ett ytterligare utformningsalternativ skulle vara att bättre nyttja det arrenderade områdets fulla kapacitet genom att förlägga paneler närmare närliggande bostäder, vägar, stenmurar etc. Detta alternativ har valts bort eftersom den visuella påverkan från närboende och landskapsbilden bedömts som påtagligt negativ.

Av dessa skäl bedöms de valda utformningsalternativen och tekniken vara de mest fördelaktiga och den bästa tillgängliga tekniken sett till platsens förutsättningar.

### 5.3 NOLLALTERNATIV

En MKB som upprättas för en verksamhet som antas medföra betydande miljöpåverkan ska innehålla en redovisning av hur det nuvarande tillståndet i miljön förväntas förändras i framtiden om den tänkta verksamheten inte kommer till stånd, ett så kallat *framskrivet nuläge* eller *nollalternativ*.

Syftet med redovisningen av nollalternativet är att ge ett underlag för att kunna värdera vilken förändring verksamheten eller åtgärden medför ur miljösynpunkt. Nollalternativet innebär således att platsen för verksamheten genomgår en annan utveckling än vad som skulle vara fallet om den ansökta verksamheten blev av.

Lokalt på platsen innebär nollalternativet i det här fallet att solcellsparken inte byggs och att marken fortsätter nyttjas genom befintlig användning, det vill säga fortsatt jordbruk och den produktion av förnybar el som verksamheten skulle innebära uteblir.

Nollalternativet innebär också att det nationellt fastslagna målet att bygga ett 100 % förnybart elsystem till år 2040 påverkas negativt. Den el som anläggningen i Mossarp skulle producerat behöver ske på annat sätt. Det finns ett stort och ökande behov av förnybar energi, samt brist på tillgängliga ytor för solcellsanläggningar utanför befintlig jordbruksmark, i regionen. Nollalternativet innebär att motsvarande elproduktion behöver ske på annan plats. I bästa fall sker etablering av solceller eller vindkraft inom SE4 där behovet är stort. Potentiellt kan behovet förses på annat sätt med energikällor utanför regionen, vilket bedöms vara ett sämre alternativ.

## 6 UNDERLAG FÖR BEDÖMNING

I följande kapitel sammanfattas de viktigaste förutsättningarna som har beaktats i föreliggande MKB. Krav avseende varje typ av förutsättning beskrivs mer detaljerat i kapitel 7.

### 6.1 MILJÖMÅL

För den ansökta verksamheten bedöms följande miljömål är relevanta för prövningen:

Nedan i tabell 2 lämnas en redovisning av de nationella miljökvalitetsmål och det regionala delmål som berör verksamheten. Sammanställningen har utarbetats med utgångspunkt från uppgifter om miljökvalitetsmålen från [www.sverigesmiljomal.se](http://www.sverigesmiljomal.se), som är den officiella och aktuella portalen för information om de 16 nationella miljökvalitetsmålen, samt från [skanesmiljomal.info](http://skanesmiljomal.info).

I tabell 2 kommenteras också på vilket sätt den sökta verksamheten berör målen. Sammantaget bedöms verksamheten inte negativt påverka möjligheten att uppnå varken de nationella eller regionala miljömålen.

**Tabell 2.** Nationella och regionala miljökvalitetsmål relaterade till verksamheten enligt ansökan.

Nationellt miljökvalitetsmål	Regionalt mål (Skåne län)	Berör verksamheten
<b>Begränsad klimatpåverkan</b> Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedels-produktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.	<b>Utsläppen av växthusgaser</b> i Skåne ska år 2030 vara minst 80 procent lägre än 1990. 2030 ska utsläppen av växthusgaser från konsumtion i Skåne vara högst 5 ton koldioxidekvivalenter per person och år. <b>Energianvändningen</b> ska till år 2030 vara 20 procent lägre än genomsnittet för år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi.	Planerad anläggning medför att energianvändningen i Skåne till större del består av förnybar el och medverkar indirekt till att utsläpp av växthusgaser minskar, se vidare avsnitt 7.8.
<b>Ingen övergödning</b> Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.	Samma som det nationella miljökvalitetsmålet.	Planerad anläggning medför en minskning eller upphörande av användandet av växtnäring.
<b>Ett rikt odlingslandskap</b> Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för	Samma som det nationella miljökvalitetsmålet.	Planerad anläggning medför ett ur nationell synpunkt marginellt bortfall av livsmedelsproduktion i form av att konventionell odling av grödor

<p>biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.</p>		<p>försvåras under anläggningens verksamhetstid. Under driftstiden kommer marken användas till annat jordbruk eller jordbruksliknande skötsel (bete/vallodling) som utgör eller stödjer livsmedelsproduktion alternativt bioenergiproduktion. Efter driftstiden kan området åter användas som konventionell jordbruksmark, se avsnitt 7.1.</p> <p>Solenergianläggningen kommer kunna bidra till miljöer som har högre värden för flora och fauna jämfört med det monokulturella odlingslandskapet, vilket påverkar miljömålet positivt sett till att den biologiska mångfalden kan bevaras och förbättras på platsen.</p>
<p><b>God bebyggd miljö</b></p> <p>Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosamlivsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med markvatten och andra resurser främjas</p>	<p>Samma som det nationella miljö kvalitetsmålet.</p>	<p>Planerad anläggning har behövts anpassas till lokala natur- och kulturvärden. Anläggningen medför en tillförsel av förnybar el. Under driftstiden kommer den konventionella jordbruksverksamheten ersättas med bete eller vallodling vilket minskar livsmedelsproduktionen. Viss möjlighet till utveckling av naturvärden finns. Närboende får i vissa fall förändrad utsikt från sina fastigheter.</p>
<p><b>Ett rikt växt- och djurliv</b></p> <p>Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.</p>	<p>Samma som det nationella miljö kvalitetsmålet.</p>	<p>Möjlighet till utveckling av naturvärden finns jämfört med nollalternativet, vilket innebär en positiv påverkan av målet.</p>

## 6.2 MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999. Avsikten med normerna är att förebygga eller åtgärda miljöproblem, uppnå miljökvalitetsmålen och att genomföra EG-direktiv.

Enligt 5 kap. miljöbalken ska en miljökvalitetsnorm ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Normvärden finns för timmar, dygn och år. En miljökvalitetsnorm anses vara överträdd om minst ett av dessa normvärden överskrids.

Vid tillståndsgivning enligt miljöbalken ska säkerställas att tillståndet inte medverkar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.

I dag finns det miljökvalitetsnormer för:

- olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477)
- olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660)
- olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Ansökt verksamhet kommer inte att påverka några miljökvalitetsnormer.

## 7 KONSEKVENSBEDÖMNING

Följande kapitel redovisar dels förutsättningar för planerad verksamhet, dels den påverkan, de effekter och de konsekvenser som bedöms uppstå på miljön och människors hälsa till följd av planerad verksamhet. Konsekvensbedömningen är uppdelad i sektioner för respektive aspekt. Följande information ges för varje typ av påverkan:

- Förutsättningar
- Påverkan och effekter
- Skyddsåtgärder
- Samlad konsekvensbedömning

En jämförelse görs också med nollalternativet, vilket beskrivs vidare i avsnitt 5.3.

Miljökonsekvensbedömningen är kvalitativ, men utgår dock i huvudsak från vissa ramar och påverkansgraden beskrivs i denna MKB utifrån en femgradig skala; positiv konsekvens, obetydlig konsekvens, liten negativ konsekvens, måttlig negativ konsekvens och stor negativ konsekvens, se tabell 1 och avsnitt 2.2 *Bedömningsgrunder*.

### 7.1 IANSPRÅKSTAGANDE AV JORDBRUKSMARK

#### 7.1.1 Förutsättningar

Befintlig markanvändning består av konventionell växtodling. På majoriteten av marken odlas grödorna höstvetete och höstraps (växtföljd: 3 x höstvetete, 1 x höstraps). Avkastningen är lägre än i genomsnittet i regionen (Jordbruksverket, 2021). På marken tillförs konstgödsel, kemiskt växtskydd, röttslam, gödsel och kalk.

Bestämmelser för att upplåta jordbruksmark för exploatering återfinns i 3 kap. 4 § miljöbalken som säger att *"brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk"*.

Den svenska åkermarken klassificerades under 1970-talet i en 10-gradig skala där klass 10 utgjorde den högsta klassen (Kungl. Lantbruksstyrelsen, 1971). Klass 8–10 jordar finns enbart i Skåne där de med cirka 200 000 ha utgör nästan hälften av åkermarken. Den nu aktuella åkermarken är klassad som 7 enligt denna skala. Klassningen bygger på markens produktionsförmåga sett som det ekonomiska avkastningsvärdet på 70-talet. Ändrade priset förhållanden och teknisk utveckling med mera har delvis ändrat förutsättningarna för klassningen, men i avsaknad av bättre material brukar den ändå användas i olika sammanhang. På grund av att klassificeringen baseras på skördestatistik från endast ett år bör klassningen endast ses som vägledande för markens produktionsförmåga.

Marken där solcellsanläggningen planeras bedöms sammanfattningsvis vara brukningsvärd jordbruksmark enligt definitionen i bestämmelserna i 3 kap. 4 § miljöbalken. I detta fall pågår jordbruk i form av växtodling på marken, men enligt praxis kan jordbruksmark bedömas som brukningsvärd oavsett om och hur marken brukas.

Solcellsanläggningen bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse (förnybar energiproduktion i ett område med stort och ökande behov av förnybar energi). Annan mark bedöms inte vara tillgänglig för en motsvarande anläggning (se avsnitt 5. *Alternativ*).

### **7.1.2 Påverkan, effekt och konsekvens**

I Skåne finns ca 499 000 hektar jordbruksmark och i Eslövs kommun ca 28 800 hektar jordbruksmark (SCB, 2015). Solcellsanläggningen ligger huvudsakligen i Eslövs kommun och planeras på 115 hektar, vilket motsvarar 0,4 % av kommunens totala jordbruksmarksareal och en försumbar del av den totala jordbruksmarksarealen i Skåne.

Bolaget strävar efter att tillämpa jordbruksliknande skötsel på platsen. Den planerade verksamheten innebär därmed inte heller att jordbruksmarken tas ur produktion, däremot kommer en annan typ av livsmedelsproduktion att bedrivas.

Solcellsanläggningen utgör ett reversibelt ingripande i området. Etableringen kan tas bort och marken kan återställas till ursprungligt skick. Åkermarken är en platsbunden resurs som till följd av verksamheten inte tappar sina bördiga egenskaper genom att verksamhetsutövaren ser till att den varken växer igen eller försumpas. Installationen i marken är inte permanent och bedöms därför inte stå i strid med att värna och behålla resursen åkermark för framtiden.

Etablering av solcellspark på jordbruksmark bedöms inte vara ett hot mot den regionala jordbruksproduktionen. Mängden solcellsparker som kan etableras är starkt begränsat av elnätet och en situation där solcellsparker konkurrerar ut jordbruksmark i större utsträckning är högst osannolikt. Fortsatt jordbruksliknande skötsel kan fortgå. Etableringen är därtill en reversibel åtgärd där jordbruksmarken ej skadas och enkelt kan återställas.

Produktion av förnybar energi, är på samma sätt som livsmedelsproduktion, ett samhällsintresse som behöver tillgodoses, se vidare avsnitt 7.8 *Energi och klimat*.

#### **Ökad biologisk mångfald**

Jordbruksmark är monokulturella områden med en generellt sett låg biologisk mångfald. Marken som tillfälligt tas i anspråk kommer under tiden för projektet att fortsätta leverera ekosystemtjänster. Det finns stor möjlighet att kunna stärka den biologiska mångfalden och naturvärden på området när det konventionella jordbruket upphör under en tid. Verksamheten har tidigare anlitat naturvårdskonsulter för att göra en för- och efterstudie på solcellsanläggningen i Sjöbo. I studien framgår att naturvärden och

den biologiska mångfalden gynnas av solcellsparken. Det har bland annat etablerats flera blommande örter i parkens öppna områden samt formats nya viloplatsen i skuggan under solcellspanelerna för fåglar och annan fauna.

*"Sammantaget har förutsättningarna för biologisk mångfald ökat i den befintliga solcellsparken jämfört med tidigare. Vi bedömer också att parken bidragit till ökade skydd- och födosökmöjligheter för groddjur, småfåglar och andra organismer, precis som vi bedömde i det förra utlåtandet."* - Utdrag från efterstudien (2020).

Marken kommer att sås med en fröblandning av skånska provenienser. Målet är att den biologiska mångfalden ska öka och skapa bra miljö för mindre djur och insekter samt stärka naturvärdena i marken. Vilka anpassningar som är lämpar sig bäst för att stärka den biologiska mångfalden på den här specifika platsen fastställs tillsammans med sakkunnig expert.

### **Livsmedelsproduktion**

Solcellsverksamheten kommer att bedrivas i kombination med jordbruksliknande skötsel i likhet med de riktlinjer som Länsstyrelsen beskriver för solcellsanläggningar; bete, slåtteräng eller odling mellan raderna. Vegetationen inom verksamhetsområdet blir således foder till djur, antingen direkt som betesmark för får, eller via insamling av hö efter slåtter. Indirekt kommer marken i området därmed även fortsättningsvis vara en kedja i livsmedelsproduktionen.

#### **7.1.3 Skyddsåtgärder**

Mark som tas i anspråk för etableringen, såsom ytor för materialupplag, transformationshus och vägar anläggs på sådant sätt att återställning kan ske till ursprungligt utseende och skick.

Markarbeten som riskerar att omblanda det översta matjordsskiktet undviks så långt möjligt. I första hand anläggs paneler med schaktfri metod, t ex stålprofiler som trycks ned i marken. Marken ska skötas i enlighet med en till varje tid aktuell bruknings- och skötselplan. Förslag till bruknings- och skötselplan återfinns i bilaga B3.

Mark som inte ska användas till väg eller tillfälliga upplag kommer inte att belastas med tyngre fordon i anläggningsskedet än vad som redan används i jordbruket, i syfte att motverka att markkompaktering tillkommer.

#### **7.1.4 Samlad bedömning**

Marken tas i anspråk för att tillgodose ett viktigt samhällsintresse, samtidigt som den förblir klassad som jordbruksmark och livsmedelsproduktion fortgår under hela drifttiden. Att samordna jordbruksliknande skötsel såsom fårbete samt produktion av förnyelsebar energi bidrar till en effektiv och innovativ markanvändning. Dessutom kan det vara gynnsamt för biologisk mångfald. Effekten av verksamheten bedöms som positivt.

## **7.2 NATURMILJÖ**

### **7.2.1 Förutsättningar**

Det planerade verksamhetsområdet och dess närmaste omgivning består av jordbruksmark i form av brukningsvärd åkermark med spridd bebyggelse. Verksamhetsområdet genomskärs av en större kraftledningsgata i sydvästlig-nordostlig riktning. Produktionsförmågan för åkermarken i detta område har bedömts som klass 7 av 10.

Generellt sett har odlade åkermarker låga naturvärden till följd av att jordbruket skapar artfattiga monokulturer.

Som ett verktyg för bedömningen av skyddsområden och riksintressen har bland annat Naturvårdsverkets karttjänst *Skyddad Natur* använts. Platsbesök har gjorts för att bekräfta bedömning av de värden som identifierades vid kartstudien av området.

### **Biotopskyddsobjekt**

Inom området finns ett flertal objekt som bedöms omfattas av generellt biotopskydd, dessa utgörs av småvatten, stenmur och åkerholmar/rösen.

Småvatten (och våtmarker) i jordbruksmark är viktiga livsmiljöer för bl.a. groddjur och insekter. De är även viktiga för små- och storvilt som vistas eller passerar genom området.

Åkerholmar erbjuder livsmiljöer för ett flertal växt- och djurarter eftersom dessa utgör småbiotoper i ett rationaliserat landskap. Åkerholmarna har ofta ett lokalklimat som gynnar bl.a. ormar och ödlor och är även värdefull för flera fågel- och däggdjursarter. Träd i åkerholmar kan utgöra habitat för lavar, mossor och svampar.

### **Skyddsvärda arter**

En sökning på rödlistade och fridlysta arter genom Artportalens karttjänst utfördes 2023-04-28. Perioden valdes mellan år 2000–2023 och ytan begränsades till ca 500 meter utanför verksamhetsområdet. Runt 200 meter från utkanten av verksamhetsområdet har det rapporterats några enstaka skyddade arter de senaste 23 åren. Det är arter som noterats framgå i nedanstående stycke *Fågel*.

Det finns inga rapporterade observationer av fridlysta eller rödlistade arter inom planerat verksamhetsområde.

### **Fågel**

Aktivt brukade jordbruksmarker utgör inte viktiga habitat för häckande fåglar och det är endast ett fåtal arter som återfinns i sådana miljöer och förekomsten av fågelarter i området bedöms som begränsad.

Enligt artportalen finns sädgås (VU), kricka (VU), vaktel (NT), tornseglare (EN), smådopping (NT), strandskata (NT), tofsvipa (VU), storspov (EN), skratmås (NT), fiskmås (NT), blå kärrhök, fjällvråk (NT), hornuggla (NT), mindre hackspett (NT), stenfalk (NT), kråka (NT), hussvala (VU), gulspurv (NT) och stare (VU) registrerade inom utsökningsområdet omkring Högseröd och Västrabygård. Även om de inte identifierats vid sökning i artportalen kan, enligt samrådsyttrande från SkOF, potentiellt också följande arter häcka inom området; brun glada (EN), buskskvätta (NT), entita (NT), grönfink (EN) och raphöna (NT).

### **Kronvilt**

Solcellsparken är lokaliserad inom kronhjortsområde C där nominatunderarten av kronviltet *Cervus elaphus elaphus* förekommer. Denna genetiskt intakta restpopulation hotas i dag främst av risken för hybridisering med kronvilt av annan genetisk bakgrund (Länsstyrelsen Skåne 2019). Nominatunderarten är i rödlistan kategoriserad som nära hotad (NT) och i Sverige förekommer den i södra Skåne samt på Halle-Hunneberg i Västergötland (Artdatabanken 2023).

I Skåne har kronhindar en genomsnittlig hemområdesstorlek på ca 2500 hektar och kan röra sig mellan delområden som är belägna över 2,5 mil från varandra. Handjur i samma märkningsområde har hemområden som varierar mellan ca 1500 - 8500 hektar och vandrar under brunsten ofta 1–4 mil mellan brunstplats och området där de tillbringar resten av året (Länsstyrelsen Skåne 2022). Enligt en studie från 2002 verkar landskapets struktur inte förklara eventuella variationer i hemområdesstorlek hos hjort (Kie et al. 2002). Kronvilt har även en ekologi där de besitter en stor anpassningsförmåga även om den föredrar en varierad landskapsbild med öppna marker och skogsområden. Inom 500 meter från solcellsparkens planerade utbredning har två viltolyckor förekommit mellan år 2015—2023, ingen av dessa involverar kronvilt (Nationella Viltolycksrådet, 2023).

Etableringen av solcellsparken är planerad i ett öppet jordbrukslandskap dominerat av långsträckt öppen jordbruksmark med få insprängda små skogspartier, åkerholmar och småvatten. Delområden i odlingslandskapet, som bedöms vara viktiga för kronvilt, som det dessutom ofta lider brist på är exempelvis skogsområden och artrika brynmarker mellan öppna områden och skogsmarksområden. Inga skogspartier tas in anspråk av solcellsparken vilket gör att landskapets variation på lokal nivå inte bedöms påverkas. Avståndet mellan staketet och trädgränsen planeras bli 10 meter, vilket medför att den viktiga brynmiljön bedöms bibehålla sin funktion för kronvilt. Genom verksamheten sträcker sig en större kraftledningsgata i sydvästlig-nordostlig riktning. Avståndet till högspänningsledningen skapar en fri passage för större vilt genom området i öst-västlig riktning. Passagen kommer vara ca 30 meter i bredd och ca 50 meter i bredd runt om stolparna till ledningen Figur 20.

I odlingslandskapet förekommer ibland ofta brist på vattentillgång, så småvatten bedöms vara viktiga småhabitat. Utbredningen och utformningen av solcellsparken gör att det fortsatt är möjligt för kronvilt att nyttja de småvatten som finns lokalt, även de som kommer ligga inom etableringsområdet

Viltpassager och bevarade småvatten framgår av Figur 13.

## 7.2.2 Påverkan, effekt och konsekvens

### ***Biotopskydd***

Biotopskyddade objekt kommer att bevaras och skyddsavstånd kommer att hållas till objekten. Dessa bedöms därför inte skadas av solcellsparken.

### ***Skyddsvärda arter***

Inga skyddsvärda arter har identifierats inom verksamhetsområdet.

### ***Fågel***

WSP har i ett annat sammanhang utfört en kunskapssammanställning över tillgänglig forskning på solcellsanläggningars påverkan på främst fåglar (European Energy A/S, 2020). Enligt kunskaps-sammanställningen sker de största påverkansfaktorerna generellt under driftfasen i form av habitats-förlust och förändrat habitat, kollisioner (med luftledningar), samt andra faktorer som t.ex. att fåglar tror att panelerna är vatten.

Under anläggningsfasen kan buller från transporter och anläggningsarbeten ha en viss påverkan på det fågelliv som finns i området, även om fågellivet bedöms vara begränsat. Buller bedöms huvudsakligen ha betydelse för fåglar under inledningen av häckningen, om sången drunknar genom bullerpåverkan. Idag brukas marken av jordbruksmaskiner, området bedöms således redan som bullerstört.

Anläggningsbullret (för etablering av solcellsparken) bedöms därför inte som en ökad störning jämfört med dagsläget.

Jordbruksmark kan utgöra födosöksområden/habitat för vissa fågelarter och förändringar i hur marken brukas kan därför påverka fågellivet lokalt (Harrison, 2017). Området för planerad solcellspark är förhållandevis litet om man ser till de totala arealerna av jordbruksmark i närområdet. Fåglarnas totala födosöksområde bedöms därför påverkas i liten omfattning.

Vilka fågelarter som indirekt påverkas av en solcellsanläggning (gynnas eller missgynnas) är relativt outforskat. Effekterna av solcellsanläggningen är artspecifika och beror på fågelartens platsbehov och födobeteende. Generellt bedöms att i detta område kan gäss och svanar möjligen missgynnas medan vissa rovfågelarter som är bra på att jaga på små ytor skulle kunna gynnas jämfört med dagens situation. För födosökande rovfågel kan solpanelerna möjligen fungera som utsiktsplatser att sitta på, dock minskar samtidigt ytorna för födosök i och med parkens storlek. Då det inte kommer att finnas några kraftledningar från anläggningen där fåglar kan kollidera, bedöms det inte erfordras några särskilda skyddsåtgärder med avseende på fåglar.



Fågelarter som är främst generalister kan gynnas av anläggande av solceller eftersom nya boplatser och häckningsplatser bildas (Visser, 2016). Vid solcellsanläggningar finns skugga och möjlighet att sitta på panelerna, vilket har bevisats gynna tättingar, som t.ex. stenskvätta och ladusvala.

Nollalternativet är en brukad jordbruksmark, en normalt artfattig monokultur vars habitat fungerar endast för ett begränsat antal fågelarter. En solcellsanläggning bedöms i jämförelse med den befintliga artfattiga miljön (nollalternativet) därför inte påverka fågellivet negativt.

I kunskapssammanställningen (European Energy A/S, 2020) nämns att de största riskerna för fåglar är kollision är med t.ex. större kraftledningar som tillhör solcellsanläggningen. Dock kommer denna risk helt uteslutas i och med att ledningarna grävs ner.

De småvatten som finns inom verksamhetsområdet kommer att bevaras och fortsatt nyttjas av fåglar.

### **Kronvilt**

Under byggtiden orsakas buller i form av anläggningsarbeten, transporter och övrig aktivitet som förekommer vid byggplatser. Bullret bedöms påverka kronvilt mindre än den temporära närvaron av människor under etableringsfasen. Då kronvilt rör sig mellan delområden och inte hindras att vandra mellan dessa under byggtiden har de möjlighet att söka upp lugnare platser när störningar förekommer. Under driftsfasen kommer det planerade stängslet hindra vistelse inom anläggningen. Barriärpåverkan av viltstängsel längs med stängslade vägar utgör några av de kraftigaste barriärerna för klövvilt på grund av att de är långsträckta och svårpasserade (Seiler, Olsson, & Lindqvist, 2015). I detta fall är barriären inte långsträckt på samma sätt som vid vägar varför barriäreffekten inte blir lika påtaglig.

Anpassningsförmågan hos kronvilt i kombination med solcellsparkens relativt låga areal i förhållande till hemområdesstorlek leder till bedömningen att påverkan på kronviltets hemområdeslokalisering inte är negativ på grund av etableringen av solcellsparken. Inte heller kvalitén på landskapets diversitet påverkas negativt då etableringsområdet främst består av jordbruksmark i ett landskap dominerat av detta. Planerad etablering omges av stora områden jordbruksmark och tillgången på föda för kronvilt bedöms därför endast påverkas marginellt. Då solcellsparken inte kommer uppföra paneler öster om det södra småvattnet bedöms etableringen endast ha en liten negativ påverkan på tillgången till småvatten för kronvilt.

Cirka 500 meter väster om den planerade solcellsparken finns idag en vindkraftspark. Hur kronvilt påverkas av vindkraft finns det inga tydliga forskningsresultat kring i dagsläget. Forskning på ren visar att de i vissa fall undviker vindkraftsanläggningar och att betesron kan vara sämre i närheten av vindkraft kanske på grund av störningar i form av ljud och rörelse från rotorbladen (Naturvårdsverket 2018). Studier på hur effekter av störningar från vindkraft påverkar klövdjur visar på ingen effekt eller snabb tillvänjning (Naturvårdsverket 2012) och således en begränsad inverkan på eventuell barriäreffekt speciellt på lokala populationer som hunnit vänja sig. En aspekt som läggs fram när det gäller anläggande av vindkraft är att lokalisering i orörd terräng kan öka störningarna i form av mänsklig närvaro framförallt i anläggningsfasen men även i driftsfasen (Naturvårdsverket 2018). I det aktuella området är djuren vana vid mänsklig närvaro men ökad mänsklig aktivitet vid drift av vind- respektive solcellsparken kan bidra till att djuren undviker området intill parkerna i högre grad. Att lokalisera parken invid en vindkraftspark kan med tanke på forskningen nämnd ovan, bidra till en ökad störningsbild eller barriäreffekt i det absoluta närområdet under anläggningsfasen. I driftsfasen förebyggs däremot att barriäreffekter sprids ut och ger upphov till fler platser där kronvilt behöver anpassa sig efter mänsklig påverkan på naturmiljön.

I övrigt bedöms inte befintliga barriärer såsom väg E22 i nordväst, andra verksamheter, det naturliga vattendrag som finns söder om verksamhetsområdet eller närliggande mindre vägar och bostadshus resultera i att solcellsparken orsakar en kumulativ barriäreffekt. Det viltstråk som föreslagits längs kraftledningsgatan i nordostlig riktning är mycket långt och då kronhjort är ett flyktdjur finns tveksamheter

kring huruvida kronhjort skulle använda denna. Den föreslagna passagen längs ett större dike i väst-östlig riktning bedöms vara lämpligt lokaliserat för att potentiellt leda vilt genom området. Solcellsparken kommer erbjuda passagemöjlighet i form av att ta sig runt hela etableringen på ett avstånd av mindre än fyra kilometer i alla riktningar vilket indikerar att sträckan att vandra runt parken i sig inte utgör någon barriär.

### 7.2.3 Skyddsåtgärder

#### Viltpassager

Inom verksamhetsområdet har olika alternativa passagemöjligheter för vilt utretts, se Figur 20. Av dessa bedöms de två gulmarkerade ha störst funktion för kronvilt. Bortvalda passager bedöms inte fungera som fullgoda för passerande kronvilt då deras öppenhet blir allt för låg och hjortarna bedöms uppleva passagerna som alltför smala. Risk föreligger också för att passagerna skulle leda ut vilt på omkringliggande vägar. Lokala individer kan komma att vänja sig och använda passagerna i högre utsträckning än djur som sporadiskt passerar anläggningen.



**Figur 20.** Alternativa passager för vilt som har utretts, valda alternativet är de gula linjerna och bortvalda alternativ orange och blåa linjer.

#### Stängsel

Solenergianläggningen har krav på inhägnad ur fler aspekter. Planerat är att runt anläggningens fyra delområdena uppföra ett stängsel på cirka två meter för att minska risken för stöld, skadegörelse, samt av säkerhetssyfte för att förhindra människor och större vilt att från att beträda området. I Bolagets anläggning i Sjöbo har ett enklare viltstängsel använts. En av riskerna för kronhjort med denna typ av stängsel är att de fastnar i trådar som inte är helt spända eller stakettråd som lämnats kvar.

Rekommendationen är därför att uppföra ett viltstängsel, likt det som finns utmed vägar och järnvägar med en höjd på minst 2,2 meter för att minimera risken att kronvilt tar sig in innanför stängslet samt för skador och död för kronvilt. Om solcellsparken istället förses med den stängseltyp som finns i Sjöbo föreslås det att skadeförebyggande åtgärder vidtas, såsom att stängslet förses med en eller flera liggande träribbor i anslutning till trådarna för att synliggöra dessa för djuren, att man säkerställer en stadig förankring av staketstolparna och att staketrådarna spänns hårt vid uppförandet av stängslet. Vidare föreslås att man frekvent kontrollerar parkens stängsel för att undvika slackande trådar.

### **Övrigt**

Det lämnas en glipa mellan stängslet och marken på 10–20 cm som möjliggör för mindre djur att komma in och ut från anläggningen, som alltså fortsättningsvis kan nyttja området. Genom att plöjning upphör bedöms dessa arter snarare gynnas av solcellsparken.

För att minimera potentiell påverkan på djur som ej är rapporterade i Artportalen kommer kablar grävas ned i stället för att vara luftburet. Mellan panelraderna kommer finnas stora markytor för fåglar att vila på. Kablar som är ovan mark kommer förses med gnagskydd för att minska risken för att djur kommer till skada samtidigt som komponenterna i anläggningen skyddas.

Kring anläggningen kommer vegetation planteras, genom att använda rätt växtarter som exempelvis fruktbarande träd och bärbuskar kan fåglar och insekter gynnas och den biologiska mångfalden öka.

Skyddsavstånd kommer att hållas till identifierade biotopskyddsobjekt för att säkerställa att dessa bevaras.

En bruknings- och skötselplan kommer att finnas och följas för att främja och bibehålla naturvärden.

### **7.2.4 Samlad bedömning**

Solcellsanläggningen medför inga negativa konsekvenser för områdets naturvärden eller skyddsvärda arter. Inom verksamhetsområdet kommer naturvärden att öka under driftskedet tack vare inarbetade skyddsåtgärder undviks också barriäreffekter för vilda djur. Verksamheten innebär ingen markavvattnings som skulle kunna medföra indirekta negativa effekter.

Påverkan på fågellivet bedöms bli begränsad. Dels då jordbruksmarken är en artfattig monokultur vars habitat fungerar endast för ett begränsat antal fågelarter, samt att området redan är bullerpåverkat genom jordbruksverksamhet.

Anläggningen kommer inhägnas av stängsel vilket medför att området inte längre är tillgängligt för stora däggdjur som kronvilt. Anläggningen bedöms medföra en liten negativ påverkan på kronviltet. Kronvilt har stora hemområden och rör sig naturligt mellan delområden inom detta. Under sommaren då den inhägnade ytan tidigare potentiellt använts för bete av kronvilt bedöms tillgången på föda lokalt ändå vara riklig. Övriga tider på året kan etableringen eventuellt medföra en ökad lokal tillgång till naturlig betesvegetation i de korridorer som skapas mellan de instängslade delområdena i solcellsparken. Djurens födosökslokaler och viloplats bedöms endast påverkas marginellt av planerad etablering. Kronhjortspopulationen bedöms inte påverkas på lokal eller regional nivå.

Jordbruksmarken utgörs idag vara artfattig med långa naturvärden. Solcellsparken bedöms kunna stärka naturvärdena såväl i omgivningen som inom verksamhetsområdet och därmed bidra med positiva effekter för naturmiljön. Sammantaget bedöms solcellsparken medföra en positiv konsekvens för områdets naturmiljö.

## 7.3 LANDSKAPSBILD

### 7.3.1 Förutsättningar

Det planerade verksamhetsområdet ligger i ett vidsträckt och i huvudsak flackt landskap som till största del består av åkermark (klass 7). Området har inslag av ett fåtal större träd samt en större högspänningsledning som passerar diagonalt genom området. Söder om området passerar väg 1119 och norr om sträcker sig väg 1130.

Som underlag för bedömning av påverkan på landskapsbilden har fotomontage tagits fram, se bilaga B5.

### 7.3.2 Påverkan, effekt och konsekvens

Området omfattas inte av landskapsbildskydd.

Panelerna kommer att tillföra en annan karaktär till jordbrukslandskapet och upplevelsen av landskapet i närområdet kommer att få ett förändrat visuellt uttryck under hela anläggningens livslängd.

Anläggningen kommer att följa landskapets böljande topografi. Det gör att även om avvikelser i landskapsbilden uppstår skapas inga avvikelser i terrängen, vilket mildrar påverkan något.

Verksamhetsområdet ligger i en svacka. Höjdskillnader i området, samt avstånd från passerande vägar och cykelväg begränsar påverkan av landskapsbilden för förbipasserande.

### 7.3.3 Skyddsåtgärder

Solpanelerna kommer vara antireflexbehandlade för att inte skapa en bländande effekt samt för att optimera elproduktionen, vilket kraftigt begränsar någon eventuellt störande bländning. Det finns därmed inga faktorer som drar uppmärksamheten till parken som skulle kunna förstärka påverkan på landskapsbilden.

Växtridåer kommer att etableras längst med utvalda delar av verksamhetsområdet för att begränsa påverkan av landskapsbilden.

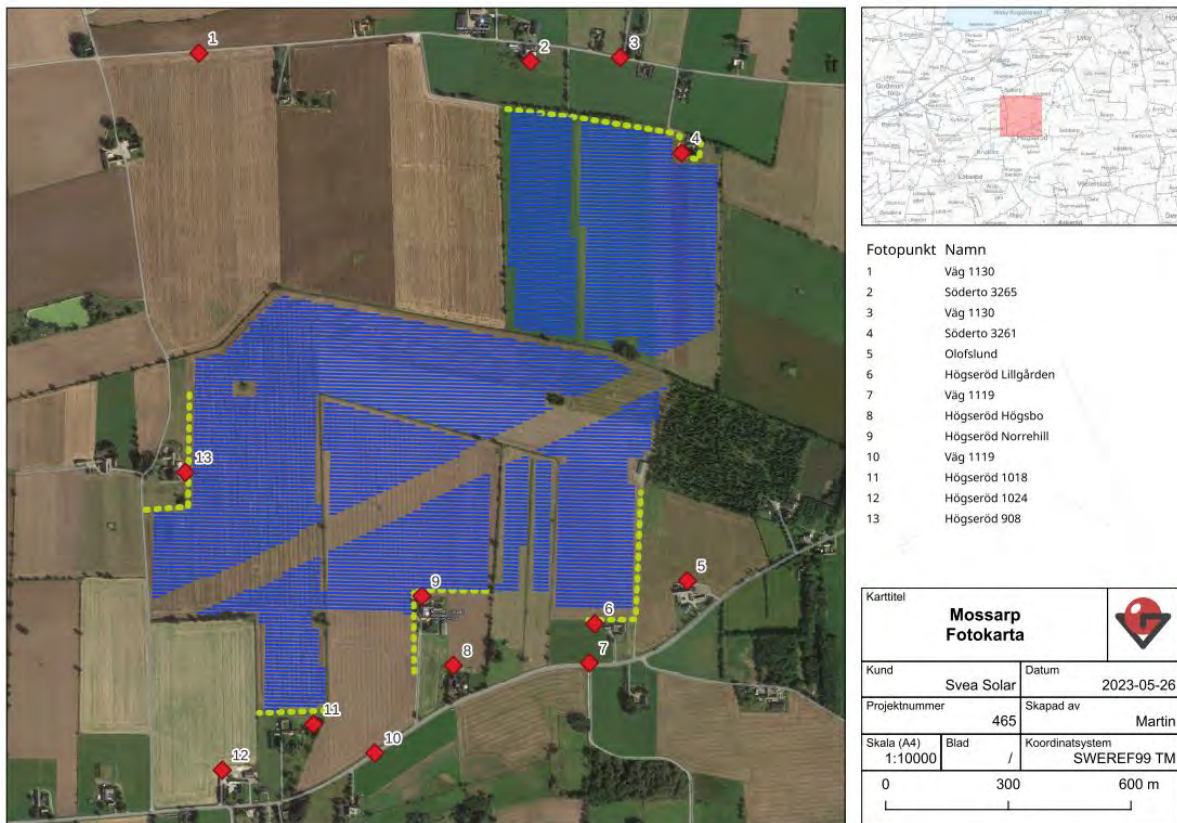
### 7.3.4 Samlad bedömning

Sammanfattningsvis medför solcellsparken en viss avvikelse i landskapet eftersom solcellsparken tillför en annan karaktär i det annars klassiska jordbrukslandskapet. Samlat bedöms solcellsparken medföra en liten negativ konsekvens för landskapsbilden.

## 7.4 NÄRBOENDE

### 7.4.1 Förutsättningar

Anläggningen ligger inte i anslutning till något samhälle eller större bostadsområde. Det finns bostäder runt verksamhetsområdet i samtliga väderstreck. Inom 500 meter från planerade verksamhetsområdet ligger det ett trettiotal bostadshus se avsnitt 4.7 *Närboende* och figur 18, de närmast belägna bostadshusen framgår av Figur 21 nedan.



**Figur 21.** Närliggande bostäder kring Mossarp solenergianläggning. (Figuren är hämtad från bilaga B5. Fotomontage.)

### 7.4.2 Påverkan, effekt och konsekvens

Solenergianläggningar är vid normal drift inte att betrakta som störningsintensiva verksamheter. Lokalt kan dock verksamheten medföra störningar i form en förändrad landskapsbild. Under driftstiden bedöms påverkan i form av buller vara ytterst begränsad och uppkomma i form av enstaka underhållstransporter samt transformatorhus. Störning på omgivningen från buller bedöms ej uppkomma under driftfasen.

Under etablering och avveckling uppstår buller från transporter, mark- och anläggningsarbeten samt montering av solcellspaneler och tillhörande utrustning. Pålning bedöms medföra de högsta bullernivåerna under anläggningsfasen. Buller kan på kort sikt leda till koncentrationssvårigheter och sömnstörningar. På längre sikt kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka (Naturvårdsverket, 2023). Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser anger vilka riktvärden en verksamhet bör förhålla sig till för att minska risken för påverkan på människors hälsa under byggskedet (NFS 2004:15). Motsvarande riktvärden för när anläggningen är i drift finns Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller.

Den främsta påverkan för boende i närområdet kommer att vara visuell, lokalt bedöms påverkan kunna bli påtaglig. Solenergianläggningen kommer att innebära ett nytt inslag i närmiljön för de som bor och verkar i anslutning till verksamhetsområdet. Upplevelsen av ett förändrat landskap varierar med betraktaren och hör samman med betraktarens förväntningar på landskapet och inställning till vad som orsakar förändringen. Det finns inga kända kopplingar mellan en förändrad landskapsbild och hälsoeffekter hos människor.

Inom solparken genereras elektromagnetiska fält i markkablarnas interna elnät. Elektromagnetiska fält förekommer överallt i vår omgivning, kring kraftledningar, transformatorer och elapparater. Det är inte hälsosamt att utsättas för kraftiga fält, men inga hälsorisker bedöms för svaga elektriska fält (Strålsäkerhetsmyndigheten, 2023). De elektriska och magnetiska fält kring en markförlagd elkabel är som störst rakt ovanför kabeln, och minskar med avståndet och antar således ett mycket lågt värde bara

några meter ifrån kabeln. Strålsäkerhetsmyndighetens riktlinjer (SSMFS 2008:18) för exponering för elektriska/magnetiska fält följs, och solparkens elektromagnetiska fält bedöms ej vara hälsofarliga.

### **7.4.3 Skyddsåtgärder**

Pålningsarbetena kommer att pågå under en begränsad del av den totala anläggstiden och kommer endast att bedrivas dagtid.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) kommer att följas under bygg- och avvecklingsskedet för att minska risken för påverkan på människors hälsa.

Insynsskydd kommer att anläggas för att minska anläggningens visuella påverkan på boendemiljön i omgivningen.

### **7.4.4 Samlad bedömning**

Sammanfattningsvis bedöms solcellsparken medföra en måttlig negativ konsekvens för närboende.

## **7.5 FRILUFTSLIV OCH REKREATION**

### **7.5.1 Förutsättningar**

Verksamhetsområdet utgörs av odlingsmark och nyttjas inte av allmänheten i rekreationssyfte. Enligt allemansrätten är åkermark i teorin tillgänglig för allmänheten, men i praktiken går marken inte att tillträda stora delar av året på grund av pågående jordbruksdrift.

En cykelled går förbi området och sträcker sig från Högseröd längst med väg 1119 nordöst mot Hörby.

### **7.5.2 Påverkan, effekt och konsekvens**

Under driftstiden kommer marken inte vara tillgänglig för allmänheten. I praktiken går det inte i dagsläget att tillträda området under större delen av året utan att skada eller ha en negativ inverkan på odlingarna. En viss negativ effekt kan uppstå genom den förändring som solcellsparken orsakar på landskapsbilden för den som passerar på vägarna längs med parken, vilket kan påverka naturupplevelsen. Denna effekt mildras något av de trädmiljöer och liknande som kommer bevaras utanför inhägnaden. Effekten begränsas också av att det inte handlar om ett område som besöks frekvent i rekreationssyfte.

Eftersom solcellsanläggningen innebär lindriga markarbeten och eftersom åtgärden är reversibel samt tidsbegränsad till 40 års livslängd, bedöms verksamheten inte medföra en bestående inverkan på friluftslivet.

### **7.5.3 Skyddsåtgärder**

Insynsskydd i form av trädridåer och buskage kommer mildra insyn till parken på nära håll.

### **7.5.4 Samlad bedömning**

Friluftslivet på platsen är begränsat. Den yta som tas i anspråk av solcellsparken utgörs idag av aktiv jordbruksmark och är således inte tillgänglig för allmänheten att bruka för rekreation och friluftsliv. På så sätt innebär inte etablering av solcellsparken en negativ konsekvens.

Närområdet och förbipasserande vägar/cykelvägar kommer visuellt att påverkas av solcellsparken. Verksamheten bedöms ur den aspekten medföra en liten negativ konsekvens för rekreation och friluftsliv lokalt i anslutning till anläggningen. Regionalt sett bedöms verksamhetens innebära en obetydlig konsekvens.

Sammantaget bedöms verksamheten innebära en liten negativ konsekvens.

## 7.6 YT- OCH GRUNDVATTEN

### 7.6.1 Förutsättningar

Inom och/ i anslutning till verksamhetsområdet finns två mindre småvatten.

Bråån rinner ca 400 m söder om den planerade solcellsparken i syd-östligt riktning, se avsnitt 4.1.3 *Kulturmiljöprogram Bråån dalgång*.

Inga brunnar finns registrerade i SGU:s brunnsarkiv inom området för planerad solcellspark. Det finns heller inga grundvattenförekomster i närområdet som bedöms kunna påverkas.

### 7.6.2 Påverkan, effekt och konsekvens

Den planerade solcellsparken kommer inte medföra någon direkt eller indirekt påverkan på vare sig vattenförekomsterna eller områdets hydrologi. Ingen avvattning krävs och inga förorenande ämnen släpps ut från anläggningen.

Verksamheten innebär ingen påverkan på grundvatten.

### 7.6.3 Skyddsåtgärder

Solcellsanläggningen ger inte upphov till några förorenande ämnen; transformatorstationerna som innehåller oljor kommer förses med uppsamlingstank, vilket gör att det inte bedöms föreligga någon risk för förorening. Anläggningen kräver ingen markavvattning eller annan hydrologisk påverkan.

Småvatten belägna inom området kommer att bevaras och paneler kommer inte att etableras i anslutning till dessa.

### 7.6.4 Samlad bedömning

Eftersom ingen direkt eller indirekt påverkan uppstår för några vattenförekomster bedöms verksamheten medföra obetydliga konsekvenser för ytvatten.

## 7.7 KULTURMILJÖ

### 7.7.1 Förutsättningar

I närområdet finns två lämningar som är klassade som övrig kulturhistorisk lämning och två lämningar som saknar antikvarisk bedömning. Av dessa finns en kulturhistorisks lämning inom området och en av lämningarna som saknar bedömning utgörs av ett fält som till viss del överlappar med den södra delen av verksamhetsområdet, se Figur 17. Verksamhetsområdet överlappar också med kulturmiljöprogramområde Brååns dalgång, se Figur 16.

På platsen för den planerade verksamheten finns ett kulturmiljöprogram samt lämningar, se avsnitt 4.6 Kulturmiljö.

### 7.7.2 Påverkan, effekt och konsekvens

Den lämning som finns registrerad inom verksamhetsområdet är utgrävd. Ingen påverkan till följd av planerad verksamhet sker således.

Under installationsprocessen görs ingrepp i marken och då skulle idag okända lämningar kunna påträffas.

Att verksamhetsområdet överlappar med kulturmiljöprogram för Brååns dalgång bedöms inte medföra några konsekvenser för kulturmiljöprogrammet i sin helhet.

### 7.7.3 Skyddsåtgärder

Om lämningar påträffas under byggnation kommer verksamhetsutövaren att följa Kulturmiljölagen med plikt om att avbryta installationen och anmäla fyndet till Länsstyrelsen.

### 7.7.4 Samlad bedömning

Den del av kulturmiljöprogrammet som överlappas av verksamhetsområdet är begränsad i förhållande till den totala yta som omfattas av programmet. Påverkan på kulturmiljölandskapet bedöms som obetydlig i förhållande till hela programmets storlek och solcellsparken bedöms inte påverka kulturmiljöprogrammets huvudsyfte att bevara kulturmiljölandskapet.

Med försiktighetsåtgärder till berörda lämningar bedöms anläggningen inte påverka kulturmiljön.

Sammantaget bedöms verksamheten medföra obetydliga konsekvenser för kulturmiljön i området.

## 7.8 ENERGI OCH KLIMAT

### 7.8.1 Förutsättningar

Den senaste IPCC rapporten från februari 2022 visar på en fortskridande global uppvärmning i accelererande takt, med koppling till ökande halter av växthusgaser i atmosfären (IPCC, 2022). Pågående klimatförändringarna innebär att risken för extrema vädersituationer ökar.

Sverige har ett nationellt mål om 100 % förnybar elproduktion 2040. Skåne har även satt ett mål att 80 % av den totala elanvändningen i regionen ska vara förnybar 2030. Det globala arbetet för att bekämpa klimatförändringarna konkretiseras exempelvis i Klimatkonventionen och Parisavtalet, varav det senare anger att den globala uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader jämfört med preindustriell tid. Detta ska, enligt Parisavtalet, framför allt uppnås genom att minska utsläppen av växthusgaser. IPCCs senaste rapport visar att utsläppen av växthusgaser från mänskligt avtryck för närvarande ansvarar för cirka 1,1 ° C graders uppvärmning sedan 1850–1900-talet. Utöver detta har flera av FN:s globala hållbarhetsmål tydlig koppling till klimatförändringar och förnybar energi. Utveckling av storskalig solcellproduktion bidrar framför allt till mål nummer 7 *Hållbar energi*, och mer specifikt delmål 7.2 som säger att man till 2030 väsentligt ska öka andelen förnybar energi i den globala energimixen. Detta är också en förutsättning för att kunna uppnå mål 13 *Bekämpa klimatförändringarna*.

### 7.8.2 Påverkan, effekt och konsekvens

Verksamheten innebär produktion av fossilfri och förnyelsebar energi som bidrar till att reducera den lokala effektbristen i södra Sverige. Ökad produktion är också i linje med framtidsscenarior för förnyelsebar energi och elektrifiering. Enligt en scenarioanalys av Energiföretagen kan elanvändningen i Sverige landa på 310 TWh år 2045, jämfört med dagens 140 TWh (Energiföretagen, 2021). Idag produceras ca 166 TWh el i Sverige, varav endast ca 1,1 TWh solenergi (Energimyndigheten, 2021). Således finns hög potential för utveckling av solenergiproduktion i Sverige, vilket ger en viktig diversifiering av Sveriges elproduktion och kan bidra till att både stärka självförsörjningen i södra Sverige och i viss mån bidra till att minska produktionstrycket av andra energikällor. Exempelvis skulle mer solenergi kunna bidra till att underlätta miljöanpassning av vattenkraften i Sverige, eftersom det då finns andra energislag som kan täcka upp för effektbortfallet.

Idag förbrukar Skåne ca 13 TWh per år, och producerar ca 3 TWh per år. Skillnaden täcks upp av import från det nordiska elsystemet, både inom och utanför Sveriges gränser. Ett tillskott av förnybar energi inom Skånes gränser bidrar därmed till målet 80 procent förnybar elanvändningen till 2030 och till det nationella målet att nå 100 % förnybar energi till 2040. Förnybar elproduktion i Sverige bidrar således till uppfyllandet av klimatmål och att tillgodose framtida energibehov.



Produktionsbehovet av förnybar energi i södra Sverige skulle också kunna tillgodoses genom vindkraft. Vindkraftsproduktionen är dock redan välutvecklad i Sverige och många kommuner sätter stopp för nya vindkraftsprojekt. Under 2020 och 2021 stoppades nästan 8 av 10 vindkraftsprojekt på land av kommunala veton (Svensk vindenergi, 2022). Av alla förnybara elproduktionsskällorna har solenergi också överlägset kortast byggtid, och därmed potential att byggas ut i hög takt. Det blir därmed tydligt att det finns ett stort behov av alternativt förnybara energikällor, och att solelproduktion är det energislag med högst potential för snabb och storskalig utbyggnad.

Idag exporterar Sverige en stor del förnybar el. Det svenska transmissionssystemet är sammankopplat med grannländerna och elen från anläggningen bidrar således till ökning av förnyelsebar energi även utanför Sveriges gränser när det är överskott av produktion lokalt. Verksamheten bidrar således till att fasa ut fossil el även utanför Sveriges gränser.

Solcellsanläggningen är inte särskilt känslig för översvämningar, framför allt om kritiska komponenter så som transformatorstationer placeras utanför våtmarksområden.

Övrig sårbarhet för klimatförändringar och yttre händelser bedöms vara naturfenomen så som blixtnedslag, stormar eller andra extremoväder som kan drabba anläggningen. Verksamhetens lokalisering gör den inte mer utsatt än vad en annan lokalisering skulle bidra till.

### 7.8.3 Skyddsåtgärder

Solcellsparken bedöms inte vara sårbar för klimatförändringar eller andra yttre händelser så som torka, kraftiga vindar, högre vattenstånd etc. Verksamheten tangerar med Sveriges nationella klimatmål som anger att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

### 7.8.4 Samlad bedömning

Verksamheten bidrar till att uppfylla Sveriges nationella klimatmål som anger att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Projektet bedöms också vara helt i linje med övriga ovan beskrivna klimat- och miljömål. På grund av bidraget till det angelägna samhällsintressen av att minska beroendet av fossil energi samt en tydlig förenlighet med nationella och regionala klimatmål bedöms verksamheten medföra positiva konsekvenser för aspekten klimat.

## 8 KLIMATFÖRÄNDRINGAR OCH YTTRE HÄNDELSER

Klimatförändringar kommer sannolikt innebära mer extrema temperaturer och mer långvariga torrperioder, samtidigt som intensivare nederbördsperioder och översvämningar också kan bli vanligare.

Övrig sårbarhet för klimatförändringar och yttre händelser bedöms kunna finnas i form av naturkatastrofer så som blixtnedslag, stormar eller andra extremoväder som kan drabba anläggningen

Solcellsparken bedöms inte påverkas av högre temperaturer och torrperioder.

Vid skyfall i området bedöms inte vattenavrinningen förhindras. Anläggningen medför inga hårdgjorda ytor och avrinningen från panelerna bedöms inte påverka de hydrologiska förhållandena. Inga skador på befintlig dränering bedöms ske. Anläggningen bedöms heller inte riskera översvämmas.

Verksamhetens lokalisering gör den inte mer utsatt för ovan listade naturkatastrofer än vad en annan lokalisering skulle bidra till.

Förnybar energi medför en lägre klimatpåverkan eftersom utsläppen är lägre och användningen av ändliga resurser är betydligt mindre jämfört med energi från fossila bränslen, vilket bidrar till att begränsa klimatförändringar.

Sammantaget bedöms inte anläggningen vara känslig för klimatförändringar eller yttre händelser.

## 9 RISK OCH SÄKERHET

### Intrång

Eftersom denna mark i dagsläget utgörs av åkermark, kan den teoretiskt sett anses vara tillgänglig för allmänheten. I praktiken går det dock inte att beträda området under stora delar av året eftersom det kan medföra skada eller annan negativ inverkan på odlingarna, vilket strider mot den princip som beskrivs i 7 kap. 1§ miljöbalken.

Solcellsparken kommer att vara obemannad större delen av tiden. Risk för skada på människor hanteras genom etablering av ett stängsel kring hela solcellsparken samt installation av kameror för övervakning. För kameraövervakning följs de regler som finns i dataskyddsförordningen GDPR samt kamera-bevakningslagen. Kamerorna kommer vara kalibrerade för att endast övervaka själva solcells-anläggningen och ett begränsat område kring staketet och grindarna. Videomaterialet sparas endast under kortare perioder och endast videoklipp med incidenter sparas en längre period.

Etableringen kommer ske i enlighet med Elsäkerhetsverkets riktlinjer och regler. Vid intrång i området kontaktas polisen. Med hänsyn till detta bedöms solcellsparken inte utgöra någon risk för människors säkerhet.

### Montering

Under pålningsprocessen kan diverse komponenter under markens yta komma att skadas såsom ledningar och kablar. Inför installationen kommer därför all data kring känsliga delar av verksamhetsområdet samlas in från exempelvis databasen *Ledningskollen* (en databas för kablage och vattenledningar).

### Elsäkerhet och elektromagnetisk strålning

Den elektromagnetiska strålningen från transformatorerna kommer att vara mycket begränsad. Givet avståndet mellan de planerade transformatorstationerna och omgivande staket är strålningen under mätbara detektionsgränser och utgör ingen risk. Solcellsparken kommer följa skyddskraven i 6 § förordningen (2016:363) om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Svea Solar kommer säkerställa att anläggningen fortlöpande kontrolleras och ger betryggande säkerhet mot personskada och sakskada enligt 6 § elsäkerhetslagen (2016:732).

### Trafiksäkerhet

Moderna solpaneler är designade för att reflektera så lite solljus som möjligt, eftersom det är det absorberade ljuset som omvandlas till elektricitet. PV-paneler reflekterar mindre än 2% av det instrålade solljuset (NREL, 2018) och är behandlade med antirefektiv yta. Reflektionen från solpaneler kan liknas med den från naturligt förekommande sjöar eller vattendrag och flertalet studier på solparker vid flygplatser påvisar att risker för bländning är minimala (NREL, 2018). Vad gäller solcellsparken i Mossarp finns det två mindre enskilda grusvägar väster och öster om verksamhetsområdet, samt landsväg 1119 och 1130, som passerar söder respektive norr om verksamhetsområdet. Solpanelerna kommer vara monterade med lutning söderut, alternativt väst-östligt. Kortvarig bländning kan uppstå under olika tider på dygnet och året men givet avstånd till anläggningen vidtagna skyddsåtgärder i form av insynsskydd bedöms bländning som osannolikt.

Solcellsparken bedöms heller inte innebära en ökad risk för att vilt leds ut på vägarna, se vidare avsnitt 7.2 *Naturmiljö*.

## Störning på kommunikationsanläggningar

Solcellsparken installeras enligt gällande regler och riktlinjer för elanläggningar och det bedöms inte föreligga någon risk för störningar på järnvägsanläggningar. Solcellsparken har tidigare byggts invid flygplatser som är känsliga för radio- och elektromagnetiska störningar. Samma bedömning gäller avseende Försvarsmaktens påverkansområde för väderradar. Det finns heller inga komponenter i anläggningen med en fast höjd på över 4 meter. Kameramasterna har en höjd av 15–20 meter, men dessa är inte fasta installationer utan mobila och bedöms inte vara i konflikt med påverkansområdet. Försvarsmakten har bjudits in att delta i samrådet.

Under förutsättning att erforderliga skyddsåtgärder vidtas bedöms påverkan vad gäller risk och säkerhet som liten.

## 10 HÅLLBAR UTVECKLING

Hållbar utveckling innebär att hitta den optimala balansen mellan en komplex rad av frågor som påverkar intressenter på olika nivåer, genom livscykeln av verksamheten. Ekonomiska, tekniska, sociala, samt miljöfrågor måste hanteras. För att identifiera det mest hållbara alternativet är det nödvändigt att ta hänsyn till alla potentiella miljömässiga och socioekonomiska konsekvenser, med tanke på lokala, regionala och globala nivåer och både korta och långa tidsskalor. En hållbar lösning måste också vara ekonomiskt och tekniskt möjlig.

Syftet med en MKB är att identifiera, beskriva och värdera de direkta och indirekta konsekvenser som den ansökta verksamheten kan medföra för miljön, människors hälsa och hushållningen med naturresurser. Genom MKB är det också nödvändigt att hitta lösningen med de minsta negativa konsekvenserna.

## 11 SAMLAD BEDÖMNING

I *Tabell 3* har bedömningen för samtliga aspekter som beskrivs i föreliggande MKB sammanställts. Därefter görs en samlad bedömning av projektets totala miljökonsekvenser för människors hälsa och miljö.

**Tabell 3.** Sammanställning av bedömda konsekvenser och risker för människors hälsa och miljö. Bedömningen tar hänsyn till de skyddsåtgärder som planeras och som har redovisats under respektive avsnitt.

	Positiv konsekvens	Obetydlig konsekvens	Liten negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens
Bedömd konsekvens	Sammanfattning bedömning				
Ianspråktagande av jordbruksmark	Positiv konsekvens				
Naturmiljö	Positiv konsekvens				
Landskapsbild	Liten negativ konsekvens				
Närboende	Måttlig negativ konsekvens				

Friluftsliv och rekreation	<i>Obetydlig konsekvens</i>
Yt- och grundvatten	<i>Obetydlig konsekvens</i>
Kulturmiljö	<i>Obetydlig konsekvens</i>
Energi och klimat	<i>Positiv konsekvens</i>

Verksamheten innebär att ett område på ca 115 hektar tillfälligt tas i anspråk till förmån för fossilfri elproduktion. Merparten av området kommer att vara inhägnat och hysa solpaneler, ställverk, mottagningsstationer och transformatorstationer. Under driftskedet nyttjas verksamhetsområdet primärt för produktion av förnybar energi. Efter avslutad verksamhet kan och konventionellt jordbruk återupptas genom att all utrustning monteras ner och verksamhetsområdet lämnas utan permanent påverkan.

Verksamhetsområdet som helhet har anpassats och skyddsåtgärder har vidtagits för att bevara naturvärden, fornlämningar och för att skapaviltpassager.

Sammanfattningsvis bedöms verksamheten medföra positiva konsekvenser för aspekterna ianspråktagande av jordbruksmark, naturmiljö, samt energi och klimat. För miljöaspekterna friluftsliv och rekreation, yt- och grundvatten, samt kulturmiljö bedöms samlat obetydliga konsekvenser uppstå.

Påverkan av närboende bedöms bli måttligt negativ till följd av den visuella påverkan. Påverkan till följd av buller och elektromagnetisk strålning bedöms dock sammantaget som obetydliga, förutsatt att de skyddsåtgärder som föreslagits vidtas.

Beaktandes planerade skyddsåtgärder undviks negativa effekter och konsekvenser för de allra flesta miljöaspekter.

Verksamheten bedöms inte strida mot gällande översiktsplaner, utpekade riksintressen eller områdesskydd. Verksamheten bedöms vara förenlig med Sveriges klimatpolitiska mål och miljömål, Agenda 2030 samt miljöbalkens hushållningsbestämmelser gällande ianspråktagande av skogs- och jordbruksmark.

Verksamheten bidrar till ett väsentligt samhällsintresse genom produktion av förnybar el i södra Sverige. Som helhet bedöms den ansökta verksamheten vara förenlig med miljöbalkens intensioner och i samklang med omställningen mot ett hållbart samhälle.

## 12 REFERENSER

Artdatabanken. (2023). Artfakta Kronhjort *Cervus elaphus elaphus*.

[Artfakta.se \(artfakta.se\)](https://artfakta.se/artfakta.se) | [Kronhjort Cervus elaphus elaphus](https://artfakta.se/artfakta.se)

Energiföretagen, 2021. Elanvändningen 2045.

<https://www.energiforetagen.se/fardplan-energi/elanvandningen-2045/>

Energimyndigheten, 2021. Fortsatt hög elproduktion och ellexport under 2021.

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/fortsatt-hog-elproduktion-och-ellexport-under-2021/>

Eslövs kommun. (2022). *Översiktsplan*.

[Översiktsplan - Eslövs kommun \(eslov.se\)](https://eslov.se/oversiktsplan)

Hörbys kommun. (2022). *Översiktsplan*.

[Gällande översiktsplan | Hörby.se \(horby.se\)](https://horby.se/gallande-oversiktsplan)

IPCC's Sixth Assessment report. (2022).

[Sixth Assessment Report — IPCC](https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report/)

Jordbruksverket. (2021.) – *Skörd av spannmål, trindsäd och oljeväxter 2020, preliminär statistik för län och riket*.

[Jordbruksverkets statistikrapporter | jordbruksverket.se](https://jordbruksverket.se/statistikrapporter)

Klimat- och energistrategi för Skåne. (2018).

[Ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne Klimat- och energistrategi för Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/skane/klimate-och-energi)

Länsstyrelsen Skåne. (2019). Regional förvaltningsplan för kronhjort (kronvilt).

[Regional förvaltningsplan för kronhjort \(kronvilt\), nominatunderarten 2019–2022 | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/skane/regionalforvaltningsplan-for-kronhjort)

Länsstyrelsen Skåne. (2022). Kulturmiljöprogram Skåne.

[Kulturmiljöprogram | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/skane/kulturmiljoprogram)

Länsstyrelsen Skåne. (2023). Det skånska kronviltet.

[Det skånska kronviltet | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/skane/det-skanska-kronviltet)

NREL, 2018. Research and Analysis Demonstrate the Lack of Impacts of Glare from Photovoltaic Modules. <https://www.nrel.gov/state-local-tribal/blog/posts/research-and-analysis-demonstrate-the-lack-of-impacts-of-glare-from-photovoltaic-modules.html>

Svenska FN förbundet. 2015. Globala målen för hållbar utveckling.

[Mål-7-hållbar-energi-för-alla.pdf \(fn.se\)](https://fn.se/mal-7-hallbar-energi-for-alla.pdf)

Riksantikvarieämbetet. (2022).

[Fornsök \(raa.se\)](https://raa.se/fornsok)

SCB Eslövs kommun. (2007). – *Jordbruksmark och skogsmark i hektar region, markanvändningsklass och år*. Jordbruksmark och skogsmark i hektar efter region, markanvändningsklass och år. (scb.se)

[Statistikdatabasen - Välj tabell \(scb.se\)](https://scb.se/statistikdatabasen)

SCB. (2013). – *Markanvändningen i Sverige, Sjätte utgåvan*.

[Markanvändning i Sverige | scb.se](https://scb.se/markanvandning-i-sverige)

Sveriges miljömål. (2020).

[Sveriges miljömål \(sverigesmiljomal.se\)](https://sverigesmiljomal.se)

Svensk vindenergi, 2022. Allt fler kommunala nej till vindkraft- nu behövs ökade incitament. [Allt fler kommunala nej till vindkraft – nu behövs ökade incitament – Vindkraft \(svenskvindenergi.org\)](https://svenskvindenergi.org)

Vatteninformationssystem Sverige (VISS). (2022).

[Välkommen till VISS \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

Naturvårdsverket. (2023). Naturvårdsverket.

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/halsoeffekter-av-buller/>

Strålsäkerhetsmyndigheten. (2023). <https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/omraden/magnetfalt-och-tradlos-teknik/referensvarden/>

### **Rapporter**

Naturvårdsverket. (2018). Rapport 6799 — Vindkraft och renar en kunskapssammanställning.

Naturvårdsverket. (2012) Rapport 6499 — Vindkraftens effekter på landlevande däggdjur.

Kie J G, Bowyer R T, Nicholson M C, Boroski B B, Loft E R. 2002. Landscape heterogeneity at different scales: effects on spatial distribution of mule deer. Ecology 83:530–544.

Olsson M, Widén P. Utformning av viltpassager- Sammanfattning av resultat.

[Utformning av viltpassager- Sammanfattning av resultat](#)

Seiler, A., Olsson, M., & Lindqvist, M. (2015). Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur- en metodrapport. CBM:s skriftserie 88. Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU.

## 13 REDOVISNING AV MEDLEMMARNAS SAKKUNSKAP

I arbetet med att ta fram miljökonsekvensbeskrivningen har följande personer deltagit:

**Jenny Gärde.** Uppdragsledare och granskare. Jenny har en MSc miljövetenskap från Högskolan i Halmstad. Jenny har över 10 års erfarenhet av miljökonsekvensbeskrivning och tillståndsprövning enligt miljöbalken. Hon har arbetat med tillståndsprövningar för bland annat materialtäkter och solcellsanläggningar, 12:6-samråd, samt olika typer av vattenverksamhet (både tillstånds- och anmälningsärenden).

**Amanda Sjögren.** Handläggare. Amanda har en MSs miljövetenskap från Göteborgs universitet. Hon har varit på WSP i ett år och har varit handläggare för tillståndsprövningar för bland annat materialtäkter och solcellsanläggningar.

**Linnea Kjellberg.** Miljökonsult och utredare inom ekologi. Linnéa är utbildad biolog, med inriktning mot ekologi och vilt, vid Sveriges lantbruksuniversitet (examen tagen 2014). Hon har arbetat som utredare på WSP i fyra år, främst med artskyddsutredningar, naturvärdesinventeringar och viltfrågor.

**Oscar Ekberg.** Miljökonsult, specialist och granskare vilt. Oscar är utbildad biolog, med inriktning mot ekologi och naturvård, vid Linköpings universitet (examen 2002) och har arbetat som miljökonsult på WSP i ca fem år. Arbetsuppgifterna har huvudsakligen varit med viltåtgärder i väg- och järnvägsprojekt. Kartläggning av viltrörelser, åtgärdsbehov, stängsling och viltpassager. Oscar har utformat och anpassat passager för groddjur, fladdermöss, utter samt medelstora och stora däggdjur där klövvilt oftast varit målgruppen för åtgärder. Åtgärder redovisas i viltstyrnings- och passageplaner samt arbetas in i andra teknikområdets material.

## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 43 600 medarbetare på 550 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 100 medarbetare. [wsp.com](http://wsp.com)

### WSP Sverige AB

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://wsp.com)





# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Undersökningssamråd för projekt Mossarp

### Inledning

Svea Solar Utility Development AB (Svea Solar) avser att uppföra en solcellspark på fastigheterna Mossarp 1:99, Högesröd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun, Skåne län. Svea Solar har valt att ansöka om frivilligt tillstånd enligt 9 kap. 6b § miljöbalken. I enlighet med 6 kap. 23 § miljöbalken ska den som avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som medför tillstånd undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Sökande har valt att bedriva samrådsförfarandet med ett samlat undersöknings- och avgränsningssamråd.

Denna samrådsredogörelse sammanfattar undersökningssamrådet som ägde rum i november och december 2022. Samrådsunderlag med mera finns i tillhörande bilagor.

### Inledande samråd

Undersöknings- och avgränsningssamrådet inleddes med samrådsmöte med Länsstyrelsen och kommunerna den 11 november 2022. Presentationsmaterial och minnesanteckningar bifogas i Bilaga 2 och 3.

Vid det inledande samrådsmötet framkom sammanfattningsvis följande:

- Med anledning av 3 kap. 4 § miljöbalken och nuvarande rättspraxis bedömer Länsstyrelsen att bolagets lokaliseringsutredning och beskrivning av jordbruksmarken är särskilt viktig i kommande ansökan.
- Den föreslagna inhägnaden innebär ett vandringshinder i landskapet för klövwilt. Effekter och åtgärder behöver redovisas i ansökan.
- Påverkan på landskapsbilden behöver förtydligas, illustreras och jämföras med olika alternativ.
- Länsstyrelsen anser att bolaget behöver föreslå en nivå på ekonomisk säkerhet för verksamheten i enlighet med 16. kap. 3 § miljöbalken.

Länsstyrelsens yttrande finnes i Bilaga 6. Länsstyrelsen anser att parter som bör ingå i samrådet och som bör få direktinformation utöver de deltagande på samrådsmötet är fastighetsägare på grannfastigheterna, eventuella hyresgäster på dessa fastigheter, samt eventuella vägföreningar, byaföreningar och lokala naturskyddsföreningar. Som komplement bör planerad åtgärd annonseras i ortspressen/sociala medier för att nå en större krets.

## Fortsatt samråd

Samrådet genomfördes därefter med direkt berörda under perioden 16 november till 18 december 2022. Samrådet genomfördes skriftligt genom att ett sammanfattat samrådsunderlag skickades ut digitalt eller brevlades till närboende. Det sammanfattade samrådsunderlaget och samrådskrets framgår av Bilaga 4 och Bilaga 5. Totalt inkom synpunkter från 7 närboende. Inkomna yttranden bifogas i Bilaga 6 och bemötandet av dessa i Bilaga 7.

Samrådet annonserades i Skånska Dagbladet tisdagen 22 november 2022, se bilaga 8.

Samrådsunderlaget skickades också skriftligt till följande myndigheter, kommuner och organisationer:

- Eslöv kommun: Har inte hörts av.
- Hörby kommun: Har inte hörts av.
- Kraftringen: Har inte hörts av.
- EON: Har lämnat yttrande.
- Trafikverket: Har lämnat yttrande.
- Naturvårdsverket: Har inte hörts av.
- Naturvårdsföreningen Eslöv: Har inte hörts av.
- Naturvårdsföreningen Hörby: Har inte hörts av.
- Skånes ornitologiska Förening: Har lämnat yttrande.
- Försvarmakten: Meddelat att de avstår från att yttrat sig.

Yttranden framgår av Bilaga 7.

## Överlämnande av samrådsredogörelsen

Samrådsredogörelsen överlämnas nu till Länsstyrelsen för beslut enligt 6 kap 26 § miljöbalken i frågan om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Relevanta synpunkter beaktas i den MKB som upprättas i ärendet.

Sammanställning över bilagor:

Bilaga 1: Samrådsunderlag för undersökningssamråd

Bilaga 2: Presentation från samrådsmöte med Länsstyrelsen

Bilaga 3: Minnesanteckningar från samrådsmöte med Länsstyrelsen

Bilaga 4: Sammanfattat samrådsunderlag till närboende

Bilaga 5: Lista över samrådskrets

Bilaga 6: Yttranden från samrådskretsen

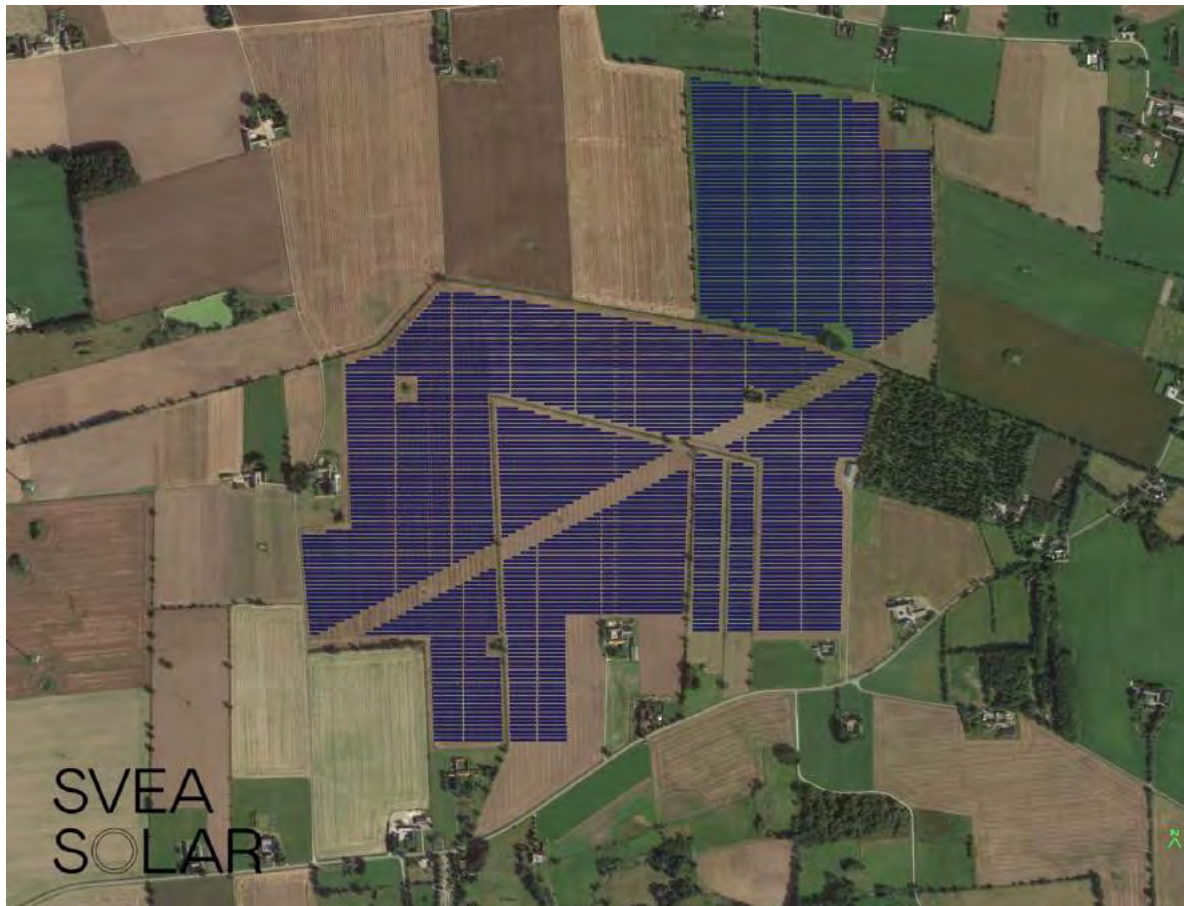
Bilaga 7: Sökandes svar på yttranden

Bilaga 8: Annons i Skånska Dagbladet

SVEA SOLAR UTILITY DEVELOPMENT AB

# UNDERLAG FÖR SAMRÅD INFÖR ETABLERING AV SOLCELLSPARK MOSSARP, ESLÖVS OCH HÖRBY KOMMUN, SKÅNE LÄN

2022-10-06



# UNDERLAG FÖR SAMRÅD INFÖR ETABLERING AV SOLCELLSPARK PÅ FASTIGHETERNA MOSSARP 1:99, HÖGESRÖD 11:7; 1:45; 10:9 ESLÖVS KOMMUN OCH NORRTO 14:3 HÖRBY KOMMUN, SKÅNE LÄN

Svea Solar Utility Development AB

## KONSULT

### **WSP Environmental Sverige**

Box 13033  
402 51 Göteborg  
Besök: Ullevigatan 19  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[www.wsp.com](http://www.wsp.com)

## KONTAKTPERSONER

### **Svea Solar Utility Development AB**

Evelina Steen  
[evelina.steen@sveasolar.com](mailto:evelina.steen@sveasolar.com)  
tel: 076 118 76 57

### **WSP Sverige AB**

Ida Davidsson  
[ida.davidsson@wsp.com](mailto:ida.davidsson@wsp.com)  
tel: 010 722 74 60

UPPDRAGSNAMN  
Solcellspark Mossarp

UPPDRAGSNUMMER  
10343236

FÖRFATTARE  
Jenny Gärde och Amanda Sjögren

DATUM  
2022-10-06

Granskad av  
Ida Davidsson

Godkänd av  
Ida Davidsson

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING OCH BAKGRUND</b>	<b>4</b>
1.1	OM BOLAGET	4
1.2	SAMMANFATTNING AV PROJEKTET	5
1.3	SAMRÅD OCH BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	5
1.4	ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	6
1.5	MILJÖRELATERAD LAGSTIFTNING SOM BERÖR VERKSAMHETEN	7
<b>2</b>	<b>VERKSAMHETSBEKRIVNING</b>	<b>7</b>
2.1	SYFTE	7
2.2	ANLÄGGNINGENS UTFORMNING	7
2.3	AVGRÄNSNING OCH OMFATTNING	13
2.4	TIDPLAN	14
2.5	AVFALL OCH KEMISKA PRODUKTER	14
2.6	AVETABLERING	14
<b>3</b>	<b>LOKALISERING</b>	<b>15</b>
3.1	PLATS	15
3.2	SKYDDADE OMRÅDEN	15
3.3	NÄRLIGGANDE RIKSINTRESSEN	15
3.4	PLANER OCH PROGRAM	16
3.5	NÄRBOENDE	17
3.6	ALTERNATIV LOKALISERING	18
<b>4</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRUTSEDDA MILJÖEFFEKTER</b>	<b>20</b>
4.1	NATURMILJÖ	20
4.2	LANDSKAPSBILD OCH NÄRBOENDE	21
4.3	KULTURMILJÖ	22
4.4	REKREATION OCH FRILUFTSLIV	24
4.5	BEFINTLIG MARKANVÄNDNING OCH NATURRESURSER	24
4.6	YTVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER	26
4.7	KLIMAT OCH YTTRE HÄNDELSER	26
<b>5</b>	<b>RISK OCH SÄKERHET</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>BEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING I MKB</b>	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>REFERENSER</b>	<b>30</b>

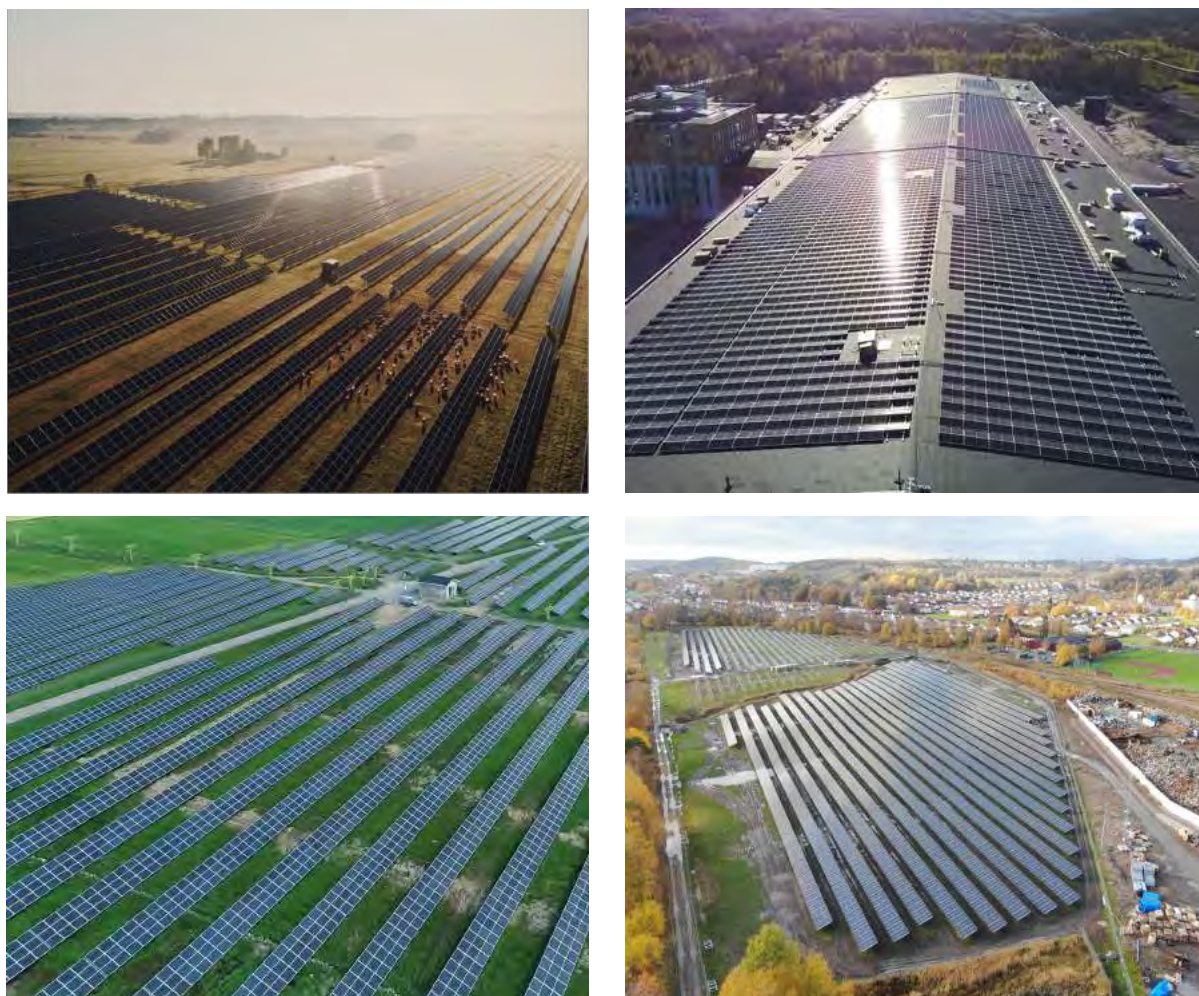
# 1 INLEDNING OCH BAKGRUND

## 1.1 OM BOLAGET

Svea Solar Utility Development AB (nedan kallat Bolaget) grundades 2013 är ett ledande företag inom solenergi i Sverige både för privatpersoner, företag och kraftproducenter. Sedan 2014 har företaget växt till mer än 1000 anställda med närvaro i över 5 länder. Svea Solar är Sveriges största företag inom solcellsinstallationer på tak och Europas tredje största. Bolaget är partner till IKEA och har uppmärksammats som ett av Sveriges snabbaste växande företag. Svea Solar har stark finansiell stabilitet med Altor som minoritetsägaren sedan 2022 och samma år kungjordes samarbetet med CarVal Investors som investerar 100 miljoner EUR i Svea Solars.

Bolagets mission är leda övergången till en hållbar framtid genom smarta och innovativa solenergilösningar, både lokalt och regionalt. Solparker utgör en viktig del av den övergången då de möjliggör en snabb utökning av stora mängder förnyelsebar el. Företaget har uppfört flera markbaserade solcellsanläggningar i Sverige, både för eget ägo och till externa kunder, bland annat den första kommersiella solparken Sparbanken Skåne Solcellspark i Sjöbo, se Figur 1. Svea Solar har en portfolio på över 110 MW solparker färdigställda och under installation samt en pipeline med planerade projekt på över 1 GW.

Nedan visas några av bolagets tidigare projekt:



**Figur 1.** Exempel på övriga solcellsparker etablerade av Svea Solar. Sparbanken Skåne Solcellspark 18 MW (övre vänster), Komatsu Forest One 3,3 MW (övre höger), Nya Solevi 5,5 MW (nedre vänster) och Solinavium 5,5 MW (nedre höger).

## 1.2 SAMMANFATTNING AV PROJEKTET

Svea Solar Utility Development AB avser att på fastigheterna Eslöv Mossarp 1:99, Eslöv Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Hörby Norrto 14:3, upprätta och driva en markbaserad solenergianläggning för produktion av el. Anläggningen omfattar cirka 115 hektar, vilket möjliggör en total installerad effekt på 95 MW. Den årliga elproduktionen skulle kunna täcka en förbrukning av 50 000 lägenheter eller 4 750 standardvillor. Projekttiden är 30 år.

Utformningen tar hänsyn till de lokala förutsättningarna såsom; högspänningsledning genom verksamhetsområdet, biotopskyddsobjekt, fornlämningar samt närboende. Raderna med solcellspaneler monteras i sydlig riktning och verksamhetsområdet inhägnas med stängsel.

Verksamheten medför reversibla åtgärder under alla verksamhetens faser, byggnation, drift och återställning. Byggnationen innebär pålning av metallstativ i marken, schaktning för kablage och transformatorhus samt uppförandet av stängsel. För att minimera risken för olyckor kommer verksamhetsutövaren att följa Elsäkerhetsverkets riktlinjer under byggnation.

Verksamheten innebär inte att jordbruksmark ur drift eftersom solcellsparken bedrivs i kombination med jordbruksliknande skötsel. Ambitionen är att marken ska betas av får, på det sättet kommer markanvändningen indirekt att bidra till livsmedelsproduktion samtidigt som förnybar energi kan genereras. Förutom putsning av vegetation och färbete innefattar underhållsarbetet även tekniska besiktningar och årliga rutinkontroller.

Det är möjligt att återställa marken och återuppta jordbruk på platsen efter parkens livslängd. Beståndsdelarna kommer att demonteras och antingen återvinnas eller återanvändas. Under tiden för driften uppkommer inga avfallsprodukter, ljud, lukt eller andra störningsmoment.

Effekterna som verksamheten medför är övervägande positiva. Verksamheten bidrar till en ökad produktion av lokal och förnybar energi samtidigt som den biologiska mångfalden och naturvärden stärks. Verksamheten medför ingen påverkan på kulturmiljövärden, rekreation samt naturvärden utanför verksamhetsområdet. Slutligen medför verksamheten viss negativ inverkan, till exempelvis på landskapet och mindre barriäreffekter för storvilt som åtgärdas med flera viltpassager.

Verksamhetsområdet ligger inte inom eller i anslutning till något riksintresse för friluftsliv eller naturvård. En del av verksamhetsområdet i söder överlappar med ett kulturmiljöprogram som ska bevara landskapsbilden. Det finns även utpekade fornlämningar på verksamhetsområdet och utanför. För att inte skada fornlämningar som finns på verksamhetsområdet kommer verksamhetsutövaren att följa Kulturmiljölagen samt försiktighetsåtgärder under byggnationsprocessen.

## 1.3 SAMRÅD OCH BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Bolaget lämnade den 6 augusti 2021 in en anmälan för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Genom beslut med dnr 525-32528-2021 fastställde Länsstyrelsen i Skåne län att den planerade åtgärden, baserat på anläggningens omfattning och lokalisering att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som beskriver den planerade åtgärden behöver tas fram. Enligt länsstyrelsens beslut samt gällande lagstiftning ska miljökonsekvensbeskrivningen föregås av samråd.

Bolaget har valt att ansöka om frivilligt tillstånd enligt 9 kap. 6b § miljöbalken. I enlighet med 6 kap. 23 § miljöbalken ska den som avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som medför tillstånd undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

Svea Solar har valt att bedriva samrådsförfarandet med ett samlat undersöknings- och avgränsningssamråd. Undersöknings- och avgränsningssamrådet inleds med samrådsmöte med Länsstyrelsen och kommunen, antingen gemensamt eller separat. Samråd genomförs därefter med övriga samrådsparter.

Föreliggande handling utgör underlag för kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd som enligt bestämmelserna i 6 kap. 30 § miljöbalken ska hållas med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten.

Omfattningen av MKB beslutas genom ett undersökningssamråd, se Figur 2 nedan.



**Figur 2.** Processen för beslutande om MKB eller liten MKB.

Bolaget inväntar Länsstyrelsens beslut om huruvida den ansökta verksamheten innebär betydande miljöpåverkan samt synpunkter när det gäller miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning samt om den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser.

Sökandes syn på om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan anges under samlad bedömning i slutet av dokumentet.

## 1.4 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Verksamhetsutövare:	Svea Solar Utility Development AB
Organisationsnummer:	559383–4012
Adress:	Bergkällavägen 35A, 19279 Sollentuna
Kontaktperson	Evelina Steen
Kontaktuppgifter:	<a href="mailto:evelina.steen@sveasolar.com">evelina.steen@sveasolar.com</a> , 076 118 76 57
Projektnamn:	Projekt Mossarp
Fastighetsbeteckning:	Eslöv Mossarp 1:99, Eslöv Högseröd 11:7; Eslöv Högseröd 1:45; Eslöv Högseröd 10:9; Hörby Norrto 14:3
Län:	Skåne
Kommun:	Eslöv, Hörby



## 1.5 MILJÖRELATERAD LAGSTIFTNING SOM BERÖR VERKSAMHETEN

Planerad verksamhet omfattas inte av miljöprövningsförordningen. Bolaget har valt att ansöka om frivilligt tillstånd enligt 9 kap. 6b§ miljöbalken för planerad verksamhet.

Alla verksamheter och åtgärder ska bedrivas så att de följer de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

Särskilda föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön som rör verksamheten finns i Elkraftsäkerhetsverkets föreskrifter.

Verksamheten kan påverkas av kulturmiljölagstiftningen.

## 2 VERKSAMHETSBESKRIVNING

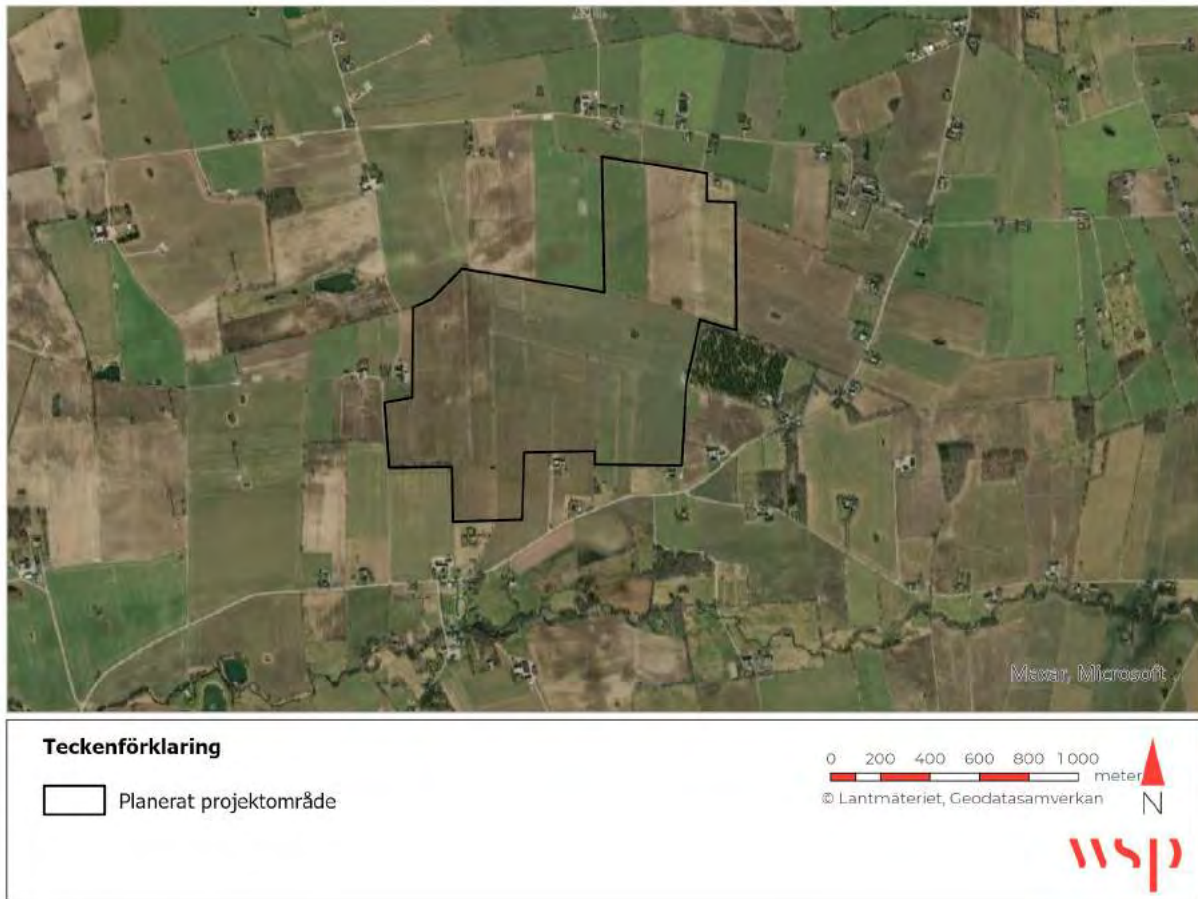
### 2.1 SYFTE

Projektet syftar till att generera lokal och förnybar elektricitet för att minska rådande effektbristen i Skåne och bidra till omställningen till ett förnybart och miljövänligt energisystem. Elproduktionen är lokaliserad i den del av Sverige som har störst effektbehov och därför kommer projektet göra stor lokal nytta. Solparken syftar även att gynna den biologiska mångfalden på platsen.

### 2.2 ANLÄGGNINGENS UTFORMNING

Projekt Mossarp är en markbaserad solcellsanläggning inom fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun. Anläggningen omfattar cirka 115 hektar vilket efter anpassningar möjliggör en total installerad effekt på 95 MW. Den årliga elproduktionen skulle kunna täcka en förbrukning av 50 000 lägenheter eller ca 4 750 standardvillor. När solcellsanläggningen är färdigbyggd och ansluten till elnätet kommer den att producera lokal och förnybar energi i 30 år.

I Figur 3 visas en översiktskarta över verksamhetsområdet.



**Figur 3.** Översiktskarta över verksamhetsområdet.

### **2.2.1 Planerade arbeten**

De åtgärder som krävs för att uppföra anläggningen är pålning av metallstativ, schaktning av kablage samt lindriga markarbeten för transformatorstationer. Dessutom etableras ett stängsel som avgränsar anläggningen och håller obehöriga utanför. Anläggningen innehåller ca 175 000 solcellspaneler, 500 växelriktare, 50 transformatorhus samt kablage. Komponenterna som används har bästa möjliga tekniska egenskaper för att förhindra, förebygga och motverka skada eller olägenheter för miljö och människor.

Verksamheten innebär endast lindriga ingrepp i marken. Material levereras till platsen via befintliga vägar, sedan pålas metallstativ ner i marken på ca 2 m djup med hjälp av pålningsmaskiner. Markställningen monteras i rader i öst-västlig riktning, med panelerna lutande söderut. Solpanelerna förankras i ställningen och kopplas samman till en växelriktare som i sin tur kopplas till en av de 50 transformatorhusen som uppförs inom anläggningen.

#### **Solcellspaneler**

Solcellerna monteras på ett metallstativ som är förankrade i marken. Avståndet mellan underkanten av panelerna och marken är cirka 80 cm. I överkant blir anläggningen ca tre meter. Solcellsmodulerna placeras radvis i öst-västlig riktning så att panelerna lutar åt söder. I slutlig projektering optimeras anläggningen för att hitta optimal lutning och radavstånd, se Figur 4 för referens. För att underlätta installationsprocessen och driften av anläggningen placeras servicegångar på cirka fem meters bredd inom anläggningen.



**Figur 4.** Svea Solars solcellspark i Sjöbo (©Svea Solar).

### *Växeriktare*

Solcellspanelerna seriekopplas och ansluts till en växelriktare som omvandlar likström till växelström. Dessa placeras antingen utspridda bakom solcellsmodulerna på markställningen eller tillsammans på en eller flera separata ställningar. I Sjöbo förankrades växelriktarna i markställningen bakom solcellspanelerna, se Figur 5.



**Figur 5.** Växeriktare förankrade i markställningen. Bild från Bolagets solcellspark i Sjöbo (©Svea Solar).

### Montagesystem

Solcellspanelerna monteras på metallpålar som är förankrade i marken, pålarna är ungefär 7 x 7 cm. Dessa slås ned i marken med hjälp av en pålningsmaskin, se Figur 6.



**Figur 6.** Montagesystem förankras med pålningsmaskin (©Svea Solar).

För att fastställa på vilket djup pålningen behöver göras, utförs dragtester. Ett dragtest innebär att det utförs en testpålning på marken för att sedan mäta vilken kraft som behövs för att dra upp pålarna igen. Normalt görs pålning på omkring 1,5–2 meters djup.

### Transformatorhus

För att transformera spänningen i anläggningen så att den är kompatibel med överliggande elnät kommer 50 transformatorhus upprättas i området. Transformatorbyggnaderna kommer uppföras på makadambäddar och har en area på cirka 2 x 3 meter och är cirka två meter höga, se Figur 7. De kommer följa de standarder som finns enligt IBH14. Mindre markarbeten kommer ske under installationen, såsom schack för kablar och transformationshus samt för pålning. Kabelschakten är cirka 70 cm i bredd och 50 cm djup och kommer anläggas mellan växelriktarna och transformatorhusen. Markarbetet för transformationshusen omfattar cirka 10 m<sup>2</sup> per hus och cirka 50 cm djup.



**Figur 7.** Transformatorhus. Bild från Bolagets solcellspark i Sjöbo (©Svea Solar).

### Stängsel

Solenergianläggningen är en högspänningsanläggning vilket medför krav på inhägnad både från försäkringsbolag och elsäkerhetsregler. Runt anläggningens fyra delområdena uppförs ett stängsel på cirka två meter för att minska risken för stöld, skadegörelse mm. samt av säkerhetssyfte för att förhindra människor och storvilt att från att beträda området. I Bolagets tidigare anläggning i Sjöbo så har ett enklare viltstängsel använts, se Figur 8. En tio centimeters glipa lämnas mellan marken och stängslet för att tillåta mindre djur att tillträda området.



**Figur 8.** Viltstängsel. Bild från Bolagets solcellspark i Sjöbo (©Svea Solar).

### Markarbeten

Verksamheten medför mindre markarbeten under installationsprocessen, såsom schakt för kablar och transformatorhus samt för pålning av markställningen. Kabelschakten är ungefär 70 cm breda och 50 cm djupa och anläggs mellan växelriktarna och transformatorhusen. Referens på kabelschakt framgår av Figur 9.

Markarbetet för transformatorhusen omfattar cirka 10 m<sup>2</sup> per transformatorhus och på cirka 50 cm djup.



**Figur 9.** Schakt för kabelgångar (©Svea Solar).

I övrigt kommer det, inom verksamhetsområdet, uppföras ett antal containrar/bodar för förvaring av utrustning, reservdelar, platskontor etc.

Transformatorhus, mottagningsstationer, ställverk och byggbodas är bygglovspliktiga, och bygglov kommer att sökas hos berörd kommun.

### **2.2.2 Inarbetade skyddsåtgärder**

Verksamhetsutövaren åtar sig att följa vissa försiktighetsåtgärder i samband med etableringen av solcellsprojektet. Vissa av dessa försiktighetsåtgärder har redan verkställts i utformningen av anläggningen. Andra utförs under byggnations-, drifts- och återställningsfasen.

Verksamheten producerar under driften inga avfall eller restprodukter. Vid verksamhetens upphörande återställs marken och verksamhetens komponenter tas bort från området.

#### **Utformning, byggnation, drift och återställning**

Anläggningen utformas bland annat för att bevara kultur- och naturvärden samt för att anpassa den utifrån den tillgängliga kapaciteten i närliggande elnät. Den är avsiktligt utformad för att inte kända fornlämningar och skyddade biotoper skadas eller påverkas negativt av installationen. Utformningen av anläggningen bestäms utifrån de lokala förutsättningar som de standarder som finns för solcellanläggningar på mark.

Elsäkerhetsverkets riktlinjer och regler följs vilket minimerar risken för allvarliga olyckor underbyggnation. Dessutom innehåller anläggningen inga rörliga komponenter vilket reducerar risken för olyckor. Drivmedel med mera till arbetsfordon ska hanteras så att mark och vattenanslutningen till verksamhetsområdet inte förorenas.

Under pålningsprocessen kan diverse komponenter under markens yta komma att skadas, såsom ledningar, kablage och liknande. Inför installationen kommer därför all data kring känsliga delar att samlas in från till exempelvis databasen Ledningskollen (för kablage och vattenledning).

Transformatorhusen kommer att följa de standarder som finns enligt IBH14. De är säkerhetsanpassade och uppfyller branschspecifika krav och riktlinjer. De är försedda med en uppsamlingstank som förhindrar läckage av transformatorolja.

Terrängkörning sker i samband med byggnation och underhåll av anläggningen samt vid skötsel av jordbruksmark med hjälp av terrängfordon. Solcellspark betraktas som undantag från terrängkörningslagen. Verksamhetsutövaren har haft kontakt med Länsstyrelsen Skåne som har bekräftat att ingen dispens behövs. Området har goda vägförbindelser och befintliga vägar kommer att användas för att leverera och hämta material, terrängkörning utanför anläggningen kommer därmed inte att förekomma.

För att minimera barriäreffekt på storvilt har utformningen konstruerats i sektioner, även avståndet som behöver hållas till högspänningsledningen som går över marken skapar en naturlig viltpassage. Stängslet kommer inte att hägna in hela 115 ha, utan inhängningen kommer att ske i fyra delar vilket skapar rörlighet för vilt.

För att minimera potentiell påverkan på djur som är icke rapporterade i Artportalen kommer kablaget att grävas ned i marken i stället för att vara luftburet. Anläggningen kommer att konstrueras utan rörliga komponenter och det kommer även att finnas stora markytor för fåglar att vila på. Kablage som är ovan mark förses med gnagskydd. Det innebär mindre risk att djur kommer till skada samtidigt som att komponenterna i anläggningen skyddas.

Anläggningen tar hänsyn till biotopsskyddsobjekt och fornlämningar i utformningen av solcellsparken. Vid eventuella synpunkter från länsstyrelsen kommer verksamhetsutövaren att söka dispens för

objekten som finns på fastigheterna och berörs av etableringen. Anläggningen har avsiktligt utformats för att inga lämningar, bosättningar eller skyddade biotoper berörs. Inga observationer av rödlistade eller fridlysta arter har heller gjorts inom verksamhetsområdet. Till objekt som bedömts som skyddsvärda på grund av att de hyser naturvärden (se avsnitt 4.1) kommer ett skyddsavstånd på 10 meter att hållas.

Under driftstiden av anläggningen kommer marken att varken växa igen eller försumpas med hjälp av putsning av vegetation samt tekniskt underhåll. För att säkerställa att marken fortsätter att användas även efter avslutad verksamhet åtar sig verksamhetsutövaren att återställa marken till ursprungligt skick senast ett år efter att anläggningen inte längre används eller har tagits ur bruk.

### **2.2.3 Skötsel i driftskede**

Den tekniska livslängden för anläggningen uppskattas till 30 år. Efter etableringsfasen kräver solenergianläggningen i normalfallet förhållandevis lite underhåll och service, och anläggningen kommer vara obemannad den största delen av tiden. Teknisk besiktning och rutinkontroller av anläggningen kommer genomföras varje år för att säkerställa dess funktion. Underhållet inkluderar tvättning av paneler samt röjning av vegetation vid behov.

Eftersom solcellsparken parallellt kombineras med jordbruksdrift är ambitionen att antingen låta området betas av får eller skapa ängsmark med insådd av skånska fröer. Bete eller ängsskötsel säkerställer att vegetationen inte växer sig för hög, vilket riskerar att skuggeffekter uppstår på panelerna.

### **2.2.4 Alternativ utformning**

Anläggningen är dimensionerad för att kunna generera den mängd el som kan tas emot på elnätet. Genom att ha ett sammanhängande verksamhetsområde krävs det endast en grävning från anslutningspunkten i parken fram till nätägarens ställverk. Om solcellsparken var mindre skulle det fortfarande krävas samma typ av grävning från anslutningspunkten till ställverket, men i det fallet förse elnätet med mindre el. Skulle anläggningen i stället vara uppdelad på flera platser skulle nätägaren behöva gräva kablage från varje anslutningspunkt i varje park fram till ställverket. Ur synpunkten att mindre grävning behövs och färre kostnader som uppstår är det bättre att bygga storskaligt från första början.

Solcellsparkens utformning lämnar rationell yta för markägare att fortsätta bruka andra delar av fastigheterna. Eftersom verksamhetsområdet är sammanhängande underlättar det även för verksamhetsutövaren att utföra underhåll och avhjälpning vid fel under hela parkens livslängd. Utformningen är gjord på ett sådant sätt att negativa effekter på naturlivet och människors hälsa minimeras. Det lämnas utrymme till skyddad natur- och kulturobjekt och viltpassagerna underlättar även för verksamhetsutövaren att utföra underhåll och avhjälpning vid fel under hela parkens livslängd.

## **2.3 AVGRÄNSNING OCH OMFATTNING**

Den tidsmässiga avgränsningen för miljöbedömningarna i samrådsunderlaget är solcellsparkens planerade driftskede, vilket motsvarar den tekniska livslängden på 30 år.

Den geografiska avgränsningen för miljöbedömningarna i samrådsunderlaget omfattar verksamhetsområdet och dess direkta närområde, vilket är den yta inom vilken störningar kan väntas uppstå när projektet byggs och är i drift. Vid behov kan den geografiska avgränsningen utökas för enskilda miljöaspekter för att möjliggöra konsekvensbedömningen.

Den tematiska avgränsningen för miljöbedömningarna omfattar de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas av verksamheten, vilket är följande: naturmiljö, landskapsbild, kulturmiljö, rekreation, naturresurser och klimat. Även risk beskrivs.

## 2.4 TIDPLAN

Projektiden för verksamheten är 30 år, preliminär tidsplan är 2023-05-01 till 2053-05-01. Avsikten är att avetablera anläggningen och återuppta jordbruk efter projektiden. I det fallet om markägaren och verksamhetsutövaren kommer överens om att förlänga projektet kommer en ny ansökan för tillstånd enligt miljöbalken att göras hos Länsstyrelsen Skåne. Med en ny godkänd ansökan kan verksamhetsutövaren fortsätta driva projektet.

## 2.5 AVFALL OCH KEMISKA PRODUKTER

Anläggningen genererar inget avfall eller restprodukter som behöver hanteras under drifttiden. Vid nedmontering av anläggningen kommer komponenterna att kunna återanvändas eller återvinnas.

Anläggningen innehåller få komponenter som skulle kunna förorena miljön. Den enda komponenten som kan bidra till förorenings-spridning är oljan i transformatorhusen. För att minimera risken använder Bolaget transformatorhus som är säkrade med invallning vilket hindrar eventuellt läckage att spridas.

## 2.6 AVETABLERING

Efter nedmontering av solcellsparken kan nuvarande brukande av marken omedelbart återupptas om markägaren så önskar. En anläggning av denna typ medför endast reversibla och tillfälliga åtgärder på marken, och det krävs ingen annan återställning av marken efter avslutat projekt, undantaget de platser där transformatorhusen stått.

Avetablering innebär ett reverserat installationsförfarande, bland annat demontering av solcellspanelerna, växelriktare och montagesystem samt borttagande av kablage. Marken där transformatorhusen har stått återställs genom att ta bort makadambädden, plantera matjord och så jorden med gräs eller annan gröda enligt markägarens önskan.

Materialet kommer antingen att återvinnas eller återanvändas. Det är verksamhetsutövarens ansvar att komponenterna återgår till materialkretslopp eller tas tillvara på i ett annat projekt och även att marken återställs till ett sådant skick att det kan användas till samma ändamål som före installationen av verksamheten.



## 3 LOKALISERING

### 3.1 PLATS

Verksamhetsområdet är lokaliserat cirka 3,5 km nordöst om samhället Löberöd mellan tätorterna Eslöv och Hörby på fastigheterna Eslöv Mossarp 1:99; Eslöv Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Hörby Norrto 14:3, se Figur 10. Verksamhetsområdet utgörs i huvudsak av åkermark (klass 7) och spridd bebyggelse. Genom projektområdet löper i sydvästlig till nordöstlig riktning en större kraftledning.

Bolaget har inventerat flera lämpliga platser i området och haft kontakt med flera markägare. Utifrån en samlad bedömning anses denna plats ha bäst förutsättningar för en solcellspark med avseende skyddsområden och avstånd till anslutningspunkten.



Figur 10. Lokalisering av planerad solcellspark.

### 3.2 SKYDDADE OMRÅDEN

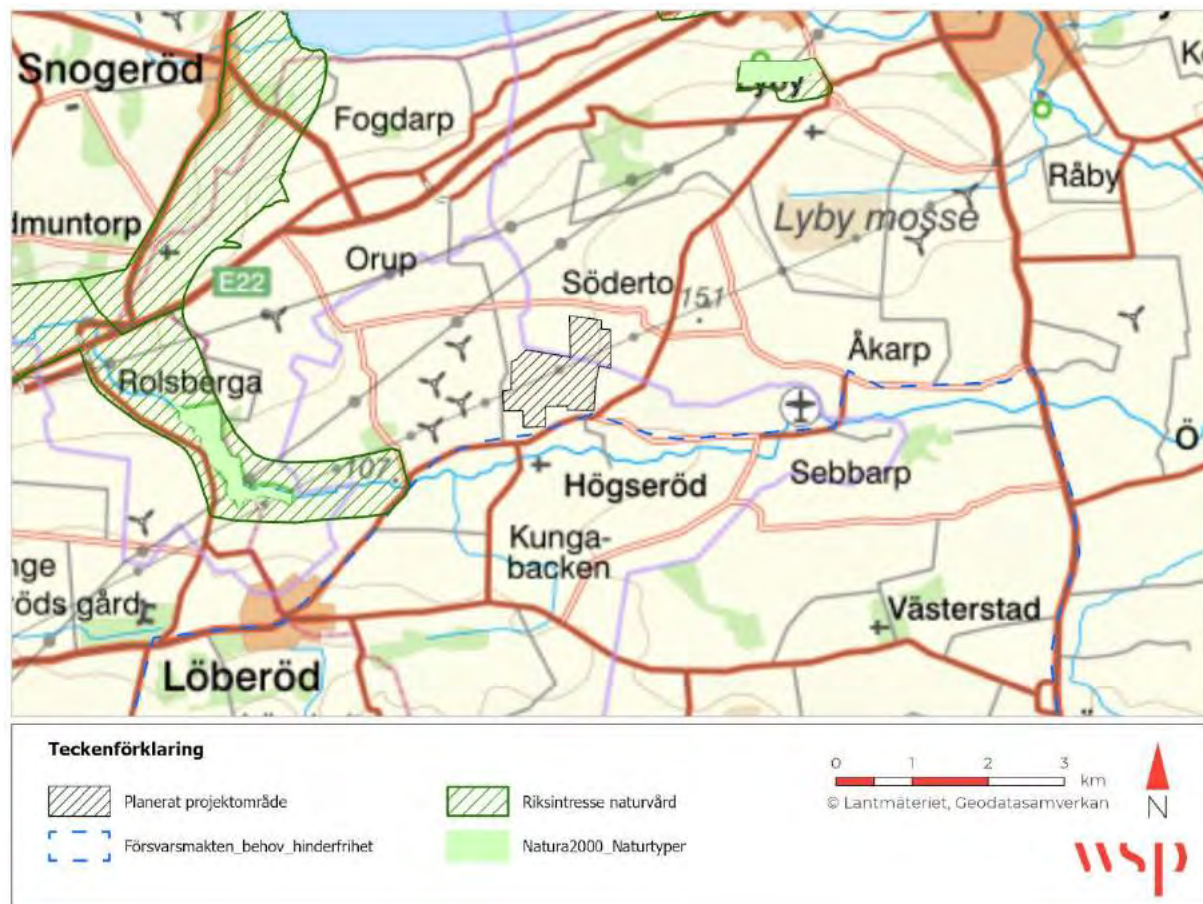
Naturreseptatet *Rövarekulan* som är en del av Bråån som sträcker sig från östra Ringsjön och slutar i Hörby kommun. Naturreseptatet ligger ca 2 kilometer sydväst om planerad anläggning omfattas av Natura 2000-område enligt Art- och habitatdirektivet.

### 3.3 NÄRLIGGANDE RIKSINTRESSEN

Det planerade verksamhetsområdet ligger inte inom något riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.

Cirka fyra kilometer nordöst om verksamhetsområdet ligger naturreseptatet *Ormaröd* som omfattas av riksintresse för naturvård. Naturreseptatet *Rövarekulan* omfattas också av riksintresse för naturvård.

Söder om området har Försvarsmakten hinderfrihet längst med väg 1119 som passerar området. Närliggande riksintressen och skyddade områden framgår av Figur 11.



Figur 11. Närliggande riksintressen.

## 3.4 PLANER OCH PROGRAM

### 3.4.1 Översiktsplan

Det planerade verksamhetsområdet ligger i Eslöv och Hörby kommuner.

#### Eslöv

Eslövs kommuns översiktsplan aktualitetsförklarades 2018 och beskriver kommunens utveckling fram till år 2035. Översiktsplanen fokuserar på att främja en hållbar utveckling utifrån miljö, social-kulturell och ekonomisk hållbarhet. Kommunen har bland annat som mål att utveckla och använda förnybar energi, men även om att värna om åkermarken på landsbygden. Under utvecklingsstrategier skriver även kommunen att "Vid nybyggnation ska solenergi uppmuntras"<sup>1</sup>.

Kommunens mål är även i linje med regionala och nationella mål som är relaterade till förnybar energi. Region Skåne har exempelvis uttalat att vara klimatneutrala och fossilbränslefria till år 2030. Regeringen har publicerat utmanande nationella mål om att ha en 100 % förnybar energiproduktion till 2040.

Platsen för verksamhetsområdet pekas inte särskilt ut i kommunens översiktsplan.

<sup>1</sup> Eslövs kommun. Översiktsplan 2035. 2018. URL: Översiktsplan - Eslövs kommun (eslov.se)

## Hörby

Hörbys kommuns nuvarande översiktsplan beslutades av fullmäktige 2016 och beskriver kommunens utveckling fram till år 2030. Hörby kommun anslöt sig till Region Skånes vision om 100 procent fossilfritt Skåne 2020. Ett av kommunens mål gällande användning av fossilfritt bränsle: *”Ingen användning av fossil el. Det innebär att kommunen inte använder fossil el i den egna verksamheten och köper miljömärkt el av någon sort”*.<sup>2</sup>

Hörby kommun antog ett miljömålsprogram år 2015 med syftet att öka användandet av förnyelsebara bränslen, bättra på folkhälsan och ta bättre hand om natur- och kulturvärden. Två andra viktiga mål är att minska utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Platsen för verksamhetsområdet pekas inte särskilt ut i kommunens översiktsplan.

### 3.4.2 Detaljplan

Verksamhetsområdet omfattas inte av någon detaljplan.

### 3.4.3 Kulturmiljöprogram Brååns dalgång

En del av verksamhetsområdet i söder ligger inom ett kulturmiljöprogram som sträcker längs med Brååns dalgång och omfattar cirka 750 ha. Den planerade solcellsanläggningen ligger i utkanten av kulturmiljöprogrammet. Se vidare under avsnitt 4.3.1.

### 3.4.4 Klimat och energi

Eslövs kommuns Energi- och Klimatplan 2.0 antogs i kommunfullmäktige år 2015, planen är en strategi och handlingsplan för energieffektivisering och klimatarbete under 2015–2020. Kommunen jobbar på en ny energi- och klimatplan som väntas antas under 2023.

Kommunen hade som mål att bli fossilfri gällande uppvärmning, el och transporter till 2020. Under 2010–2014 har kommunen och dess hel- och halvägda bolag arbetat enligt en energi- och klimatplan där arbetet delvis varit finansierat av Energimyndigheten. Resultatet har varit mycket gott och givit stora effekter i form av minskad energianvändning och utsläpp av växthusgaser. Med denna uppdaterade plan ska arbetet fortsätta åren 2015–2020 för att nå målen om hållbarhet ekologiskt, men även socialt och ekonomiskt.

## 3.5 NÄRBOENDE

Angränsande till verksamhetsområdet finns enskilda permanentbostäder och gårdar i alla riktningar och med olika avstånd till den planerade anläggningen. Det finns närboende som visuellt kan påverkas av anläggningen och saknar avskärmning samt närboende som har någon typ av avskärmning, exempelvis trädriddå i form häckar, andra bostäder eller höjdskillnader. Bolaget har gjort en inventering av alla närboende och angränsande fastigheter som skulle kunna påverkas visuellt av anläggningen. Bebyggelse inom 500 meter från verksamhetsområdet visas av bakgrundskartan i Figur 12.

---

<sup>2</sup> Hörby kommun. *Översiktsplan 2030*. 2016. URL: Gällande översiktsplan | Hörby.se (horby.se)



**Figur 12.** Närboende och angränsande fastigheter

### 3.6 ALTERNATIV LOKALISERING

Svea Solar är aktiva inom takinstallation och jobbar med att förse villatak och industritak med solceller. För att uppnå de nationella energi- och klimatmålen finns ett behov av storskalig solel som ett komplement till takanläggningar. Genom att etablera solcellsparker kan ny, förnyelsebar energi i södra Sverige tillföras där det finns ett behov av produktion. Solcellsparker är ett effektivt sätt att uppnå skala och ger samtidigt även möjligheten för Svea Solar att i egen regi finansiera och bidra till energiomställningen.

Solcellsparkens utformning lämnar rationell yta för markägare att fortsätta bruka andra delar av fastigheterna. Eftersom verksamhetsområdet är sammanhängande underlättar det även för verksamhetsutövaren att utföra underhåll och avhjälpning vid fel under hela parkens livslängd.

Ett alternativ hade varit att bygga parken på flera hustak, men då skulle dessa ligga utspritt och behöva egna anslutningspunkter.

Andra platser att bygga solcellsparker på, så som på parkering, berg eller deponi är inte realistiska för energiproduktion i den här skalan. Om en solcellspark skulle byggas på en parkering eller på berg skulle det medföra höga installationskostnader och kräva speciella montagesystem. Deponier är vanligtvis inte tillräckligt stora för att komma upp i storleken 95 MW och kan behöva fyllas med ytterligare lager innan de bli pålningsbara. Ingen av dessa alternativ skulle heller kunna vara en lösning i det här området eftersom det finns vare sig deponi eller större parkering i närheten.

### 3.6.1 Val av plats

Bolaget har gjort en grundlig inventering av lämpliga platser för solcellsprojektet. Grundläggande förutsättningar för lokalisering av en solcellspark omfattar god solinstrålning samt närhet till befintlig elnätsinfrastruktur med tillgänglig inmatningskapacitet. Marken bör innefatta stora sammanhängande ytor med minimal skuggning för att ge hög elproduktion. För att minska omfattningen av förberedande markarbeten, och därmed påverkan på omgivningen, tas även marksammansättningen i beaktande. Ytterligare viktiga faktorer är eventuella skydds-zoner och allmänna intressen för att minimera verksamhetens påverkan på människor och miljö.

Efter inventering och dialog med markägare beslutades att vald lokalisering är en lämplig plats för projektet. Sammanfattningsvis ses följande fördelar med den valda platsen:

1. Området ligger nära en anslutningspunkt med god anslutningsmöjlighet.
2. Verksamhetsområdets storlek är väl anpassat till elnätet för att kunna utnyttja den tillgängliga kapaciteten som kan anslutas.
3. Området har god solinstrålning för generering av solel.
4. Solcellsparken kommer att generera förnybar energi som minskar den rådande effektbristen.
5. Området ligger relativt avskilt.
6. Egenskaperna hos området och marken möjliggör en enkel installation och ett enkelt underhåll under projektets tid.
7. Den befintliga jordbruksmarken kommer ej tas ur produktion och kommer återställas till ursprungligt skick efter projekttidens slut.
8. Inga riksintressen eller naturvårdsprogram berör området.
9. Det förekommer inga rödlistade eller hotade arter.
10. Inga kända fornlämningar och andra skyddsvärda objekt påverkas av installationen.
11. Markägare till fastigheten ställer sig positivt till verksamheten och lokaliseringen.

## 4 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRUTSEDDA MILJÖEFFEKTER

Med miljöeffekter menas direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller icke kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på miljön eller människors hälsa. Miljöeffekter är inte begränsade geografiskt, det vill säga de kan uppstå både i närområdet och på långt bort. De kan uppstå både inom och utanför Sveriges gränser. Bedömningen utgår från följande definitioner av miljöpåverkan och effekt:

- **Miljöpåverkan:** en faktisk förändring av miljö- och hälsoaspekter, till exempel utbyggnad av en väg.
- **Miljöeffekt:** en förändrad miljö kvalitet orsakad av en påverkan, till exempel buller.
- **Miljökonsekvens:** följden av miljöeffekterna för något intresse. Konsekvensen uttrycks oftast som en värderande bedömning, till exempel påverkan på vatten och risken för spridning av föroreningar i vatten. Konsekvensen kan avvara av diket eller indirekt art på en nationell, regional och/eller lokal nivå. För att undvika eller för att minimera negativa konsekvenser föreslås skyddsåtgärder där det är aktuellt.

### 4.1 NATURMILJÖ

#### 4.1.1 Förutsättningar

Det planerade verksamhetsområdet och dess närmaste omgivning består av jordbruksmark i form av brukningsvärd åkermark med spridd bebyggelse. Verksamhetsområdet genomskärs av en större kraftledningsgata i sydvästlig-nordöstlig riktning. Produktionsförmågan för åkermarken i detta område har bedömts som klass 7 av 10.

Som ett verktyg för bedömningen av skyddsområden och riksintressen har bland annat Naturvårdsverkets karttjänst *Skyddad Natur* använts för inventeringen. På platsen för den planerade verksamheten finns ett kulturmiljöprogram samt lämningar, se avsnitt 4.3 Kulturmiljö.

#### *Skyddsvärda arter*

En sökning på rödlistade och fridlysta arter genom Artportalens karttjänst utfördes 2022-09-04. Perioden valdes mellan år 2000–2022 och ytan begränsades till ca 500 meter utanför verksamhetsområdet. Runt 200 meter från utkanten av verksamhetsområdet har det rapporterats några enstaka skyddade arter de senaste 22 åren. Det är tre arter som noterats; mindre hackspett (NT) och vit stork (EN) (2003) samt stare (VU) (2005), omkring Åkeslund strax sydöst om verksamhetsområdet.

Det finns inga rapporterade observationer av fridlysta eller rödlistade arter inom planerat verksamhetsområde.

Inom verksamhetsområdet finns objekt som omfattas av det generella biotopskyddet såsom stenmurar och åkerholme. Dessa objekt och behov av eventuella skyddsåtgärder kommer att beskrivas närmare i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

#### 4.1.2 Förutsedda miljöeffekter

##### *Barriäreffekter för vilt*

Anläggningen behöver stänglas in för att förhindra obehöriga från att tillträda samt för att hålla inne eventuella får som betar i parken. Anläggningen utformas med olika lösningar som reducerar barriäreffekten både för storvilt och mindre vilt. Det lämnas en glipa mellan stängslet och marken på 10

cm som möjliggör för mindre djur att komma in och ut från anläggningen, som alltså fortsättningsvis kan nyttja området. Genom att plöjning upphör bedöms dessa arter snarare gynnas av solcellsparken.

En passage för större vilt mellan anläggningens fyra delområden medför att vilt kan röra sig fritt inom området. Ytterligare en passage lämnas i hänsyn till den högspänningsledning som passerar genom området.

#### **4.1.3 Samlad bedömning**

Solcellsanläggningen medför inga negativa konsekvenser för områdets naturvärden eller skyddsvärda arter. Ingen påverkan sker på förekommande objekt med naturvärden, och inom själva verksamhetsområdet kommer naturvärden att öka under driftskedet. Tack vare inarbetade skyddsåtgärder undviks också barriäreffekter för vilda djur. Verksamheten innebär ingen markavvattnings som skulle kunna medföra indirekta negativa effekter.

Sammantaget bedöms solcellsparken kunna stärka naturvärdena såväl i omgivningen som inom verksamhetsområdet och därmed bidra med positiva effekter för naturmiljön.

## **4.2 LANDSKAPSBILD OCH NÄRBOENDE**

### **4.2.1 Förutsättningar**

Det planerade verksamhetsområdet ligger i ett vidsträckt och i huvudsak flackt landskap som till största del består av åkermark (klass 7). Anläggningen ligger inte i anslutning till något större bostadsområde. Det finns närboende som visuellt kan påverkas av anläggningen och saknar avskärmning samt närboende som har någon typ av avskärmning, exempelvis träridå, andra bostäder eller höjdskillnader. Verksamheten har gjort en inventering av alla närboende och angränsande fastigheter som skulle kunna påverkas visuellt av anläggningen, figur 10 ovan visar en överblick.

### **4.2.2 Förutsedda miljöeffekter**

Området i sig inte omfattas av landskapsbildskydd.

Anläggningen medför en viss avvikelse i landskapet eftersom solcellsparken tillför en annan karaktär i det annars klassiska jordbrukslandskapet. Panelerna är dock endast 3 meter höga och i ett landskapsperspektiv följer anläggningen topografin utan att skapa avvikande former i terrängen.

Vid sidan om det visuella är anläggningens bidrag till störningar i omgivningen ytterst begränsande. Inget ljud, eller buller uppstår under driftstiden. Solpanelerna kommer vara antireflexbehandlade för att inte skapa en bländande effekt samt för att optimera elproduktionen. Det finns därmed inga faktorer som drar uppmärksamheten till parken som skulle kunna förstärka påverkan på landskapsbilden.

För närliggande bostäder kommer anläggningen att vara synlig, men utöver visuell påverkan kommer anläggningen inte medföra någon påverkan.

### **4.2.3 Samlad bedömning**

Solcellsparken bedöms medföra små negativa effekter för landskapsbild och närboende.

## 4.3 KULTURMILJÖ

### 4.3.1 Förutsättningar

#### Kulturmiljöprogram Brååns dalgång

En del av verksamhetsområdet i söder ligger inom ett kulturmiljöprogram som stäcker sig längst med Brååns dalgång och omfattar cirka 750 hektar.<sup>3</sup> Den planerade anläggningen ligger i utkanten av kulturmiljöprogrammet och kommer överlappa med programmet i söder med cirka 9,5 hektar som är totalt utspridda på de tre skiften, se Figur 13.



**Figur 13.** Översiktlig figur över planerat projektområde i förhållande till kulturmiljöprogram Brååns dalgång.

#### Övrig kulturhistorisk lämning

Inom verksamhetsområdet finns två lämningar som enligt Riksantikvarieämbetet klassas som *övrig kulturhistorisk lämning*. L1989:9140 Depåfynd med beskrivningen: "Fyndplats för 1 hel och 1 fragmentarisk tunnackig flintyxa, 1 tunnbladig flintyxa samt 1 oslipad tunnackig flintyxa (förkommen), funna i ett sammanhang".<sup>4</sup> Anläggningen kommer att lokaliseras över lämningen.

Den andra lämningen är L1989:8510 Fyndplats med beskrivningen: "Lösfyndssamling, bestående av 1 hel och 1 fragmentarisk slipad tunnackig flintyxa, 1 tunnbladig flintyxa, 1 oslipad tunnackig flintyxa (förkommen) samt 1 retuscherat flintspån. Yxorna funna i ett sammanhang ca 150 m N om gården".<sup>4</sup> Lämningen befinner sig utanför verksamhetsområdet och planerad anläggning kommer hålla ett skyddsavstånd på minst tio meter.

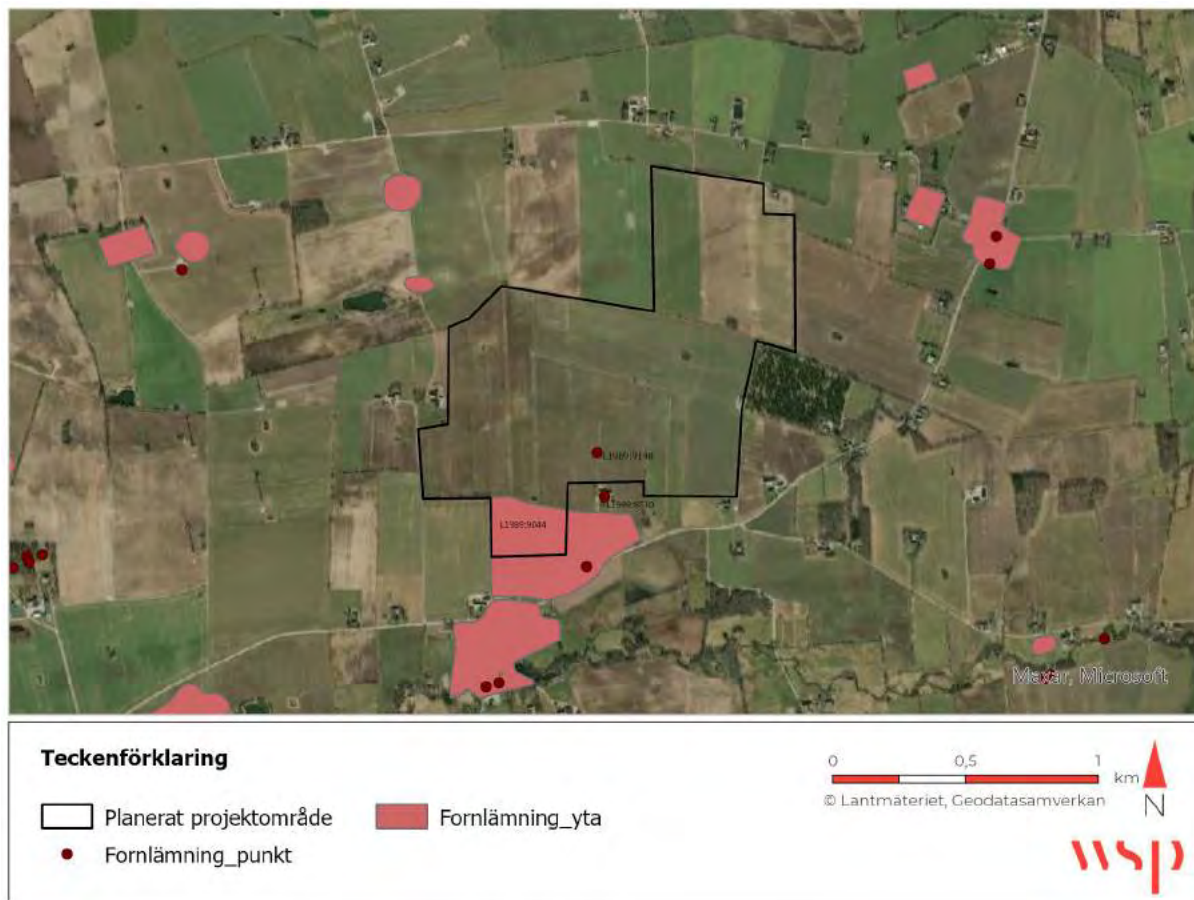
<sup>3</sup> Länsstyrelsen Skåne. Kulturmiljöprogram Skåne. 2021. URL: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=4d604e7e08a1471bbf90c6c5781c1a3a>.

<sup>4</sup> Fornsök (raa.se)



### *Fynd utan antikvarisk bedömning*

Två lämningar L1989:9044 Hög och L1989:9141 Flatmarksgrav som enligt Riksantikvarieämbetet saknar en antikvarisk bedömning. Den ena lämningen, L1989:9044 Hög, omfattar ett större område och överlappar med verksamhetsområdet, se Figur 14. Läget på lämningen är inte känt på fältet.



**Figur 14.** Fornlämningar inom och i närheten av verksamhetsområdet

### **4.3.2 Förutsedda miljöeffekter**

Under installationsprocessen görs ingrepp i marken och då skulle idag okända lämningar kunna påträffas. I sådana fall kommer verksamhetsutövaren att följa Kulturmiljölagen med plikt om att avbryta installationen och anmäla fyndet till Länsstyrelsen.

### **4.3.3 Samlad bedömning**

Den överlappning i förhållande till hela kulturmiljöprogrammet är litet, därmed anses påverkan på landskapet som obefintlig i förhållande till hela programmets storlek. Anläggningen anses inte påverka kulturmiljöprogrammets huvudsyfte att bevara kulturmiljölandskapet.

Med försiktighetsåtgärder och avstånd till berörda lämningar bedöms anläggningen inte påverka kulturmiljön.

## 4.4 REKREATION OCH FRILUFTSLIV

### 4.4.1 Förutsättningar

Verksamhetsområdet är inte ett område som direkt nyttjas i rekreationssyfte. Enligt allemansrätten är åkermark i teorin tillgänglig för allmänheten, men i praktiken går marken inte att tillträda stora delar av året på grund av pågående jordbruksdrift.

En cykelled går förbi området och sträcker sig från Högseröd längst med väg 1119 nordöst mot Hörby.

### 4.4.2 Förutsedda miljöeffekter

Under driftstiden kommer marken inte vara tillgänglig för allmänheten. I praktiken går det inte i dagsläget heller att tillträda området under större delen av året utan att skada eller ha en negativ inverkan på odlingarna.

Eftersom solcellsanläggningen innebär lindriga markarbeten och eftersom åtgärden är reversibel samt tidsbegränsad till 30 år, bedöms verksamheten inte medföra en bestående inverkan på friluftslivet.

### 4.4.3 Samlad bedömning

Eftersom solcellsparken endast tar en begränsad yta i anspråk påverkas inte möjligheten till rekreation och friluftsliv nämnvärt i området. Verksamheten bedöms medföra en obetydlig effekt.

## 4.5 BEFINTLIG MARKANVÄNDNING OCH NATURRESURSER

### 4.5.1 Förutsättningar

Befintlig markanvändning består av konventionell växtodling. På majoriteten av marken odlas grödorna höstvetete och höstraps (växtföljd: 3 x höstvetete, 1 x höstraps). Avkastningen är lägre än i genomsnittet i regionen<sup>5</sup>. På marken tillförs konstgödsel, kemiskt växtskydd, rötslam, gödsel och kalk.

### 4.5.2 Förutsedda miljöeffekter

#### *lanspråktagande av jordbruksmark*

Eslövs kommun har cirka 28 796<sup>6</sup> hektar jordbruksmark. Solcellsanläggningen planeras på 115 hektar vilket innebär att anläggningen påverkar 0,4 % av kommunens totala jordbruksmarksareal. Verksamhetsutövaren strävar efter att tillämpa jordbruksliknande skötsel på platsen. Den planerade verksamheten innebär därmed inte att jordbruksmarken tas ur produktion, däremot kommer en annan typ av livsmedelsproduktion att bedrivas.

Solcellsanläggningen utgör ett reversibelt ingripande i området eftersom den kan tas bort och marken kan återställas till ursprungligt skick. Åkermarken är en platsbunden resurs som till följd av verksamheten inte tappar sina bördiga egenskaper genom att verksamhetsutövaren ser till att den varken växer igen eller försumpas. Installationen i marken är inte permanent och bedöms därför inte stå i strid med att värna och behålla resursen åkermark för framtiden.

Elnätet är den främsta begränsningen i utbyggnaden av ny elproduktion. I Skånes län finns cirka 150 nätstationer utanför stadsmiljö. Bland dessa varierar tillgänglig nätkapacitet, men en hög skattning torde

<sup>5</sup> Jordbruksverket. 2021 – *Skörd av spannmål, trindsäd och oljeväxter 2020, preliminär statistik för län och riket.* (jordbruksverket.se)

<sup>6</sup> SCB Eslövs kommun. 2015 – *Jordbruksmark och skogsmark i hektar region, markanvändningsklass och år.* Jordbruksmark och skogsmark i hektar efter region, markanvändningsklass och år. (scb.se)

vara i snitt ca 20 MW tillgänglig kapacitet för solpark per station, motsvarande ca 25 hektar mark. Detta motsvarar 3750 hektar jordbruksmark.

I Skåne finns 499 000 hektar jordbruksmark. Om all nätkapacitet nyttjades av solparker skulle dessa 3750 hektar mark motsvara ca 0,75 % av Skånes jordbruksmark. Bolaget ser därmed inte expansionen av solparker i Skåne, inklusive Projekt Mossarp, som ett hot mot livsmedelproduktion.

För att sätta markanvändandet i perspektiv kan golfbanor användas som exempel. I Skåne används 4700 hektar mark för golfbanor<sup>7</sup>, dvs. betydligt mer än som skulle upptas av solparker i det högt skattade scenariot ovan. Jämfört med golfbanor bidrar solparker med samhällskritiska tjänster såsom förnybar energitillförsel och minskad effektbrist. Den rådande energikrisen har accentuerat behovet av dessa. Dessutom bedrivs fortsatt jordbruksliknande skötsel och potential för ökad biologisk mångfald är stor.

Bolaget bedömer att anläggande av solpark på jordbruksmark ej är ett hot mot den regionala jordbruksproduktionen. Mängden solparker som kan etableras är starkt begränsat av elnätet och en situation där solparker konkurrerar ut jordbruksmark i större utsträckning är högst osannolikt. Jämfört med annan markanvändning innebär en solpark fortsatt jordbruksliknande skötsel och är en reversibel åtgärd där jordbruksmarken ej skadas och enkelt kan återställas.

### *Ökad biologisk mångfald*

Marken som tillfälligt tas i anspråk kommer under tiden för projektet att fortsätta leverera ekosystemtjänster. Det finns stor möjlighet att kunna stärka den biologiska mångfalden och naturvärden på området när det konventionella jordbruket upphör under en tid. Verksamheten har tidigare anlitat naturvårdskonsulter för att göra en för- och efterstudie på solcellsanläggningen i Sjöbo. I studien framgår att naturvärden och den biologiska mångfalden gynnas av solcellsparken. Det har bland annat etablerats flera blommande örter i parkens öppna områden samt formats nya viloplats i skuggan under solcellspanelerna för fåglar och annan fauna.

*”Sammantaget har förutsättningarna för biologisk mångfald ökat i den befintliga solcellsparken jämfört med tidigare. Vi bedömer också att parken bidragit till ökade skydd- och födosökmöjligheter för groddjur, småfåglar och andra organismer, precis som vi bedömde i det förra utlåtandet.”* - Utdrag från efterstudien (2020).

Marken kommer att sås med en fröblandning av skånska provenienser. Målet är att den biologiska mångfalden ska öka och skapa bra miljö för mindre djur och insekter samt stärka naturvårdarna i marken. Vilka anpassningar som är lämpar sig bäst för att stärka den biologiska mångfalden på den här specifika platsen fastställs tillsammans med sakkunnig expert.

### *Livsmedelsproduktion*

Solcellsverksamheten kommer att bedrivas i kombination med jordbruksliknande skötsel i likhet med de riktlinjer som Länsstyrelsen beskriver för solcellsanläggningar; bete, slåtteräng eller odling mellan raderna. Vegetationen inom verksamhetsområdet blir således foder till djur, antingen direkt som betesmark för får, eller via insamling av hö efter slåtter. Indirekt kommer marken i området därmed även fortsättningsvis vara en kedja i livsmedelsproduktionen.

### **4.5.3 Samlad bedömning**

Marken tas i anspråk för att tillgodose ett viktigt samhällsintresse, samtidigt som den förblir klassad som jordbruksmark och livsmedelsproduktion fortgår under hela drifttiden. Att samordna jordbruksliknande skötsel såsom fårbete samt produktion av förnyelsebar energi bidrar till en effektiv och innovativ

---

<sup>7</sup> SCB. 2013 – *Markanvändningen i Sverige, Sjätte utgåvan.*

markanvändning. Dessutom kan det vara gynnsamt för biologisk mångfald. Effekten av verksamheten bedöms som positivt.

## 4.6 YTVATTEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken. En miljökvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten och buller.

### 4.6.1 Förutsättningar

Bråån omfattas delvis av strandskydd och passerar ca 350 meter söder om planerat anläggningsområdet. Vattendraget omfattas av miljökvalitetsnormer.

Solcellsparken innebär inga åtgärder som negativt kan komma att påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

MKN för buller och luftkvalitet är inte relevant för den planerade verksamheten.

### 4.6.2 Förutsedda miljöeffekter

Den planerade solcellsparken bedöms inte få någon negativ påverkan på ytvatten i omgivningen, eftersom ingen avvattning av marken krävs och inga förorenande ämnen släpps ut från anläggningen. Med upphörd användning av gödnings- och bekämpningsmedel bedöms spridningen av näringsämnen och kemikalier från verksamhetsområdet minska i motsvarande omfattning.

Anläggningen påverkar inte strandskyddsområdet för Bråån.

Planerad verksamhet bedöms inte påverka några gällande miljökvalitetsnormer.

### 4.6.3 Samlad bedömning

Sammantaget bedöms anläggningen ge en obetydlig påverkan på ytvatten och miljökvalitetsnormer.

## 4.7 KLIMAT OCH YTTRE HÄNDELSER

### 4.7.1 Förutsättningar

Den senaste IPCC rapporten från augusti 2021 visar på en fortskridande global uppvärmning i accelererande takt, med koppling till ökande halter av växthusgaser i atmosfären<sup>8</sup>. Pågående klimatförändringarna innebär att risken för extrema vädersituationer ökar.

Sverige har ett nationellt mål om 100 % förnybar elproduktion 2040. Skåne har även satt ett mål att 80 % av den totala elanvändningen i regionen ska vara förnybar 2030. Det globala arbetet för att bekämpa klimatförändringarna konkretiseras exempelvis i Klimatkonventionen och Parisavtalet, varav det senare anger att den globala uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader jämfört med preindustriell tid. Detta ska, enligt Parisavtalet, framför allt uppnås genom att minska utsläppen av växthusgaser. IPCCs senaste rapport visar att utsläppen av växthusgaser från mänskligt avtryck för närvarande ansvarar för cirka 1,1 ° C graders uppvärmning sedan 1850–1900-talet.

---

<sup>8</sup> IPCC's Sixth Assessment report, 2021

#### 4.7.2 Förutsedda miljöeffekter

Verksamheten innebär produktion av fossilfri och förnyelsebar elektricitet som bidrar till att reducera den lokala effektbristen i södra Sverige. De positiva effekterna av elproduktionen är inte begränsade till Skåne eller Sverige utan bidrar även positivt till internationella mål kring förnybar energi och klimatarbete. Det svenska transmissionssystemet är sammankopplat med grannländerna och elen från anläggningen bidrar således till ökning av förnyelsebar energi även utanför Sveriges gränser när det är överskott av produktion lokalt. Verksamheten bidrar således till att minska beroendet av importerad fossil el i Skåne vilket medför positiva effekter för klimatet.

Solcellsparken bedöms inte vara sårbar för klimatförändringar eller andra yttre händelser så som torka, kraftiga vindar, högre vattenstånd etc. Verksamheten tangerar med Sveriges nationella klimatmål som anger att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

#### 4.7.3 Samlad bedömning

Tack vare bidraget till det angelägna samhällsintressen av att minska beroendet av fossil energi samt att motarbeta pågående klimatförändringar bedöms verksamheten medföra positiva konsekvenser för aspekten klimat.

## 5 RISK OCH SÄKERHET

Elsäkerhetsverkets riktlinjer och regler följs vilket minimerar risken för allvarliga olyckor. Dessutom innehåller anläggningen inga rörliga komponenter vilket reducerar risken för olyckor.

Terrängkörning är nödvändig under installationsprocessen och kommer att utföras på ett hållbart sätt. Området inhägnas och blir en byggarbetsplats under tiden för installation vilket räknas som undantag från terrängkörningslagen.

Anläggningen innehåller inga rörliga komponenter vilket reducerar risker för olyckor. Drivmedel, olja mm. ska hanteras så att anslutande mark och vatten inte förorenas.

Under pålningsprocessen kan diverse komponenter under markens yta komma att skadas såsom ledningar och kablar. Inför installationen kommer därför all data kring känsliga delar av verksamhetsområdet samlas in från exempelvis databasen *Ledningskollen* (en databas för kablage och vattenledningar).

Skyddsåtgärder har vidtagits för att minimera påverkan på landskapets natur- och kulturvärden. För att motverka barriäreffekt på storvilt har utformningen av anläggningen konstruerats i sektioner men även säkerhetsavståndet till högspänningsledningen över området skapar en naturlig viltpassage. Eftersom anläggningen kommer hägna in 115 hektar i fyra delområden skapar detta rörlighet för vilt inom området.

För att minimera potentiell påverkan på djur som ej är rapporterade i Artportalen kommer kablar grävas ned i stället för att vara luftburet. I och med att anläggningen kommer konstrueras utan rörliga komponenter kommer finnas stora markytor för fåglar att vila på. Kablar som är ovan mark kommer förses med gnagskydd för att minska risken för att djur kommer till skada samtidigt som komponenterna i anläggningen skyddas.

Solcellsanläggningen medför inte risker för människors hälsa. Under drifttiden för anläggningen avges inte ljud, toxiska ämnen, reflektion eller annat som skulle kunna skada människors hälsa.

Anläggningen inhägnas med stängsel i fyra delar vilket gör att området inte blir tillträdesbart för allmänheten. Eftersom denna mark i dagsläget utgörs av åkermark, kan den teoretiskt sett anses vara tillgänglig för allmänheten. I praktiken går det dock inte att beträda området under stora delar av året

eftersom det kan medföra skada eller annan negativ inverkan på odlingarna, vilket strider mot den princip som beskrivs i 7 kap. 1§ miljöbalken.

## 6 BEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Inga naturreservat, Natura 2000 eller skyddade biotoper, fridlysta eller rödlistade arter har identifierats på platsen.

Verksamhetsområdet kommer överlappa utkanten av kulturmiljöprogram för Brååns dalgång. Programmet är avsett at bevara landskapsbilden. Anläggningen berör en begränsad del av programmets totala areal och solcellsparken bedöms inte påverka programmets syfte. Fornlämningar finns inom och utanför verksamhetsområdet. Till fornlämningar som är utanför kommer ett skyddsavstånd på minst tio meter från anläggningen att hållas. För att inte skada fornlämningar som finns på verksamhetsområdet kommer verksamhetsutövaren att följa Kulturmiljölagen samt försiktighetsåtgärder under byggnationsprocessen.

Verksamheten är belägen på åkermark, vilken bedöms ha ett begränsat värde för friluftsliv och rekreation. Anläggningen kommer att vara inhägnad och inte tillgänglig för allmänheten, och således också innebära en begränsning av det rörliga friluftslivet på platsen.

Jordbruksmarken tas ej ur produktion då verksamheten bedrivs i kombination med bete eller foderproduktion. Den planerade verksamheten ger möjligheter till innovativ livsmedelsproduktion kombinerat med förnyelsebar energiproduktion. Solcellsanläggningen utgör ett reversibelt ingripande på området eftersom anläggningen kan borttas och marken kan återställas till ursprungligt skick. Jordbruksmarken bevaras under hela tiden som solcellsanläggningen är i drift och kan användas för betesdrift eller jordbruksdrift efter anläggningens upphörande.

Verksamheten bedöms heller inte påverka yt- och grundvatten eller miljökvalitetsnormer.

Verksamheten bidrar till att reducera den lokala energibristen i Skåne.

Verksamheten bedöms inte strida mot kommunala detalj- eller översiktsplaner.

Med stöd av ovannämnda punkter görs bedömningen att anläggningen inte kan antas ge upphov till betydande miljöpåverkan.

## 7 FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING I MKB

Vid utformande av innehåll av den specifika miljöbedömningen beaktas även kraven i 16-19 §§ miljöbedömningsförordningen. Nedan ges förslag på miljökonsekvensbeskrivningens innehållsförteckning:

1. Icke-teknisk sammanfattning
2. Saken
3. Inledning
  - a. Administrativa uppgifter
  - b. Samråd och betydande miljöpåverkan
4. Metod för miljökonsekvensbeskrivning
  - a. Avgränsning
  - b. Bedömningsgrunder
5. Den ansökta verksamheten
  - a. Utformning och planerade arbeten

- b. Tidplan
- c. Rådighet över mark
- d. Inarbetade skyddsåtgärder
- e. Skötsel i driftskede
- f. Efterbehandling
- 6. Övergripande områdesbeskrivning
  - a. Planförhållanden
    - i. Översiktsplan
    - ii. Detaljplan
  - b. Riksintressen
  - c. Områdesskydd
  - d. Närboende
- 7. Alternativ
  - a. Lokaliseringsalternativ
  - b. Alternativ utformning
  - c. Nollalternativ
- 8. Underlag för bedömning
  - a. Miljömål
  - b. Miljöbalkens hushållningsregler
  - c. Miljökvalitetsnormer
- 9. Konsekvensbedömning
  - a. Landskapsbild
    - i. Förutsättningar
    - ii. Påverkan, effekt och konsekvens
    - iii. Skyddsåtgärder
    - iv. Samlad bedömning
  - b. Markanvändning
  - c. Naturmiljö
  - d. Rekreation
  - e. Kulturmiljö
  - f. Ytvatten
  - g. Naturresurser
  - h. Klimatpåverkan
  - i. Kumulativa effekter
- 10. Miljökonsekvenser i byggskedet
- 11. Risk och säkerhet
- 12. Hållbar utveckling
- 13. Fortsatt arbete
- 14. Samlad bedömning
  - a. Konsekvenser för människors hälsa och miljö
  - b. Förenlighet med gällande planer
  - c. Påverkan på riksintressen
  - d. Påverkan på skyddade områden
  - e. Sammanfattning
- 15. Referenser
- 16. Redovisning av projektmedlemmarnas sakkunskap

## 8 REFERENSER

Eslövs kommun. (2022). *Översiktsplan*.  
[Översiktsplan - Eslövs kommun \(eslov.se\)](#)

Hörbys kommun. (2022). *Översiktsplan*.  
[Gällande översiktsplan | Hörby.se \(horby.se\)](#)

IPCC's Sixth Assessment report. (2022).  
[Sixth Assessment Report — IPCC](#)

Jordbruksverket. (2021.) – *Skörd av spannmål, trindsäd och oljeväxter 2020, preliminär statistik för län och riket*.  
[Jordbruksverkets statistikrapporter | jordbruksverket.se](#)

Vatteninformationssystem Sverige (VISS). (2022).  
[Välkommen till VISS \(lansstyrelsen.se\)](#)

Länsstyrelsen Skåne. (2022). *Kulturmiljöprogram Skåne*.  
[Kulturmiljöprogram | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](#)

Riksantikvarieämbetet. (2022).  
[Fornsök \(raa.se\)](#)

SCB Eslövs kommun. (2007). – *Jordbruksmark och skogsmark i hektar region, markanvändningsklass och år*. Jordbruksmark och skogsmark i hektar efter region, markanvändningsklass och år. (scb.se)  
[Statistikdatabasen - Välj tabell \(scb.se\)](#)

SCB. (2013). – *Markanvändningen i Sverige, Sjätte utgåvan*.  
[Markanvändning i Sverige | scb.se](#)



## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 43 600 medarbetare på 550 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 100 medarbetare. [www.wsp.com](http://www.wsp.com)

**WSP Sverige AB**  
Box 13033  
402 51 Göteborg  
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://www.wsp.com)



# SVEA SOLAR

Undersöknings- och  
avgränsningssamråd  
solparken Mossarp  
11 november 2022



# Deltagare

## Från Svea Solar

Evelina Steen – Utility Business Developer

Carl Victor Passburg – Utility Business Developer

Carl-Henrik Wikman – Utility Business Developer

## Från WSP

Ida Davidsson – Utredare/Uppdragsledare

Amanda Sjögren – Miljökonsult

## Från Länsstyrelsen Skåne

Henrik Carlsson – Miljöhandläggare

## Från Eslöv kommun

Lars Persson - Näringslivschef

Marie Brant - Miljöstrateg

Marielle Ekwurtzel - Miljöinspektör

Ewa Günter - Bygglövshandläggare

## Från Hörby kommun

Ingrid Aronsson - Mark- och exploateringsingenjör

Michelle Ekinci – Strategisk planarkitekt

Karolina Allu – Miljöstrateg

Kajsa Blomberg - Bygglövsarkitekt



# Agenda

1. Presentation Svea Solar
2. Tidigare projekt
3. Beskrivning av Projekt Mossarp
  - Omfattning
  - Utformning
  - Lokalisering
  - Skyddade områden
  - Miljöeffekter
  - Bedömning om BMP
5. Frågor på underlaget
6. Samrådsrets
7. Fortsatt process och preliminär tidplan

# Om Svea Solar



Grundad 2014 och idag närvarande i 5 länder med +30 kontor och +1000 anställda



Projekterar, bygger, underhåller och äger solparker. +110 MW byggt/under byggnation.



#1 i Sverige och topp #3 i Europa för tak-installationer



Byggt Sveriges största solcellspark 3 gånger och har ca 50% marknadsandel för stora projekt.



Starkt ekosystem av partners – bland annat ett exklusivt partnerskap med IKEA



Stark finansiell stabilitet med Altor som minoritetsägare och CarVal som investerare med 100 miljoner EUR till egna solcellsparker.

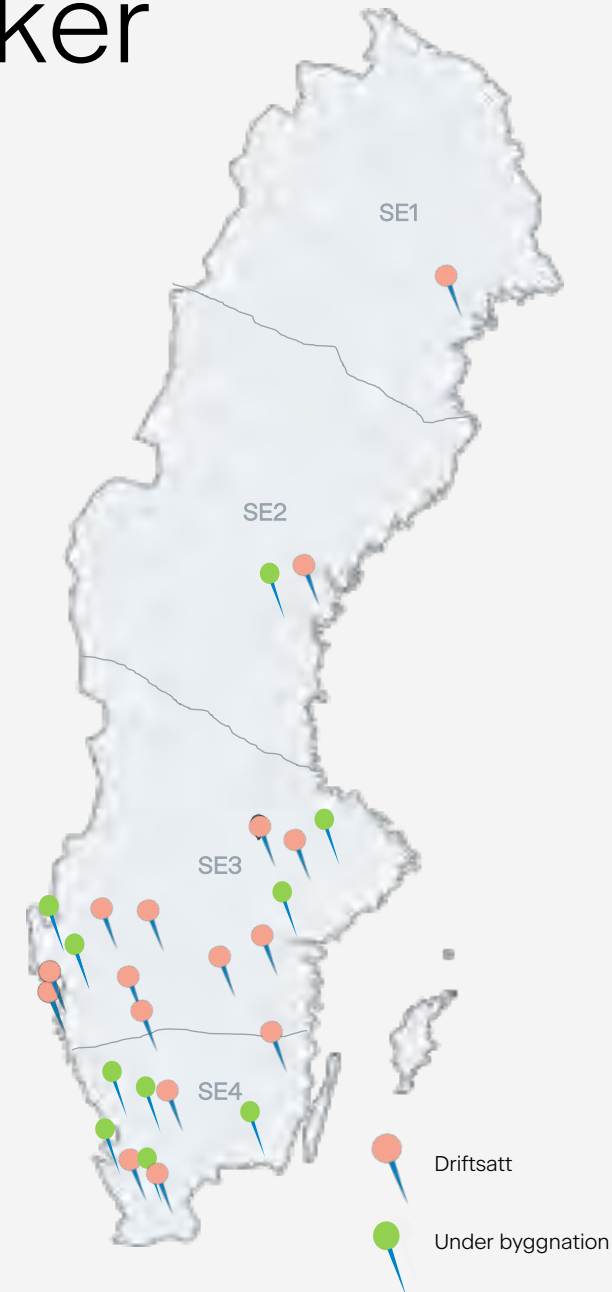


# Våra solparker

Varje timme träffas jordens yta av solstrålning som kan fångas upp och omvandlas till förnybar och grön energi. Denna omvandling sker med hjälp av solpaneler.

Fler solcellsparker innebär mer förnybar energi i energisystemet, vilket är ett stort bidrag till omställningen till ett hållbart samhälle. Svea Solar vill bidra till omställningen och satsar därför stort på installationer av solcellsparker.

Svea Solar har över 110 MW solparker i drift och under konstruktion.



# Tidigare projekt



## Sparbanken Skånes Solcellspark, Sjöbo

- Sveriges första och största kommersiella solcellspark
- Byggdes 2019, utökad 2021
- 18 MW installerad effekt
- Långsiktigt elavtal med Sparbanken Skåne
- Projekterades, byggdes och underhålls av Svea Solar

# Tidigare projekt



**Nya Solevi, Göteborg**

- Byggdes 2019
- Installerad effekt 5,5 MW
- Ca 20 000 st paneler
- 11 hektar



**Solinavium, Göteborg**

- Byggdes 2020
- Installerad effekt 5,5 MW
- Ca 15 000 paneler
- 7 hektar



**Komatsu Forest One, Umeå**

- Byggdes 2022
- Installerad effekt 3,3 MW
- Ca 7 200 paneler
- Industritak





# Biologisk mångfald

Ett utdrag från granskningen gjord av en oberoende aktör, Ekoll AB, av den befintliga solcellsparken i Sjöbo

*”Sammantaget har förutsättningarna för biologisk mångfald ökat i den befintliga solcellsparken jämfört med tidigare. Vi bedömer också att parken bidragit till ökade skydd- och födosökmöjligheter för groddjur, småfåglar och andra organismer, precis som vi bedömde i det förra utlåtandet.”*



# Varför solpark?

1. Stort bidrag till Sveriges mål om 100% fossilfri energi till år 2040
2. Förnyelsebar energi fasar ut fossila bränslen
3. Lokalproducerad energi minskar effektbrist och stärker energisystemet
4. Möjlighet att kombinera med andra samhällsintressen, exempelvis stärka biologisk mångfald och fortsatt livsmedelproduktion
5. Energislaget med starkast stöd från allmänheten
6. Robust teknik utan rörliga delar, livslängd 30-40 år

## Varför i Eslöv/Hörby?



1. Bland den bästa solinstrålningen i Sverige
2. Väldigt bra förutsättningar för nätanslutning
3. Reducerar den lokala effektbristen och de höga elpriserna i SE04 (nätområde 4)
4. Industritätt med hög konsumtion
5. Möjlighet för lokala bolag/industrier att köpa el från anläggningen
6. Bidrar till kommunala och regionala mål om förnyelsebar energi

# Projekt Mossarp

Solparken planeras i norr om Högseröd i Eslöv och Hörby kommun. Den kommer årligen producera el motsvarande 50 000 lägenheter eller 4 750 villor.

## Syfte

1. Producera förnyelsebar och grön el
2. Minska effektbrist genom lokal elproduktion
3. Gynna biologisk mångfalden på platsen

## Beskrivning

- Fastigheter: Mossarp 1:99, Högseöd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun
- Plats: norr om Högseröd, väster om Söderto
- Effekt: ca 95 MW
- Preliminär byggstart: 2024
- Projektid: 30 år
- Drift: fortsatt jordbruksliknande skötsel

# Projektstatus

## 1. Layout & Markägare

- Inventering av fastigheter i området
- Avtal skrivet med markägare. Löptid är 30 år
- Layout framtagen

## 2. Nätägare – Kraftringen, E.ON

- Fler anslutningsalternativ undersöks
- Anslutningsindikation har erhållits
- Nätutredning har beställts

## 3. Tillstånd, dispenser & bygglov

- Samråd enligt Miljöbalken 9 kap (frivilligt tillstånd)
- Bygglovsansökan ännu ej inskickad



# Omfattning

Solparken kan bli en av Sveriges största. Anläggningens storlek är bland annat dimensionerad efter den effekt som kan tas emot i elnätet.

## Fakta

- 115 hektar mark
- Skyddsavstånd till korsande luftledningar och bostäder
- Består av ca 175 000 solpaneler, 500 växelriktare, 50 transformatorhus och stängsel

# Val av plats

Lokalisering: Mossarp 1:99, Högseöd 11:7; 1:45; 10:9 Eslövs kommun och Norrto 14:3 Hörby kommun. Norr om Högseröd, väster om Söderto.

Svea Solar har inventerat flera fastigheter i området och anser efter en samlad bedömning att den här platsen har bäst förutsättningar för en solcellspark. Faktorer för bedömningen inkluderar

- Närhet till elnät med tillgänglig kapacitet
- Väldigt god solinstrålning
- Avskilt med relativt få närboende
- Ingen skyddad natur
- Inga skyddsvärda arter
- Bra markförhållanden
- God dialog med markägare





# Fas 1: Byggnation

1. Leverans av material.
  2. Metallstativ pålas på ca 2 meters djup
  3. Panelerna förankras i stativet och kopplas samman.
  4. Panelerna kopplas sedan till växelriktare som konverterar likströmmen (DC) till växelström (AC). Kablarna dras delvis genom stativet och delvis i marken.
  5. Kablage från växelriktarna dras genom kabelgångar i marken till en av transformatorstationerna i anläggningen.
  6. Transformatorstationerna konverterar strömmen och ansluts sedan till ställverk.
  7. Stängsel uppförs för att inhägna anläggningen.
- Kabelschakten är ca 60 cm djupa och 50 cm breda.
  - Transformatorstationerna uppförs på en makadambädd som är 60 cm djup och täcker en yta på ca 10 kvm.
  - Total arbetsyta för markarbeten endast ca 1% av marken

# Fas 2: Drift & Återställning

## Driftsfasen

1. Årlig teknisk besiktning och rutinkontroll.
2. Putsning av vegetation efter blomning vid behov.
3. Ambition att ha får som betar efter blomningen - samarbete med lokal fåraherde.
4. Byta ut växelriktare (efter ca 15 år).

## Återställningsprocessen

1. Materialet återvinns eller återanvänds.
2. Marken återställs till brukningsbar åkermark.







# Försiktighetsåtgärder

För att minimera påverkan på natur-, kulturmiljö- och friluftsvärden har flera försiktighetsåtgärder framtagits, bland annat:

- Avstånd till biotoper
- Nedgrävt kablage, gnagskydd runt utrustning
- Verksamheten bedrivs i kombination med jordbruksliknande skötsel – jordbruksmarken tas ej ur produktion
- Glipa mellan stängslet och marken lämnas om 10 cm möjliggör rörlighet för smådjur
- Passage för större vilt
- Transformatorhus förses med uppsamlingstank som förhindrar läckage
- Marken återställs och allt material återanvänds/återvinns vid projekttidens slut

# Naturmiljö

## Förutsättningar

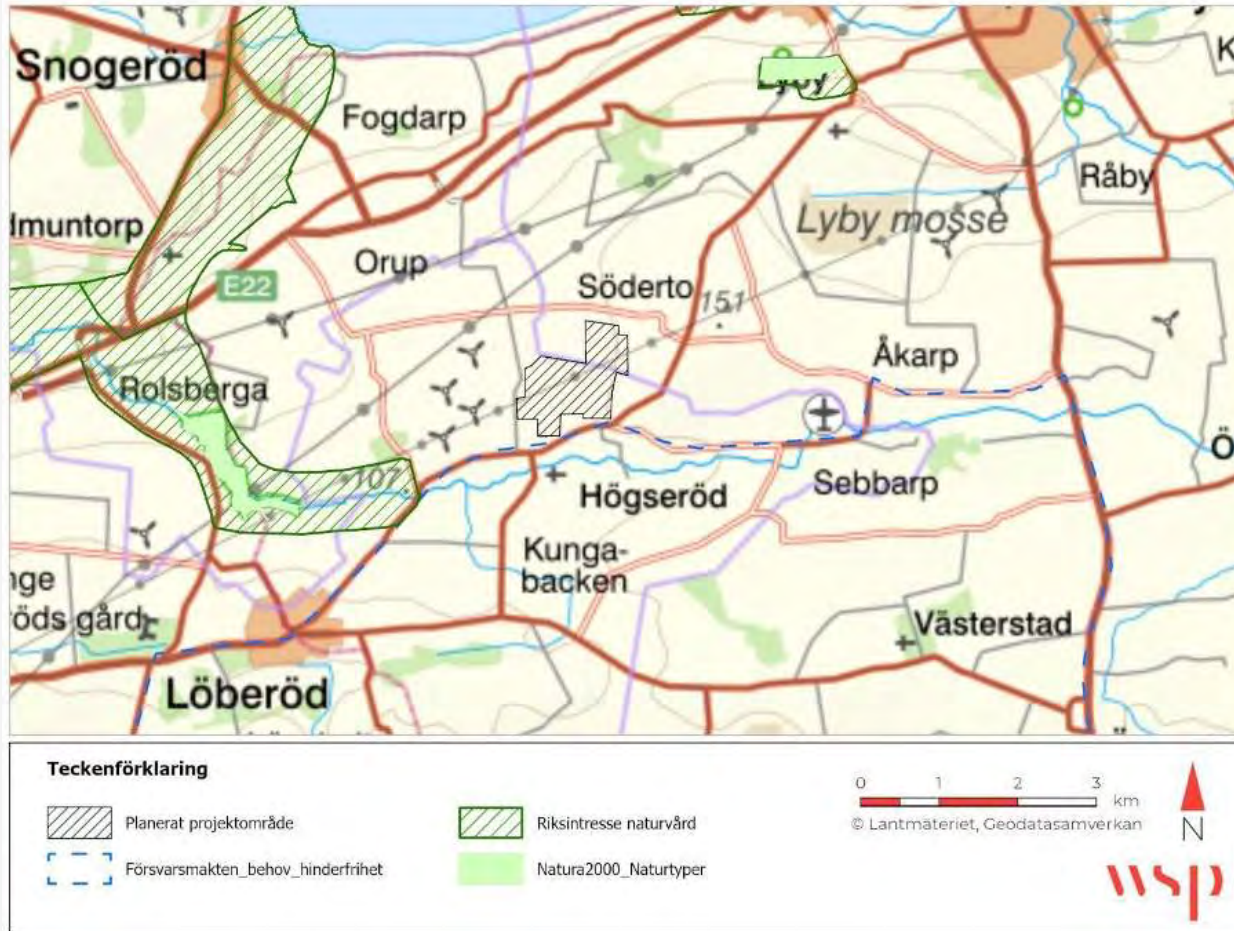
- Inga skyddade naturområden
- Inga skyddsvärda arter inom verksamhetsområdet
- Fåtal biotopsskyddade objekt

## Förväntade miljöeffekter

- Barriär för vilt → reduceras genom glipa i stängslet för mindre djur samt passager för större vilt

## Samlad bedömning

- Inga negativa konsekvenser för naturvärden eller arter
- Hänsyn tas till biotopsskyddade objekt
- Hänsyn tas för att minimera barriäreffekter för vilt
- Stärkta naturvärden och positiva effekter för naturmiljö under driftskedet





# Landskapsbild och närboende

## Förutsättningar

- Inget landskapsbildskydd
- Vidsträckt och flackt landskap
- Inga större bostadsområden
- Finns avgränsningar genom höjdskillnader, trädridåer osv.

## Förväntade miljöeffekter

- Viss avvikelse i landskap → reduceras genom låg konstruktionshöjd samt följande av topografi
- Inget buller, reflexivbehandlade solpaneler
- Endast visuell påverkan → dialog med närboende

## Samlad bedömning

- Endast små negativa effekter bedöms finnas

# Kulturmiljö

## Förutsättningar

- Kulturmiljöprogram Brååns dalgång, 1 % berörs
- Övrig kulturhistorisk lämning
- Lämning utan antikvarisk bedömning

## Förväntade miljöeffekter

- Under installation kan nya lämningar hittas, då följs Kulturmiljölagen

## Samlad bedömning

- Då överlappning med kulturmiljöprogram än minimal bedöms att ingen påverkan sker
- Med försiktighetsåtgärder och avstånd påverkas ej lämningar

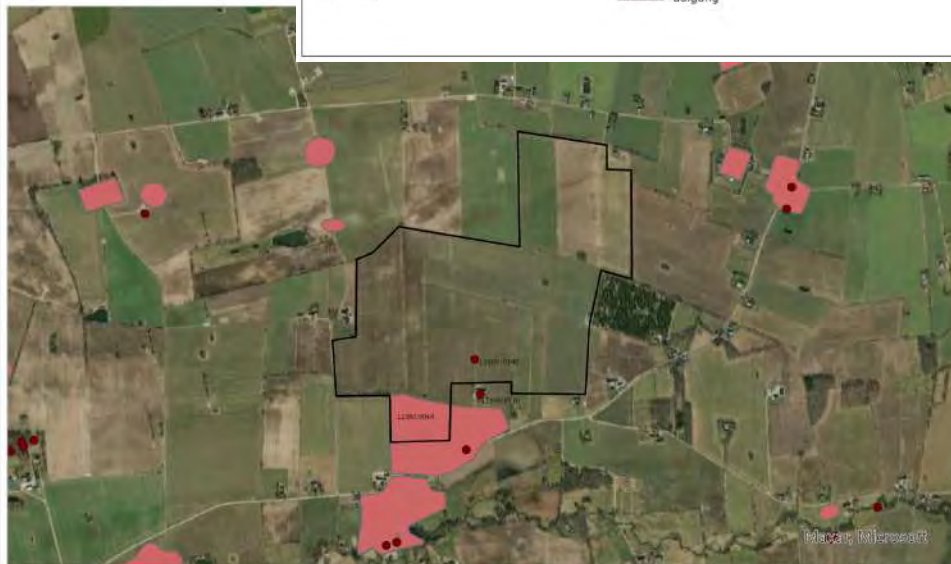


### Teckenförklaring

Planerat projektområde

Kulturmiljöprogram Brååns dalgång

0 0,5 1 km  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



### Teckenförklaring

Planerat projektområde

Fornlämning\_yta

Fornlämning\_punkt

0 0,5 1 km  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan





# Rekreation och friluftsliv

## Förutsättningar

- Verksamhetsområdet nyttjas ej för friluftsliv

## Förväntade miljöeffekter

- Marken blir otillgänglig för allmänheten under driftperioden  
→ marken kan i praktiken inte lagligt tillträdas under majoriteten av året utan att skada grödorna

## Samlad bedömning

- Då solparken endast tar en begränsad yta i anspråk och inte påverkar friluftsliv nämnvärt i området bedöms effekterna som obetydliga



# Ytvatten och miljö kvalitetsnormer

## Förutsättningar

- Inga vattendrag inom verksamhetsområdet

## Förväntade miljöeffekter

- Ingen avvattnings av marken krävs
- Inga förorenande ämnen släpps
- Ingen påverkan på vattendrag i omgivning

## Samlad bedömning

- Anläggningen bedöms ha obetydlig påverkan på ytvatten och miljö kvalitetsnormer



# Markanvändning och naturresurser

## Förutsättningar

- Befintlig markanvändning är konventionell växtodling

## Förväntade miljöeffekter

- Tillfälligt upphörande av konventionellt jordbruk
- Markens bördiga egenskaper bevaras
- Ökad biologisk mångfald
- Genom bete, slåtter eller vallproduktion fortsätter marken bidra till livsmedelsproduktion

## Samlad bedömning

- Marken används för ett mycket viktigt allmänt intresse, energiproduktion, samtidigt som jordbruksliknande skötsel fortgår och jordbruksmarken bevaras. Marken uppfyller fler nyttor samtidigt och effekterna bedöms som positiva



# Jordbruksmark och solenergi i samexistens

- Mängden solparker starkt begränsat av elnät
- Markanvändning i kontext
- Flera samhällsnyttor kan samexistera
- Vad säger domstolarna? ...

”En ökad produktion av fossilfri el är ett **mycket angeläget allmänt intresse**. För att möjliggöra en sådan ökning bör den omständigheten att det finns möjlighet att uppföra en solcellsanläggning på mark som inte är brukningsbar jordbruksmark i sig **inte utgöra ett hinder mot den sökta lokaliseringen**. Det bör, som en omständighet bland andra, kunna beaktas vilken mark den som är villig att investera i fossilfri energi har tillgång till.”

(Mark och Miljödomstolen, Växjö, Dom M 3434-21)





# Klimat

## Förutsättningar

- Global uppvärmning i accelererande takt, innebär stora risker för människor och miljö

## Förväntade miljöeffekter

- Reduktion av lokal effektbrist
- Produktion av förnyelsebar energi vilket indirekt minskar förbränning av fossila bränslen
- Bidrar till att uppnå lokala, regionala och nationella klimatmål

## Samlad bedömning

- Anläggningen bedöms medföra mycket positiva effekter för aspekten klimat



# Icke betydande miljöpåverkan

Sökande bedömer att anläggning icke ger upphov till betydande miljöpåverkan

- Inga naturreservat, Natura 2000 eller skyddade biotoper, fridlysta eller rödlistade arter
- Naturvärden och biologisk mångfald förväntas öka
- Minimal påverkan på kulturmiljöprogram och lämningar
- Små negativa effekter på friluftsliv och rekreation
- Små negativa effekter på landskapsbild och närboende
- Jordbruksmark tas ej ur produktion, jordbruksliknande skötsel fortgår, åtgärden är reversibel och tillfällig
- Påverkar ej yt- och grundvatten eller MKN
- Positiva klimateffekter och minskad effektbrist i Skåne
- Strider inte mot kommunala eller regionala planer



# Frågor på samrådsunderlaget?

- **Omfattning**
  - 115 hektar, 95 GW effekt, motsvarande 50 000 lägenheter eller 4 750 villors årliga elförbrukning
- **Lokalisering**
  - Anslutningsmöjlighet till elnätet, solinstrålning, bra markförutsättningar, avskildhet, få skydd, m.m.
- **Utformning**
  - Installationsfasen innebär arbeten på 1 % av marken.
  - Driftsfasen tekniskt underhåll och jordbruksliknande skötsel.
  - Återställningsfasen innebär att materialet borttas och marken återställs till brukbar mark.
- **Försiktighetsåtgärder**
  - Avstånd från luftledning, biotoper och närboende.
  - Glipa längs stängslet och passage för vilt.
- **Miljöeffekter**
  - Reversibla och tillfälliga negativa effekter
  - Övervägande positiva effekter
- **Sökandes bedömning: icke betydande miljöpåverkan**

# Samrådsrets

Den tänkte samrådsretsen består av följande

- Särskilt berörda
  - Närboende och fastighetsägare inom 500 m
- Myndigheter
  - Eslöv och Hörby kommun, Krafringen och E.ON, Trafikverket, Försvarmakten, Naturvårdsverket, Naturvårdsföreningen, Skånes Ornitologiska Förening
- Allmänheten
  - Annonsering i Skånska Dagbladet

Har Länsstyrelsen/kommunerna några synpunkter?



# Fortsatt process

- **Fortsatt samråd enligt MB kap 9**
  - Samråd genomförs och redogörelse skickas därefter till Länsstyrelsen som beslutar om BMP och samtidigt inkommer med sina skriftliga synpunkter. Därefter upprättas MKB i enlighet med det beslutet.
- **Tillstånd**
  - Bygglov för transformatorstationer
- **Utredningar**
  - NVI bedöms ej nödvändig då naturvärden på platsen är låga

# Preliminär tidsplan för projektet

Steg	Beskrivning	Tid
1	Samrådsmöte enligt Miljöbalken 9 kap	ongoing
2	Undersöknings- och avgränsningssamråd med samrådsrets.	november/ december
3	Samrådsredogörelse skickas till Länsstyrelsen	december
4	Beslut om betydande miljöpåverkan.	januari
5	Framtagande av liten MKB eller MKB.	februari
6	Bygglov	inte bestämt

# Tack!



## Minnesanteckningar undersökningssamråd

### Svea Solar – Länsstyrelsen Skåne Län

<b>Närvarande</b>		
Svea Solar: Evelina Steen (ES), Car Victor Passburg (CVP), Carl-Henrik Wikman (CHW) WSP: Ida Davidsson (ID), Amanda Sjögren (AS) Länsstyrelsen Skåne: Henrik Carlsson (HC) Eslöv kommun: Lars Persson (LP), Marie Brant (MB), Marielle Ekwurtzel (ME), Ewa Günter (EW), Torsten Helander (TH) Hörby kommun: Ingrid Aronsson (IA), Michelle Ekinci (ME), Karolina Allu (KA), Kajsa Blomberg (KB)		
Kopia till Länsstyrelsen i Skåne		
Datum för mötet	Tid	Plats
2022-11-11	13:00	Teams

### Agenda

1. Presentation Svea Solar
2. Tidigare projekt
3. Beskrivning av Projekt Mossarp
  - Omfattning
  - Utformning
  - Lokalisering
  - Skyddade områden
  - Miljöeffekter
4. Frågor på underlaget
5. Samrådsrets
6. Preliminär tidplan

Punkt		Ansvarig
1	<b>Presentation av Svea</b>	
	ES gick igenom presentationen och gav en introduktion till Svea Solar	ES
2	<b>Tidigare projekt</b>	
	ES presenterade tidigare projekt enligt bifogad presentation	ES
3	<b>Beskrivning av Projekt Mossarp</b>	
	ES och ID presenterade Projekt Mossarp utifrån tidigare utskickat samrådsunderlag utifrån huvudområdena omfattning, utformning, lokalisering, skyddade områden samt miljöeffekter. Sammantaget bedömer	ES



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

1

	verksamhetsutövaren (VU) att miljöeffekterna inte bör anses medföra betydande miljöpåverkan.	
4	<b>Frågor på underlaget</b>	
	FRÅGOR FRÅN KOMMUNERNA	Samtliga
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diskussion kring påverkan på landskapsbild</li> </ul> <p>TH – Framhåver att landskapet är viktigt, det skånska landskapet med vida vyer. Lyfter att även låga anläggningar kan ha betydande påverkan på landskapsbilden och utsikt genom att dölja bakomliggande utsikt. I framtida handlingar bör horisonteffekt belysas, och visualisering från vägen förtydligas och inkludera samtliga höjdskillnader. Ser gärna att detta visas genom fotomontage.</p> <p>ES – Betonar att VU tar med sig denna input. Framhåver att längs med vägen går en höjd fram till anläggningen vilket minskar den visuella påverkan. Grannar VU pratat med ser detta som förmildrande. Denna effekt har tagits hänsyn till i nuvarande utformning genom att lämna området närmast vägen fritt trots tillgång till marken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diskussion kring viltpassage</li> </ul> <p>MB - Undrar kring stängsel. Hur många och vilka områden ska stängslas in och hur ska storviltpassage fungera? Lyfter att det bör undvikas att passager leder ut mot vägen där bilar passerar.</p> <p>ES – I preliminär design visad i underlaget är det 4st hägn delade av ledningsgata samt en vertikal fördelning. ES bekräftar att VU tar med sig detta i utformandet av den slutgiltiga designen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diskussion kring kemikalier och avfall</li> </ul> <p>MB – Frågar kring kemikaliehantering - är det framför allt drivmedel samt transformatorolja? Är det något som kommer att hanteras eller är det engångspåfyllnad?</p> <p>ES – Svarar att det främst handlar om oljan i transformatorer. Det är endast om det sker någon form av skada (ex. blixtnedslag) och då tar uppsamlingstanken hand om detta. Under byggnation är det från maskinerna endast då det handlar om drivmedel. VU har rutiner för hanteringen av detta.</p> <p>MB – Är det en bemannad anläggning?</p>	



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

2



<p>ES – Nej, endast under konstruktionsfasen men annars videoövervakning. VU åker ut på plats vid tekniska fel samt vid det årliga underhållet. Om det är fårbeta så kommer fårskötare finnas vid perioder.</p> <p>MB – Undrar om behov finns kring avfallshantering?</p> <p>ES – Material återanvänds eller återvinns efter projektet. Ingen löpande avfallshantering behövs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion kring transformatorhus</li> </ul> <p>KB – Frågar kring antalet transformatorstationer. Hur många och hur är de placerade. Planeras någon annan form av byggnad?</p> <p>ES – Svarar att det endast är transformatorstationer som planeras under driftperioden. Dessa sprids ut jämnt över ytan för att minimera mängden kablage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion kring närboende</li> </ul> <p>KB – Hur har det varit med grannar, något kontakt som man inlett?</p> <p>ES – Framhåller att man har inlett dialog, ringt och pratat med dom som VU hittat uppgifter till, även besökt intresserade på plats. Övervägande positiv feedback. Dialog fortsätts med mest påverkade grannar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion kring störningar såsom buller och elektromagnetisk strålning</li> </ul> <p>KB – Frågar om buller. Inga ljud från elledningar eller liknande? Påverkan på eventuella EMC-fält?</p> <p>ES – Svara att buller kommer endast från fläktarna i växelriktarna. Man hör inte om man inte står precis bakom dessa. Handlar om ca 400 växelriktare. Dessa hänger på baksidan av panelerna och låter väldigt lågt. Placering kan även anpassas nära boende. Vad gäller EMC-strålning så är det inte ett problem här. Det uppstår främst på villatak vid användande av optimerare. Men är inte aktuellt på markbaserad anläggning. Hänvisar även till att VU tidigare byggt på flygplatser, där det har funnits att solpark ej påverkar flygplats, panelerna är antireflexbehandlade vilket minskar reflektionen och påverkar ej radio- eller elektrovågor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion kring solparken som reversibel</li> </ul>	
--	--

3



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

<p>IA – Framhåller läget idag med krig i omvärld osv. Om det skulle fortsätta eller komma liknande stationer i framtiden och det inte har gått 30 år – kan man ta marken i bruk för att fokusera till exempel matproduktion?</p> <p>ES – Det kommer ju påverka kalkylen negativt men men den tekniska möjligheten finns. Kommer förmodligen inte ske självmant, ES förutsätter att vid en sådan situation finns antagligen direktiv eller incentiv som driver en förtida avetablering. Längd för tillståndet är i underlaget 30 år men parken kan hålla längre än så.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion kring anslutningspunkt</li> </ul> <p>IA – Frågar om det är tanken att VU ska ansluta till närliggande kraftstation?</p> <p>ES – Framhåller att VU och elnätsägarna utreder olika alternativ. Det finns möjlighet att ansluta till en station sydväst mindre än 1km bort. Finns också möjlighet att bygga en mottagningsstation under ledningen. Är just nu under utredning hos nätägaren exakt vilken utformning det blir. Om det landar på en lösning som kräver kabeldragning över andra fastigheter sköter elnätsägaren dessa tillstånd och markägarkontakt. Gällande existerande nedgrävda ledningar är dessa inte i närheten av dimensionerade för att ta emot en större solpark.</p> <p>IA – Frågar om det finns något skyddsavstånd på en sådan här anläggning?</p> <p>ES – Svarar att det är ingen farlig verksamhet. Stängsel upprättas för att hålla borta oberoende men inga andra säkerhetsavstånd är krav.</p> <p>TH – Frågar kring Sparbanken avtalet och Sjöbo, skriver VU direkt avtal med till exempel dessa aktörer?</p> <p>ES – Svarar att de långsiktiga avtalen kallas PPA. För dessa anläggningar tecknas så kallade finansiella PPA:n där elen matas ut på allmänna elnätet men den finansiella transaktionen mellan köpare och säljare.</p> <p>FRÅGOR FRÅN LÄNSSTYRELSEN</p> <p>HC – Framhåller de tre viktigaste områdena som LST identifierat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omvandlingen av åkermark för annat ändamål</li> <li>2. Påverkan på vilt</li> <li>3. Landskapsbild</li> </ol> <p>Har även lite medskick kring formella delar processmässigt.</p>	
--	--

4



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

- Diskussion kring jordbruksmark

Framhåller att man har haft en del ärenden på LST och andra solcellsparkar på jordbruksmark vilka har förbjudits som är i prövning i domstol. Det huvudsakliga argumentet har handlat om hushållningsbestämmelserna och jordbruksmark. LST har då bedömt att det kan finnas bättre lokaliseringar kring elproduktion. Denna inställning är brett förankrad hos LST ända upp till landshövding. Det är en linje man håller och bygger på tolkningen av nuvarande lagstiftning och rättspraxis. Det är en förhållandevis ny bransch med solesproduktion och det finns inte ett tydligt regelverk i PBL eller miljöprövningsförordningen. Man avvaktar även domarna i MMÖD som man hoppas ska ge tydligare vägledning om LST tolkning är rätt eller fel alt. delvis rätt eller fel. Utgångspunkten är att man är negativt inställda till att storskaliga solcellsparkar placeras på jordbruksmark men beroende på utfallet så kan den utgångspunkten komma att ändras. Syftet här blir att förbereda så gott det går och att det kan fattas ett bra beslut och det är viktigt att det inte är LST i sig som beslutar i ärendet utan miljöprövningsdelegationen.

ES – Ger en kort kommentar och bakgrund. Verksamhetsutövaren har även bedrivit 12–6 tidigare och hört vad LST säger då kring oron med tidsbegränsning och att man släpper marken fri till oss. Anledningen till att VU går vägen frivilligt tillstånd är delvis att VU förbinder sig till diverse åtagande, inkl. tidsbegränsning.

TH – Framhåller att då kan man se detta som en tillfällig anläggning. Vill bidra till att lägga in lite positivt sentiment i diskussionen.

HC – Efterfrågar att verksamhetsutövaren ska beskriva frågeställningen kring jordbruksmark så gott det går. Verksamhetsutövaren har beskrivit att jordbruksmarken inte kommer att tas ur bruk utan kommer hållas som bete eller slätter. HC påpekar att det är viktigt att beskriva hur stora ytor som tas i anspråk för transformatorer, vägar, ställningar etc där det inte kan växa grödor. Verksamhetsutövaren har nämnt 1%, vad avser det?

ES – Svarar att 1% inkluderar transformatorer, pålar och schakt. Schakten täcks igen och sås in. Om man tittar på bara pålar och transformatorer så är det under driftsperioden mindre än 1%. Matjorden separeras.

HC – Ber att man förtydligar hur mycket av de 115 ha som kommer vara betesmark i framtida handlingar.

ES – Framhåller att synergin med fårbeta är väldigt bra då de kommer åt under solpanelerna. Verksamhetsutövaren tar med sig förtydligandet. Måtten kommer att vara anpassade för fåren.

5



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

HC – Framhåller att detta varit en tvistefråga tidigare. LST har ansett att även om det är en viss mängd av ytan som är betesmark har man menat att totalytan som sådan ändå tas i anspråk för annat huvudändamål. Det kommer förmodligen bli en diskussion kring detta där VU behöver diskutera/motivera.

ES – Undrar vad motiveringen är bakom att LST gör den tolkningen, dvs. att marken inte kan användas till både bete och solkraft?

HC – Svarar att den huvudsakliga verksamheten är energiproduktion utan garantier att det även ska vara betesmark eller jordbruksproduktion.

ES – Föreslår att verksamhetsutövaren enligt kap 9 tillståndet kan skicka in skötselplan eller liknande med strikt åtagande.

HC – Skickar med att fundera kring hur verksamhetsutövaren motiverar att man inte tar jordbruksmark ur drift. Manar också att motivera att enskild anläggning utgör samhällsintresse, utöver fossilfri el som helhet.

HC – Kommenterar kring lokaliseringen i förhållande till andra. Uppmanar VU att beskriva 2–3 konkreta andra platser som VU valt bort och varför. Behöver inte vara samma storlek, kan vara 2 platser som tillsammans utgör motsvarande yta. Inkludera båda SE4-perspektiv och mer lokalt, med alternativ till jordbruksmark.

- Diskussion kring vilt

HC – LST bedömer att anläggningen kan få påverkan på klövvilt. Rödlisade arter av kronhjort finns i området. Innanför staketet är det födoplats osv. Stängslet kan utgöra fara om vilt springer in i stängslet. Noterar att man utformar parken med en glipa i nederkant. Är en bra försiktighetsåtgärd. Är också positiv till viltkorridor i mitten. Viltkorridor bör vara minst 30 m breda.

- Diskussion kring landskapsbild

HC – Fotomontage vore bra. Viktigt att man beskriver hur parken verkligen kommer se ut, inkl. stängsel etc. samt nuläge jämfört med färdig anläggning.

HC – Undrar om VU har tänkt kring vegetationsridåer eller dylikt?

ES – Svarar att hur verksamhetsutövaren jobbar med grannar generellt är att man vill ha dialog tidigt för att förstå vad som är viktigt för dem, det kan vara trädriddå. Där kan vegetationsridåer bli relevant, är dock inte med i initialt underlag.

6



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

	<p>CVP – Kan LST indikera från vilka punkter i landskapet som fotomontage efterfråga?</p> <p>HC – Kommenterar att det verkar vara ett antal bostäder som har insyn. Om det kommer upp synpunkter från grannar i processen så kommer fotomontage vara viktiga. De som är nära och har insyn där måste det finnas en fotopunkt från flera riktningar. Norr, väst syd och öster, från allmänna vägar etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förtydligande av formella aspekter</li> </ul> <p>HC – Alternativ utformning ska ingå i en MKB. VU har beskrivit en del som är bra i underlaget. Utveckla resonemang varför man valt denna form på anläggningen. Kommentera teknikval eller om det finns andra aspekter. Varför har man valt just dessa ytor inom fastigheterna. Stängsel etc. Visa på alternativ utformning, VU har valt detta och ett alternativ skulle kunna vara XYZ och förklara varför detta valts bort.</p> <p>HC – om yrkanden: Tillståndets ram måste begränsas på något sätt. Maxproduktion är ett dåligt mått, instängslad yta eller liknande bättre. Yrka på vad det är som begränsar omfattningen på verksamheten. Tidsbegränsning av tillstånd. Om det är så att man ställer sig positivt så kommer LST yrka på någon form av tidsbegränsning. Behöver inte tvunget vara samma som teknisk livslängd.</p> <p>HC – Kommenterar att man i ett 9e kapitel kan villkora avveckling på ett bra sätt. Framhåller att detta är åtalsbart om det inte följs. Där finns det någon form av standardvillkor som man brukar använda på de flesta branscher.</p> <p>CVP – Påpekar att verksamhetsutövaren redan har återställningsgaranti i villkor avtalat med markägaren</p> <p>HC – framhåller en annan aspekt i tillstånden. Att VU sätter en tidsgräns för igångsättning. Där skulle verksamhetsutövaren kunna föreslå.</p> <p>HC – skickar över skriftligt utförligt dokument med LST synpunkter.</p>	
--	---	--

7



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

<b>5</b>	<b>Samrådskrets</b>	
	<p>ES – presenterade den tilltänkta samrådskretsen enligt bifogat underlag.</p> <p>HC – kommenterade att samrådskretsen låter bra generellt. Naturskyddsföreningen bör involveras om det finns lokala sådana samt vägförening om det finns.</p>	ES
<b>6</b>	<b>Nästa steg</b>	
	<p>ES - Tidsplanen och nästa steg presenterades enligt bifogat underlag.</p> <p>HC - Anser inte att det behövs naturvärdesinventering - men utveckla gärna beskrivningen av påverkan på klövvilt och barriäreffekter etc. Lyfter även en fundering kring buller. Är vanligt att man gör bullerutredningar i tillståndsprocesser. Kan vara bra om VU beskriver ett resonemang kring källjudet och avståndet till bostäder för att utesluta bullerutredning. Om det finns exempel på mätningar från andra anläggningar, resonera kring detta. Det är vanligt att man får ett bullervillkor på denna typ av tillstånd. Finns det risk för klagomål så kommer det behöva utredas. Bra att vara proaktiv.</p> <p>ES - Tackar för all värdefull input som framkommit samt avslutar mötet.</p>	ES

8



Svea Solar Utility Development AB  
c/o SVEA SOLAR  
Sankt Eriksgatan 117  
113 43 Stockholm

sveasolar.com  
info@sveasolar.com  
+46 (0) 8 – 28 66 93

Hej!

Svea Solar Utility Development AB (Svea Solar) inleder härmed ett undersöknings- och avgränsningssamråd med berörda fastighetsägare och boende i närheten av den planerade solparken på fastigheterna Mossarp 1:99, Norrto 14:3, Högseröd 11:7, 1:45 och 10:9 i Eslöv och Hörby kommun. Projektet prövas enligt kap 9 miljöbalken och är anmäld som ett frivilligt tillstånd. Solparken kommer producera lokal och förnyelsebar el som bidrar både till minskad klimatpåverkan och att motverka elbrist och höga elpriser.

Som mottagare av denna inbjudan ingår ni i samrådskretsen, där boende och fastighetsägare inom 500 m från verksamhetsområdet inkluderas. Fastighetsägare ombeds förmedla denna information till eventuella hyresgäster. Syftet med samrådet är att informera om det planerade projektet samt inhämta information och frågor från berörda. Det är även ett tillfälle för fastighetsägare och boende att lämna synpunkter på projektet vilka kan beaktas i kommande ansökningshandlingar.

En sammanfattad version av samrådsunderlaget är bifogat till detta brev. För fullständigt underlag hör av er till kontaktperson enligt nedan.

Länsstyrelsen står inför bedömning om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Innan beslutsfattningen ska synpunkter och kommentarer framföras genom detta samråd. Har ni inga synpunkter att framföra kan ni välja att inte delta i samrådet.

Eventuella synpunkter ska framföras **skriftligen senast den 18 december 2022** till mejladressen [solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com). Ange "Mossarp" i ämnesraden. Yttrande kan även skickas via post till Svea Solar (se adress längst ned, specificera "c/o Evelina Steen"). Yttanden är publika och kommer bifogas till kommande ansökningshandlingar.

Ni är även välkomna att kontakta mig för frågor och upplysningar om projektet.

Soliga hälsningar!

Evelina Steen

Projektutvecklare på Svea Solar  
[evelina.steen@sveasolar.com](mailto:evelina.steen@sveasolar.com)  
076 118 76 57

# SVEA SOLAR

## Inbjudan till skriftligt samråd enligt 6 kap. miljöbalken

Etablering av en markbaserad solcellsanläggning  
på fastigheterna Mossarp 1:99, Norrto 14:3, Högseröd 11:7,  
1:45 och 10:9 i Eslöv och Hörby kommun



## Samrådsprocessen

Svea Solar genomför ett undersöknings- och avgränsningssamråd för att informera samt inhämta information och frågor om det planerade projektet. Det är även ett tillfälle för berörda att lämna synpunkter på projektets utformning, omfattning, samt de miljöeffekter som verksamheten kan förväntas medföra. Inkomna synpunkter kan beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen för den planerade verksamheten.

Länsstyrelsen står nu inför bedömning om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Innan beslutsfattningen skall era synpunkter och kommentarer framföras genom detta samråd. Har ni inga synpunkter kan ni välja att inte delta i samrådet.

## Om projektet

Svea Solar planerar att uppföra en solcellspark i Eslöv och Hörby kommun på fastigheter Mossarp 1:99, Norrto 14:3, Högseröd 11:7, 1:45 och 10:9. Området omfattar ca 115 hektar som utgörs av åkermark. Under solparkens livslängd, 30 år, produceras årligen el motsvarande 4 750 villor eller 50 000 lägenheter.



Översiktbild Svea Solars solpark i Sjöbo.

Solparken består av mer än 175 000 solpaneler med tillhörande växelriktare, kablage och mindre transformatorstationer. Panelerna monteras 80 cm från marken och når en höjd på ca 2,5 till 3 meter.

## Om Svea Solar

Svea Solar är ett ledande svenskt företag inom solenergi för privatpersoner, företag och kraftproducenter. Med närvaro i över 5 länder är Svea Solar Sveriges största företag inom solcellsinstallationer på tak och Europas tredje största. Svea Solar är exklusiv partner till IKEAs för deras solenergilösning.



Betande får i Svea Solars solpark i Sjöbo.

Svea Solar har vunnit pris för snabbast växande bolag och jobbar intensivt för att leda övergången till en hållbar framtid genom smarta och innovativa solenergilösningar. Solcellsparker utgör en viktig del då de möjliggör snabb utökning av stora mängder förnyelsebar el.

Svea Solar har byggt ett 20-tal solparker, däribland Sparbanken Skåne Solcellspark i Sjöbo - Sveriges första kommersiella solpark och även Sveriges största under flera år. Totalt har Svea Solar mer än 110 MW parker färdigställda och under byggnation.

## Val av plats

Vid lokalisering av nya solpark sker alltid ett gediget arbete med identifiering av lämpliga platser. Grundläggande förutsättningar är närhet till befintlig elnätsinfrastruktur med tillgänglig inmatningskapacitet samt god solinstrålning. Ytterligare faktorer är eventuella skyddszoner och allmänna intressen så att påverkan på människor och miljö minimeras.

Den planerade solparken är lokaliserad norr om Högseröd, mellan Löberöd och Hörby.



Placering av den planerade solparken.

Anläggningen ligger nära till anslutningspunkt och stark nätinфраstruktur. Området har låga natur- och kulturvärden och ligger relativt avskilt. Jordbruksmarken bevaras genom fortsatt jordbruksliknande skötsel som även ökar biologisk mångfald.

Åtgärden är helt reversibel och marken återställs till ursprungligt skick efter projektiden. Solinstrålningen är bland den bästa i Sverige och den planerade solparken ligger i elområde 4 där effektbristen är som störst.

## Byggnation

Uppförandet av en solpark är en förhållandevis enkel och snabb process. Byggnationen kan medföra viss buller och trafik men effekten är endast tillfällig. Preliminär byggstart är 2024/2025.

Solpanelerna är konstruerade för att absorbera solljus och är även behandlade med antirefektiv beläggning för att inte ge upphov till bländning.

Solpanelerna placeras på montagesystem som pålas ned i marken. På baksidan kopplas växelriktare och därifrån dras nedgrävt kablage via mindre transformatorhus ut till allmänna elnätet.



Exempel på teknisk layout för den planerade solparken.

## Underhåll

En solpark behöver relativt lite tekniskt underhåll under sin livstid. Rutinmässig tillsyn tillkommer och vissa komponenter kan komma att bytas ut.

En av fördelarna med solparker är att jordbruksliknande skötsel fortfarande kan bedrivas på området. Det kan innebära fårbeta, slåtteräng eller produktion av vallfoder mellan panelraderna.

Ambitionen är att antingen låta området betas av får eller skapa ängs- mark med insådd av skånska fröer. Detta väntas ge positiva effekter på den biologiska mångfalden.

Genom undersökningar på solparken i Sjöbo visades att livsvillkor för växt- och djurliv förbättras till följd av solparkens skötsel. I Sjöbo upprättades även stork- bon i samarbete med den lokala ornito- logiska föreningen.

## Återställning

Efter projekttiden nedmonteras sol- cellanläggningen och marken åter- ställs till ursprungligt skick. En solpark medför endast reversibla och tillfälliga effekter som ej påverkar markens bör- dighet och området kan enkelt åter- ställas till ursprungligt skick vid avslutat projekt.

## Skyddade områden

Det aktuella området inkluderar inga skyddsområden eller riksintressen. Den södra kanten överlappar minimalt med ett kulturmiljöprogram där en lämning utan antikvarisk bedömning finns. Om- rådet omfattas heller inte av översikts- eller detaljplan.

## Förväntade miljöeffekter

Solparkens förväntade miljöeffekter har bedömts utifrån flera teman.

Effekterna på klimatet bedöms posi- va då fossilfri och lokal förnyelsebar el kan produceras, vilket indirekt leder till mindre utsläpp av fossila bränslen. De senaste årets elkris har även visat vik- ten av lokal energiproduktion, både för

att minska elpriser samt öka energio- beroendet.

Effekterna för markanvändning ses också som positiva genom att flera nyttor kan uppnås samtidigt: produ- tion av förnyelsebar lokal energi, ökad biologisk mångfald samt fortsatt jord- bruksliknande skötsel genom exempel- vis fårbeta.



*Nyfikna får i solparken i Sjöbo.*

Solparken kan påverka landskapsbild och närboende, vilket uppfattas olika från person till person. Då solparken föl- jer topografin, har relativt låg höjd och till viss del avgränsas av höjdskillnader och växtlighet bedöms anläggningen medföra små negativa effekter.

Av försäkringsskäl hägnas solparken in vilket påverkar friluftslivet. Dock så kan åkermark i praktiken inte tillträdas un- der majoriteten av året utan att skada grödor och marken används ej för fri- luftsliv i dagsläget. Viltpassager kom- mer lämnas så att större vilt kan röra sig genom området. För småvilt lämnas en glipa i staketet.

En liten del av området omfattas av Brååns kulturmiljöprogram där en läm- ning utan antikvarisk bedömning finns. Då försiktighetsåtgärder tas för att ej skada forn lämningar och endast en mi- nimal del av Brååns kulturmiljöprogram



påverkas bedöms effekterna från solparken som försumbara.

Naturmiljön bedöms påverkas minimalt då konstruktionsmetoden för solparker är skonsam och goda möjligheter finns att öka biologisk mångfald under driftperioden. Solparken påverkar inte heller yt- eller grundvatten.

Sammantaget bedöms effekterna från solparken som positiva. Solparker utgör en unik möjlighet att snabbt bygga ut energisystemet på ett hållbart sätt. Jämfört med andra typer av markanvändning är åtgärden reversibel och innebär inte att jordbruksmark tas ur produktion. Under driftperioden kan växt- och djurliv frodas i den ostörda miljön och ge ökad biologisk mångfald.



Ängsblomster i solparken i Sjöbo.

Soliga hälsningar!

Evelina Steen

Projektutvecklare på Svea Solar  
evelina.steen@sveasolar.com  
076 118 76 57

## Vad händer nu?

Under de nästkommande veckorna har ni möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter på underlaget, vilka kan komma att beaktas i framtida miljökonsekvensbeskrivning.

För att synpunkterna ska registreras måste de skickas via mejl till [solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com) **skriftligen senast den 18 december 2022**. Ange "Mossarp" i ämnesraden. Yttrande kan även skickas via post till Svea Solar (se adress längst ned, specificera "c/o Evelina Steen"). Yttanden är publika och kommer bifogas till kommande ansökningshandlingar.

Ni är även välkomna att kontakta mig enligt uppgifter nedan för diskussion, förslag och upplysningar om projektet och dess omgivning som vi kan ha med oss i fortsatt planering.

## Samrådskrets

Tabell 1. Närboende och fastighetsägare

Emil Axel Widell	Bastarp 112	24162	Löberöd
Bo Ingvar Svantesson	Bastarp 117	24162	Löberöd
Gert-Åke Klyft, Helena Nina-Mari Klyft	Bastarp 118	24162	Löberöd
Per Axel Andersson	Fogdarp 425	24396	Höör
Thomas Nordström, Annette Nordström	Fogdarp Orups Gård 710	24396	Höör
Helene Ambrosi, Martin Ambrosi	Gamla Bo Sjövägen 3	24395	Hörby
Göran Bertil Olsson	Högseröd 1018	24162	Löberöd
Patrik Lindeberg	Högseröd 1020	24162	Löberöd
Hans Roger Persson	Högseröd 1023	24162	Löberöd
David Olsson, Evelina Olsson	Högseröd 1024	24162	Löberöd
Rikard Trensmark	Högseröd 1025	24162	Löberöd
Eva Rose-Marie Ripa	Högseröd 1032	24162	Löberöd
Lone Mikkelsen, David Rikard Magno	Högseröd 1033	24162	Löberöd
Nils Anders Brinte, Marie-Lousie Brinte	Högseröd 104	24162	Löberöd
Ulla Helena Henning	Högseröd 1106	24162	Löberöd
Claes Göran Tommy Sjöholm	Högseröd 132	24162	Löberöd
Berit Lilian Ann-Mari Fransson	Högseröd 134	24162	Löberöd
Simon Nyhlén, Sara Palmquist	Högseröd 139	24162	Löberöd
Una-Karin Signhild Anna Lundberg	Högseröd 143	24162	Löberöd
Leif Inge Allan Sjöholm	Högseröd 147	24162	Löberöd
Björn Månsson, Cat Jekrak Månsson	Högseröd 148	24162	Löberöd
Lars Andersson, Ann Vennerström	Högseröd 151	24162	Löberöd
Karl Olin, Birgitta Björk	Högseröd 152	24162	Löberöd
Johan Pontus Daniel Andersson	Högseröd 153	24162	Löberöd
Hans Krister Andreasson	Högseröd 904	24162	Löberöd
Jan-Olof Gullberg, Mona Gullberg	Högseröd 908	24162	Löberöd
Sven Roger Torbjörn Bengtsson	Högseröd Åbrisen 1	24162	Löberöd
Theresia Elisabeth Nilsson	Högseröd Åkeslund	24162	Löberöd
Ann-Christine, Bengt Åke Sjunnesson	Högseröd Andersro	24162	Löberöd
Marcus Krister Olsson, Anna Andersson	Högseröd Annehill	24162	Löberöd
Eva Ingela Mattisson	Högseröd Högsbo	24162	Löberöd
Inga Maj-Britt Kvarnerup	Högseröd Järafält	24162	Löberöd
Emil Andersson	Högseröd Järagård	24162	Löberöd
Jan Erik Kvarnerup	Högseröd Järåker	24162	Löberöd
Karl Emil Nilsson	Högseröd Klockaregården	24162	Löberöd
Malin Veronika Johannesson	Högseröd Lillgården	24162	Löberöd

Åsa Cathrine Dahlberg	Högseröd Solhem	24162	Löberöd
Birgit Ingegerd Asp, Åke Sixten Asp	Högseröd Storegården	24162	Löberöd
Henrik Andersson	Hörbyvägen 24 E	24162	Löberöd
Marianne Andersson, Bengt Olle Andersson	Hörbyvägen 26 F	24162	Löberöd
Tomas Henry Graham	Kalkbrännerigatan 16	21611	Limhamn
Alf Olle Jöran Gunnarsson	Krabbes Väg 23 Lgh 1503	43252	Varberg
Sofia Isabell Sörensson	Krankesjövägen 25	247 41	Södra Sandby
Pirkko Ivakko, Maths Lennart Andersson	Nämndemansvägen 29	24137	Eslöv
Eva Pernilla Sandström	Norrekärsvägen 31	243 36	Höör
Christel Persson	Norrto 3207	24293	Hörby
Torbjörn Paulsson	Nygatan 47	24233	Hörby
Johannes Vansten, Erika Noberius	Olofslund	24162	Löberöd
Signe Inga-Maj Larsson	Runslingan 8 B Lgh 1002	22477	Lund
Smith Charles Stellan Bruno Walther	Sätesholms Gård	24162	Löberöd
Anna Maria Karlsson	Sätofta Björkstigen 9	24335	Höör
Per Mats Staffan Eriksson	Sebbarp 901	24162	Löberöd
Johan Andersson, Annika Andersson	Skibaröds Gård	24162	Löberöd
Per-Erik Pålsson	Skönabäck 778	268 68	Röstånga
Erik Andersson	Söderto 3249	24162	Löberöd
Kerstin Andersson, Sven Ingvar Andersson	Söderto 3254	24293	Hörby
Rafal Franciszek Kalinowski	Söderto 3256	24293	Hörby
Jerry Peter Rosenqvist	Söderto 3257	24293	Hörby
Johan Nilsson, Marie Nilsson	Söderto 3258	24293	Hörby
Jan Gunnar Persson	Söderto 3259	24293	Hörby
Jan Christer Tommy Svensson	Söderto 3260	24293	Hörby
Sven Olsson	Söderto 3261	24293	Hörby
Erik Bengtsson	Söderto 3262	24293	Hörby
Kristina Öberg	Söderto 3263	24293	Hörby
Carina Nordahl, Urban Nordahl	Söderto 3264	24293	Hörby
Elise Wickström, David Persson	Söderto 3266	24293	Hörby
Ann Marie Elisabeth Paulsson	Söderto 3267	24293	Hörby
Robert Andersson, Kristina Andersson	Söderto 3269	24293	Hörby
Arne Bengtsson, Charlotte Paulsson	Söderto 3271	24293	Hörby
John Edward Erik Sandberg	Södra Rörum 4193	242 94	Hörby
Helene Persson, Lars-Göran Persson	Söndreklacksvägen 8	29731	Degeberga
Tord Kamf, Lena Kamf	Stattenavägen 2	24235	Hörby
Löberöds församling (Orgnr: 252002-9675)	Storgatan 25	24162	Löberöd
Bengt Håkan Georg Persson	Svanvägen 42	61162	Nyköping
Sveaskog Förvaltnings Aktiebolag	Torsgatan 4	10522	Stockholm
Ola Wallberg, Karolina Wallberg	Högseröd Norrehill	24162	Löberöd

Tabell 2. Myndigheter och intresseorganisationer

Eslöv kommun	<a href="mailto:kommunen@eslov.se">kommunen@eslov.se</a>
Hörby kommun	<a href="mailto:kommunen@horby.se">kommunen@horby.se</a>
Kraftringen	<a href="mailto:registrator@kraftringen.se">registrator@kraftringen.se</a>
E.ON	<a href="mailto:PBL@eon.se">PBL@eon.se</a>
Trafikverket	<a href="mailto:trafikverket@trafikverket.se">trafikverket@trafikverket.se</a>
Försvarsmakten	<a href="mailto:exp-hkv@mil.se">exp-hkv@mil.se</a>
Naturvårdsverket	<a href="mailto:registrator@naturvardsverket.se">registrator@naturvardsverket.se</a>
Naturskyddsföreningen Eslöv	<a href="mailto:arne.olsson@naturokultur.se">arne.olsson@naturokultur.se</a>
Naturskyddsföreningen Hörby	<a href="mailto:lana.vought@gmail.com">lana.vought@gmail.com</a>
Skåne Ornitologiska förening	<a href="mailto:arne.hegemann.skof@gmail.com">arne.hegemann.skof@gmail.com</a>

**Subject:** Dnr: 10343236 Samråd Yttrande över Solcellspark Mossarp  
**Date:** Tuesday, 13 December 2022 at 16:20:27 Central European Standard Time  
**From:** pbl@eon.se  
**To:** Solpark  
**Attachments:** image001.png, image002.png, Översiktskarta El - Mossarp 1\_99 m fl.pdf, Arbete nära friledning.docx

Ärendenr: 202202399

Datum: 2022-12-13

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och följande synpunkter.

Inom området har E.ON en 130 kV regionnätluftledning, se biofogad karta

Kraftledningar omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2022.1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Ingen förändring av marknivå får ske under eller strax invid kraftledningen utan vidare bedömning gjorts, avstånd mellan mark och ledning regleras av bland annat starkströmsföreskrifterna.

Runt stolpar, stag, eller andra jordade delar, för 130 kV ledning får inget elektriskt ledande material, så som kabel för solceller m.m., förekomma inom en radie på 50 m. Detta på grund av att det vid åsknedslag eller kortslutning på ledningen kan slå sönder utrustning eller att det kan bli farliga spänningar i solcellsanläggningen vid uppkomna fel på ledningen.

För att bedöma dom avstånd som krävs mellan solcellsanläggningen ska information över anläggningens jordning och anslutning till det elektriska nätet överlämnas till E.ON för vidare bedömning för utformning av solcellsanläggningen.

När nya ledningar så som el, vatten, avlopp eller teleledningar med mera ska förläggas i närheten av kraftledningar ska Telestörningsnämndens TSN meddelande 21 följas. I tabellen framgår det vad det minsta avståndet mellan friledning för högspänning och annan anläggning ska hålla.

Staket som eventuellt skall uppföras måste ske i samråd med E.ON och planeras noga hur detta skall uppföras. Eventuella åtgärder för att hindra spänningssättning av staketet kommer att behöva utföras t.ex. följelina för att jorda av staketet.

Vidare dialog får föras rörande staketet och dess utformning.

Solcellspanelerna måste vara väl förankrade så att det inte föreligger någon risk att panelerna vid hög blåst kan lossna och riskera att träffa ledningens faslinor.

I det fall nya vägar ska anläggas som korsar eller kommer i omedelbar närhet av kraftledningarna skall detta meddelas E.ON för vidare bedömning. Detta då det råder restriktioner rörande avstånd mellan väg och strömförande ledare.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. Därför måste, i god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, kontakt tas med Jonas Jonsson (konsult på ONE Nordic AB), tfn 070-315 05 79 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA), se även bifogat dokument "Arbete nära friledning".

## Övrigt

Som elnätsföretag måste vi kunna sköta och kontrollera våra elanläggningar enligt Elsäkerhetsverkets Starkströmsföreskrifter (ELSÄK-FS 2022:3). Därmed får inte solcellsanläggningen utgöra något hinder för att kunna underhålla befintliga anläggningar.

Förfrågningar gällande anslutning till elnät, gå in på vår hemsida;  
<https://www.eon.se/foeretag/elnaet/anslut>

Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med kommande byggnation bekostas av exploatören.

Med vänlig hälsning/Kind regards

**Pernilla Winblad**

Tillstånd och Rättigheter



E.ON Energidistribution AB  
205 09 Malmö

[eon.se](http://eon.se) | [Facebook](#) | [Twitter](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#) | [YouTube](#)



Please visit [eon.se/legal](http://eon.se/legal) and find information about how we at E.ON handle your personal data.  
Privileged/Confidential information may be contained in this message and is intended solely for the use of the addressee. If You receive this mail by mistake, You may not use, copy or distribute it to anyone else. Please erase the message and notify us immediately.  
E.ON Energidistribution AB Säte/Registered Office Skåne län, Malmö Kommun. Organisationsnummer/Registered Number of the company 556070-6060.



Skala 1:10500 (A4)



**Informationskarta**  
Kommun: Eslöv, Mossarp  
Ärendenummer: 202202399

**E.ON Energidistribution AB**  
www.eon.se  
Skala: 1:10500  
2022-12-13  
Kartan är giltig i 3 månader

**Regionnät** högspänning  
Kabel   
Luftledning   
Transformatorstation

**Lokalnät** mellanspänning/lågspänning  
Kabel   
Luftledning   
Kabelskåp

**Stråk**  
Kabels verkliga läge (svart)   
Kabels ungefärliga läge (svart, kan vara röd)   
Schakt där flera kablar kan vara förlagda

## Arbete nära 130 kV friledning

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas, vilket i detta fall bland annat innebär följande:

- Avståndet mellan brännbart upplag och närmsta faslina får ej understiga 30 meter (40-130 kV).
- För explosiv vara gäller 50 meter för 50kV. För 130 kV gäller minst 100 meter.
- Ingen uppställning av maskiner, fordon, bodar etc. under eller i omedelbar närhet av ledningen. Ej heller tillfälliga grus eller jordupplag.
- Kranarbete är förbjudet under eller strax bredvid kraftledningen. Stationära kranar får ej placeras så att kranarmen/vajern kan komma i närheten av ledningen.
- Vid övrigt arbete under ledningen gäller minimiavstånd i vertikal led mellan faslina och maskin 4 meter vid 1 - 130 kV. I sidled gäller 6 meter vid 50- 130 kV. Spärrbara maskiner ska användas.
- Måste man av något skäl arbeta på gränsen till dessa avstånd eller att spärrbara maskiner inte används ska ledningsbevakning beställas via E.ONs kundsupport 0771-22 24 24. Kostnaden för detta kommer att påföras Er eller er entreprenör.
- Innan arbete vid regionnätsledningar ska kontakt tas med Jonas Jonsson på ONE Nordic AB, tfn 070-315 05 79 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA).
- Belysningsmaster, flaggstänger etc. får inte placeras så nära kraftledningen att dessa kan komma i kontakt med strömförande linor vid fall. Om exempelvis en 12 meter hög belysningsmast monteras får denna inte placeras närmre strömförande lina än 14 meter, horisontellt mått.
- Marknivån får inte förändras under eller invid våra ledningar.
- För montage av staket, el- och teleledningar, metalliska rör etc. gäller speciella restriktioner.

Detta dokument är lämpligt att medsända anbudsförfrågan vid upphandling av entreprenaden



**Subject:** SV: [ES] Inbjudan undersöknings- och avgränsningssamråd - solpark  
**Date:** Wednesday, 23 November 2022 at 15:38:24 Central European Standard Time  
**From:** Fysplan  
**To:** Solpark  
**CC:** Evelina Steen  
**Attachments:** image003.png, image001.png

Hej,

Tack för er förfrågan om att inkomma med synpunkter.

Försvarsmakten avstår i detta fall från att yttra sig i ärendet.

Upplysningsvis så finns det risk att solcellsparker på vissa platser medför skada på riksintresse för totalförsvarets militära del genom elektromagnetisk störning. För vidare läsning i frågan se Utredning av elektromagnetiska störningars försvårande för totalförsvarets intressen eller anläggningar (Regeringsbeslut Fi2020/02994/SPN).

För generell information och underlag kring riksintressen för totalförsvarets militära del hänvisar vi till vår hemsida: [www.forsvarsmakten.se/riksintressen](http://www.forsvarsmakten.se/riksintressen). På hemsidan finns bland annat kataloger för varje län där det redogörs för vad riksintressen för totalförsvarets militära del är, vilka åtgärder som kan riskera skada på riksintressena samt information och kartor för de områden av riksintresse som Försvarsmakten ansvarar för.

Med vänliga hälsningar,



FÖRSVARSMAKTEN  
HKV PROD RPE INFRA  
107 85 STOCKHOLM  
Besöksadress: Banérgatan 62

e-post: [fysplan@mil.se](mailto:fysplan@mil.se)  
[www.forsvarsmakten.se](http://www.forsvarsmakten.se)

Informationsklassificering av Försvarsmaktens utgående e-post.

När du får ett e-postmeddelande från Försvarsmakten står det ES framför rubriken på e-postmeddelandet. Detta står för att avsändaren bedömer att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Varje medarbetare inom Försvarsmakten klassificerar den information som man skickar via e-post och det sker för att säkerställa att rätt information når behörig person.

Classification of information in e-mails from the Swedish Armed Forces.

When you receive an e-mail from the Swedish Armed Forces you will notice the letters ES in front of the headline of the message. These letters indicate that the sender of the message has assessed

that the message does not contain classified information.

---

**Från:** Evelina Steen <evelina.steen@sveasolar.com>

**Skickat:** den 21 november 2022 17:56

**Till:** EXP-HKV <exp-hkv@mil.se>

**Ämne:** [ES] Inbjudan undersöknings- och avgränsningssamråd - solpark

Hej,

Vi utvecklar en solpark i Hörby och Eslöv kommun på fastigheterna Eslöv Mossarp 1:99, Eslöv Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Hörby Norrto 14:3. Området utgörs av åkermark och omfattar 115 hektar. Vi bjuder härmed in er till ett samordnat undersöknings- och avgränsningssamråd enligt miljöbalken. Vi har sammanställt ett underlag som beskriver projektet och dess miljöeffekter.

Om ni har några frågor om projektet eller underlaget, kontakta gärna mig. Kontaktuppgifter finner ni nedan.

Skriftliga synpunkter sänds via epost till: [solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com).

Alternativt via brev till:

Svea Solar Utility Development AB

Sankt Eriksgatan 177

113 43 Stockholm

Sista datum för att inkomma med synpunkter är 18 december 2022.

Med vänliga hälsningar / Best regards

**SVEA  
SOLAR**

Evelina Steen

Utility Business Developer

+46 (0)761 18 76 57

Sankt Eriksgatan 117

113 43 Stockholm

[sveasolar.com](http://sveasolar.com)



Kontaktperson  
Miljöavdelningen  
Henrik Carlsson  
010-224 1062  
henrik.carlsson@lansstyrelsen.se

Svea Solar Utility Development AB  
evelina.steen@sveasolar.com

## Samråd enligt 6 kap. miljöbalken avseende upprättande och drift av markbaserad solenergianläggning.

Länsstyrelsen har den 7 oktober 2022 tagit emot samrådshandlingar avseende en markbaserad solelenergianläggning inom fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7, Högseröd 1:45, Högseröd 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun.

Nedan framgår punkter som Länsstyrelsen ansåg särskilt viktiga att belysa vid samrådsmötet den 11 november 2022. Länsstyrelsen kommer att invänta bolagets samrådsredogörelse innan beslut fattas om anläggningen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Beroende på vad som framkommer i samrådsredogörelsen kan vissa av Länsstyrelsens synpunkter i denna skrivelse komma att ändras eller kompletteras.

## Länsstyrelsens synpunkter

### Jordbruksmark och lokalisering

Verksamhetens föreslagna lokalisering innebär att ca 115 ha brukningsvärd jordbruksmark kommer hägnas in under cirka 30 år för solcellsanläggning och eventuellt bete. Länsstyrelsen gör bedömningen att jordbruksmarken i huvudsak tas i anspråk för annat ändamål än jordbruk. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att bevarandet av jordbruksmark i Skåne är avgörande för att stärka det samhällsviktiga intresset av att producera mer inhemskt livsmedel och foder. Länsstyrelsen förhåller sig därför väldigt restriktiv till att jordbruksmark tas i anspråk för olika former av nya anläggningar och ny bebyggelse. Länsstyrelsen menar att elproduktion från solceller med fördel kan ske på andra platser än på jordbruksmark om solcellspanelerna delas upp på flera anläggningar.

Sammantaget tolkar Länsstyrelsen 3 kap. 4 § miljöbalken och nuvarande rättspraxis som att det inte finns stöd för att medge storskalig solelsproduktion på jordbruksmark.

Med anledning av ovanstående bedömer Länsstyrelsen att bolagets lokaliseringsutredning och beskrivning av jordbruksmarken är särskilt viktig i kommande ansökan. Utöver de beskrivningar som bolaget redovisat i samrådsunderlaget anser Länsstyrelsen att följande redovisning om jordbruksmark bör ingå i ansökan:

- Tydliggör i ansökan med beräkningar eller kvalificerade uppskattningar hur mycket yta som inte kommer att kunna användas för bete, då det utgör ytor för ställningar, transformatorbyggnader, vägar, andra byggnader eller liknande installationer där det inte kan växa några grödor. Relatera dessa ytor till totalytan jordbruksmark (115 he) och utveckla er motivering till varför ni inte anser att jordbruksmark tas i anspråk. Ange även totalytan för marken under solcellspanelerna samt er bedömning av om det kommer utgöra betesmark.
- Länsstyrelsen instämmer med bolaget om att produktion av förnyelsebar el utgör ett samhällsintresse. Länsstyrelsen anser dock inte att det innebär att alla energianläggningar utgör ett samhällsintresse. Redogör för varför ni anser att den enskilda anläggningen är ett samhällsintresse.
- Komplettera beskrivningen av alternativa lokaliseringar med åtminstone 2-3 konkreta exempel på andra fastigheter som utvärderats och där marktypen inte är jordbruksmark. Respektive alternativ plats behöver inte nödvändigtvis omfatta 115 hektar.
- Redogör för om alternativa utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter skulle kunna begränsa eller öka andelen jordbruksmark som tas i anspråk för solcellsanläggningen.
- Förtydliga i ansökan om bolaget har några särskilda åtaganden för att jordbruksliknande skötsel ska vidtas på ytorna som inte används av solcellsanläggningen. Bolaget har angett många exempel på jordbruksliknande skötsel, men enligt Länsstyrelsen framgår det inte riktigt om det kommer vara särskilda åtaganden.

### Vilt

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna inhägnaden innebär ett vandringshinder i landskapet för klövvilt. Aktuellt område ingår i kronhjortsområde C för den



rödlistade nominatunderarten av kronhjort. Ytan som hamnar innanför staketet försvinner också som plats för födosök och lega. Stängsel kan dessutom utgöra en fara för vilt då de riskerar att fastna eller skadas om de springer in i ett sådant, exempelvis i samband med jakt.

Länsstyrelsen finner det positivt att sökande har angett att stängslet ska utformas med en glipa om 10 cm i nederkant för att minska negativ påverkan på marklevande vilt. Länsstyrelsen bedömer att ett avstånd om minst 10 meter bör lämnas mellan stängsel och omkringliggande linjeelement som fastighetsgränser, stengårdsgårdar, busk- och trädridåer, diken, vägar/markvägar eller liknande. Detta gör att viltet får möjlighet att ostört röra sig runt anläggningen.

Länsstyrelsen bedömer även att det är viktigt att viltkorridorer lämnas genom anläggningen för att ge en minskad barriäreffekt, ex. längs markvägar eller på platser där skarpa innerhörn bildas då viltet följer staketet eller så att korridorer sammanfaller med linjeelement eller småbiotoper, exempelvis diken, småvatten, skogsdungar eller liknande. Sökande har föreslagit att anläggningen ska utgöras av fyra delområden där det skapas korridorer emellan. Av underlaget framgår dock inte hur breda korridorerna planeras vara. Länsstyrelsen erinrar om att korridorer behöver vara minst 30 meter breda för att vara funktionella. Skapande av sådana korridorer medför att viltet, ex. kronhjort, kan förflytta sig över området på väg mellan olika ståndorter. Det är därför viktigt att passager skapas och att de har tillräcklig bredd.

Utöver de redovisningar om påverkan på vilt som bolaget redovisat i samrådsunderlaget anser Länsstyrelsen att följande redovisning bör ingå i ansökan:

- Beskriv vilka kumulativa barriäreffekter som kan uppstå för vilt när planerad inhägnad adderas till befintlig infrastruktur och de befintliga verksamheter som finns i omgivningarna.
- Redovisa ett antal alternativa utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter samt vilka för- och nackdelar för klövvilt dessa innebär i förhållande till den valda utformningen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, typ av stängsel osv.

### Landskapsbild

Utöver de redovisningar om påverkan på landskapsbilden som bolaget redovisat i samrådsunderlaget anser Länsstyrelsen att följande redovisning bör ingå i ansökan:

- För att kunna göra en bedömning av påverkan på landskapsbilden bör ett fotomontage lämnas in för att visa hur anläggningen kommer se ut på plats. Det är viktigt att de faktiskt förväntade förutsättningarna innan och efter



anläggningen framgår av montaget, dvs. stängsel, planerade vegetationsridåer etc. ska framgå. Fotomontage bör åtminstone finnas från bostäder på fastigheterna för parken och på angränsande fastigheter som kommer att få en direkt vy över solcellsparken från sin bostadstomt samt från minst två motiverade punkter vardera på väg 1119 och väg 1130.

- Redovisa ett antal alternativa utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter samt vilka för- och nackdelar för landskapsbilden dessa innebär i förhållande till den valda utformningen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, utformning av stängsel och vegetation osv.
- Redogör för vilka för- och nackdelar som finns med att anlägga busk- och trädridåer längs utsidan av inhägnaden i syfte att begränsa den industriella upplevelsen av landskapsbilden. Redogör även för kostnader att anlägga busk- och trädridåer längs utsidan av hela det inhägnade området. Om bolaget som alternativ finner det motiverat att avgränsa plantering av busk- och trädridåer till vissa delar av solcellsparken bör även kostnaden redovisas för dessa delar.

Länsstyrelsen kan komma att inkomma med fler synpunkter om kulturmiljöprogrammet i området i samband med beslutet om BMP/ej BMP.

### **Biotopskydd**

Länsstyrelsen misstänker att det finns ett antal biotopskyddade miljöer som stenmurar och diken inom området. Av handlingarna framgår att anläggningen har utformats för att inga biotopskyddade miljöer ska beröras. Länsstyrelsen tolkar det därför som inga ingrepp ska ske i biotopskyddade miljöer. Länsstyrelsen erinrar om att ett skyddsavstånd om minst 10 meter bör hållas mellan paneler/stängsel och biotopskyddade miljöer. Länsstyrelsen erinrar också om att andra åtgärder som innebär ingrepp i biotopskyddade miljöer under anläggningsskedet ex. öppning av stenmurar vid anläggning av servicevägar är sådana åtgärder som riskerar att skada biotoperna och kräver dispens från biotopskyddsbestämmelserna. Dispens beviljas restriktivt. Ansökan görs hos Länsstyrelsens Naturprövningsenhet.

### **Fornminnen**

Länsstyrelsen vill påminna om anmälningsplikten enligt 2 kap. 10 § Kulturmiljölagen. Om fornlämning påträffas under grävning, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs och förhållandet anmälas till Länsstyrelsen.

### **Ekonomisk säkerhet**

Länsstyrelsen anser att bolaget behöver föreslå en nivå på ekonomisk säkerhet för verksamheten i enlighet med 16. kap. 3 § miljöbalken. Säkerheten ska ställas för att skydda samhället från att behöva stå för kostnaden för efterbehandling i situationer



där den ansvariga verksamhetsutövaren försatts i konkurs eller av någon annan anledning inte kan fullfölja sina skyldigheter.

### Om bolagets yrkanden i ansökan

I ansökan ska bolaget föreslå tillståndsram och vilka begränsningsvillkor för verksamheten som ska gälla samt vilka åtaganden som görs. Redovisning av dessa bör göras samlat i ansökan. Länsstyrelsen vill också erinra om att ett tillstånd vid behov kan förenas med tidsbegränsning och krav på igångsättningstid.

### Samrådsrets

Länsstyrelsen anser att parter som bör ingå i samrådet och som bör få direktinformation utöver de deltagande på samrådsmötet är fastighetsägare på grannfastigheterna, eventuella hyresgäster på dessa fastigheter, samt eventuella vägföreningar, byaföreningar och lokala naturskyddsföreningar. Som komplement bör planerad åtgärd annonseras i ortspressen/sociala medier för att nå en större krets.

### Information

Länsstyrelsen erinrar om att ytterligare synpunkter kan komma att framföras över en framtida ansökan och dess underlag. Detta yttrande är endast baserat på vad som framkommit under samrådet.

Allmän information om verksamheter med miljöpåverkan samt vad ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla finns att läsa på Länsstyrelsens hemsida. Det är viktigt att du namnger samtliga handlingar du skickar in. Detta underlättar i handläggningsprocessen.

Förslagsvis:

- Ansökan
- Bilaga 1 teknisk beskrivning
- Bilaga 2 MKB
- Bilaga 3 Fotomontage m.fl

Samtliga ansökningshandlingar ska du skicka i digital form till oss. Dessa hamnar då i ditt ärendes digitala akt i vårt system. Använd gärna Länsstyrelsens e-tjänst för att lämna in ansökan *Ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet (helprövning)*. Klicka [här](#) för att komma till e-tjänsten. Du kan även skicka in handlingarna digitalt till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se)

Handlingarna ska du underteckna med underskrift av behörig firmatecknare eller ombud med fullmakt (bifoga då undertecknad fullmakt).



Ni behöver även skicka in **fyra (4) pappersexemplar**, av samtliga handlingar till Länsstyrelsen Skåne, Södergatan 5, 205 15 Malmö. Dessa handlingar ska vara kopior av de digitala handlingar som du har skickat in digitalt och får inte innehålla nya eller ändrade uppgifter. Om handlingarna är större än 15 Mb rekommenderar vi att du använder er av vår tjänst Filskick. Inbjudan till tjänsten begär du enkelt genom ett e-brev till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se).

Detta yttrande har författats av Henrik Carlsson, miljöhandläggare miljöprövningsenheten.

Yttrande är digitalt och saknar därför underskrift.





# Skånes Ornitologiska Förening

Falsterbo fyr, Fyrvägen 35  
SE-239 40 Falsterbo  
Sweden

Arlöv 18 december 2022

Svea Solar  
[solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com)

## Yttrande från Skånes Ornitologiska Förening i samband med samråd gällande planerad solcellsanläggning vid Mossarp, Eslöv och Hörby kommun

Skånes Ornitologiska Förening (SkOF) tackar för möjligheten att avge ett yttrande i detta ärende. SkOF är generellt positiva till etablering av solcellsanläggningar så länge negativ påverkan på fåglar och biologisk mångfald i allmänhet kan undvikas. SkOF är dock tveksamma till solcellsanläggningar och annan exploatering av naturmiljö, dvs områden som inte redan används eller brukas för människors nytta. Det innebär att SkOF helst ser att anläggningar för förnyelsebar energi, inklusive solcellsanläggningar, planeras och byggs ut på redan exploaterad eller bebyggd mark och i andra hand på jordbruksmark av lägre kvalitet där negativ påverkan på biologisk mångfald kan undvikas. En utbyggnad av solcellsanläggningar på tak till redan existerande byggnader av allehanda slag och/eller i redan exploaterade industriområden vore exempelvis en möjlighet som inte tar någon ny yta i anspråk samtidigt som elproduktionen i bästa fall kan ske så nära konsumenterna som möjligt. SkOF konstaterar att solcellsanläggningar inte har förekommit i någon större omfattning tidigare och att kunskapen om hur sådana påverkar det lokala fågellivet och naturmiljön i övrigt därför är begränsad. Det finns därför all anledning till viss försiktighet när det gäller utbyggnad av solcellsparkar.

I det föreslagna fallet föreslås nuvarande jordbruksmark bebyggas med solceller. Till viss del sammanfaller de aktuella markerna med sådana som SkOF anser lämpliga för utbyggnad av förnyelsebar energi. Samtidigt kommer den föreslagna parken att uppta en relativt stor yta (115 ha) och därför finns en viss oro för att fåglars och andra organismers livsmiljö minskas. För fåglar specifikt kan detta leda till försämrade häcknings- och födosökmöjligheter för en del arter. Området består förvisso av jordbruksmark men är inte lika hårt odlat som en del andra delar av Skåne. Därför är också fågelrikedomen relativt hög (se vidare nedan). Därför krävs extra försiktighet och hänsyn vid exploatering oavsett vilken form denna tar.

### SkOF menar att den föreslagna solcellsparken innebär en betydande miljöpåverkan.

Vi grundar denna uppfattning dels på den stora yta parken planeras ta i anspråk, dels på de fågelobservationer som gjorts i området (se nedan). Miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla uppgifter om hur området används av fåglar och hur dessa kan tänkas påverkas. För att få fram ett godtagbart underlag för detta bör områdets fågelförekomster idag, före ev. byggnation, inventeras. Av en ren slump finns precis i närheten av den föreslagna solcellsparken en av de fasta standardrutterna inom den nationella miljöövervakningen av fåglar (02D7C Sebbarp). Svensk Fågeltaxerings standardrutten ligger systematiskt utlagda med 25 km lucka mellan varje rutt över hela landet. Rutten består av en 8 km lång linjetaxering som följer en 2x2 km stor ruta. Inventeringen görs en gång per år under försommaren och alla fåglar som ses och hörs längs rutten räknas. Totalt finns 716 rutten spridda över hela landet. Syftet med rutterna är att följa de svenska fågelbeståndens utveckling. För mer information om standardrutterna se <http://fageltaxering.lu.se> Rutten har inventerats varje år sedan 2001 och totalt har inte mindre än 103 fågelarter observerats på rutten, däribland rödlistade arter såsom brun glada (EN), buskskvätta (NT), entita (NT), grönfink (EN), gulsparv (NT), hussvala (VU), raphöna (NT), stare (VU), storspov (EN), strandskata (NT), tofsvipa (VU) och vaktel (NT) vilka samtliga skulle kunna häcka i området. Därtill har ytterligare ett



antal rödlistade arter observerats som inte bedöms som troliga häckande fåglar i området. Området är också rikt på födosökande rovfåglar av flera arter och används under delar av året av stora antal med gäss.

Med detta vill vi bara peka på vilken bristfällig bild av ett områdes fågelfauna som man kan få vid en sökning i Artportalen (jmf med vad som anges i samrådsunderlaget!). I Artportalen finns endast det som någon har valt att rapportera in till Artportalen, inget annat. I detta område är det dessutom få ornitologer som rör sig och därmed rapporteras inte heller särskilt många observationer till Artportalen. Avsaknad av fynd i Artportalen innebär därmed inte att ett område saknar förekomst av skyddsvärda arter. Det innebär enbart att ingen har rapporterat in några sådana fynd från det aktuella området. Därför bör den som vill beskriva förekomsten av skyddsvärda arter i ett område, inför någon form av exploatering, alltid kontakta representanter för lokala och regionala föreningar, myndigheter och allra helst samarbeta med personer med lokal kunskap för bästa möjliga kunskapsunderlag. I flertalet fall krävs regelrätta fältbesök under lämpliga tider på året för att kunna ta reda på vad som finns eller inte finns inom ett område. Rimligen förekommer ännu fler fågelarter i det aktuella området än vad som framgår ovan då inga regelrätta fågelinventeringar har genomförts under andra delar av året än vad som nämns ovan.

SkOF förordar att solcellspaneler ska vara reflexbehandlade så att de ger ett mattsvart synintryck. Detta antas minska risken för kollisioner för fåglarnas del. Särskilt viktigt kan detta vara i anslutning till blöta miljöer, så att inte solcellerna misstas för vattenytor av sjöfåglar som då kan lockas att försöka landa på solcellerna. Samtidigt vill vi vara tydliga med att kunskapsunderlaget om hur mycket användandet av reflexbehandlade paneler minskar olycksriskerna är klen och det är därför viktigt att frekvensen av eventuella olyckor med fåglar undersöks närmare.

I de fall det blir aktuellt med nya luftledningar i anslutning till solcellsanläggningar menar SkOF att det är viktigt att dessa, samt tillhörande andra elinstallationer, är sådana som inte medför risk för dödliga olyckor genom strömgenomgång för exempelvis större rovfåglar och ugglor. Ledningar och tillhörande utrustning bör vara isolerade.

Skötseln av området där panelerna ska stå är också av betydelse för biologisk mångfald. I underlaget nämns flera förslag på skötsel och annat som kan förbättra förutsättningarna för den biologiska mångfalden. Alla dessa förslag är bra och bör genomföras om parken byggs! Samtidigt finns en del att tänka på för att åtgärderna ska ge önskad positiv effekt för den biologiska mångfalden. Eventuell slätter eller bete bör så långt det är möjligt anpassas tidsmässigt så att de aktuella växterna hinner blomma. Alltför tidig slätter kan motverka syftet att gynna blomning och biologisk mångfald. Därför måste både växturval och slättertider planeras väl så att dessa passar ihop både med målsättningar om biologisk mångfald och med driften av en solcellsanläggning. Av stor vikt är att så stor variation som möjligt tillåts i vegetationen mellan och i anslutning till solcellspanelerna. Detta gynnar den biologiska mångfalden. Bekämpningsmedel och konstgödsel bör inte användas i eller i direkt anslutning till den föreslagna parken. Fårbete som föreslås är sällan en grund för förstärkt biologisk mångfald. Fårbete leder ofta till en alltför hårt betad grässvål. Försiktigt fårbete, tillsammans med slätter, i ett system där djuren flyttas runt mellan delområden kan dock fungera när en samtidigt vill förbättra förutsättningarna för den biologiska mångfalden.

SkOF är positiva till att stängsel av den typ där mindre djur kan passera under dessa används. Vi är också positiva till att inte hela parken planeras i ett slutet block utan att det kan finnas passager för större däggdjur genom området.

SkOF förordar att all anläggning och byggnation av solcellsparkar utförs utanför häckningstid för att minska risken för störning på häckande fåglar (och andra djur). Detta innebär att anläggning och byggnationsarbeten bör ske under perioden 1 augusti - 1 april.



Eftersom kunskapen när det gäller solcellsparkers påverkan på fågellivet än så länge är mycket begränsad uppmanar vi även till initiativ till studier av fåglarnas uppträdande i och intill parken om och när denna byggs. Vi ser gärna undersökningar både av den häckande fågelfaunan inom parken i sin helhet och i dess närhet, samt av den eventuella förekomsten av döda eller skadade fåglar i solcellsparken. Inom SkOF finns personer med kunskaper om hur sådana studier kan läggas upp.

För Skånes Ornitologiska Förening genom

Kenneth Bengtsson

**Subject:** Yttrande från Trafikverket: Mossarp 1:99 m.fl., Eslövs och Hörby kommun  
**Date:** Thursday, 1 December 2022 at 15:15:02 Central European Standard Time  
**From:** camilla.ligovic@trafikverket.se  
**To:** Solpark

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2022/133794

Er referens: -

## Samråd enligt miljöbalken gällande uppförande av solcellsanläggning på fastigheten Mossarp 1:99 m.fl., Eslövs och Hörby kommun

Trafikverket har tagit emot ovan rubricerat ärende för yttrande. Enligt samrådshandlingarna placeras parken som närmst ca 85 meter från väg 1119.

Trafikverket förutsätter att solcellsanläggningen utformas på sådant sätt att den inte orsakar störningar på Trafikverkets järnvägsanläggningar, dvs att radiotrafiken samt signal- el- eller teleanläggningar inte störs som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Om det visar sig att anläggningen stör järnvägstrafiken kommer Trafikverket begära att solcellsanläggningen stängs av. Det är inte möjligt att i förväg veta vilka solcellsanläggningar som eventuellt kommer påverka Trafikverkets anläggning, men om installatören har tillräcklig kunskap ska riskerna vara små, enligt Elsäkerhetsverket. Det finns även bra information i ämnet på deras webbsida.

Det ska i tillståndet säkerställas att solcellsanläggningens placering och utformning är sådan att det inte föreligger någon risk för att fordonsförarna utsätts för bländning.

Det framgår inte av ansökan vilka anslutningsvägar som kommer att användas till anläggningen. Trafikverket förutsätter att ingen ny anslutning mot statlig väg tillkommer.

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Med vänlig hälsning

**Camilla Ligovic**  
Bygglovshandläggare

[camilla.ligovic@trafikverket.se](mailto:camilla.ligovic@trafikverket.se)

Direkt: 010-124 42 09

### Trafikverket

211 18 Malmö

Besöksadress: Neptunigatan 52

Telefon: 0771-921 921

[trafikverket.se](http://trafikverket.se)

[Facebook](#) | [YouTube](#) | [Twitter](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#)

Samtliga remisser och beslut till Trafikverket ska skickas till [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) eller:

### Trafikverket

Ärendemottagningen

Box 810

781 28 Borlänge

Handläggaren är konsult på Trafikverket. / The administrator is a consultant at Trafikverket (Swedish Transport Administration).

**Subject:** Mossarp

**Date:** Tuesday, 29 November 2022 at 19:57:24 Central European Standard Time

**From:** David Magno

**To:** Solpark

Yttrande ang. planerad solpark i vår direkta närhet

Generellt så saknas det vetenskapliga rapporter för detta projekt.

Det anses inte tillräckligt att i samrådsskrivelsens brödtext löst förklara alla de positiva effekter detta projekt kommer att medföra, utan vetenskaplig förankring.

Nedan finner Ni några av de brister som vi härmed vill anmärka på.

### Planering

Endast en minimal, otydlig karta (6 x 7.5cm) har bifogats, helt utan måttangivelser.

Ej heller har något fotomontage över den tänkta anläggningen (inklusive stängsel) tillhandahållits.

Inga länkar till ytterligare/tydligare planering eller kartor har bifogats.

Pga. den undermåliga kartan kan vi ej avgöra huruvida minimiavstånd till närliggande vägar uppfylls, men att döma av den enda karta vi har fått så uppfylls dessa krav inte.

### Reflexer

Solpanelerna sägs vara behandlade med antirefektiv beläggning för att motverka bländning, men reflexerna kommer inte att vara försumbara.

För vindkraftverk finns det väldefinierade riktvärden för skuggor/reflexer, men inga reflexvärden för solparken har angetts, ej heller i vilken riktning eller vid vilka tidpunkter dessa reflexer kommer att uppstå.

### Miljökonsekvensbeskrivning

Då detta är en större anläggning anser vi att en miljökonsekvensbeskrivning krävs för detta projekt, men en formell sådan (eller länk därtill) saknas.

Framförallt har inga alternativa placeringar presenterats, ej heller ett nollalternativ.

### Placering

En solcellspark skall i möjligaste mån placeras på "den bästa platsen". En förklaring varför den valda placeringen är "den bästa" har ej angivits.

Solinstrålningen är inte på något sätt "bäst" just vid den tänkta placeringen.

Elnätsinfrastrukturen är inte heller "bäst" vid denna placering.

Ingen redogörelse för vilka andra platser som också varit diskuterade och varför just den valda platsen blev aktuell har givits:

"Enligt 3 kap 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på annat sätt"

Vi befarar att i detta fall handlar det mer om vilka markägare som är villiga att överlåta sina marker till billigast pris.

### Påverkan på boende

Svea Solar hänvisar ivrigt genom bild och text till deras befintliga solpark i Sjöbo (Sparbanken Skåne Solcellspark Sjöbo), men ingen konsekvensanalys av denna solpark har tillhandahållits.

Att hävda att "livsvillkor för växt- och djurliv förbättras" säger inget om hur livsvillkoren har påverkats för de boende som tvingats leva med en solpark runt knuten.

En analys av hur de närliggande fastigheterna/boende har påverkats i efterhand är ett **absolut** krav.

### Fastighetspriser

Boendemiljön på de angränsande fastigheterna kommer att påverkas negativt.

Vi har idag 5 befintliga vindkraftverk i vårt direkta närområde, med allt det oljud och obehag det redan medför.

Dessutom fick vi nyligen information om planer på att bygga en ny kraftledning mellan Hörby och Ystad

(<https://www.ox2.com/sv/projekt/triton>) som kommer att påverka vår boendemiljö.

Att nu införa ännu ett "miljöprojekt" kommer återigen att drabba de närboende, med ännu sämre boendemiljö och mindre efterfrågan på våra fastigheter/gårdar.

**Efterskötsel**

Det talas om en "ambition" att låta området betas av får, eller att skapa ängsmark, och det hävdas att detta kommer att skapa "positiva effekter på den biologiska mångfalden". Det är ren spekulation, såvida detta inte är beslutat.

Denna "ambition" skall förankras i en konkret och beslutad plan, inte bara målas upp som en utopisk framtid.

Mvh,  
David Magno  
Högseröd

2022-12-14

Svea Solar Utility Development AB

## Projekt Mossarp Eslöv och Hörby kommuner

Handläggare Evelina Steen

Jag har som berörd fastighetsägare fått ett visst underlag för att yttra mig om en eventuell "Solpark" med en uppgiven storlek av 1,15 kvadratkilometer invid min fastighet.

Jag motsätter mig bestämt att detta projekt genomförs eftersom projektet skulle medföra en betydande miljöpåverkan och även påverka mitt boende mycket negativt.

"Solparken" skulle innebära en oacceptabel industrialisering av bygden invid min fastighet, där ett vackert uråldrigt jordbrukslandskap skulle förvandlas till en dryg kvadratkilometer stor öken av svart plåt. Det förhållandet att betande får påstås kunna vistas under plåtarna förändrar inte den totala skövlingen av odlingslandskapet under överskådlig tid.

"Solparken" är belägen på bästa jordbruksmark. Detta innebär att 115 hektar prima åkermark skulle försvinna. Med en normalskörd av 7,2 ton vete per ha blir det ett bortfall av 830 ton vete per år. Denna skörd kan förse minst 5 000 personer med årsbehovet av spannmål. Sveriges självförsörjningsgrad av livsmedel är otillräcklig och torde ligga på ca 75%, vilket aktualiserats på senare tid genom kriget i Ukraina. Det skulle alltså bli en beaktansvärd ytterligare förlust av egenproducerade livsmedel om projektet genomförs.

En "Solpark" tillför inte någon nämnvärd energi under de delar av året då behovet är som störst, dvs under den mörka och kalla årstiden. Exempelvis torde antalet soltimmar under förlidna november och december kunna räknas i ental.

Enligt 3 kap. 4 § andra stycket miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Ägaren av marken synes att systematiskt ha köpt upp den aktuella marken enbart för att ersätta jordbruksmarken med denna "Solpark".

Det är inte ett väsentligt samhällsintresse att denna mycket brukningsvärda jordbruksmark ersätts av en "Solpark" som inte levererar någon energi när den behövs.

Ulla Henning  
Högseröd 1106  
241 62 Högseröd

**Subject:** Mossarp

**Date:** Friday, 16 December 2022 at 19:51:57 Central European Standard Time

**From:** jan olof Gullberg

**To:** Solpark

Hej!

Vi bor på Högseröd 9:8 och ni har tänkt

placera runt min fastighet öster sida 6 meter ifrån husen o söder sidan kommer till att täcka

hela utsikten från bostaden o den ska jag sitta o titta på i 30 år nej tack 🙅🏻🤨.

Dels så blir det svårt att sälja med den utsikten!

Men ni kanske kompensera detta !

Så ni får flytta gränsen 20 meter på öster sida från min gräns, söder sida får ni dra in 200 meter från vägen så man får lite bättre utsikt från min bostad !!

Så vi godkänner inte er planering!!

Tänk om o va mänskliga.

Marken är alldeles för bra att sätta solpaneler på, den ska vara till mat!

Mvh Jan-Olof o Mona Gullberg



## **Solcellpark etablering**

Vi ägare av Söderto 5:12 och Söderto 15:3 anser att en etablering av solcellpark i aktuellt område är fel och motsätter oss en etablering i dess nuvarande form.

\*Vi anser att ändring av produktiv jordbruksmark aldrig går att reversera till jordbruksmark igen uppförökningen av svårbekämpade ogräs samt sly utgör ett problem.

Att bebygga solceller på odlingsbar mark med bra arrondering där man kan bedriva ett effektivt lantbruk. En mark som inte odlas eller trädas sämre avkastning som följd där efter mindre uppförökning av humus och kol.

Man skall överväga att bebygga solceller på sådana platser. Vi måste även behålla odlingsbar mark för självförsörjningsgraden. I Sverige och på grund av växande befolkning i hela världen. Vi är idag över 8 miljarder människor. Vid kris som vi upplever nu behövs allt vi kan odla på effektivt användas.

\*Vi anser att bygg formen med pålning av stativ kommer att skada all dränering i hela området. Söderto 5:12 har hela sitt avvattnings område genom Norrto 14:3. Söderto 15:3: har uppskattnings vis ca 55–65% avvattnings område genom Norrto 14:3 där till får Söderto 15:3 en hel del vattnen från högre liggande områden.

\*Vi anser att områdets stängsel påverkar vilt i stor utsträckning dels dess rörelsemönster vilket ökar viltskador på omgivande jordbruksmark. Kronvilt kommer inte att kunna forcera stängslet men mest troligt kommer vildsvinstammen att explodera i det aktuella området. På grund av att solpanelerna är en skyddad verkstad för grisen. Jakten på den är mycket svår på grund av risken på att skada panelerna är mycket stor. Hur ska man kunna bedriva jakt i en solcellpark?

Söderto 2022-12-10

Sven Andersson och Kerstin Andersson

Lagfarna ägare av Söderto 15:3 och Söderto 5:12

**Subject:** Mossarp

**Date:** Sunday, 18 December 2022 at 18:49:13 Central European Standard Time

**From:** Malin johannesson

**To:** Solpark

**CC:** Kristian nilsson (Collin Johannesson)

Hej

Lite som vi har tänkt på här hemma.

\*Vi är lite rädda för reflektion från solcellerna. Vi har hört både positivt och negativt om det.

\*Kommer ta bort en del av utsikten så som man känner att man bor på landet. Ex när man står och diskar och ser liv och rörelse utanför fönstret.

\*Vi flytta ut på landet för fria ytor å nära till naturens egna ytor och vilda.

\* Hela utsikten bakom där man tankar energi kommer försvinna. kommer bli en vägg.

Skulle de bli av skulle vi vilja få den marken skriven på oss, som är sidan om (den lilla smala biten)

Som en kompensation, så vi kan använda vår loge som man ska, hade underlättat mycket.

Sen dels blir de lite svårare för obehöriga att komma upp.

Mvh

Malin Johansson och Kristian Nilsson

Högseröd Lillgården

24162 Löberöd

0708-842096

Skickat från [Outlook för Android](#)

# Inläga till samråd för solcellspark Mossarp

Som fastighetsägare till Eslöv Högseröd 11:13 vill vi göra följande inläga till samrådet för solcellspark Mossarp som innefattar fastigheterna MOSSARP 1:99, HÖGESRÖD 11:7; 1:45; 10:9 ESLÖVS KOMMUN OCH NORRTO 14:3 HÖRBY KOMMUN.

Underlaget som vi utgår ifrån i vårt svar på samrådet är utskickat från Svea solar utility development AB och framtaget av WSP. I underlaget beskrivs förslaget till etablering av en solcellspark på ovan nämnda fastigheter varav Högseröd 11:7 är direkt angränsande till vår fastighet.

Vår utgångspunkt är att storskalig elproduktion, gärna planerbar, behöver etableras inom elområde 4 och i grunden är vi positivt inställda till denna etablering. Etableringen som den beskrivs i underlaget för samrådet kommer dock att påverka vår fastighet i väldigt stor utsträckning under väldigt lång tid varför vi yrkar på att verksamhetsområdet minskas på fastigheten Högseröd 11:7 till viss del för att minska olägenheten för oss i form av avsevärd förändring av vyerna från stora delar av vår fastighet.

Dels motsätter vi oss en etablering väster om vår fastighet på Högseröd 11:7. Denna delen av den föreslagna etableringen sammanfaller dessutom med kulturmiljöprogrammet för Braåns dalgång. Norr om vår fastighet (Eslöv Högseröd 11:13) diskuterade Svea Solars representant ett skyddsavstånd på 100m från vår fastighet, vilket inte är en del av underlaget för samrådet. Vi hävdar att ett skyddsavstånd på minst 100m är rimligt för den här typen av anläggningar för att inte dessa skall bli alltför påträngande för närboende.

Solcellanläggningen kommer att på ett väldigt ingripande sätt påverka omgivningarna. Panelerna kommer att påverka utsikten över landskapet på ett negativt sätt dels genom att panelerna är 3 m höga, vilket skall jämföras med spannmålen normala höjd på 60-120 cm, och dels genom att panelerna är statiska och oföränderliga, till skillnad för konventionellt brukande av marken.

I underlaget beskrivs också hur en solcellsanläggning av den föreslagna storleken skulle påverka effektsituationen i södra Sverige på ett positivt sätt. Elområde 4, vilket innefattar Skåne, har visserligen ett importbehov av elenergi eftersom det saknas planerbar elproduktion inom elområdet. Den största delen av året är elområde 4 en nettoimportör av elenergi. Vi ser dock inte hur den föreslagna etableringen skulle påverka effektsituationen i Elområde 4 i någon större utsträckning. Elområde 4:s effektbehov överskrider sällan 4GW, importmöjligheterna från omkringliggande områden är motsvarar ca 9GW, dessutom finns det i normalfallet både planerbar kraftproduktion i form av kraftvärme och effektreserven i Karlshamn samt intermittent produktion i form av vindkraft och solenergi. Sverige som helhet exporterar i normalfallet redan 15-30 TWh om året och en stor del av denna exporten lämnar från elområde 4. Drifftagningen av sydvästlänken har också gjort att elområde 3 och elområde 4 i större utsträckning prisharmoniserar vilket med all sannolikhet kommer att påverka den pågående översynen av elområdesindelningen av Sverige. Troligen kommer kärnkraftsreaktorerna i Ringhals och Oskarshamn i framtiden att ingå i det södra elområdet vilket kommer att dramatiskt att öka baskraften inom området. I underlaget hänvisas det både till den pågående energikrisen och effektkrisen men vi menar att inget av detta existerar, varken för Sverige eller för elområde 4. Just nu råder det en kris på naturgasmarknaden i Europa, som spiller över till Sverige i form av höga elpriser. Produktionskapaciteten finns dock på plats för att hantera både effekt och energibehovet för Sverige även om elområde 4 (och elområde 3) i normalfallet är nettoimportörer av elenergi. Detta är dock inte något nytt, utan är en konsekvens av den väl utbyggda vattenkraften i norra Sverige. Vi anser därför att argumenten som rör effekt och energitillförsel kan bortses ifrån i bedömningen av ansökan eftersom det i nuläget inte är relevant.

Dock, i ett längre perspektiv, med den pågående och prognostiserade elektrifieringen av industrin, så behöver det ske en tillförsel av både planerbar och intermittent elproduktion i alla elområden för att hantera en 50-100% ökning av elenergibehovet inom ett 30 års perspektiv.

Sammanfattningsvis yrkar vi på att etableringen av solcellspark Mossarp på fastigheten Högseröd 11:7 minskas så att ingen etablering sker väster om Högseröd 11:13 samt att det på norra sidan hålls ett skyddsavstånd på 100m. Skälen till yrkandet är främst för att minska olägenheterna för oss i närområdet i form av kraftigt förändrade och statiska vyer över landskapet samt att det skulle ha en kraftigt negativ inverkan på fastighetsvärdet på omkringliggande fastigheter.

Högseröd 2022-12-18

Ola och Karolina Wallberg

**Subject:** Mossarp

**Date:** Sunday, 18 December 2022 at 23:53:54 Central European Standard Time

**From:** Bruno Walther

**To:** Solpark

Bästa Produktutvecklare Evelina Steen På Svea Solar!

Jag äger och brukar Högseröd 10:29 alltså en granne, dock ej närmsta, till den planerade solparken Mossarp. Jag kommer möjligen att se ett hörn och möjligen ett andra lite större hörn av parken på längre avstånd. Det bekymrar mig inte det minsta däremot hoppas jag att de grannar som får hela sin "back-yard" utfylld av solpaneler blir rejält kompenserade i enlighet med miljötänk och miljöbalk. Jag hoppas vidare att marken ägs av någon av de boende där den ligger och att det inte är någon som bor någon annanstans och föreslår denna mark som därmed hamnar på någon annans back-yard för det ger inget gott intryck.

Högaktningsfullt

Bruno Walther

Sätesholms gård

24162 Löberöd

## Sökandes svar på inkomna yttranden

Yttrande i samrådet sammanfattas i Tabell 1, inklusive förkortningar som för enkelhet kommer användas i det aktuella dokumentet.

Tabell 1. Myndigheter och särskilt berörda som yttrat sig i samrådet.

Kod	Yttrande
EON	E.ON Energidistribution AB
FM	Försvarsmakten – avstår från att lämna yttrande
LST	Länsstyrelsen Skåne
SKOF	Skånes Ornitologiska Förening
TV	Trafikverket
NDM	Närboende David Magno
NUH	Närboende Ulla Henning
NJG	Närboende Jan-Olof Gullberg
NSA	Närboende Sven Andersson
NMJ	Närboende Malin Johannesson
NOW	Närboende Ola Wallberg
NBW	Närboende Bruno Walther

Flertalet yttrande har berört samma frågor. För att undvika upprepning kommer generella frågeställningar bemötas inledandevis med referens till berörda yttrande. Unika frågeställningar bemöts till respektive yttrande.

Tabell 2. Svar på generella frågeställningar lyfta av flera yttrande

1. Anläggande av solpark på brukningsvärd åkermark, referens till 3 kap 4 § miljöbalken.	Har delvis beskrivits i "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 4.5. Utvidgad beskrivning inkluderas i kommande ansökningshandlingar.
2. Barriäreffekt för vilt	Har delvis beskrivits i "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 4.1. Utvidgad beskrivning inkluderas i kommande ansökningshandlingar.
3. Lokaliseringsutredning och alternativ placering	Har delvis beskrivits i "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 3.6. Utvidgad utredning inkluderas i kommande ansökningshandlingar.
4. Konkretisering och åtaganden gällande skötsel	Syftet med skötseln är att förvalta och stärka naturvärden och biologisk mångfald inom verksamhetsområdet samtidigt som jordbruksliknande skötsel kan fortgå. Sökande kommer inkludera en skötselplan i samband med inlämnande av kommande ansökningshandlingar.
5. Reflektion från paneler	Solpanelerna är behandlade med ett antireflexivt ytskikt. Eventuell bländande effekt för närboende minskas även genom insynsskydd (se punkt 7).
6. Påverkan på landskapsbild	Yttrande bemöts i kommande ansökningshandlingar. Se "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 4.2 för genomförd bedömning samt kapitel 7 där sökande föreslagit en utvidgad analys i konsekvensbedömning för landskapsbild i kommande MKB.
7. Avstånd till närboende	Sökande kommer föreslå exakta avstånd till närboende fastigheter med bostadshus i kombination med fotomontage och förslag på placering av träd- och buskridåer.

Tabell 3. Svar på yttrande EON (E.ON Energidistribution AB)

EON informerar om säkerhetsföreskrifter som ska följas vid anläggningsarbete invid ledning och övrig elnätrelaterad infrastruktur.	Sökande noterar samtlig information från EON vilka kommer tas i hänsyn under skarp projektering samt byggnation.
EON uppmanar till dialog för att bedöma säkert avstånd från solparken, inklusive utformning av staket.	Se ovan.

Tabell 4. Svar på yttrande LST (Länsstyrelsen Skåne)

LST är restriktiva gällande placering på brukningsvärd åkermark.	Se Tabell 2, punkt 1.
LST anser att i kommande ansökan bör följande inkluderas på temat "Jordbruksmark och lokalisering": <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beräkningar/kvalificerade uppskattningar hur mycket yta som ej blir tillgängligt för bete</li> <li>- Motivering till varför den enskilda anläggningen utgör samhällsintresse</li> <li>- 2-3 alternativa lokaliseringar på icke-jordbruksmark</li> <li>- Redogör om alternativa utformningar inom området kan begränsa/öka jordbruksmark</li> <li>- Förtydliga om särskilda åtaganden för jordbruksliknande skötsel</li> </ul>	Yttrande bemöts i kommande kommande ansökningshandlingar.
LST menar att inhägnad innebär vandringshinder för klövvilt, samt kan utgöra fara för vilt att fastna i. LST informerar att området ingår i kronhjortsområde C för den rödlistade nominatunderarten av kronhjort.	Se Tabell 2, punkt 2.
LST är positiv till glipan om 10 cm i staketets nedkant. LST menar att inom 10 m från övriga hinder såsom busk- och trädridåer, vägar osv.  LST bedömer viltkorridorer som viktiga och uppmanar placering linjeelement eller småbiotoper. LST anser att dessa bör vara minst 30 m breda.	Sökande noterar anmärkning.
LST anser att i kommande ansökan bör följande inkluderas på temat "Vilt": <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kumulativa barriäreffekter för vilt givet befintlig infrastruktur och verksamheter</li> <li>- Ett antal alternativa utformningar av solparken inom området inkl. för- och nackdelar.</li> </ul>	Yttrande bemöts i kommande ansökningshandlingar.
LST anser att i kommande ansökan bör följande inkluderas på temat "Landskapsbild": <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fotomontage från bostäder på angränsande fastigheter</li> <li>- Redovisa alternativa utformningar inom aktuella fastigheter (form, ytor, utformning)</li> <li>- Redovisa för och nackdelar med trädridåer runt anläggningen. Om avgränsat, redovisa kostnader och motivera.</li> </ul>	Yttrande bemöts i kommande ansökningshandlingar.
LST erinrar att avstånd till paneler/stängsel från biotopsskyddade objekt bör vara minst 10 m.	Sökande noterar anmärkning.
LST påminner om anmälningsplikt enligt Kulturmiljölagen om fornlämningar påträffas.	Sökande noterar anmärkning.
LST anser att sökande bör föreslå nivå på ekonomisk säkerhet för verksamhet i enlighet med 16 kap 3 § miljöbalken.	Sökande är bunden enligt avtal med markägaren att avsätta ekonomiska medel till ett spärrkonto med summa motsvarande återställningskostnad.
LST anser att sökande ska föreslå tillståndsram och begränsningsvillkor för verksamheten.	Inkluderas i kommande ansökningshandlingar.

Tabell 5. Svar på yttrande SKOF (Skånes Ornitologiska Förening)

SKOF är positiva till etablering av solcellsanläggningar men är skeptiska till anläggningar utanför exploaterat område.	Se Tabell 2, punkt 3.
SKOF påpekar brist på kunskap om solparkers påverkan på lokalt fågelliv och uppmanar till studier om solparkens påverkan på fågelliv.	Sökande är mottaglig för att tillgängliggöra verksamhetsområdet för studier om solparkens påverkan på fågelliv.
SKOF påpekar att stor yta berörs och kan leda till försämrade häcknings- och födosökmöjligheter för fågelliv.	Solparken är en luftig anläggning där stora delar lämnas öppna och förblir tillgängliga för fågelliv och mindre djur.  I "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 4.5.2 beskrivs förväntade effekter för biologisk mångfald. Från för- och efterstudier gjorda på Sjöbo solpark av den oberoende naturvårdskonsulten Ekoll AB konstaterats att "parken bidragit till ökade skydd- och födosökmöjligheter för groddjur, småfåglar och andra organismer".
SKOF menar att åtgärder innebär betydande miljöpåverkan, delvis pga. anläggningens area.	Se "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 6.
SKOF menar att trots avsaknad av rapportering i Artportalen kan ge bristfällig bild av fågelförekomst (SKOF refererar till den nationella miljöövervakningen av fåglar). SKOF uppmanar till inventering av fågelförekomster på området.	Påverkan på fågelliv kommer beaktas i kommande ansökningshandlingar.
SKOF anser att solpanelerna bör vara reflexbehandlade för att ge mattsvart intryck. SKOF uppmanar till övervakning av frekvens för eventuella olyckor med fåglar för att bredda det rådande kunskapsunderlaget.	Sökande noterar anmärkning. Moderna monokristallina solpaneler är mattsvarta.
SKOF menar att om luftledningar är aktuella bör dessa inte medföra risk för fågellivet.	Inom verksamhetsområdet grävs kablage ned, se "Bilaga 1 Samrådsunderlag" kapitel 2.2.2.
SKOF ser positivt på markskötsel vilken ökar biologisk mångfald på platsen. SKOF påpekar att skötseln måste vara väl planerad för att uppnå detta mål. Växtval, tidpunkt för slåtter, måttligt fårbeta m.m. nämns.	Se Tabell 2, punkt 4.
SKOF förordar att byggnationsarbete sker utanför häckningstid dvs från 1 augusti – 1 april.	Sökande noterar anmärkningen och tar med i framtida planering. Sökande förslår att begränsa pålningsarbete till augusti-april, då det kan uppfattas som ett störande moment. Övrigt arbete såsom montering av paneler, schaktning och kabeldragning bedöms ej som störande och sökande menar att det kan bedrivas under häckningsperiod om nödvändigt.

Tabell 6. Svar på yttrande TV (Trafikverket)

TV förutsätter att solparken utformas så att störningar på Trafikverkets järnvägsanläggningar inte orsakas.	Sökande har tidigare erfarenhet med byggnation av solpark nära järnväg. Aktuell lokalisering är mer än 15 km bort från närmaste järnvägsspår.
TV förutsätter att solparkens utformning inte föreligger risk för bländning för fordonsförare.	Se Tabell 2, punkt 5. Föreslagen utformning innebär dessutom att avstånd om minst 85 m hålls från väg.
Trafikverket förutsätter att ingen ny anslutningsväg mot statlig väg tillkommer.	Sökande planerar använda befintlig väginfrastruktur för åtkomst till parken.

Tabell 7. Svar på yttrande NDM (Närboende David Magno)

NDM påpekar avsaknad av följande <ul style="list-style-type: none"> <li>- Karta med måttangivelser</li> <li>- Fotomontage</li> <li>- Miljökonsekvensbeskrivning</li> </ul>	Sökande är redan ålagd att ta fram samtliga beskrivna element.
--	--



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokaliseringsutredning</li> <li>- Grundlig analys av påverkan på närboende/fastighetsägare</li> </ul>	
NDM menar att flertal miljöprojekt pågår i området vilka påverkar boendemiljö.	Områdets starka elinfrastruktur gör det väl lämpat för fossilfri elproduktion, vilket är ett väsentligt samhällsintresse. NDM refererar till fem vindkraftverk öster om området samt en planerad kabeldragning för havsbaserad vind (projekt Triton). Utredningskorridoren för denna stäcker sig ca 50 km i nord-sydlig riktning. Sökande kommer yttra sig i det pågående samrådsärendet för att minimera påverkan på verksamhetsområdet med omnejd.
NDM anser att solparkens skötsel bör konkretiseras i en skötselplan för att säkerställa positiv påverkan på biologisk mångfald.	Se Tabell 2, punkt 4.

Tabell 8. Svar på yttrande NUH (Närboende Ulla Henning)

NDU anser att solparken har negativ påverkan på landskapsbilden genom anläggning av en industriell konstruktion.	Se Tabell 2, punkt 6.															
NDU anser att solenergens produktionsprofil innebär att solparken "inte levererar någon energi när den behövs", vilket NDU menar är under vinterhalvåret.	<p>Elsystemet är uppbyggt av flera energikällor med olika produktionsprofiler. Sökande menar att solenergi är bidrar med stora nyttor trots säsongsbaserade variationen.</p> <p>Solenergi och vindkraft kompletterar varandra väl. På dagsbasis tenderar vindkraft att producera mest från kväll till morgon jämfört med solkraft som producerar mest under dagen. Även på säsongsbasis kompletterar kraftslagen varandra.</p> <p>Även med kärnkraft är solenergi ett bra komplement. Kärnkraft kräver omfattande underhåll vilket planeras för vår och sommartid. Därför kan elbrist infinnas under sommaren trots generellt minskat elbehov.</p> <p>Vattenkraft har också synergier med solkraft då vattenflöden är ofta mindre under de varma månaderna.</p> <p>Ett sätt att kvantifiera olika energislag kallas "värdefaktorn". Värdefaktorn mäter det skillnaden i det genomsnittliga elpriset för ett specifikt kraftslag jämfört med hela elsystemet. Nedan visas den värdefaktorn för perioden 2014–2021 för olika kraftslag i Sverige i SE4. Där visas att solkraftens värdefaktor är över 1 dvs. en timme solkraftsel har högre värde än en genomsnittlig wattimme. Solkraft har till och med högre värdefaktor än samtliga kraftslag förutom kraftvärmeverk.</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>PV</th> <th>Hydro</th> <th>Wind</th> <th>CHP</th> <th>Nuclear</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5"><b>Value factor</b></td> </tr> <tr> <td><b>1,017</b></td> <td><b>1,006</b></td> <td><b>0,913</b></td> <td><b>1,059</b></td> <td><b>-</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Källa: National Survey Report of PV Power Applications in Sweden 2021. (2022). IEA PVPS.</p> <p>Sammanfattningsvis har samtliga betydande kraftslagen i den svenska elmixen bra synergier med solkraft. Även kvantitativa metoder för att skatta</p>	PV	Hydro	Wind	CHP	Nuclear	<b>Value factor</b>					<b>1,017</b>	<b>1,006</b>	<b>0,913</b>	<b>1,059</b>	<b>-</b>
PV	Hydro	Wind	CHP	Nuclear												
<b>Value factor</b>																
<b>1,017</b>	<b>1,006</b>	<b>0,913</b>	<b>1,059</b>	<b>-</b>												

	värdet från olika kraftslag visar att solkraft har högre värde än genomsnittet. Sökande menar därmed att NDU:s uppfattning att solkraft inte levererar behövd energi inte stämmer.
NDU menar att 3 kap 4 § miljöbalken gällande ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark ej är uppfyllt.	Se Tabell 2, punkt 1.

Tabell 9. Svar på yttrande NJG (Närboende Jan-Olof Gullberg)

NJG anser att solparken är belägen med otillräckligt avstånd till dennes fastighet. NJG förespråkar 20 m avstånd i östlig riktning och 200 m sydlig riktning.	Se Tabell 2, punkt 6.
NJG anser att marken ej bör användas för solkraft med motivering att den utgörs av brukningsvärd åkermark.	Se Tabell 2, punkt 1.

Tabell 10. Svar på yttrande NSA (Närboende Sven Andersson)

NSA anser att marken ej bör användas för solkraft med motivering att den utgörs av brukningsvärd åkermark.	Se Tabell 2, punkt 1.
NSA anser att den förändrade markskötsel är icke-reversibel och att jordbruk ej kan upptas efter driftperioden.	Sökande är juridisk bunden mot markägaren att återställa marken till ursprungligt skick efter avslutat projekt. Givet detta kommer utformning av framtida skötsel anpassas för att minska åtgärder som behövs för att återställa jordbruksmarken. *Oberoende naturvårdskonsulter bedömer xxx fråga WSP
NSA anser att påning riskerar att skada dränering i området och indirekt påverka närliggande fastigheter.	En fördel med monteringen av solparken är att placeringen kan anpassas för att undvika ledningar, rör och liknande. Sökande har dialog med markägaren och kan utifrån GPS-tagat underlag anpassa anläggningen för att inte skada dräneringsrör. Sökande är ålagd att återställa dränering om skadad enligt avtal med markägaren och det ligger därmed i sökandes intresse att behålla dränering intakt.
NSA anser att det inhägnade området innebär ökade viltskador på omgivande fastigheter. NSA menar att marken är tillgänglig för vildsvinspopulationen.	Viltpassager kommer minska barriäreffekter för vilt och möjliggöra passage genom området. Se Tabell 2, punkt 2. NSA beskriver det inhägnade området som en "skyddad verkstad" för vildsvin. Då anläggningen kommer omringas av viltstängsel med endast ca 10 cm i nederkant bedömer sökande därmed inte att verksamhetsområdet blir tillgängligt för vildsvin. Verksamhetsområdet kameraövervakas vilket innebär att goda möjligheter att se om djur beträder området och direkt åtgärda detta för att minska skador på vilt.

Tabell 11. Svar på yttrande NJG (Närboende Malin Johannesson)

NJG påpekar risk för reflektion.	Se Tabell 2, punkt 5.
NJG påpekar negativ påverkan på landskapsbild genom anläggning av en industriell konstruktion.	Se Tabell 2, punkt 6.

Tabell 12. Svar på yttrande NOW (Närboende Ola Wallberg)

NOW anser att föreslagen utformning negativt påverkar dennes fastighet och föreslår en inskränkning av verksamhetsområdet. NOW anser att solparken bör planeras på minst 100 m avstånd.	Se Tabell 2, punkt 7.
NOW ifrågasätter solparkens positiva effekt på effekt- och energibristen i södra Sverige och anser ej att det bör beaktas som ett argument i solparkens favör.	<p>Som NOW beskriver är SE4 nettoimportör av el. Elpriserna i SE4 är i genomsnitt högre än i övriga elområden. Exempelvis var genomsnittligt elpris under 2020 och 2021 i SE3 221 sek/MWh och 672 sek/MWh respektive 270 sek/MWh och 819 sek/MWh (Källa: Nordpool). Elpriset bestäms i grunden av förhållandet mellan utbud och efterfrågan vilken bland annat ses i norra Sverige där vattenkraften och vindkraften är kraftigt utbyggd vilket även NOW beskriver. Sökande menar att genom utbyggnad av mer energiproduktion i SE3 och SE4 bidrar till att öka utbud av el och därmed påverkar prisbilden.</p> <p>Solkraft är modulärt och generellt av mindre effekt än till exempel ett kärnkraftverk. Genom att öka den totala mängden solkraft kan en större påverkan göras i eltilförseln i SE4. Därför utvecklar Svea Solar solkraft på flera platser inom elområdet, där projekt Mossarp utgör en viktig del.</p> <p>Gällande att nyplanerad kärnkraft kan göra ett stort bidrag till effektsituationen i SE4 vill sökande påpeka att planeringsprocesserna och utmaningarna i att få lönsamhet nyetablerad kärnkraft. Sökande menar att det finns stora osäkerheter i både tidslinje samt genomförbarhet för ny kärnkraft givet hög politisk och finansiell risk. Den planerade tidslinjen för projekt Mossarp är för byggnation inom ett fåtal år. Sökande menar därför att solkraft inklusive projekt Mossarp har en unik möjlighet jämfört med andra produktionslag att tillföra välbehövd el inom kort tidsram.</p> <p>Sökande håller med NOW att i ett längre perspektiv med ökande elektrifiering behövs ökad eltilförsel vilket projekt Mossarp bidrar med.</p>

Tabell 13. Svar på yttrande NBW (Närboende Bruno Walther)

NBW har inget att erinra mot solparken men menar att närboende bör kompenseras.	Se Tabell 2, punkt 7.
---	-----------------------

# Samråd enligt Miljöbalken

Solcellspark i Hörby och Eslöv, Skåne län

Svea Solar avser att uppföra en solcellspark på Mossarp 1:99, Norrto 14:3, Högseröd 11:7, 1:45 och 10:9 i Hörby och Eslöv kommun. Verksamheten har anmälts för samordnat undersöknings- och avgränsningssamråd enligt 6 kap §24 och §§29-31 miljöbalken.

Projektets syfte är att producera lokal och förnybar solel och reducera effektbristen i Skåne. Projektet bidrar även till att uppnå nationella och regionala klimat- och energimål.

Som en del av samrådet bjuder Svea Solar in allmänheten att inkomma med synpunkter. För att ta del av projektunderlaget, skicka ett mail märkt "Mossarp" i ämnesrubriken till [solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com).

För att registreras måste yttranden inkomma senast 18 december 2022. Dessa blir publika och bifogas till samrådsredogörelsen som biläggs miljökonsekvensbeskrivningen.

Skrifliga synpunkter sänds via epost till:  
[solpark@sveasolar.com](mailto:solpark@sveasolar.com)

Alternativt via brev till:  
Solar Utility Development AB  
Sankt Eriksgatan 117  
11343 Stockholm



Kontaktperson  
Miljöskyddsavdelningen  
Henrik Carlsson  
010-224 10 62

Svea Solar Utility Development AB  
evelina.steen@sveasolar.com

## Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 26 § miljöbalken

### Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap. 26 § miljöbalken att den av Svea Solar Utility Development AB (556057-4880), nedan kallat bolaget, planerade solcellsparken på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7, Högseröd 1:45, Högseröd 10:9 i Eslövs kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Bolaget har genomfört ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd och Länsstyrelsen bedömer att kraven för dessa uppfylls.

Enligt 6 kap. 27 § miljöbalken får detta beslut inte överklagas särskilt.

### Redogörelse för ärendet

Enligt samrådsunderlaget avser bolaget att ansöka om frivilligt tillstånd för att anlägga och driva en solcellspark på fastigheterna Mossarp 1:99 m.fl i Eslövs kommun och Norrto 14:3 i Hörby kommun. Solcellsparken kommer att omfatta cirka 175 000 solcellspaneler, 500 växelriktare, 50 transformatorhus samt kabelsystem inom en yta av 115 ha jordbruksmark. Den totalt installerade effekten för solcellsparken blir maximalt 95 MW och kommer innebära en årlig elproduktion som skulle kunna täcka en förbrukning hos cirka 50 000 lägenheter eller cirka 4 750 standardvillor.

Åtgärder som krävs för att uppföra anläggningen är bland annat pålning av metallstativ, schaktning av kabelsystem samt lindriga markarbeten för

transformatorstationer. Dessutom etableras ett stängsel som avgränsar anläggningen och håller obehöriga utanför. Anläggningen medför reversibla och tillfälliga åtgärder på marken, och utöver nedmontering av hela anläggningen krävs enligt bolaget ingen annan återställning av marken efter avslutat projekt, undantaget de platser där transformatorhusen stått. Under tiden för driften uppkommer inga utsläpp eller risk för olägenhet i form av buller, lukt eller liknande.

Verksamhetsområdet är lokaliserat cirka 3,5 km nordost om samhället Löberöd mellan tätorterna Eslöv och Hörby och angränsar i huvudsak till åkermark av klass 7 samt spridd bebyggelse. Genom verksamhetsområdet löper i sydvästlig till nordostlig riktning en större kraftledning. Närmsta väg ligger cirka 85 meter från verksamhetsområdet och närmsta järnvägsspår ligger på cirka 15 kilometers avstånd. Bolaget har inventerat flera platser i området och bedömt att de förhållandevis långa avstånden mellan verksamhetsområdet och skyddade områden samt det nära avståndet till anslutningspunkten framför allt är det som talar för den valda lokaliseringen.

Ett samordnat undersöknings- och avgränsningssamråd genomfördes den 11 november 2022. Verksamhetsutövaren överlämnade inför detta möte ett samrådsunderlag till Länsstyrelsen. På mötet deltog även representanter från kommunerna. Bolaget har genomfört samråd med de 77 fastighetsägare och boende som finns i närområdet inom en radie av 500 m. Samrådet med fastighetsägarna och närboende genomfördes via direktsutskick av underlaget.

Bolaget har även samrått med Trafikverket, Naturvårdsverket, Försvarsmakten, Krafringen, EON, Naturvårdsföreningen Eslöv, Naturvårdsföreningen Hörby och Skånes ornitologiska förening genom utskick av samrådsunderlaget. Annonsering har skett i Skånska dagbladet den 22 november 2022.

E.ON, Trafikverket, Skånes ornitologiska förening (SKOF) och 7 st närboende har inkommit med synpunkter.

Trafikverket har i huvudsak framfört att solcellsparken behöver utformas så att det inte uppkommer risk för störningar på järnvägsanläggningar eller risk för bländning av fordonsförare.

E.ON Energidistribution AB har framfört flertalet synpunkter vad gäller elsäkerhetsregler och förhållningssätt till E.ON:s verksamhet.



SKOF har framfört att de motsätter sig att solcellsparkers anläggs utanför exploaterade områden och anger att det kan innebära en negativ påverkan på fågellivet genom försämrade häcknings- och födosökmöjligheter. SKOF anser att anläggningen ska antas medföra betydande miljöpåverkan. För att pröva anläggningen måste en fågelinventering göras och solcellsparkers generella påverkan på fågelliv behöver studeras vidare. Om anläggningen tillåts förordar SKOF att byggnationsarbete inte får ske mellan den 1 augusti och 1 april då det är häckningsperiod.

## Skäl för Länsstyrelsens beslut

Den som avser att bedriva en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet ska undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen genomförs i form av ett undersökningssamråd. Enligt 6 kap. 26 § miljöbalken ska länsstyrelsen efter undersökningen i ett särskilt beslut avgöra om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den planerade verksamheten är en så kallad U-verksamhet som inte omfattas av miljöprövningsförordningen och därmed är den inte heller en av de verksamheter som enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Anläggningen förväntas inte ge upphov till några utsläpp, något buller eller några kemikalierisker. Den planerade verksamheten leder till ett tillskott i den regionala produktionen av förnyelsebar energi.

Verksamhetens lokalisering innebär dock att ca 115 ha brukningsvärd jordbruksmark hägnas in och tas i anspråk under en längre tid. Av underlaget framgår att anläggningen planeras ha en drifttid på cirka 30 år. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att bevarandet av högkvalitativ jordbruksmark i Skåne är avgörande för att stärka det samhällsviktiga intresset av att öka produktionen av inhemskt livsmedel och foder.

Mot bakgrund av solcellsparkens storskaliga utbredning och att den kommer att hägnas in med höga stängsel bedömer Länsstyrelsen att det finns risk för störningar på marklevande vilt. Aktuellt område ingår i kronhjortsområde C för den rödlistade



nominatunderarten av kronhjort. Stängsel utgör en barriär för viltet och påverkar det genom att ytor för födosök och vila försvinner. Dessutom kan stängsel utgöra en fara för viltet då de riskera att fastna i dessa eller ledas upp på trafikerade vägar då de försöker komma runt inhägnaden. Anläggningen bör ses i ett större sammanhang där hänsyn också tas till eventuella andra barriärer som finns eller kan komma att uppstå i området. Barriäreffekter i landskapet bör inte förstärkas.

Solcellsparken bedöms genom sin storskaliga utbredning även få en påtaglig påverkan på landskapsbilden för de som bor och vistas i närområdet.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att verksamheten ska antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Miljökonsekvensbeskrivning

Vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla framgår av 6 kap. 35 § miljöbalken samt 16-19 §§ miljöbedömningsförordningen. Länsstyrelsen har i ett samrådsyttrande den 14 november 2022 även framfört synpunkter på projektet och på vad som bör ingå i ansökan. Den 22 november meddelade Mark- och miljööverdomstolen två domar som gäller solcellsparker i Skåne, M 1026-22 och M 15064-21. Domarna klargör att etablering av solcellsparker på jordbruksmark innebär en förändrad markanvändning även om viss andel av verksamhetsområdets markyta kan betas eller odlas. Med anledning därav finner Länsstyrelsen att några av de redovisningsbehov som framfördes om jordbruksmark och lokalisering i samrådsyttrandet den 14 november ej längre är relevanta. Domarna poängterar också vikten av att ha en utförlig lokaliseringsutredning i ansökan.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska bl.a. särskilt innehålla:

- Komplettera redovisningen och utvärderingarna av alternativa lokaliseringar med konkreta exempel på andra fastigheter där marktypen inte är jordbruksmark.
- Redogör för alternativa utformningar av solcellsparken som kan begränsa eller öka andelen jordbruksmark som behöver tas i anspråk.



- Beskriv vilka kumulativa barriäreffekter som kan uppstå för vilt när planerad inhägnad adderas till befintlig infrastruktur och de befintliga verksamheter som finns i omgivningarna.
- Redovisa ett antal alternativa utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter samt vilka för- och nackdelar för klövvilt dessa innebär i förhållande till den valda utformningen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, typ av stängsel osv.
- För att kunna göra en bedömning av påverkan på landskapsbilden bör ett fotomontage lämnas in som visar hur anläggningen kommer att upplevas i landskapet. Det är viktigt att de faktiskt förväntade förutsättningarna innan och efter anläggningen framgår av montaget, dvs stängsel, planerade vegetationsridåer och liknande ska framgå. Fotomontage bör åtminstone utgå från de bostäder på fastigheterna för parken och på angränsande fastigheter som kommer att få en direkt vy över solcellsparken från sin bostadstomt samt från minst två motiverade punkter vardera, på väg 1119 och väg 1130.
- Redovisa hur olika utformningar av solcellsparken inom aktuella fastigheter påverkar landskapsbilden i förhållande till den valda utformningen samt kostnader för de olika alternativen. Beakta form på parken, valda ytor inom fastigheterna, utformning av stängsel, busk- och trädridåer osv.
- Utveckla motiveringen till varför marken får samma kompakteringsgrad som innan verksamheten påbörjats. Redogör även för hur detta säkerställs samt vilka jordförbättrande åtgärder som kan vidtas vid behov.

Utöver ovan angivna punkter om kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver bolaget också beakta information och synpunkter som framfördes i Länsstyrelsens samrådsyttrande från den 14 november 2022.

## Information

Länsstyrelsen erinrar om att ytterligare synpunkter kan komma att framföras över en framtida ansökan och dess underlag. Detta yttrande är endast baserat på vad som framkommit under samrådet. Allmän information om verksamheter med



miljöpåverkan samt vad ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla finns att läsa på Länsstyrelsens hemsida.

Det är viktigt att du namnger samtliga handlingar du skickar in. Detta underlättar i handläggningsprocessen. Förslagsvis:

- Ansökan
- Bilaga 1 teknisk beskrivning
- Bilaga 2 MKB
- Bilaga 3 Fotomontage
- Bilaga 4 Naturvärdesinventering m.fl.

Samtliga ansökningshandlingar ska du skicka i digital form till oss. Dessa hamnar då i ditt ärendes digitala akt i vårt system. Använd gärna Länsstyrelsens e-tjänst för att lämna in ansökan *Ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet (helprövning)*. Klicka [här](#) för att komma till e-tjänsten. Du kan även skicka in handlingarna digitalt till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se)

Handlingarna ska du underteckna med underskrift av behörig firmatecknare eller ombud med fullmakt (bifoga då undertecknad fullmakt).

Du behöver även skicka in **fyra (4) pappersexemplar**, av samtliga handlingar till Länsstyrelsen Skåne, Södergatan 5, 205 15 Malmö. Dessa handlingar ska vara kopior av de digitala handlingar som du har skickat in digitalt och får inte innehålla nya eller ändrade uppgifter. Om handlingarna är större än 15 Mb rekommenderar vi att du använder er av vår tjänst Filskick. Inbjudan till tjänsten begär du enkelt genom ett e-brev till [skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se).

Detta beslut har fattats av Karin Söderholm, chef på miljöprovningseenheten. I den slutliga handläggningen har även deltagit miljöhandläggare Henrik Carlsson, föredragande.

Karin Söderholm

Henrik Carlsson

*Detta beslut har signerats elektroniskt och saknar därför namnunderskrifter*



**Kopia till:**

Eslövs kommun, [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se)

Hörby kommun, [kommunen@horby.se](mailto:kommunen@horby.se)

WSP Sverige AB, [ida.davidsson@wsp.com](mailto:ida.davidsson@wsp.com)

BILAGA B3

# FÖRSLAG TILL BRUKNINGS- OCH SKÖTSELPLAN SOLCELLSPARK MOSSARP

2023-08-24



# FÖRSLAG TILL BRUKNINGS- OCH SKÖTSELPLAN, SOLCELLSPARK MOSSARP

## SVEA SOLAR UTILITY DEVELOPMENT AB

### KONSULT

#### **WSP Sverige AB Earth & Environment**

Box 13033  
402 51 Göteborg  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[www.wsp.com](http://www.wsp.com)

### KONTAKTPERSONER

#### **Svea Solar Utility Development AB**

Evelina Steen  
[Evelina.steen@sveasolar.com](mailto:Evelina.steen@sveasolar.com)  
Tel: 0761 18 76 57

#### **WSP Sverige AB**

Jenny Gärde  
[jenny.garde@wsp.com](mailto:jenny.garde@wsp.com)  
Tel: 010-722 73 78

UPPDRAGSNAMN  
Solcellspark Mossarp

UPPDRAGSNUMMER  
10343236

FÖRFATTARE  
Julia Odéhn och Amanda Sjögren

DATUM  
2023-05-10

Granskad av  
Simon Selberg

Godkänd av  
Jenny Gärde

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1	OMRÅDESBESKRIVNING	4
1.2	SYFTE MED BRUKNINGS- OCH SKÖTSELPLAN	5
<b>2</b>	<b>SKÖTSEL I DRIFTSKEDE</b>	<b>5</b>
2.1	JORDBRUKSLIKNANDE SKÖTSEL	5
2.2	BIOTOPSSKYDDSOMRÅDEN	5
2.3	YTA FÖR BIOLOGISK MÅNGFALD	6
2.4	VILTKORRIDOR	6
2.5	INSYNSSKYDD	6
<b>3</b>	<b>KONTROLL OCH UPPFÖLJNING</b>	<b>7</b>
	BILAGA 1. CHECKLISTA FÖR BRUKNING, SKÖTSEL OCH UPPFÖLJNING	8

## BILAGOR

Bilaga 1 – Checklista brukning, skötsel och uppföljning

Bilaga 2 - Indelning skötselområden

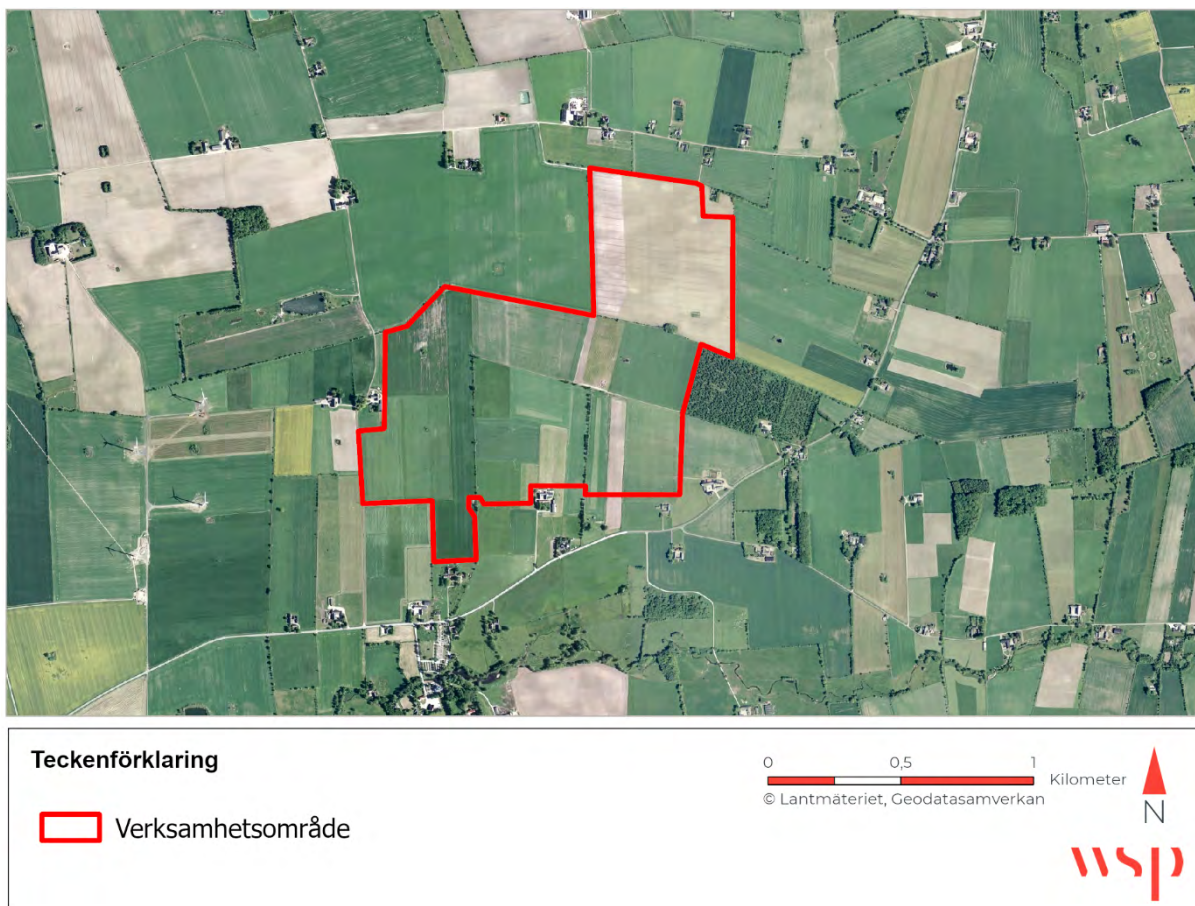
# 1 INLEDNING

Detta dokument utgör ett översiktligt förslag till skötselplan för solcellsanläggningen Mossarp, vilket bolaget valt att ta fram i samband med miljökonsekvensbeskrivning. Skötselplanen beskriver de skötselåtgärder som planeras under driftskedet för att förvalta och förstärka naturmiljövärden inom verksamhetsområdet.

## 1.1 OMRÅDESBESKRIVNING

Pågående markanvändning inom den berörda fastigheten är jordbruksmark (växtodling av höstvete och höstraps). Kringliggande fastigheter domineras av jordbruksmark. Området kännetecknas av åkermark med biotopsskyddade objekt (en åkerholme, stenmurar och småvatten) som undantagits vid projektering för att inte påverkas av solcellsanläggningen, se figur 1.

Genom verksamhetsområdet går en kraftledningsgata från väst till öst. Söder om området passerar väg 1119 och norr om sträcker sig väg 1130. Väster och öster om verksamhetsområdet går en enskild väg. För en mer utförlig beskrivning av naturmiljön inom verksamhetsområdet och dess omgivning hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.



Figur 1. Pågående markanvändning inom och kring verksamhetsområdet.

## 1.2 SYFTE MED BRUKNINGS- OCH SKÖTSELPLAN

Syftet med planen är att skydda och förvalta områdets naturvärden under verksamhetens driftskede, samt på sikt bidra till att stärka och höja områdets naturvärden. Bruknings- och skötselplanen ska fungera som stöd vid planering och genomförande av de skötselåtgärder som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Planen ska även säkerställa att de antagna åtgärderna genomförs och följs upp.

Denna version av planen är översiktlig, och att en utförlig version kommer att tas fram när myndigheter medgivit att parken får uppföras.

## 2 SKÖTSEL I DRIFTSKEDE

Kapitlet beskriver skötselåtgärder som ska tillämpas under solcellsanläggningens driftskede samt i vissa fall inledande anläggningsåtgärder. Verksamhetsområdet klassas i fem olika typer av övergripande skötselområden som visas i Bilaga 2. I avsnitten nedan ges även en beskrivning av målet för respektive områdes funktion.

### 2.1 JORDBRUKSLIKNANDE SKÖTSEL

Området under och omkring solcellspanelerna utgörs av öppna ytor inom verksamhetsområdets stängsel. Här kommer jordbruksliknande skötsel att bedrivas under driftskedet. Målet är att ytorna ska fortsätta brukas så rationellt som anläggningen tillåter. Det finns olika alternativ till brukande:

*Vallodling med regelbunden skörd.* Området sås in med vallgrödor eller proteingräs/klövergräs. Det kommer vara möjligt att bearbeta marken och skörda utanför och mellan panelerna med hjälp av mindre jordbruksmaskiner.

*Långliggande vall med ängsliknande slätter.* En mer lågintensiv form av brukande, som även bidrar med värden för den biologiska mångfalden genom att vallen inkluderar blommande arter som tillåts växa under längre tid.

*Grönsaksodling.* Minsta avstånd mellan panelerna är tre meter, vilket möjliggör grönsaksodling mellan panelerna såväl som i utkanterna av verksamhetsområdet.

*Bete.* Betesdjur kan röra sig både under och mellan panelerna och kan således nyttja hela området. Panelerna erbjuder även skydd och skugga för djuren.

### 2.2 BIOTOPSSKYDDSSOMRÅDEN

Biotopsområden utgörs av ytorna kring objekt som omfattas av generellt biotopskydd och som skyddas från påverkan. Detta omfattar småvatten, stenmurar och åkerholmar/rösen innanför och utanför stängslad yta. Kring biotopskyddsområdena kommer kantzoner på 10 meter lämnas.

Ingen särskild skötsel av befintliga biotopskyddsområden tillsätts, fokus blir istället att bevara dessa i nuvarande skick för att bibehålla deras ekologiska funktion. Om buskar och träd förekommer inom zonen ska dessa bevara. I övrigt föreslås kantzonerna skötas genom lågintensiv årlig slätter för att ge en mer naturlig och vildvuxen omgivning till objekten relativt den befintliga åkermarken, vilket ökar den biologiska mångfalden även utan insådd.



## 2.3 YTA FÖR BIOLOGISK MÅNGFALD

Yta för biologisk mångfald utgörs av ytor som planeras att ställas om från rationellt jordbruk till yta för biologisk mångfald. Inom dessa ytor föreslås att marken bearbetas och att en lämplig fröblandning med blommande växter sås in. Detta för att skapa en yta med resurser för pollinerande insekter och liknande. Artsammansättningen bör anpassas för näringsrik jordbruksmark, eftersom det annars kan vara svårt att etablera ängsmark utan att marken först utarmas, vilket i sin tur skulle göra det svårare att i framtiden återuppta odling på ytorna. Utöver dessa föreslås plantering av fruktbarande träd och bärbuskar inom utvalda delar av ytorna, i syfte att skapa en mer varierad miljö. Det finns också möjlighet att vidta övriga värdehöjande åtgärder genom exempelvis skapande av sandblottor och utplacering av död ved.

Ängsytorna ska därefter skötas genom årlig slåtter. Slåttern ska utföras i slutet av augusti. Det avslagna höet ska lämnas att fröa av sig några dagar till max en vecka, för att sedan avlägsnas. Tas inte höet bort göds marken och de ängsgynnade växterna försvinner. Efter inledande insådd kan stödinsådd ske för att säkra etableringen av ängsflora, om det vid uppföljningen bedöms finnas ett sådant behov. Uppföljning av insådden bör ske vart femte år. Är det en negativ utveckling bör återinsådd av likartade växter ske. Ingen gödsling av ytorna får förekomma.

De ytor som planterats med träd och/eller buskar ska ses över årligen under de första fem åren efter plantering för att säkerställa att de inte konkurreras ut eller blir övervuxna. Vegetation som hotar att hindra tillväxten av de planterade buskarna ska då rensas bort.

## 2.4 VILTKORRIDOR

Kraftledningsgatan som passerar genom området utgör en viltpassage i öst-västlig riktning och är mellan 30–50 m bred. Eftersom detta område behöver hållas fritt och öppet för att fungera som viltpassage är kraftledningsgatan inte avsatt för någon jordbruksliknande skötsel, men däremot finns det möjlighet att öka värdet för biologisk mångfald genom att bruka den enligt kapitel 2.3. Det förespråkas tillämpning av naturvårdande skötsel. Detta för att möjliggöra för verksamheten att skapa en nettoökning av värdet för biologisk mångfald.

## 2.5 INSYNSSKYDD

För att snabbt uppnå syftet med insynsskydd är snabbväxande arter att föredra. Det föreslås därför plantering av sälg (*Salix caprea*) i kombination med andra för trakten inhemska bär-, pollen- och/eller nektarrika träd- och buskarter som gynnar den biologiska mångfalden. Detta passar bra i kombination med ängsytorna inom viltkorridoren, inom vilka födokällor för insekter skapas genom plantering av ängsvegetation. Eftersom sälgen blommar tidigare på våren skapar detta ett bra komplement till ängsytorna.

Sälgen är tvåbyggare som har han- och honblommor på skilda plantor. Planteringen bör inkludera cirka 50 % av varje. Honsälgen som producerar energirik nektar är viktig för humlor och vissa flyttfåglar tidigt på våren. Hansälgen producerar pollen som är viktig för pollensamlade humlor och bin.

Plantering sker inom angivna ytor. Under de första fem åren ska årlig tillsyn ske för att fastställa att de planterade buskarna etableras ordentligt och inte konkurreras ut av omkringliggande vegetation. I sådana fall bör sådan vegetation röjas bort. När de planterade buskarna bedöms ha etablerats på ett sätt som gör att de fortsättningsvis inte riskerar att konkurreras ut kan skötseln upphöra och vegetationen bör därefter lämnas för fri utveckling i möjligaste mån.

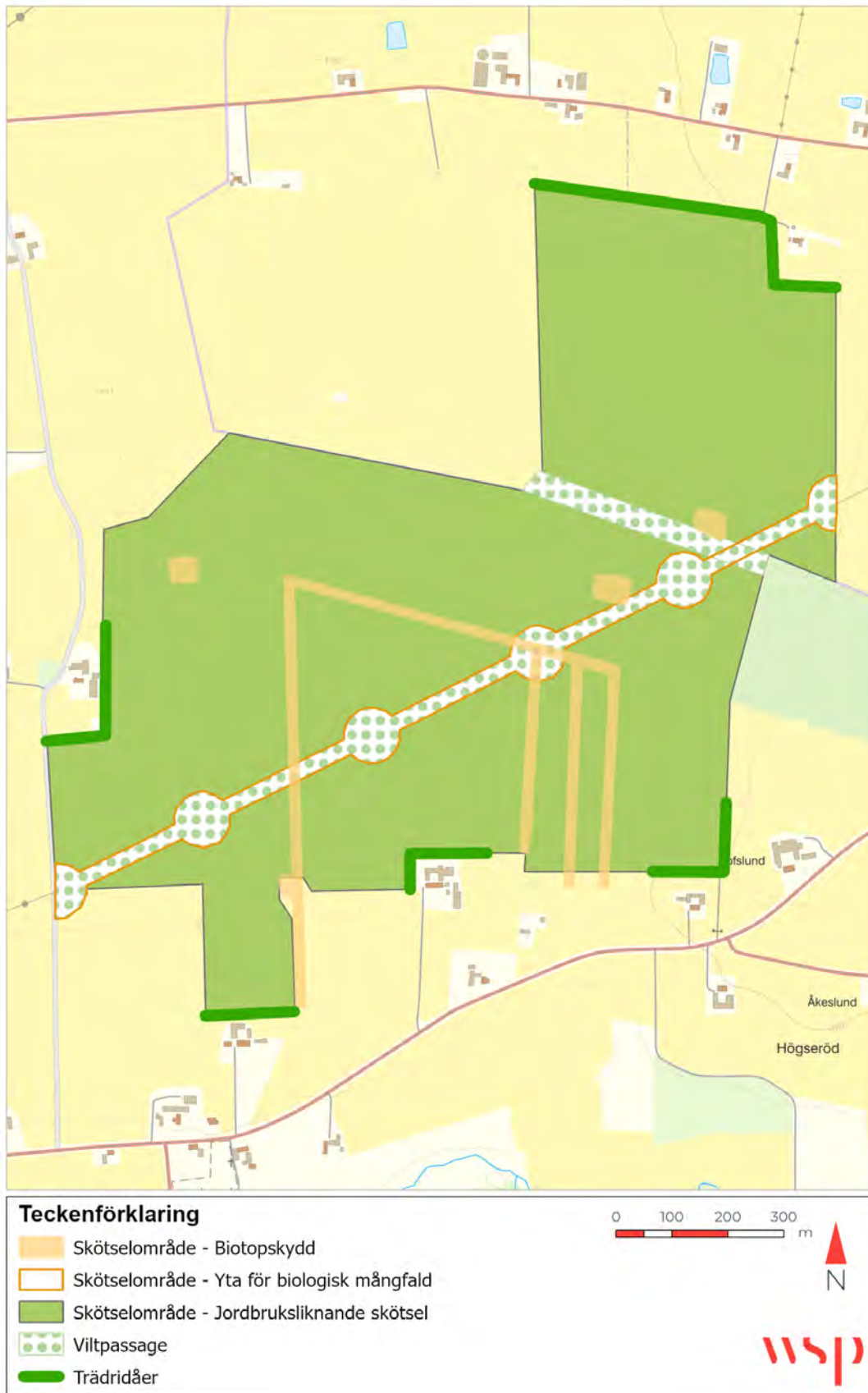
### 3 KONTROLL OCH UPPFÖLJNING

Samtliga åtgärder ska följas upp genom egenkontroll för att säkerställa att funktionen för respektive skötselområde uppnås. Uppföljningen genomförs med den frekvens som anges i beskrivningen av respektive skötselområde och dokumenteras skriftligt och med foton. Förslagsvis kan egenkontroll dokumenteras med hjälp av den checklista som följer med bruks- och skötselplanen, se bilaga 1.

## BILAGA 1. CHECKLISTA FÖR BRUKNING, SKÖTSEL OCH UPPFÖLJNING

Skötselområde	Frekvens	Genomförd (signatur och datum)	
		Datum	Kommentar
<b>Jordbruksliknande skötsel</b>			
Ingen uppföljning krävs eftersom ytorna brukas med jordbruksliknande skötsel	-	-	-
<b>Viltkorridor</b>			
Se angivelser för <i>Yta för biologisk mångfald</i>	-		
Fri passage för vilt genom korridoren	Årligen		
<b>Biotopskyddsområden</b>			
Lågintensiv slåtter av kantzoner	Årligen		
Generell översyn för att bedöma behov av kompletterade skötsel	Var 5e år		
<b>Yta för biologisk mångfald</b>			
Slåtter av öppna ytor	Årligen		
Behovsbedömning av kompletterande insådd på öppna ytor	Årligen i 5 år		
Etablering av planterade träd och buskar	Årligen i 5 år		
<b>Insynsskydd</b>			
Etablering av planerade träd och buskar	Årligen i 5 år		

## BILAGA 2. INDELNING SKÖTSELOMRÅDEN



## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 43 600 medarbetare på 550 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 100 medarbetare. [www.wsp.com](http://www.wsp.com)

**WSP Sverige AB**  
Box 13033  
402 51 Göteborg  
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://www.wsp.com)



# SVEA SOLAR

## Lokaliseringsutredning

För etablering av solpark på fastigheterna Mossarp 1:99, Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 och Norrto 14:3 i Eslöv och Hörby kommun

2023-08-22



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Metod</b>	<b>4</b>
2.1	Fördjupning kring olika marktypers förutsättningar	5
<b>3</b>	<b>Lokaliseringsutredningen</b>	<b>8</b>
3.1	Initial analys	8
3.2	Fördjupad analys	11
3.3	Val av lokalisering	19
3.4	Ekonomiska förutsättningar	19
3.5	Förenlighet med miljöbalkens hushållningsbestämmelser	20
<b>4</b>	<b>Samlad bedömning</b>	<b>24</b>

# Kapitel 1

## Inledning

Flera faktorer har ökat behovet av förnyelsebar elproduktion i Sverige under de senaste åren. Genom ökad produktion av förnybar energi minskas behov av fossila bränslen vilket är en kritisk faktor i rådande klimatkris. Genom att öka inhemsk elproduktion minskar dessutom beroendet av importerade bränslen och stärker resiliensen i det svenska elsystemet.

För att säkerställa en hållbar och pålitlig energiförsörjning i framtiden behövs en blandning av olika energikällor i energisystemet. Solenergi blir en viktig del i Sveriges energimix, då det kan komplettera andra energikällor som vindkraft, vattenkraft och kärnkraft. Solenergi behövs på alla nivåer i elsystemet, från små takinstallationer på privata hem till stora solparker som levererar el till det allmänna elnätet. Därför erbjuder Svea Solar (Bolaget) lösningar för både privatpersoner, företag och elproducenter, med över 35 000 takinstallationer installerade sedan 2014.

En fördel med just solparker är att de kan producera stora mängder el och samtidigt byggas modulärt för att anpassas till lokala förhållanden i elnätet och den lokala elförbrukningen. Genom att bygga en flotta av distribuerade solparker kan man uppnå maximal nytta för energisystemet, vilket är viktigt för samhället som helhet. Därför behövs flertalet solparker i både Sverige och inom elområde 4. Inom elområde 4 finns ett underskott av el, främst beroende på begränsade produktionskapacitet och hög konsumtion, båda från privatpersoner men även stora elkonsumenter inom området. Den pågående elektrifieringen kan väntas driva på detta ytterligare.

Solenergi utgör ett snabbt växande kraftslag i det svenska elsystemet och kompletterar väl de främsta energikällorna som vindkraft, kärnkraft och vattenkraft. Synergien mellan solenergi och vindkraft utsträcker sig både dagligen, där vindkraft dominerar nattetid medan solenergi är hög under dagtid, och säsongsmässigt, då solenergi ökar sin produktion under sommaren medan vindenergi utmärker sig på vintern. Solenergi erbjuder ett värdefullt tillskott till kärnkraft genom att lindra produktionsbortfall under vår- och sommarunderhåll. Slutligen kompletterar solenergi även vattenkraft då vattenflödena tenderar att vara mindre under sommarmånaderna.

Samtidigt som behovet av ny fossilfri elproduktion är stort ska mark, vatten och fysisk miljö i används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas (1 kap. 1 § miljöbalken). Lokaliseringsutredningen spelar där stor roll för att identifiera platser där den ansökta anläggningens nytta maximeras och påverkan minimeras.



# Kapitel 2

## Metod

För att hitta lämpliga platser för nya solparker krävs en noggrann identifieringsprocess. Utredningen består av en initial GIS-analys av ett större område baserat på öppet tillgänglig geodata från myndigheter och liknande för att identifiera ett eller flera lämpliga områden.

Därefter följer en fördjupad analys där möjliga markytor identifieras och undersöks mer i detalj. En grundlig genomgång av geodata, satellitkartor och eventuella fysiska besök genomförs för att hitta den bäst lämpade lokaliseringen. Här sker även utökad dialog med elnätsägare om tillgänglig kapacitet, teknisk utformning, kostnad och tidplan för nätanslutning.

En rad kriterier utvärderas och för att möjliggöra jämförelse graderas de enligt en fem-siffrig skala:

Väldigt gynnsamma
Gynnsamma
Neutrala
Missgynnsamma
Väldigt missgynnsamma

Totalt vägs 9 kriterier in, varav de 3 sista endast granskas i den fördjupade analysen. En beskrivning av kriterierna följer nedan.

Simulerad **solinstrålning** är ett grundläggande kriterium i den tidiga analysen då en högre produktion kan erhållas per produktionsenhet. En solpark belägen i ett område med god solinstrålning behöver mindre yta och mindre material för att generera samma mängd fossilfri elproduktion. Hög solinstrålning finns i södra Sverige, särskilt i Skåne och längs kusterna.

Placering av ny elproduktion i **elområde med stort elbehov** är av stor vikt för ett effektivt elsystem. Störst behov av lokal elproduktion är i södra Sverige. Huvuddelen av Sveriges elproduktion finns i elområde 1 och 2, med begränsad överföringskapacitet och dessutom planeras nya industrietableringar för ökad lokal produktion. Ny elproduktion behövs för att täcka södra Sveriges växande konsumtion och för att anpassa sig till framtidens energiomställning.

Närhet till **elnätsanslutning** med anslutningskapacitet är helt avgörande för ett projekts genomförbarhet. Kapacitet för mottagning av ny elproduktion är starkt begränsad i stora delar av södra Sverige. Identifiering av platser där förutsättningar till anslutning av produktionskapacitet finns, antingen befintligt eller genom utbyggnad är avgörande för anslutning av större produktionsenheter. Tillskottet av elproduktion måste matcha konsumtionen i omgivande nät och möjligheten att mata upp elen till överliggande nät.

Tillgänglig kapacitet för olika anslutningspunkter i det allmänna elnätet är inte öppen information utan kan endast fås genom att fråga berörd nätägare. Svea Solar är en av Sveriges största aktörer inom solparksbranschen och för kontinuerlig dialog samt ställer förfrågningar mot södra Sveriges nätägare för att identifiera områden med goda förutsättningar. Utifrån dessa har Svea Solar en bild av vilka områden som har förutsättningar för anslutning av storskaliga solparker.

Tekniska förutsättningar för **markinstallation** är kritiskt då en solpark kräver tillgänglig markyta där installation är tekniskt möjlig. För att utvärdera markens tekniska lämplighet analyseras bland annat jorddjup, jordtyp och topografi. Uppförande av en konventionell

solpark kräver öppna ytor med relativt stenfri mark och god hållfasthet. Alternativa förankringsmetoder – om ens tekniskt möjliga - tenderar innebära högre ingrepp i naturmiljö samt högre materialåtgång och relaterade utsläpp. Även möjlighet till avtal med berörd markägaren är en faktor för att i praktiken realisera en solpark.

I Avsnitt 2.1 presenteras olika marktypers karaktärsdrag och lämplighet för uppförande av solparker. Utöver jordbruksmark, vilket är den vanligaste marktypen för solparker, så redogörs alternativa marktyper vilka lyfts av Länsstyrelsen i Skåne i projektet "Solmarken" [1], samt mossmark.

Intressen och värden kopplade till värdefull **natur- och kulturmiljö** är en grundläggande faktor, särskilt relaterat till anläggningens förenlighet med miljöbalken. När ett område identifierats som lämpligt för mottagande av den producerade elen undersöks vilka motstående intressen som finns och eventuellt bör undvikas. Detta inkluderar skyddad natur- eller kulturmiljö, kulturhistoriska lämningar, riksintressen, kommunala planer och program, skyddade arter, och mer.

För att verksamheten ska agera i linje med miljöbalkens syften att främja en hållbar användning och god hushållning av mark läggs stor vikt vid **resurshushållning** och nuvarande markanvändning och eventuell konflikt med befintligt jordbruk, skogsbruk eller liknande. Enligt domar i mål nr M 1026–22 samt M 15064–21 behandlas åkermark restriktivt och väljs endast om ingen annan mark i området finnes lämplig.

**Tillgänglig yta** inklusive hinder är viktiga faktorer för effektiv användning av mark och maximering av elproduktion från anläggningen. För minimera markåtgången per installerad MW bör omgivande objekt som kan skapa skuggning minimeras. Även hinder, såsom biotopsskyddade objekt eller ledningar, kan innebära att outnyttjad yta förblir inom ianspråktaget område. Utöver yteffektivitet kan hinder innebära ökad komplexitet vid kabeldragning och ökade elförluster.

För att minimera påverkan för de som vistas i närheten av anläggningen vägs påverkan på **närboende och landskapsbilden** in. För närboende analyseras främst antal, avstånd och utsikt från bostadshus. Påverkan på landskapsbild värderas bland annat förbipasserande vägar, landskapets karaktär samt anläggningen synlighet i landskapet.

Slutligen granskas **befintliga verksamheter** i närheten vilka kan upplevas påverkas av anläggningen. Detta kan inkludera turistnäring, militära områden, jakt m.m.

## 2.1 Fördjupning kring olika marktypers förutsättningar

**Åkermark** är den mest effektiva och fördelaktiga marktypen för utbyggnaden av solparker. Marktypen kännetecknas av jämn och platt mark, vilket gör det tekniskt lämpat för konstruktion och underhåll. Jämn och platt mark gör också att solpanelerna kan monteras i raka linjer och täta rader, vilket ökar effektiviteten per ytenhet. Åkermarken är vanligtvis stenfri och består av fördelaktiga jordarter med gott jorddjup, vilket ger marken en god hållfasthet. Detta gör att montagesystemet kan stå stadigt i marken utan behov av alternativa förankringsmetoder, exempelvis betongfundament vilka innebär betydligt högre materialåtgång och koldioxidutsläpp.

Därtill innebär solpark på åkermark lägre miljöpåverkan än traditionellt jordbruk. Solpanelerna kräver inte användning av konstgödsel eller bekämpningsmedel och bidrar oftast till att förstärka naturvärden och biologisk mångfald jämfört med konventionellt jordbruk. Jordbruk kan också fortsätta i solparken genom exempelvis bete, vilket innebär att marken inte tas ur produktion utan förblir del av livsmedelskedjan. Efter projektets gång kan marken enkelt återställas och jordbruk kan återupptas.

**Betesmark** kan vara tekniskt lämpligt för solparker, men det är viktigt att beakta marktypen vid planering och val av placering. Betesmark är ofta kuperad och rik på biotopsskyddade objekt vilket försvårar installationen av solceller och kan leda till ett eltekniskt

suboptimalt system. Betesmark har ofta höga naturvärden vilka solparken till viss del kan bevara och i ibland höja, dock inte i samma utsträckning som för jordbruksmark då jordbruksmark som utgångspunkt tenderar ha betydligt lägre naturvärden. En fördel med betesmark är att markanvändningen förblir konstant genom exempelvis fårbeta.

**Skogsmark** kan vara en lämplig plats för solparksetableringar på givet dess stora förekomst och potentiellt teknisk möjlig installation. Lämplig skog bör vara relativt platt och stenfri för att möjliggöra installationen av montagesystemet. Även jordart och jorddjup är viktigt för att ge en stabil och hållfast grund för solcellerna utan behov av omfattande gjutning. Gjutning med cement är den dominerande alternativa förankringsmetoden till pålning. Cementets tillverkningsprocess orsakar stora utsläpp av fossila bränslen, varför dess användning har negativ påverkan på klimatet och bör undvikas.

Förröjning, avverkning, stubbfräsning och borttagande av rötter innebär en betydligt mer omfattande markförberedning jämfört öppen mark och därmed större miljöpåverkan. Då befintlig växtlighet binder vatten innebär markförberedningen en betydande risk att områden blir kraftigt vattenpåverkat och åtkomst för transporter och anläggningsmaskiner försvåras eller omöjliggörs. Bolaget har tidigare tvingats lägga ned projekt på grund av svåra markförhållanden i form av blöt och mjuk mark, trots att elnätsanslutning, miljötillstånd och övriga faktorer var på plats. Slutligen krävs betydligt mer underhåll av på skogsmark eftersom vegetationen kan växa snabbare och högre än på andra marktyper.

Skog tenderar husera höga naturvärden och biologisk mångfald med viktiga livsmiljöer för många djur- och växtarter. De omfattande markåtgärderna som krävs för att förbereda marken inför installation av en solpark kan ha negativa effekter på skogens ekosystem. Därför bör en grundlig bedömning göras av vilka åtgärder som behövs och hur negativ påverkan kan minimeras. Det är dock otvivelaktigt så att avverkning innebär ett större ingrepp på naturmiljön jämfört med etablering på redan öppen yta.

Ytterligare en viktig aspekt att ta hänsyn till är skogsområdets eventuella funktion för friluftsliv. Skog har som regel stort värde för rekreation och friluftsliv och är ofta skyddade eller utpekade som viktiga naturmiljöer i kommunala och regionala planeringsunderlag. Skogar fungerar också som naturliga barriärer mot erosion och skyddar marken mot nederbörd, en funktion som går förlorad vid avverkning för uppförande av solpark.

Det är vanligt att skyddsvärda träd identifieras vilket innebär att solparken behöver utformas med hänsyn till skuggning. Detta påverkar energiproduktionens effektivitet negativt och göra att anläggningen kräver större ytor. Skogsbruk är liksom jordbruk ett samhällsintresse, dock går stor del av produktionen till att utvinna energi, där solkraft är betydligt mer yteffektivt.

**Mossmark eller tidigare torvtäkter** lyfts ibland som en möjlig marktyp för anläggning av en solpark. Fördelar är att marken inte har en konkurrerande produktiv funktion, såsom skogs- eller jordbruk. De associerade tekniska svårigheterna är dock utmanande ur flera perspektiv. För det första är moss- och torvmarker vanligtvis mycket mjuka och instabila, vilket utmanar både under anläggningsfasen och drift. Transport av material och framkomlighet inom projektområdet är en stor utmaning då anläggningsmaskiner riskerar sjunka ned och fastna i den mjuka marken. Därtill genomgår moss- och torvmarker vanligtvis sättning, vilket innebär att markytan sjunker och komprimeras. Detta kan, över tid, skapa ojämnheter och förskjutning av solpanelerna, vilket kan påverka deras effektivitet, livslängd och själva funktion.

Solparkens montagesystem måste kunna motstå krafter både uppåt (vindlast) och nedåt (snölast och vikten från själva anläggningen) vilket kräver en viss friktion och hållfasthet i marken som mossar och torvtäkter ofta saknar. För att förankras måste montagesystemet pålas ned till fast mark vilket kan vara 10-tals meter ned. Riskerna bedöms över lag som höga för sättningar i hela solparken, särskilt för tyngre komponenter och vägar. Därtill skulle det innebära en flerdubbling av materialåtgången för montagesystemet och de utsläpp som ståttillverkning förknippas med.

Utöver de betydande tekniska och ekonomiska utmaningarna har moss- och torvmarker ofta höga ekologiska värden och fungerar som livsmiljö för unika växt- och djurarter. Att anlägga en solpark på sådana marker kan innebära att man förstör eller påverkar dessa naturområden negativt. Den nationella Våtmarksinventeringen (VMI) ger god vägvisning där mossens eller torvtäktens naturvärden klassas från mycket höga (klass 1) till låga (klass 4). I den slutgiltiga rapporten av den 25 år lång inventeringen fastställs att endast 14% av objekten klassades med låga naturvärden [2].

**Nedlagda deponier** kan i vissa fall utgöra en möjlighet för att anlägga solparker, men det innebär generellt flertalet risker och möjliga komplikationer. Deponier kan innehålla farliga kemikalier och material som kan läcka ut och förorena mark och vatten, särskilt vid schaktning och pålning. Det tätande skiktet som oftast finns på deponier måste bevaras och det kan därför krävas att en stor andel av pålarna gjuts, vilket ökar kostnaderna och den tekniska komplexiteten betydligt. Som nämnts ovan innebär gjutning även en ökad påverkan på naturmiljö och betydande fossila utsläpp. Dessutom är markprofilen vanligtvis ojämn på dessa platser, vilket kan utmana och fördyra installationsprocessen ytterligare.

Snarare än de tekniska och ekonomiska utmaningarna är den främsta begränsningen för solparksetablering på deponier tillgänglighet och storlek. Att hitta nedlagda deponier för solparker är en stor utmaning då tillgången är ytterst begränsad och deponierna oftast bara täcker enstaka hektar. Dessutom kräver projekten tillgång till elinfrastruktur i närheten, vilket vanligtvis inte är fallet.

**Industrimark** kan vara intressant för storskalig solelsproduktion. Det finns dock flertalet komplicerande aspekter att ta hänsyn till. Storleken och tillgängligheten är begränsad, vilket innebär flera mindre installationer och separata nätanslutningar med högre teknisk komplexitet och mer materialåtgång för kablage. Industrimark ofta hårdgjord, vilket gör installationen av solpaneler tekniskt utmanade.

Utöver de tekniska utmaningarna är industrimark ofta utpekad i översiktsplan eller detaljplan. Jämfört med industriverksamhet är solparken en tillfällig åtgärd med liten påverkan på ianspråktagen mark. Om solparken konkurrerar med annan industrietablering bedöms industrimarken bättre lämpad för just industrier som ofta kräver hårdgjorda ytor som permanent ändrar naturmiljön och markanvändning. Därtill är har industrimark generellt ett betydligt högre värde per ytenhet jämfört med exempelvis jordbruksmark och skogsmark. Från ekonomiskt perspektiv kan solparker generellt inte konkurrera med alternativa verksamheter på industrimark, såsom logistikhallar eller tillverkningsindustrier.

**Banvallar och vägkanter** har ytterst begränsad potential för storskalig elproduktion. Att bygga stora solenergianläggningar längs vägar skulle kräva att paneler sätts upp utmed vägen längs en stor sträcka. Montering av solparker i långsmala segment är teknisk suboptimalt och beroende på orientering av vägen kan det vara utmanande att nå fungerande tekniska parametrar (lutning, radavstånd osv.). Dessutom måste man ta hänsyn till Trafikverkets zoner gällande tillståndsplikt och hinderfrihet. Vidare skulle etablering av solpaneler längs långa vägsträckor kraftigt begränsa landskapsupplevelsen från vägen. Då parken behövs hägnas finns även en risk att viltets rörelse begränsas och leder till ökade viltolyckor. Sammantaget bedöms det orealistiskt att bygga storskaliga solparker längs vägkanter och att nå lönsamhet i tekniskt suboptimala system med långa kabeldragningar bedöms osannolikt.

**Nedlagda flygfält** har liknande utmaningar begränsad tillgänglighet och yta som industrimark och deponier. Vidare kan det finnas intressekonflikter med befintliga verksamheter såsom flygföreningar som kan motsätta sig solparker på denna typ av mark. Slutligen är det viktigt att notera att Försvarsmakten kan ha fortsatt beredskapsintresse i flygfält, vilket kan begränsa användningen för solenergiproduktion.

# Kapitel 3

## Lokaliseringsutredningen

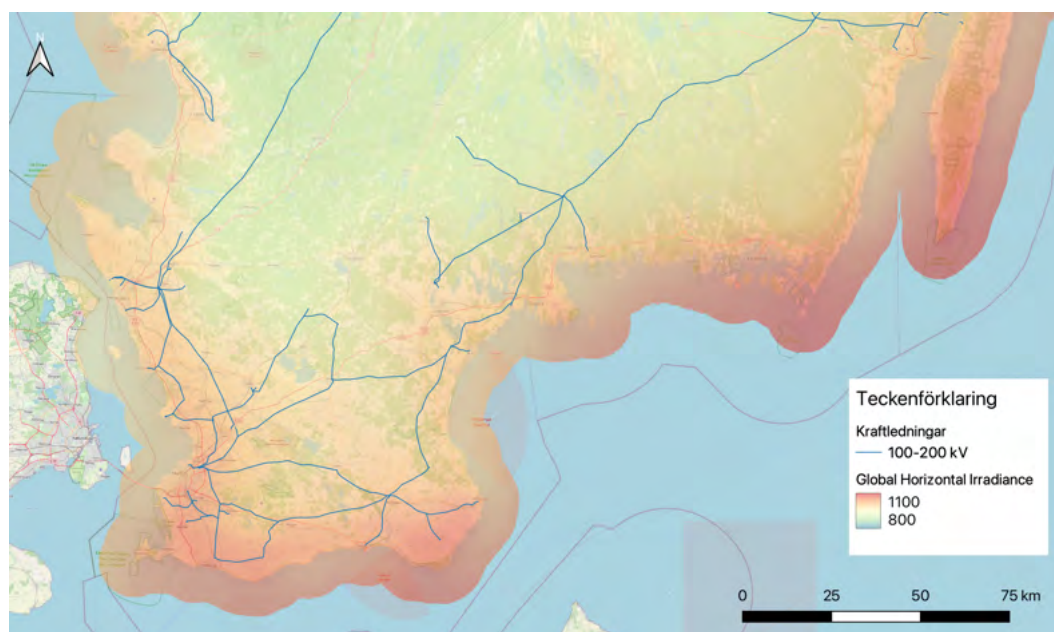
Lokaliseringsutredningen följer metoden beskriven i Kapitel 2, vilken initieras med en övergripande GIS-analys av ett större område och följs av en fördjupat analys.

### 3.1 Initial analys

Här granskas solinstrålning, elområdestillhörighet, möjlighet till elnätsanslutning, marktekniska förutsättningar, skyddad natur- och kulturmiljö, samt nuvarande markanvändning.

Givet det stora behovet av ny elproduktion begränsas den initiala analysen till elområde 4. Teoretiskt finns flera områden inom elområde 4 där solparker kan byggas. Sett till solinstrålning finns bästa förutsättningarna i Skåne samt längs kusterna. Fossilfri elproduktion är ett väsentligt samhällsintresse, och för att maximera nyttan från använd infrastruktur, material och ianspråktagen mark, är det av stor vikt att lokalisera en solpark där högst energiavkastning kan uppnås.

För att kunna transportera den elproduktionen till det allmänna elnätet behövs närhet till anslutningspunkt med möjlighet att motta elproduktionen. För att verksamheten ska vara tekniskt och ekonomiskt rimlig bör produktionsanläggningen lokaliseras i närheten av anslutningspunkten. Den ansökta verksamheten avser en solpark med installerad kapacitet om cirka 100 MW. För att ansluta densamma till elnätet bör anslutning ske till regionnätet. Anslutning till stamnätet utesluts då en storleksordning på produktionsanläggning om minst 300 MW krävs för anslutning direkt mot Svenska Kraftnät. Anslutning till lokalnät är som regel ej tekniskt lämpligt då anslutning av hög effekt till låga spänningsnivåer innebär högre förluster och betydligt högre materialåtgång för kablage.



Figur 3.1: Solinstrålning (Global Horizontal Irradiance) samt regionnät inom elområde 4.

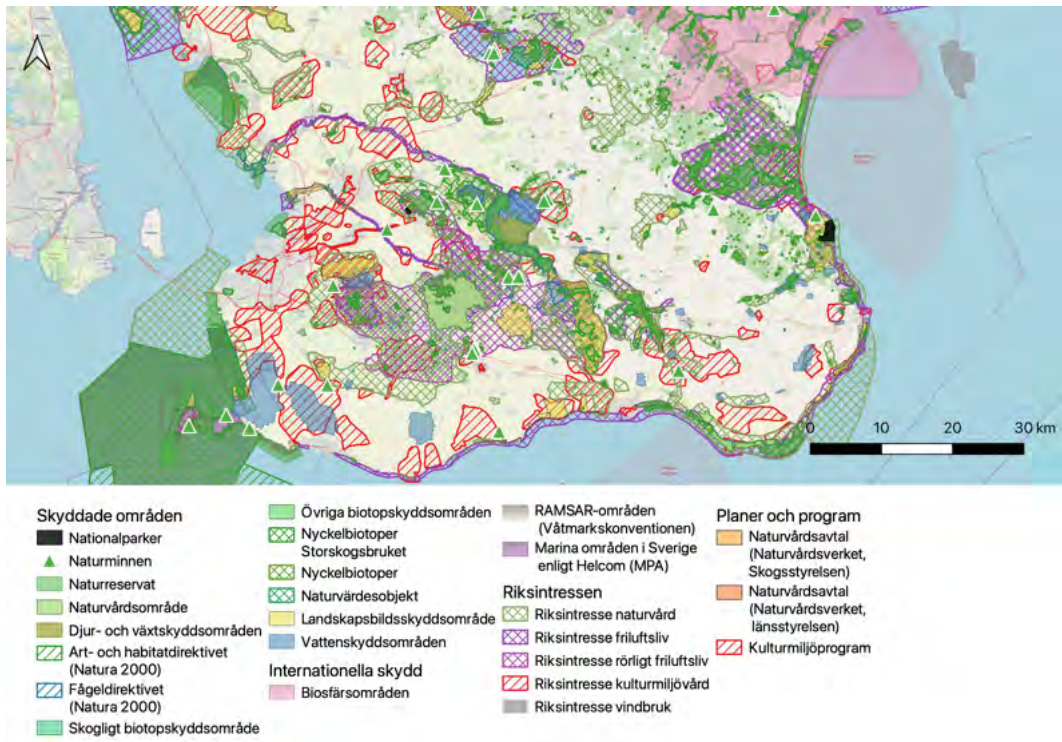
Genom att applicera metoden beskriven i Kapitel 2 har mellersta till södra Skåne identifierats som regionen med de bästa förutsättningarna, eftersom solinstrålningen är högst

här samt att det finns starkare elnätsinfrastruktur jämfört med andra placeringar inom elområdet. Trots god solinstrålning är nätinfrastrukturen svag i Blekinge, som utifrån dialog med nätägare har konstaterats sakna möjlighet att ta emot elproduktion från den ansökta verksamheten. Även inom de nätområden i Hallands län som ligger inom elområde 4 begränsas mottagningskapaciteten av befintlig vind-, vatten- och solkraft. Norra Skåne saknar i stort regionnätsinfrastruktur och har lägre solinstrålning, se Figur 1. I mellersta och södra Skåne finns ett brett 130 kV nät som möjliggör för etablering av flera stora solcellsparker inom snar framtid, vilket innebär att det finns möjlighet att snabbt öka tillgången på fossilfri el i Skåne utan omfattande utbyggnad av övrig elinfrastruktur.

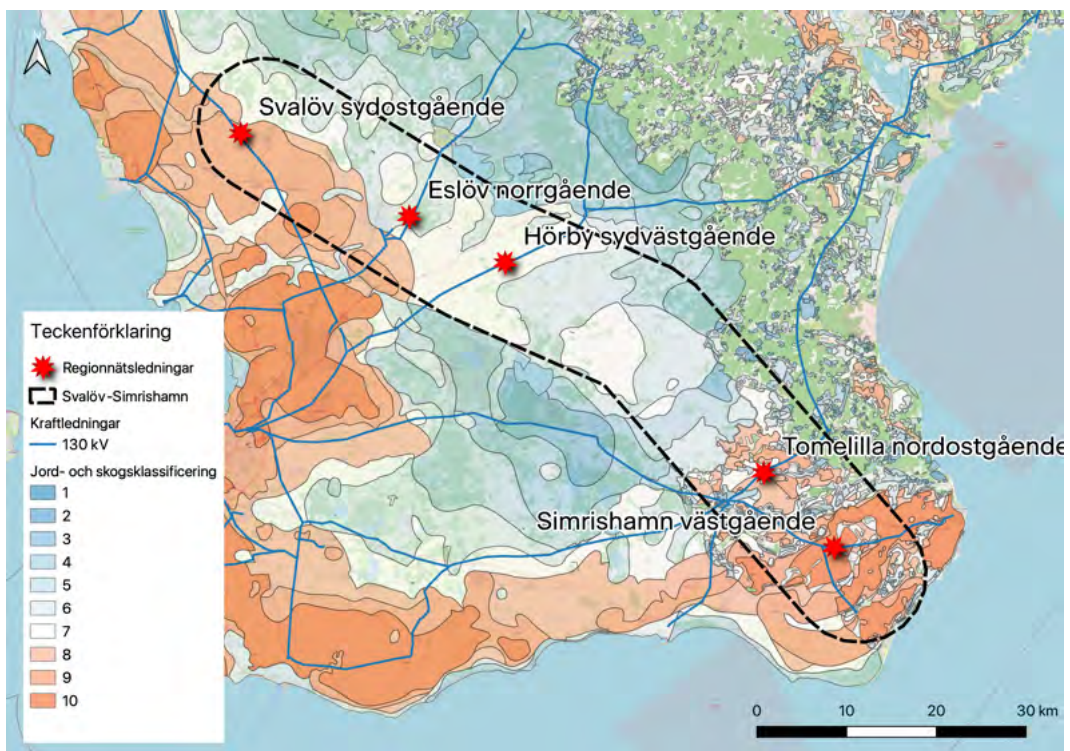
Jämfört med övriga regioner i elområde 4 har Skåne därtill högst elförbrukning med råge (Regionfakta, 2022) och ett stort behov av ny elproduktion. Med bakgrund till detta har Region Skåne tagit initiativ att starta Skånes effektkommission som har ett mål att öka självförsörjningsgraden från 15% till 50% till 2030. En grundsten i effektkommissionens färdplan är mer fossilfri elproduktion. För att nå målet uppskattas 1 880 MW solkraft behövas vilket innebär mer än en sjufaldig ökning av befintlig kapacitet. Av de produktionslag som effektkommissionen listar är solkraft det som snabbast kan realiseras och tillföra fossilfri el till Skåne. En av färdplanens viktigaste slutsatser är att "Det är bråttom och det finns inga alternativ!"[3].

En stor utbyggnad av kraftproduktion kommer behövas inom elområde 4 för att öka tillförseln av fossilfri el och möta nuvarande och framtida elkonsument. I Region Skånes rapport "Scenario för det skånska elsystemet – Elanvändning och effektbehov" (2020) konstateras att Skåne har ett växande effektproblem och elförbrukningen väntas öka från 13,1 TWh år 2018 till 16,3 TWh år 2040, ett tillskott på 3,2 TWh. Detta behov kan inte mötas av ett enda kraftslag eller en enda produktionsanläggning utan ett flertal olika alternativ behövs. Elkonsumtionen i elnätet är utspridd och måste matchas av elproduktionen. Centralisering av elproduktion innebär långa och dyra infrastrukturprojekt för transmissionsnät och högre elförluster. Bolaget menar att det därför inte är frågan om att placera en enda solpark i Skåne län, utan flertalet lokaliseringar behövs.

Med utgångspunkt från regionnätet inom mellersta och södra Skåne har skyddade el- eller i övrigt utpekade områden analyserats, se Figur 3.2. Utifrån denna identifieras ett cirka 15 km bredd band mellan Svalöv och Simrishamn där endast ett fåtal skyddade områden återfanns (främst kulturmiljöprogram och riksintresse för naturvård). Inom detta band finns i huvudsak 5 regionnätsledningar: sydostgående från Svalöv, norrgående från Eslöv, sydvästgående från Hörby, nordostgående från Tomelilla och västgående från Simrishamn. För tydlighet visas dessa ytterligare i Figur 3.3.



Figur 3.2: Skyddade och/eller utpekade områden inom mellersta och södra Skåne. (För tydligare avläsning har vissa länsvida skydd exkluderats, exempelvis riksintresse för Försvarsmakten och Förbud mot markavvattning).



Figur 3.3: Klassificering av jordbruksmark inom bandet Svalöv-Simrishamn inklusive de 5 utpekade regionnättsledningarna.

I beaktande av MB 3 kap 4 § utreddes i nästa steg tillgänglighet av mark som inte utgörs av jordbruksmark. Utav de 5 ovan nämnda regionnätledningarna domineras markerna kring Svalöv, Tomelilla och Simrishamn av jordbruksmark med hög klassificering och endast minimala arealer av annan karaktär. Dessa arealer är för små för att anslutas mot närliggande ledningar och som enstaka uppbrott i annars jordbruksdominerat landskap bedöms dessa även ha högt värde för naturmiljö och friluftsliv. I Figur 3.3 visas klassificering av jordbruksmarkerna där den norrgående ledningen från Eslöv och den sydvästgående från Hörby omges av jordbruksmark med lägre klassning. För att minimera anläggningens potentiella påverkan på livsmedelsproduktion studerades dessa två vidare i mer detalj.

Längs den norrgående ledningen från Eslöv upp till Stehag finns endast ett område av större storlek som ej utgörs av jordbruksmark eller redan bebyggd mark, nämligen Snärjet och Skarhults kronopark. Området omfattar drygt 750 hektar skogsmark, med stora arealer av ädellövskog och barrskog samt mossmark, kallad Stavröds mosse. Området omfattas av Eslövs kommun naturvårdsprogram [4] och beskrivs ha både betydande naturvärden och höga rekreativevärden. Särskilt äldre skogsbestånd och ädellövskog har höga naturvärden. Flera värdekärnor av naturvärdesklass 2 och 3 listas. Det beskrivs även att "eftersom skogarna ligger nära Eslöv nyttjas de skogsbilvägar som anlagts som ett rutnät flitigt för rekreation och friluftsliv på." Anläggning av den planerade verksamheten inom Snärjet och Skarhults kronopark skulle innebära avverkning av över 100 hektar skog och instängsling av densamma. Med bakgrund till befintliga naturvärden och höga friluftsvärden bedöms lokaliseringen som från allmän synpunkt olämplig för den ansökte verksamheten.

Då ingen lämplig lokalisering av icke-jordbruksmark identifierats längs ledningen Eslöv-Stehag återstår ledningsgatan sydvästgående från Hörby ned till Södra Sandby, se Figur 3.3. Här har fler alternativ av icke-jordbruksmark återfunnits. Den initiala GIS-analysen, innefattande förutsättningar för elnätanslutning, markförutsättningar, samt motstående intressen, har därmed identifierat nätstationer samt ledningsgata längs ledningen från Södra Sandby till Hörby som bäst lämpat område för fördjupad analys.

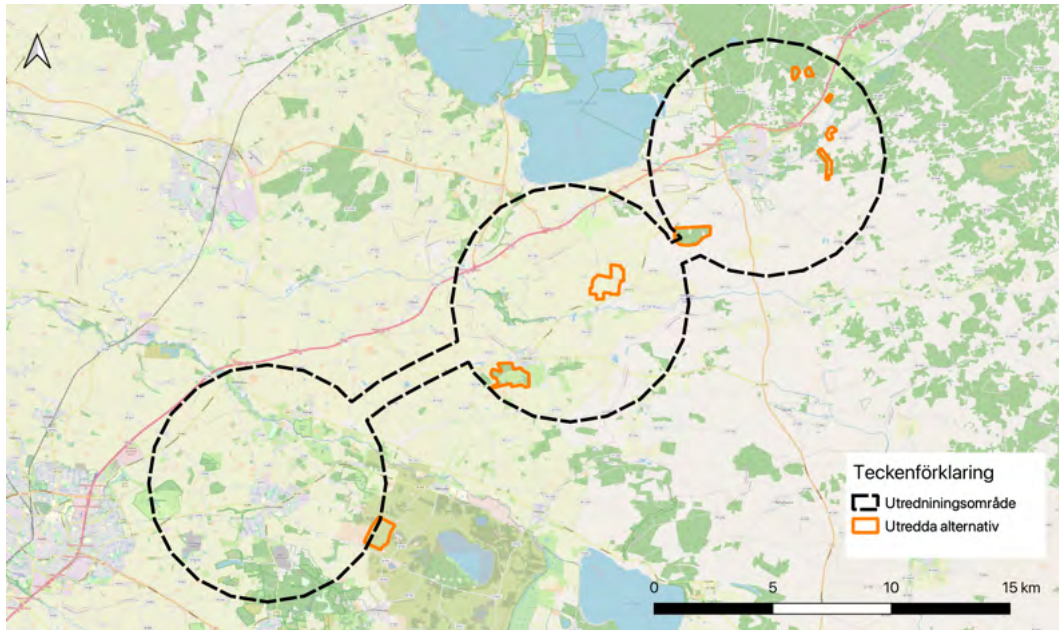
## 3.2 Fördjupad analys

Tillsammans med lokalnätägaren Kraftringen och regionnätägaren EON analyseras olika alternativ för anslutning kring det undersökta området. För lokalnätägaren Kraftringen är detta ett viktigt strategiskt område mellan två samhällen som planeras förstärkas med en ny kraftstation, vilket gör det väldigt väl lämpat för ny elproduktion. Stor konsumtion finns inom nätområdet vilket är del av motivationen bakom anläggandet av Kraftringens nya kraftstation. Ett alternativ för kraftstationen är samplacering med den planerade motagningsstation, vilket innebär att anläggningens anslutningspunkt blir inom själva verksamhetsområdet. Detta skulle utesluta den miljöpåverkan som annars associeras med materialåtgång och anläggningsarbeten för kabeldragning, samt minimerar nätförluster.

Placering av ny elproduktion i närhet till konsumtion är positivt från ett samhällsperspektiv då elen färdas kortare sträcka vilket minskar förluster samt behovet av nya infrastruktur för överföring. Att ett lokalnätbolag ens kan ta emot kapaciteter i den aktuella storleksordningen är ytterst sällsynt (oftast kan maximalt 20–30 MW tas emot) och visar på styrkan i den lokala nätinfrastrukturen samt lämpligheten för storskalig elproduktion. Utifrån Bolagets stora erfarenhet av etablering av ny elproduktion i södra Sverige kan det konstateras att anslutningen är extremt väl lämpad. Genom lokalisering direkt invid stationen uteblir de annars stora förlusterna som en stor produktionsanläggning anslutning till lokalnätsspänning annars innebär.

För att minska nätförluster och minimera negativ påverkan från kabeldragning bör lokalisering ske inom cirka 5 km till befintliga nätstationer. Ett tekniskt möjligt alternativ är etablering direkt under/invid korsande luftledning, vilket innebär att ny nätstation behöver byggas på marken. Det utredda området visas närmare i Figur 3.4.





Figur 3.4: Utrett längs elinfrastrukturen mellan Södra Sandby och Hörby inklusive möjliga markområden.

Fem alternativa lokaliseringar har analyserats som möjliga markområden enligt metoden beskriven i Kapitel 2. En noggrannare analys av geodata har genomförts, tillsammans med granskning av kartor och även fysiska besök. Simulering visar att solinstrålningen är likvärdig för samtliga platser. Samtliga tillhör elområde 4 och utifrån dialog med nätägaren bedöms bidraget till närliggande konsumtion som jämbördigt positivt. Därav bedöms de kriterierna likvärdiga varför dessa inte inkluderas i den kvantitativa analysen. Kriterier som vägs in är därmed Elnätsanslutning, Markinstallation, Natur- och kulturmiljö, Resurshushållning, Tillgänglig yta, Landskapsbild och närboende, samt Befintliga verksamheter.

### Utredd lokalisering 1: Lyby mosse

Lyby mosse är ett sumpskog- och skogbevuxet område längs med ledningsgatan mot Hörby med en storlek på cirka 95 hektar. Lokaliseringen har bedömts lämplig för fördjupad analys bland annat då den ej omfattas av nationella naturområdesskydd och ej utgörs av jordbruksmark.



Figur 3.5: Foton från platsbesök vid Lyby mosse.

Som lösning för **elnätsanslutning** behöver en nätstation etableras under den passerande ledningsgatan, invid projektområdet. Därav bedöms lokaliseringen ha bra förutsättningar gällande tillgänglig kapacitet och teknisk lämplighet. Anslutning till befintlig station tenderar dock vara mer resurseffektivt samt innebär mindre ingrepp i marken.

**Markinstallation** på mossen innebär stora utmaningar gällande hållfasthet och väta, både under installation och drift. Efter platsbesök konstaterades det att det är troligt att stora delar av mossen inte är tekniskt lämplig för etableringen. För att möjliggöra installation skulle samtlig växtlighet behöva avlägsnas. Grundvattennivån observerades okulärt i omkringliggande diken och vid avlägsnande av den vattenbindande växtligheten bedöms installation och framkomlighet tekniskt omöjlig.

Lyby mosse har betydande värde för **naturmiljön** och omfattas av Hörby kommuns naturvårdsprogram. Området är av naturvärdesklass 3, med beskrivningar som "Ovanlig naturtyp i landskapet" samt "Delvis artrikt (fågellivet) och lokalt ett viktigt objekt" [5]. För att etablera solparken behöver skogen avverkas och markens jämförelsevis låga hållfasthet innebär högre påverkan från etablering genom avverkning, röjning, masstillförsel med mera. Vid platsbesök observerades flertalet fåglar inom mossen och på den mindre sjön direkt invid. Gällande **kulturmiljö** finns två fyndplatser inom Lyby mosse, men påverkan från eventuell solpark bedöms begränsad.

Sett till **resurshushållning** har marken inget produktivt värde då det utgörs av mossmark, vilket ses positivt. För att ansluta solparken behövs dock ett nytt ställverk, vars tyngd innebär att det ej kan placeras på mossmarken utan behöver anläggas på jordbruksmarken intill. Därav blir visst ianspråktagande av jordbruksmark nödvändigt.

Initialt bedömdes **tillgänglig yta** som god men efter platsbesök bedöms stora delar av mossen tekniskt olämpliga för installation av solparken vilket påverkar negativt.

För **landskapsbild och närboende** bedöms det positivt att inga stora vägar passerar området och relativt få närboende finns. Dock bedöms värdet av Lyby mosse som lokalt

friluftsområde vara högt då det är ett av få skogspartier inom lokalområdet och även rikt på fågelobservationer.

Gällande **befintliga verksamheter** observerades flertal jaktorn utspridda över mossen. Minst ett hus som nyttjas i uthyrningssyfte för semestergäster finns i närheten. I övrigt har inga alternativa verksamheter identifierats som kan påverkas av lokaliseringen.

Ovanstående resonemang har lett till en sammantagen bedömningen samt kvantifiering av lokaliseringens förutsättningar, vilken visas nedan.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurs-hushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
4	1	2	5	2	3	4

## Utredd lokalisering 2: Braheskogen

Braheskogen med närliggande öppen betesmark är ett område bestående av ädellövskog samt fuktig betesmark, strax söder om Löberöd och norr om Lönshult. Området är beläget cirka 1 km från ledningsgatan mot Eslöv och har en storlek på cirka 100 hektar. Lokaliseringen har bedömts lämplig för utredning bland annat då den ej omfattas av nationella naturområdesskydd och ej utgörs av brukad åker (den öppna marken är registrerad som betesmark i Jordbruksverkets blockdatabas).



Figur 3.6: Foton från platsbesök vid Braheskogen.

I förhållande till infrastruktur för **elnätsanslutning** är lokaliseringen belägen placerat cirka 1 km bort från ledningsgatan mot Hörby. Vid nybyggnation av ställverk kopplat till ledningsgata bör solparken lokaliseras under/invid anslutningspunkten vilket gör anslutning

till ledningsgatan olämplig. Minst 4 km högspänningskablar måste förläggas för anslutning till stationen i Västrabygård, ännu längre vid anslutning till Södra Sandby. För anläggning av nya regionnätsskablar vid långa avstånd krävs linjekoncession vilket fördröjer projektet med 3–7 år. Vid anläggning av långa kablar på lägre spänningsnivå ökar nätförlusterna.

Förutsättningar för **markinstallation** bedöms delvis tekniskt möjliga. Den öppna ytan utgörs av betesmark med jorddjup från 3 till 20 meter (SGU). Jordart varierar mellan sandig morän, postglacial sand och postglacial silt. Inom skogen och öppna marken finns områden av torv och kärrtorv där installation kan vara tekniskt olämplig. Vattenansamlingar observerades inom skogsområdet, se Figur 3.6, och avverkning av skogen förväntas ge minskad vattenupptagningsförmåga som riskerar att omöjliggöra installation.

Området har höga värden för **naturmiljön** och omfattas av Eslövs kommuns naturvårdsprogram där "Skogar och våtmarker kring Löberöd". I programmet beskrivs bland annat skogens viktiga livsmiljöer och artrika fåltskikt [4]. Solparken kräver avverkning av ädellövskog vilket bedöms väldigt negativt ur naturvärdessynpunkt. Även om etableringen på betesmarken kräver mindre omfattande åtgärder är naturvärdena höga. Betesmarken pekats ut som värdekärna för betesmark och innefattar även en hotad Natura 2000 naturtyp, 6410 fuktäng. Bolaget känner till en ytterligare solpark för vilken samråd genomfört på den aktuella betesmarken där Eslöv kommun yttrat sig negativt med referens till påverkan på biologisk mångfald (dnr 18047–2023). Gällande **kulturmiljö** omfattas lokaliseringen delvis av kulturmiljöprogrammet Löberöd. Strax under 25 % av kulturmiljöprogrammets yta skulle påverkas. Löberöds slott, som är centralt för programmet, finns inom cirka 700 meter av lokaliseringen.

Sett till **resurshushållning** är marken registrerad som jordbruksblock men endast som betesmark, vilket väl kan kombineras med en solpark. Betesmarken förblir tillgänglig för betesdjuren och solparken kan även skydda växtligheten från torka. Delar av marken är skogsbevuxen men denna brukas ej, därav bedöms lokaliseringen ej konkurrera med alternativ produktiv verksamhet.

**Tillgänglig yta** bedömdes initialt god med förutsättning att samtlig betes- och skogsmark kan användas. Givet de tekniska förutsättningarna för markinstallation på skogsområdet (se ovan) bedöms det dock som sannolikt byggnation inom skogsområdet kraftigt begränsas.

Då solparken skulle uppta en yta direkt invid en tätort, och därmed påverka ett stort antal människor, bedöms lokaliseringen ha viss negativ påverkan på **landskapsbild och närboende**. De två bostadshus finns direkt invid området bedöms som särskilt utsatta och även den sydvästra delen av Löberöd kommer gränsa mot solparken. Vid platsbesöket observerades flertalet stigar och tecken på rörligt friluftsliv i Braheskogen, se Figur 3.6 och området bedöms ha stor vikt för Löberöds lokala friluftsliv.

Angående **befintliga verksamheter** ligger markområdet nära till Löberöds Slott, som även äger marken. Viss risk kan finnas för att negativt påverka besöksvärdet kopplat till slottet med omnejd. I övrigt bedöms inga befintliga verksamheter påverkas av projektet.

Ovanstående resonemang har lett till en sammantagen bedömningen samt kvantifiering av lokaliseringens förutsättningar, vilken visas nedan.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurshushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
2	3	2	4	3	2	4

### Utredd lokalisering 3: Eliselund Revingehed

Området strax nordost om Eliselund på det stora Revingefältet består av betesmark och har en yta på cirka 105 hektar. Närmaste anslutningspunkt ligger västerut i Södra Sandby. Lokaliseringen har bedömts lämplig för utredning bland annat då den ligger väl avskilt från närboende och ej utgörs av brukad åker (den öppna marken är registrerad som betesmark i Jordbruksverkets blockdatabas).



Figur 3.7: Foton från platsbesök vid Eliselund Revingehed.

För **elnätsanslutning** är möjlig teknisk lösning förläggande av högspänningskablar till befintlig nätstation. Minst 5,5 km högspänningskablar måste dras för anslutning till stationen utanför Södra Sandby som sannolikt behöver byggas ut. Den långa kabeldragningen, som dessutom passerar genom bebyggelse, innebär höga kostnader och påverkan på naturmiljö och boende. För anläggning av nya regionnätkablar vid långa avstånd krävs linjekoncession vilket fördröjer projektet med 3–7 år. Vid anläggning av långa kablar på lågre spänningsnivå ökar nätförlusterna drastiskt.

Tekniska förutsättningar för **markinstallation** bedöms som goda. Marken är öppen med jorddjup från 30 till >50 meter [6]. Jordarten är isälvsediment sand vilket bedöms enkelt att påla med god friktionskraft.

Gällande **naturmiljö** omfattas det aktuella området av riksintresse för naturvård, men är även placerad invid flera tynga naturskydd. Området huserar naturvärden av klass 1, omfattas av riksintresse för naturvård samt gränsar direkt till Natura 2000-område. Friluftsliv med stark koppling till naturupplevelse bedrivs även i stor utsträckning på Revingehed. Relaterat till **kulturmiljö** omfattas området av kulturmiljöprogrammet Hammarlunda-Harlösa-Hjularöd-Revingehed-Silvåkra, med stark koppling till den militära närvaro som funnits på Revingehed sen över hundra år tillbaka.

Sett till **resurshushållning** är marken registrerad som jordbruksblock men endast som betesmark, vilket väl kan kombineras med en solpark. Betesmarken förblir tillgänglig för betesdjuren och solparken kan även skydda växtligheten från torka.

**Tillgänglig yta** bedöms som god och bedöms som helhet teknisk lämplig för installation.

Få **närboende** skulle påverkas av solparken vilket är positivt. Gällande **landskapsbild** och rekreation bedöms förutsättningar dock sämre. Friluftsliv med stark koppling till naturupplevelse och landskapsbild bedrivs på Revingehed.

Gällande **befintliga verksamheter** har Försvarmakten stor närvaro på Revingehed, som är huserar det skånska södra regementet. Den aktuella lokaliseringen är inkluderat i Revingehed pansarövningsfält samt riksintresse för Försvarmakten. Det bedöms osannolikt att Försvarmakten skulle ställa sig positivt till en stor energiproduktionsanläggning inom området.

Ovanstående resonemang har lett till en sammantagen bedömningen samt kvantifiering av lokaliseringens förutsättningar, vilken visas nedan.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurshushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
2	5	2	4	5	3	2

#### Utredd lokalisering 4: Uppdelade anläggningar Hörby

Utgångspunkten för alternativ lokalisering 4 var att utreda huruvida det fanns förutsättningar för en uppdelad anläggning på mark ej utgörs av aktivt brukad åker. Längs utredningsområdet är ställverket i Hörby rikast på denna typ av mark. Områdena är belägna nordost om Hörby ort och upptar en sammanlagd yta på cirka 130 hektar.



Figur 3.8: Foton från platsbesök vid Hörby ort.

Närmaste punkt för **elnätsanslutning** är nätstationen i östra Hörby. Då lokaliseringen är uppdelad i separata områden behövs minst 10 km kablage dras för att koppla samman alla anläggningar. Den långa kabeldragningen, som dessutom passerar genom bebyggelse, innebär hög materialåtgång samt påverkan på natur och boende. För anläggning av nya regionnätskablar vid långa avstånd krävs linjekoncession vilket fördröjer projektet med 3–7 år. Vid anläggning av långa kablar på lägre spänningsnivå ökar nätförlusterna drastiskt.

Marken är en blandning av betes- och skogsmark av grundjordart sandig morän varav cirka hälften av marken karaktäriseras av moränbacklandskap, kullig morän. Marken är överlag kuperat och rik på sten och stenmurar, vilket innebär stora svårigheter för **markinstallation**, samt omfattande markförberedande åtgärder.

Liksom den merparten av marken som inte utgörs av åkermark i Skåne finns höga värden kopplade till **naturmiljö**, och marken omfattas av en del skydd och klassificeringar. Stora delar av det totala området har naturvärdesklass 2 samt omfattas av riksintresse för naturvård. En mindre del av ytan är även biotopskyddad. Anpassningar kan till viss del göras för att minimera den negativa påverkan men faktum kvarstår att för avverkning och markförberedning med sannolik gjutning blir påverkan hög. Även flertalet kulturhistoriska lämningar finns på området vilket sannolikt innebär viss negativ påverkan på **kulturmiljön**.

Sett till **resurshushållning** är marken registrerad som jordbruksblock men endast som betesmark, vilket väl kan kombineras med en solpark. Betesmarken förblir tillgänglig för betesdjuren och solparken kan även skydda växtligheten från torka. Delar av marken är skogsbevuxen men denna brukas i huvudsak inte, därav bedöms lokaliseringen ej konkurrera med alternativ produktiv verksamhet.

Då skuggning från omgivande skog har stor effekt för denna lokalisering behövs större markyta tas i anspråk för att nå tillfredsställande tillgänglig yta. Vid platsbesök observerades att marken är rik på biotopsskyddade objekt, exempelvis stenmurar. Många hinder innebär en suboptimal teknisk utformning av solcellsanläggningen sett till kabeldragning och elförluster. Befintliga hinder och markens steniga karaktär väntas begränsa tillgänglig yta betydligt.

Förutsättningarna för **landskapsbild och närboende** bedöms som goda då få närboende finns i anknäring och områdena är relativt avskilda.

Inga **befintliga verksamheter** som kan påverkas av anläggningen har identifierats inom eller invid lokaliseringen.

Ovanstående resonemang har lett till en sammantagen bedömningen samt kvantifiering av lokaliseringens förutsättningar, vilken visas nedan.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurs-hus-hållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
1	2	2	4	2	4	5

### Utredd lokalisering 5: Mossarp

Följande tabell sammanfattar bedömningen av alternativet Mossarp. Området är beläget mellan Högseröd och Söderto och har en yta på cirka 115 hektar. Lokaliseringen har bedömts lämplig för utredning bland annat då den ej omfattas av naturskyddsområden och har extremt goda förutsättningar för elnätsanslutning och installation.

Förutsättningarna för **elnätsanslutning** synnerligt bra för den aktuella lokaliseringen. Flera olika tekniska alternativ till anslutning finns och nätet i det lokala området är ovanligt starkt med goda förutsättningar för inmatning. Möjlighet till starka synergier finns med lokalnätsägarens utbyggnadsplaner. Mest troligt placeras anslutningspunkten direkt inom projektområdet vilket innebär i princip ingen kabeldragning mellan anslutningspunkt och solpark. Att anlägga och planera produktionsanläggningar effektivt hjälper att bygga ett kostnadseffektivt energisystem, vilket i slutändan gynnar elnätets kunder i stort.

De tekniska förutsättningarna för **markinstallation** är väldigt bra för att få ett effektivt installationsarbete med minimal påverkan på mark och miljö. SGU:s jorddjupskartor skattar jorddjupet till 30–50 meter och jordart som sandig morän, vilket är ideala tekniska förutsättningar för den planerade installationen. Ytan är jämn och stenfri med stora rationella segment. Detta möjliggör konstruktionen av en effektiv anläggning som kan producera maximal energi till det allmänna elnätet. Ingen avverkning av skog behövs och inte heller betydande gjutning av fundament, vilket innebär minimal påverkan på miljön.

Den valda lokaliseringen har bra förutsättningar gällande **tillgänglig yta**. Delar av ytan måste lämnas fri för luftledning men denna kan få en dubbel användning som viltpassage.

Värden kopplade till **naturmiljö** bedöms låga och omfattas ej av varken internationella, nationella eller kommunala naturskyddsområden. Marken är redan starkt påverkat av det aktiva jordbruket förutsättningarna att öka naturvärdena på platsen genom åtgärder riktade att höja biologisk mångfald bedöms goda. En avlägsnad fornlämning och mindre överlapp med kulturmiljöprogram finns i verksamhetsområdet södra del, dock bedöms påverkan på **kulturmiljö** som obefintlig.

Platsen ligger relativt avskild långt bort från tätorter men ett flertal **närboende** finns på varierande avstånd från anläggningen. I nordgående riktning finns förutsättningar att uppföra växtrida utan produktionsbortfall från skuggning. Mot syd och västlig riktning minskar intrycket för vissa boende av höjdskillnader och Bolaget planerar uppföra växtridaer

på utvalda platser för att blockera synen från bostadshus. Gentemot passerande vägar finns delvis stora avstånd delvis avskärmande höjdskillnader vilket minskar påverkan på **landskapsbilden**.

Sett till **resurshushållning** består marken av aktivt brukad åker, men i praktiken kan dock jordbruksliknande skötsel fortsätta vilket kan ske genom bete eller odling mellan panelraderna. Förutsättningarna för odling mellan panelraderna bedöms extra starka vid "Single-axis tracker" utformningen. Åtgärden är skonsam och ändrar inte markförhållanden eller marksammansättning. Den är helt reversibel och konventionellt jordbruk kan enkelt upptas efter projektet demonterats. Solparken innebär även en möjlighet att ställa om till ett mer ekologiskt jordbruk då marken idag behandlas med både konstgödsel, kemiskt växtskydd, röttslam, gödsel och kalk. I de fåtal förekommande rättsfallet inom ämnet har det fastslagits att en solpark på jordbruksmark innebär förändrad markanvändning. Därav värderas kriteriet restriktivt, dock menar Bolaget att det i praktiken finns goda möjligheter till samexistens mellan jordbruk och solkraft.

Inga **befintliga verksamheter** som kan påverkas av anläggningen har identifierats inom eller invid lokaliseringen.

Ovanstående resonemang har lett till en sammantagen bedömningen samt kvantifiering av lokaliseringens förutsättningar, vilken visas nedan.

Elnätsanslutning	Markinstallation	Natur- och kulturmiljö	Resurshushållning	Tillgänglig yta	Landskapsbild och närboende	Befintliga verksamheter
5	5	4	2	4	2	5

### 3.3 Val av lokalisering

Den resulterande kvantitativa bedömningen av den fördjupade analysen sammanfattas nedan, där alternativet Mossarp är högst rankat.

Lyby mosse	Braheskogen	Eliselund Revingehed	Uppdelade anläggningar Hörby	Mossarp
21	20	23	20	27

Med utgångspunkt i elområde 4 har Bolaget analyserat kriterier kopplade både till tekniska och funktionella faktorer, allmänna intressen såsom natur- och kulturmiljö samt resurshushållning, samt ekonomisk rimlighet såsom närhet till elnätsanslutning. Detta i syfte att ge en holistisk bild av möjliga lokaliseringar och säkerställa att verksamheten är i linje med miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Den kvantitativa bedömningen är ett resultat av samtliga sammanvägda faktorer och backas av de resonemang som presenteras för respektive lokaliseringsalternativ.

Bolaget anser att alternativet Mossarp är bäst lämpat, vilket påvisas genom resultatet från den kvantitativa analysen och det bakomliggande resonemanget. Utredningen i Avsnitt 3.2 har visat att den befintliga verksamheten ej på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt kunnat uppfyllas genom att annan mark tas i anspråk. Detta finns detaljerat beskrivet för respektive alternativ i Avsnitt 3.2 och sammanfattat i Kapitel 4.

### 3.4 Ekonomiska förutsättningar

Länsstyrelsen Skåne har tidigare framfört att man är införstådd i svårigheten att hitta lämplig mark i tillräckliga arealer som ej utgörs av jordbruksmark, och att alternativen



föranleder högre kostnad, men menar samtidigt att detta får anses skäligt då man anser att solparker på jordbruksmark konkurrerar med ett annat väsentligt samhällsintresse. Bolaget håller till viss del med om detta men vill nyansera resonemanget och dela sin syn.

För att anlägga en solpark är det viktigt att ta hänsyn till olika begränsningar för utbyggnaden av ny elproduktion. Det inkluderar faktorer som lokaliseringmöjligheter i förhållande till anslutningspunkter, god solinstrålning, tekniskt gångbar markinstallation och intresserade markägare. För stora solenergianläggningar krävs ofta anslutning till region- eller stamnätet, vilket begränsar antalet potentiella platser för etablering [1]. Det går inte heller att bortse från att vissa alternativa marktyper inte nödvändigtvis är tekniskt lämpliga, ekonomiskt lönsamma eller kan tillhandahålla tillräckligt stora arealer. Detta har framkommit i utförd lokaliseringsutredning. Ekonomisk lönsamhet är trots allt en mycket viktig aspekt, om ansvaret för att bygga ut energiproduktionen faller på privata aktörer. Om det inte finns möjlighet att etablera solparker på jordbruksmark kommer utvecklingspotentialen för nya energianläggningar att kraftigt begränsas.

För att säkerställa en långsiktig och hållbar verksamhet inom elproduktion är det viktigt att ha en robust ekonomisk grund i projektkalkylen. Bolaget har varit aktivt inom solparksbranschen sedan 2018 och byggde Sveriges första kommersiella solpark. Med elprisläget som rådde innan de senaste årens tumultartade omvärldssituation kunde solparksprojekten med nöd och näppe bära investeringskostnaderna för stenfri och öppen åkermark. Att på spekulativt byggda upp en projektportfölj av solparksprojekt på tekniskt komplex mark, som bara kan realiserats med ett högt elprisläge, innebär stor risk. I en tid där behovet av ny fossilfri elproduktion är stort, riskerar det även att påverka den allmänna tillförseln av el, om samtliga solparker i Sverige tvingas anläggas på svårarbetad mark. Skånes effektkommission har uppskattat att installerad effekt solkraft till 2030 bör uppgå till 1 880 MW [3]. Att detta kan realiserats endast genom anläggningar ej belägna på jordbruksmark håller Bolaget som ytterst osannolikt.

Bolagets bedömning är således att behovet av mer förnybar energiproduktion i södra Sverige inte kan tillgodoses utan att i viss mån använda jordbruksmark. Genom lokaliseringstudien har det visats att den aktuella platsen är bäst lämpad, även beaktande MB 3 kap 4 §.

## 3.5 Förenlighet med miljöbalkens hushållningsbestämmelser

Frågan kring ianspråktagande av jordbruksmark till förmån för solcellsparker utreds för närvarande i olika rättsliga instanser. I detta avsnitt ges Bolagets syn på verksamhetens förenlighet med miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Även en redovisning kring varför solcellsanläggningen är ett väsentligt samhällsintresse i förhållande till samhällsintresset att bevara den brukningsvärda jordbruksmarken bemöts i detta avsnitt.

### Förnybar el som väsentligt samhällsintresse

Mark- och miljööverdomstolen har slagit fast att produktion av el från förnyelsebara källor utgör ett väsentligt samhällsintresse, se mål nr M 1026-22 samt M 15064-21. Bolagets anser likaså, med hänsyn till klimatkrisen och ett ökande behov av förnybar el, att utbyggnad av mer förnybar energi i Sverige är ett väsentligt samhällsintresse vars betydelse enbart kommer öka under den planerade drifttiden. Att klara uppsatta klimatmål kommer ställa stora krav på energieffektivisering i kombination med utbyggnad och utveckling av förnybar energiproduktion av många olika slag och utformning, däribland solcellsparker på mark. En solcellsanläggning av planerad omfattning inom elområde 4 bedöms således utgöra ett väsentligt samhällsintresse. I och med den accelererande elektrifieringen av samhället och den nödvändiga utmönstringen av fossila energikällor har elbehovet de senaste åren ökat kraftigt, och kommer fortsätta att öka genom arbetet med att uppnå

Sveriges miljö-, klimat- och energipolitiska mål. Behovet av lokal elproduktion är särskilt stort och omedelbart i elområde 4 på grund av ett lokalt produktionsunderskott samt begränsningar i överföringskapaciteten från norra till södra Sverige.

Behovet att tillgodose detta samhällsintresse kan endast delvis göras på alternativa platser. Det går inte att bortse från att många platser som lyfts i länsstyrelsen Skånes projekt "Solmarken" förespråkar för etablering av solcellsparker, så som deponier, parkeringsplatser med mera, inte är ekonomiskt lönsamma eller saknar förutsättningar för elproduktion. Teknisk lämplighet och ekonomisk lönsamhet är en förutsättning för utbyggnad av ett förnybart elenerginät genom kommersiell etablering, vilket i sin tur i dagens klimat är en förutsättning för att lyckas med omställningen till ett hållbart och fossilfritt energisystem. Bolagets bedömning är således att behovet av mer förnybar energiproduktion i södra Sverige inte kan tillgodoses utan utveckling av solcellsparker på jordbruksmark.

### **Förnybar el som övervägande allmänintresse enligt ny EU förordning**

Mot bakgrund till kriget i Ukraina och dess konsekvenser för energipriser och energitillförsel i Europa har Europeiska unionens råd antagit förordningen 2022/2577 för att påskynda utbyggnaden av förnybar energi inom EU [7]. Förordningen, som gäller från 2022-12-30 till 2024-06-30, understryker vikten av att brådska den inhemska förnybara elproduktionen samt att denna ska som utgångspunkt ses som ett tvingande allmänintresse vid miljöprövningar.

Som bakgrund till förordningen anges bland annat att "Det är nödvändigt att införa ytterligare brådska och riktade åtgärder för specifik teknik och specifika typer av projekt som har störst potential för snabb utbyggnad och omedelbart kan bidra till målen om minskad prisvolatilitet och minskad efterfrågan på naturgas utan att den totala energiefterfrågan begränsas."

I avsnittet benämnt Övervägande Allmänintresse beskrivs att "Planering, uppförande och drift av kraftverk och anläggningar för produktion av energi från förnybara energikällor, och deras anslutning till nätet, själva det tillhörande nätet och lagringstillgångar ska antas vara av övervägande allmänintresse och av vikt för människors hälsa och säkerhet vid avvägningen av rättsliga intressen i det enskilda fallet."

Därtill beskrivs att "En av de tillfälliga åtgärderna består i införandet av en motbevisbar presumtion att projekt för förnybar energi är av övervägande allmänintresse och av vikt för människors hälsa och säkerhet, i den mening som avses i relevant unionslagstiftning på miljöområdet, utom när det finns tydliga bevis för att dessa projekt har betydande negativa miljökonsekvenser som inte kan begränsas eller kompenseras." Givet att jordbruksliknande skötsel kan fortgå, vilket villkoras i föreslagen skötselplan, kan negativa konsekvenser i form av delvis reducerad livsmedelsproduktion tydligt begränsas.

Bolaget anser det tydligt att den ansökta verksamheten tydligt är i linje med gällande EU-förordning och genom verksamhetens karaktär samt försiktighetsåtgärder kan negativa konsekvenser begränsas.

### **Förenlighet med miljöbalkens hushållsbestämmelser**

Enligt MB 3 kap 4 § får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Mark- och miljööverdomstolen har fastställt att uppförande av en solenergianläggning på jordbruksmark innebär en ändrad markanvändning av området, och att bestämmelserna i MB 3 kap 4 § därför ska tillämpas, se mål nr M 1026-22 samt M 15064-21. Av proposition 1985/86:3 (sida 158) framgår dock att det ianspråktagande som åsyftas i MB 3 kap 4 § innefattar åtgärder som på ett varaktigt sätt drar marken ur biologisk produktion. Det bör därför påpekas att solparkers markanspråk inte medför att marken tas ut biologisk

produktion. Detta är en stor skillnad mot jordbruksmark som tas i anspråk för andra väsentliga samhällsintressen, så som bostadsbebyggelse. Man bör ha i åtanke att MB 3 kap 4 § inte är författat med hänsyn till en typ av verksamhet som möjliggör en kombination av jordbruksdrift och elproduktion, och med möjlighet till återställning i framtiden. Det tordes snarare vara så att paragrafen är författad för att hindra verksamhetsutveckling som leder till permanent förlust av jordbruksmark.

Därutöver fastställer MB 3 kap 4 § att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för väsentliga samhällsintressen om dessa inte på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt kan tillgodoses på annan plats. Med tillfredsställande avses enligt förarbetena att den alternativa lokaliseringen ska vara fullt godtagbar ur samhällsbyggnadssynpunkt vilket bland annat innebär att den ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomisk rimlig jmf prop. 1985/86:3 s.158. Genom beskrivning av alternativa lokaliseringar, som har uteslutits i huvudsak på grund av konkurrerande allmänintressen, naturmiljöpåverkan eller teknisk olämplighet, har Bolaget framfört varför detta väsentliga samhällsintresse inte kan tillgodoses utan att, i viss mån, använda jordbruksmark.

Det övergripande syftet med hushållningsbestämmelserna är att främja väl genomtänkta avvägningar mellan olika önskemål om att utnyttja den fysiska miljön. Vid bedömningen av den lämpligaste användningen av mark- och vattenområden ska möjligheten att samtidigt utnyttja ett område för olika verksamheter beaktas enligt 3 kap. 1 § miljöbalken. Att förbjuda en av två verksamheter, när de i själva verket kan samexistera, kan betraktas som att strida mot grundsyftet med 3 kap. miljöbalken om att sträva efter optimering och nyttjande av flera ändamål på samma mark.

Det framgår av 3 kap. 1 § miljöbalken att föreliggande behov påverkar vad som anses vara en lämplig markanvändning. Om lönsamheten i en solcellsanläggning i kombination med vallodling och/eller bete är mer lönsamt för markägaren jämfört med konventionellt växelbruk, kan detta tolkas som det ändamål som marken "är mest lämpad för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov". Bolaget anser därmed inte att det är en fråga om att bevisa att förnybar elproduktion är ett mer väsentligt samhällsintresse än livsmedelsproduktion, utan snarare att se till det bäst lämpade ändamålet för marken i varje enskilt fall och hur man då på bästa sätt kan nyttja marken för samproduktion av el och livsmedel. Givetvis är det viktigt att säkerställa att framtida möjligheter att bruka marken inte försämras. Oaktat detta föreligger till följd av utredningen inget hinder enligt MB 3 kap 4 §.

### **Livsmedelsproduktion som väsentligt samhällsintresse**

När två så starkt uttalade mål som förnybar elproduktion och ökad livsmedelsproduktion står i målkonflikt krävs att genomtänkta lösningar används för att tillgodose båda målen. Inom ramen för denna MKB har man visat att solcellsparken i fråga inte innebär att åkermarken tas ur produktion, utan jordbruksliknande skötsel kan bedrivas under hela driftskedet. Gentemot andra förnybara energislag som idag är praktiskt möjliga i Sverige, det vill säga vattenkraft och vindkraft, kan också solcellsparken drivas utan allvarlig skada på naturen och den biologiska mångfalden.

För att sätta markanvändningen för solkraft i perspektiv presenteras ett scenario utifrån Skånes Effektkommissions målscenario, där 1 880 MW solkraft finns installerat i Skåne 2030 [3]. Om allt detta skulle planeras på åkermark bedöms cirka 1 880 hektar behövas, vilket motsvarar totalt cirka 0,4 % av Skånes jordbruksmark. Genom användandet av denna mark skulle el motsvarande cirka 13 % av Skånes årliga elförbrukning produceras [8]. Bolaget menar att det alltså är en fråga om relativt liten andel jordbruksmark som behövs för att signifikant öka Skånes elförsörjning och möta det ökande effektbehovet. Därtill kan jordbruksliknande skötsel i praktiken fortgå, och åtgärden är tillfällig samt reversibel.

För att sätta markanvändandet i perspektiv kan golfbanor användas som exempel. Enligt SCB [9] används i Skåne län 4 700 hektar mark för golfbanor, vilket är betydligt mer än

som skulle upptas av solcellsparker i det ambitiösa scenariot ovan. Jämfört med golfbanor bidrar solcellsparker med samhällskritiska tjänster såsom förnybar energitillförsel och minskad effektbrist, vilket den rådande energikrisen har accentuerat av.

Även användandet av spannmål för etanol kan användas för att ställa markanspråket i perspektiv. Etanolfabriken i Nyköping levererar etanol som i huvudsak används för utblandning med bensin och produceras med spannmål som råvara. För att driva fabriken anges att cirka 535 000 ton spannmål behövs årligen vilket, antagande en genomsnittlig skörd om 7 ton spannmål per hektar, motsvarar cirka 76 000 hektar [10]. 1 hektar jordbruksmark rymmer cirka 1 MW installerad effekt solpark som på årsbasis producerar cirka 1000 MWh el. 76 000 hektar mark dedikerat till solparker skulle därmed kunna producera cirka 76 TWh el, vilket kan jämföras med den 1,35 TWh energi som etanolen producerad i etanolfabriken motsvarar [10]. Exemplet belyser både att mängden mark som behöver ianspråktas för motsvarande energiproduktion från solparker är låg, samt att yteffektiviteten för markbaserad solkraft är iögonfallande hög.

Mängden solcellsparker som kan etableras är därtill starkt begränsat av elnätet och Bolaget menar att en situation där solcellsparker konkurrerar ut jordbruksmark i större utsträckning är högst osannolikt. Fortsatt jordbruksliknande skötsel kan fortgå och etableringen är därtill en reversibel åtgärd där jordbruksmarken ej skadas och enkelt kan återställas. Etablering av solcellspark på jordbruksmark bedöms inte vara ett hot mot den regionala eller nationella livsmedelsproduktionen.

# Kapitel 4

## Samlad bedömning

Behovet av ny fossilfri elproduktion är stort i Sverige, både lokalt, regionalt och nationellt. Klimatkrisen och elektrifiering driver i allt större utsträckning på dessa behov, och de senaste årens energikris har understrukit behovet av lokalt producerad el. Solkraft är det snabbaste växande energislaget och har stor potential att snabbt kunna leverera fossilfri el till alla nivåer i elsystemet. Den nyligen antagna EU-förordningen 2022/2577 lägger stor vikt vid detta. Den ansökta verksamheten bidrar till det väsentliga samhällsintresset fossilfri elproduktion. För att efterleva miljöbalkens principer och minimera eventuell negativ påverkan på samhällsviktiga intressen såsom värdefull natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald samt resurshushållning, bör lokalisering väljas noggrant. Detta har framkommit tydligt i mål nr M 1026-22 samt M 15064-21.

Inför planering av den ansökta verksamheten har Bolaget gjort en gedigen utredning i syfte att hitta den bäst lämpade lokaliseringen. Den geografiska utgångspunkten för utredningen var elområde 4, där energi- och effektbehovet är som störst. Grundläggande tekniska och funktionella förutsättningar såsom solinstrålning och elnätinfrastruktur inrebar en avgränsning till mellersta och södra Skåne. Skåne som region har starkt behov av ny elproduktion, med hög förbrukning både från boende och stora konsumenter i regionen.

Inom södra och mellersta Skåne exkluderades områden med motstridiga intressen i form av skyddad natur- och kulturmiljö. Ett större område kring flera anslutningspunkter i Hörby och Eslöv kommun undersöktes i detalj, genom analys av kartunderlag och fysiska besök. De fem utredda lokaliseringarna utgjorde flera olika marktyper: mossmark, skogsmark, betesmark och brukad åkermark. Inga andra marktyper identifierades vilka kunde bistå tillräckliga arealer eller är lokaliserade inom område där anslutning av elproduktion var fysisk möjlig. Fem alternativa platser undersöktes i den fördjupade analysen.

Alternativ 1, Lyby mosse, huserar höga naturvärden vilka beskrivs både i kommunala naturvårdsplanen och har observerats på plats. I ett annars jordbruksdominerat landskap bedöms området ha stor vikt för naturmiljö och biologisk mångfald, men även friluftsliv. Skogsavverkning och markförberedande åtgärder innebär en ofrånkomlig störning av den lokala naturmiljön och de befintliga naturvärdena. Även om solparken under sin livstid bedöms bidra till mer undvikna koldioxidutsläpp än skog kan uppta genom fotosyntes, finns ur klimatsynpunkt en problematik i att avverka skog i favör för solkraft. Därtill innebär etablering på mossmarken stora tekniska svårigheter då sättnings- och väta bedöms göra etablering tekniskt olämplig, både under installation och på längre sikt. Sammantaget bedöms alternativet ej ur allmän synpunkt tillfredsställande, i huvudsak på grund av den stora negativa påverkan på naturmiljön, men även sätt till teknisk lämplighet för markinstallation.

Alternativ 2, Braheskogen, utgörs till stor del av ädellövskog med höga naturvärden och flertalet tecken på aktivt friluftsliv. Området omfattas av kulturmiljöprogram samt kommunalt naturvårdsprogram och flertalet objekt med höga naturvärden identifierades på plats. Området bedöms ha stort lokalt värde för biologisk mångfald och innefattar en enligt Natura 2000 skyddad naturtyp (fuktäng). Vid avverkning och röjning av skog finns risk att vattenståndet komplicerar installation och underhåll, dessutom finns områden av torv inom området. Därtill återkommer problematiken kring avverkning och röjning av skog i favör för solkraft, då skog tar upp koldioxid ur atmosfären. Slutligen är Braheskogen från elnätsperspektiv sämre lämpad då avståndet till både luftledning och ställverk är långa och kräver långvariga koncessionsansökningar. Sammantaget bedöms alternativet ej ur allmän synpunkt tillfredsställande, primärt på grund av den stora negativa påverkan på

natur- och kulturmiljön, och sekundärt sätt till teknisk lämplighet för markinstallation och elnätsanslutning.

Alternativ 3, Eliselund Revingehed, är en del av Revingefältet där Försvarsmakten har utbredd närvaro och som även ligger inom och nära till flertalet skyddsområden kopplade till naturmiljö ( däribland Natura 2000-område). Lokaliseringen inkluderar även kulturmiljöprogram. Därtill är avståndet till närmsta ställverk långt vilket innebär hög materialåtgång samt påverkan på naturmiljö och närboende. Alternativet bedöms, trots goda marktekniska förutsättningar och en skötsel som väl kan kombineras med solkraft, ej ur allmän synpunkt tillfredsställande, i huvudsak på grund av Försvarsmaktens intressen samt de väldigt höga naturvärden som finns inom och i direkt anslutning till marken.

Alternativ 4, att dela upp anläggningen i fler mindre anläggningar, undersöktes på skogs- och betesmark kring Hörby. Utformningen omfattas av bland annat riksintresse för naturvård och innefattar naturvärdesobjekt samt rikligt med biotopskyddade objekt. Alternativet är också rikt på fornlämningar. Alternativet innebär långa kabeldragningssträckor som resulterar i högre påverkan på miljö, ökad materialåtgång, och hög teknisk komplexitet. Dessutom behövs mer mark för att kompensera för skuggning och hinder inom områdena. Markinstallation konstaterades från både kartunderlag och platsbesök som tekniskt utmanade, bland annat genom riklig förekomst av sten samt kuperat underlag. Sammantaget bedöms alternativet ej ur allmän synpunkt tillfredsställande, i huvudsak på grund av den stora negativa påverkan på natur- och kulturmiljövärden, men även sätt till teknisk lämplighet för markinstallation och elnätsanslutning.

MB 3 kap 4 § framför att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för väsentliga samhällsintressen om dessa inte på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt kan tillgodoses på annan plats. Med tillfredsställande avses att den alternativa lokaliseringen ska vara fullt godtagbar ur samhällsbyggnadssynpunkt vilket bland annat innebär att den ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomisk rimlig. De ovanstående alternativen har enligt den fördjupade analysen visats vara ej lämpliga, främst ur miljösynpunkt. I den fördjupade analysen har inga fler möjliga alternativ för den ansökta verksamheten identifierats som ej utgörs av jordbruksmark.

Alternativ 5, Mossarp, har låga natur- och kulturmiljövärden och åtgärder för ökad biologisk mångfald väntas ge positiva effekter för naturmiljön. Bolaget bedömer att solparken kan samexistera med jordbruket, särskilt vid den föreslagna single-axis tracker utformningen. Därtill är åtgärden tidsbegränsad samt reversibel och jordbruk återupptas efter att anläggningen har avetablerats. Slutligen är alternativet Mossarp mycket väl tekniskt lämpat med ideal marksammansättning och exceptionellt goda förutsättningar för elnätsanslutning. I den fördjupade analysen har Mossarp fått högst ranking med marginal och framträtt som bäst lämpat alternativ.

I lokaliseringstudien har Bolaget genom systematisk analys visat att den ansökta verksamheten är bäst lämpad på det aktuella markområdet. Samtliga andra placeringar har ej kunnat uppfylla kriterier som från allmän synpunkt tillfredsställande alternativ, varken sett till konkurrerande allmänna intressen, teknisk och funktionell lämplighet eller ekonomisk rimlighet. Bedömningen är att samproduktion av el och livsmedel genom bete/vallodling är det ändamål som området är bäst lämpat för med hänsyn till dagens förutsättningar, eftersom det möjliggör att två väsentliga samhällsintressen gynnas simultant och samtidigt skapar lönsamhet i både jordbruket och energianläggningen. Anläggningen är därmed också förenlig med 3 kap. 1 § miljöbalken.

## Litteratur

- [1] Länsstyrelsen i Skåne. *Solmarken - Länsstyrelsen Skåne och Solar Region Skåne undersöker platser för morgondagens solcellsanläggningar*. 2022.
- [2] Naturvårdsverket. *Våtmarksinventeringen – resultat från 25 års inventeringar*. 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/5900/vatmarksinventeringen--resultat-fran-25-ars-inventeringar/>.
- [3] Region Skåne. *Skånes effektkommission*. 2023. URL: [https://utveckling.skane.se/siteassets/kampanjsidor/effektkommissionen/skane-effektkommission\\_fardplan\\_20230629.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/kampanjsidor/effektkommissionen/skane-effektkommission_fardplan_20230629.pdf).
- [4] Eslövs kommun. *Naturmiljöprogram: Områden med höga naturvärden*. 2020. URL: <https://eslov.se/wp-content/uploads/naturmiljoc88program-omracc8adesbeskrivningar.pdf>.
- [5] Hörby kommun. *Naturvårdsprogram för Hörby kommun*. 2021. URL: <https://www.horby.se/wp-content/uploads/naturvardsprogram-remiss.pdf>.
- [6] SGU. *Jorddjup*. 2022. URL: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorddjup.html#>.
- [7] Europeiska unionens råd. *Rådets Förordning (EU) 2022/2577 av den 22 december 2022 om fastställande av en ram för att påskynda utbyggnaden av förnybar energi*. 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R2577&from=EN>.
- [8] Regionfakta. *Elförbrukning per län*. 2022. URL: <https://www.regionfakta.com/skane-lan/energi/elforbrukning-per-lan/>.
- [9] SCB. *Markanvändningen i Sverige, sjätte utgåvan*. 2013. URL: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/markanvandningen-i-sverige/>.
- [10] Kjell Andersson. *Etanolfabriken bevisar: Det finns ingen motsättning mellan biodrivmedel och livsmedel*. 2023. URL: <https://bioenergitidningen.se/etanolfabriken-bevisar-det-finns-ingen-motsattning-mellan-biodrivmedel-och-livsmedel/>.



## Fullmakt

för var och en av advokaten Tove Andersson och jur.kand. Lovis Ramberg och/eller den fullmäktigen i sitt ställe förordnar, att vid domstolar och andra myndigheter väcka, utföra och bevaka Svea Solar Utility Development AB:s ("Bolaget") talan avseende

ansökan om frivilligt tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av solcellspark för produktion av el på fastigheterna Mossarp 1:99 och Högseröd 11:7; 1:45; 10:9 i Eslöv kommun samt Norrto 14:3 i Hörby kommun

och att även i övrigt företräda Bolaget i saken, att på Bolagets vägnar sluta skiljeavtal, utse skiljemän och utföra talan i skiljeförfarande, att ingå förlikning samt att motta och kvittera alla Bolaget i saken tillkommande medel och handlingar. Fullmakten gäller inte för mottagande av uppsägning, stämning, skrift varigenom skiljeförfarande påkallas eller annan delgivning än sådan som sker i pågående rättegång eller skiljeförfarande.

För Svea Solar Utility Development AB

Stockholm 2023-09-19

Ort och datum

Underskrift

Erik Martinson

Namnförtydligande

Underskrift

Pieter Godderis

Namnförtydligande



# Verification

Transaction 09222115557500920197

## Document

Fullmakt Svea Solar Utility Development AB - #42997842

v1

Main document

1 page

*Initiated on 2023-09-19 09:45:47 CEST (+0200) by Utility Svea Solar (USS)*

*Finalised on 2023-09-20 15:28:13 CEST (+0200)*

## Initiator

Utility Svea Solar (USS)

ROOT - Svea Solar HR

*utility@sveasolar.com*

+46700324663

## Signatories

Pieter Godderis (PG)

Svea Solar Utility Development AB

Company reg. no. 559383-4012

*pieter.godderis@sveasolar.com*



*Signed 2023-09-19 11:39:52 CEST (+0200)*

Erik Martinson (EM)

Svea Solar Utility Development AB

Company reg. no. 559383-4012

*erik.martinson@sveasolar.com*

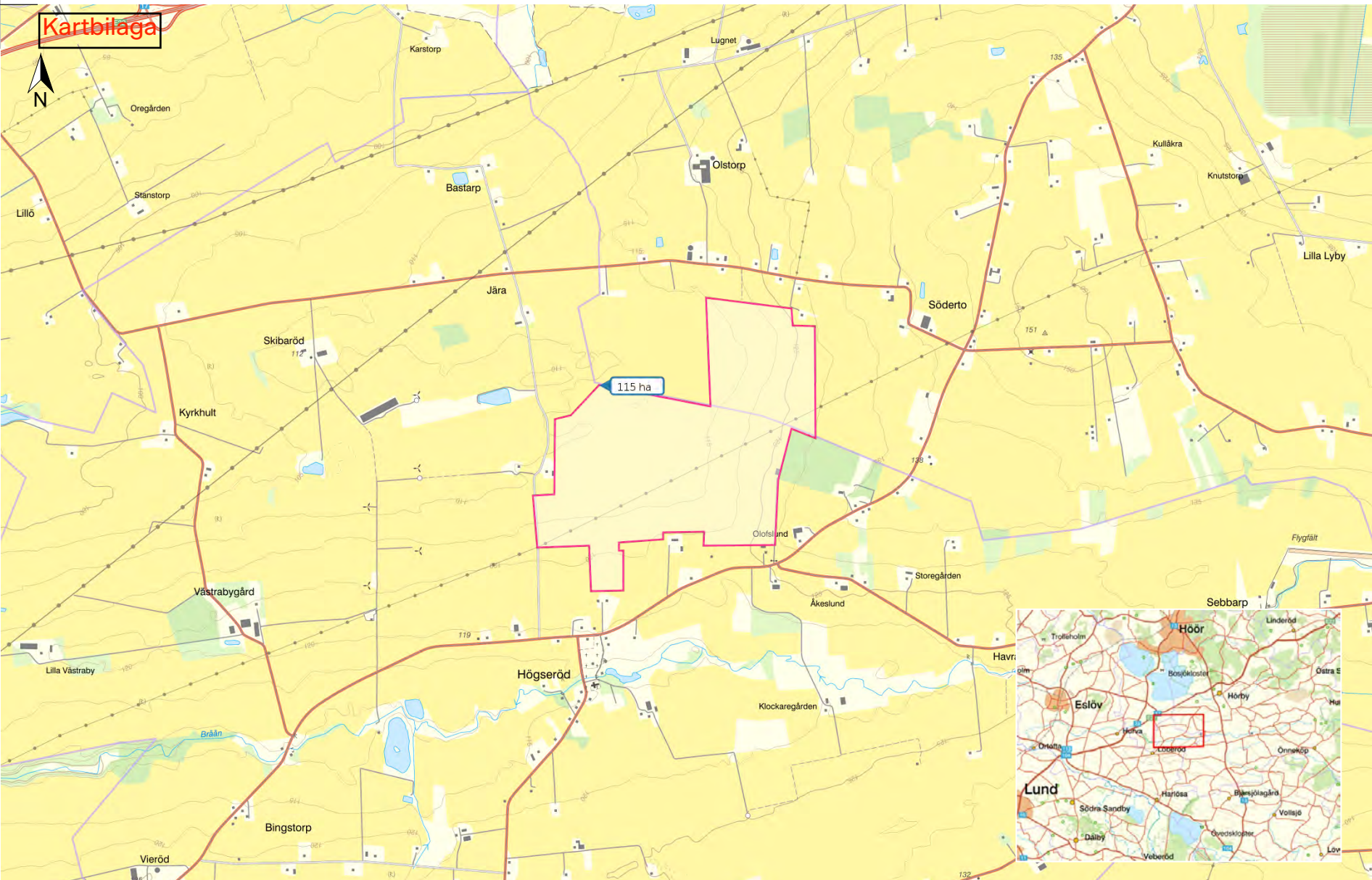


*Signed 2023-09-20 15:28:13 CEST (+0200)*

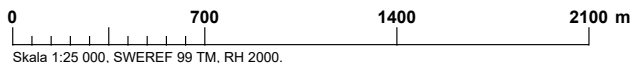
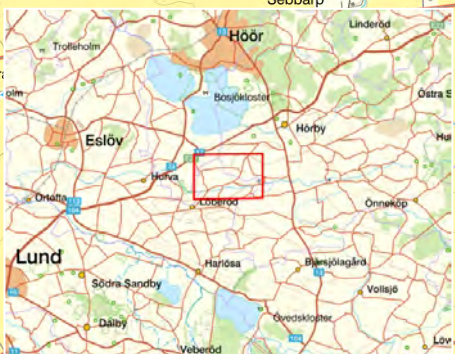
This verification was issued by Scrive. Information in italics has been safely verified by Scrive. For more information/evidence about this document see the concealed attachments. Use a PDF-reader such as Adobe Reader that can show concealed attachments to view the attachments. Please observe that if the document is printed, the integrity of such printed copy cannot be verified as per the below and that a basic print-out lacks the contents of the concealed attachments. The digital signature (electronic seal) ensures that the integrity of this document, including the concealed attachments, can be proven mathematically and independently of Scrive. For your convenience Scrive also provides a service that enables you to automatically verify the document's integrity at: <https://scrive.com/verify>



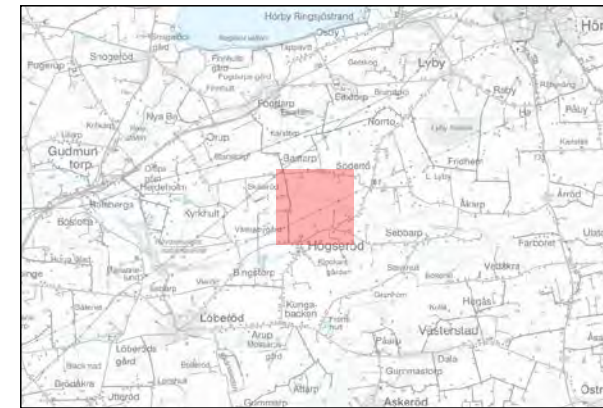
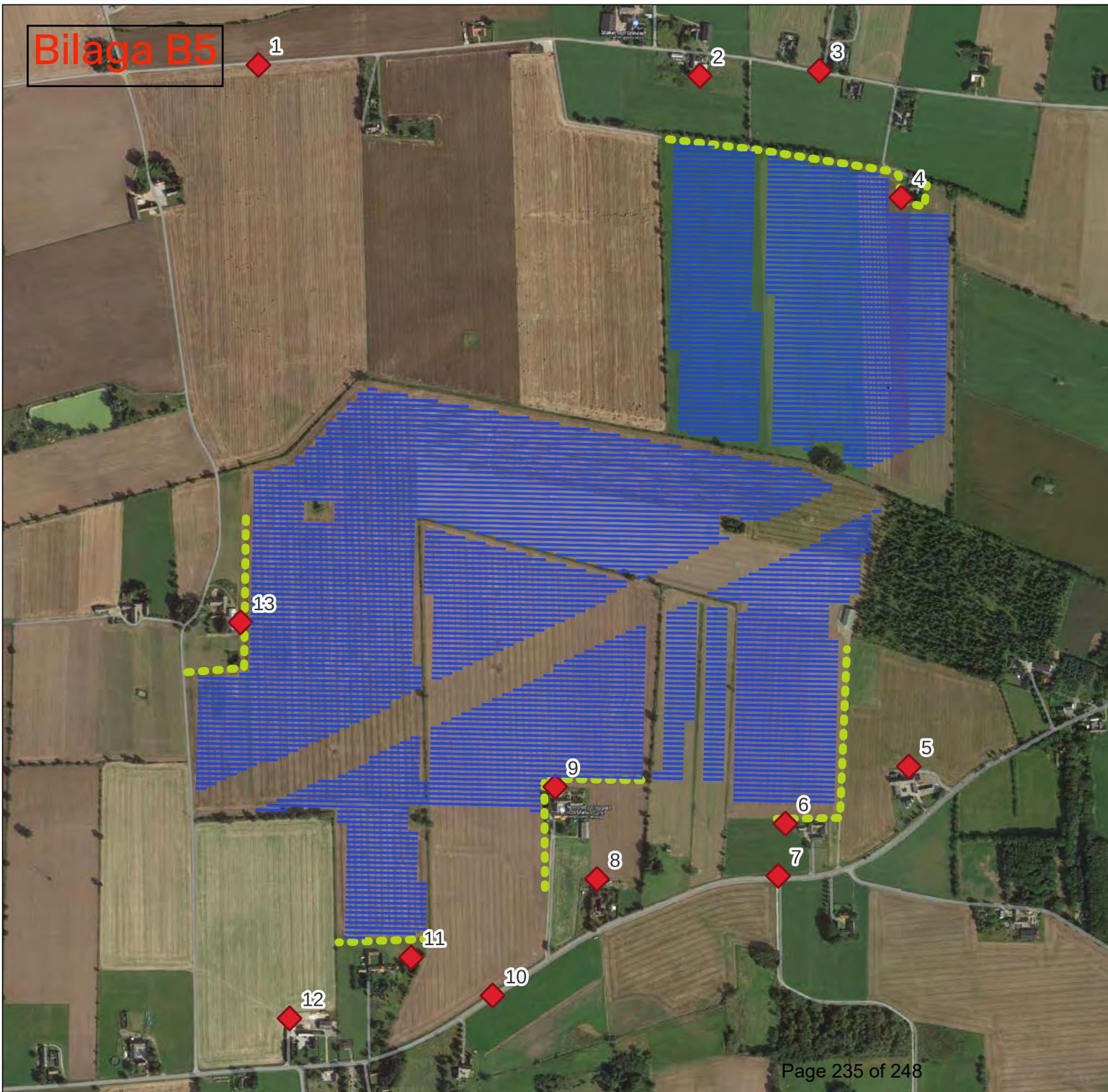
# Kartbilaga



115 ha



# Bilaga B5



## Fotopunkt Namn

- 1 Väg 1130
- 2 Söderto 3265
- 3 Väg 1130
- 4 Söderto 3261
- 5 Olofslund
- 6 Högeröd Lillgården
- 7 Väg 1119
- 8 Högeröd Högsbo
- 9 Högeröd Norrehill
- 10 Väg 1119
- 11 Högeröd 1018
- 12 Högeröd 1024
- 13 Högeröd 908

Karttitel		<b>Mossarp Fotokarta</b>		
Kund	Svea Solar	Datum	2023-05-26	
Projektnummer	465	Skapad av	Martin	
Skala (A4)	1:10000	Blad	/	Koordinatsystem SWEREF99 TM
0		300		600 m

# FOTOPUNKT 1, VÄG 1130

Siktpunkt (SR99TM): Ost 409 664  
Nord 6 186 186

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 2, SÖDERTO 3265

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 475  
Nord 6 186 166

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 3, VÄG 1130

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 695  
Nord 6 186 175

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 4, SÖDERTO 3261

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 845  
Nord 6 185 942

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 5, OLOFSLUND

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 859  
Nord 6 184 897

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd





# FOTOPUNKT 6, HÖGSERÖD LILLGÅRDEN

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 633  
Nord 6 184 792

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagegets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 7, VÄG 1119

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 619  
Nord 6 184 696

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 8, HÖGSERÖD HÖGSBO

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 286  
Nord 6 184 690

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagegets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 9, HÖGSERÖD NORREHILL

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 210  
Nord 6 184 859

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 10, VÄG 1119

Siktpunkt (SR99TM): Ost 410 095  
Nord 6 184 476

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 11, HÖGSERÖD 1018

Siktpunkt (SR99TM): Ost 409 945  
Nord 6 184 546

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagetts höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 12, HÖGSERÖD 1024

Siktpunkt (SR99TM): Ost 409 722  
Nord 6 184 434

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

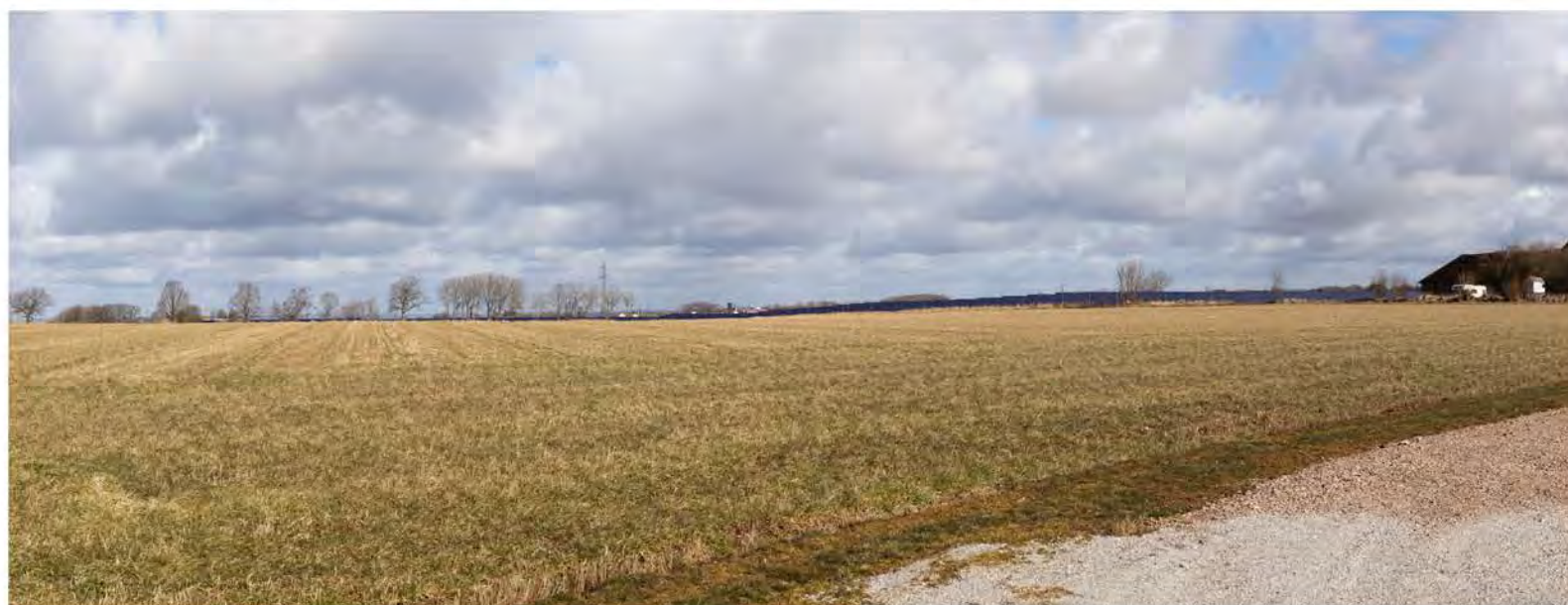
Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd



# FOTOPUNKT 13, HÖGSERÖD 908

Siktpunkt (SR99TM): Ost 409 632  
Nord 6 185 162

Fotograferingsdatum 2023-03-15

Kamerans höjd: 1,6 m ovan mark

Betraktelseavstånd: Dubbla avståndet av montagets höjd



Utan solpark



Solpark



Solpark med insynsskydd





2024-06-03

Lena Eriksson

+4641362336

lena.eriksson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Tjänsteskrivelse. Remissvar om En mer ändamålsenlig reglering av spridning av flera växtskyddsmedel.**

### **Förslag till beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att meddela Klimat- och näringslivsdepartementet att Eslövs kommun inte har synpunkter på remissen *En mer ändamålsenlig reglering vid spridning av växtskyddsmedel.*  
(Dnr KN2023/00157)

### **Ärendebeskrivning**

Den 2 april 2024 inkom remiss med förslag om ändring som syftar till att åstadkomma en mer ändamålsenlig reglering i fråga om spridning av flera växtskyddsmedel i förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel. Remissen kommer från Klimat- och näringslivsdepartementet. Eslöv har pekats ut som en av de instanser som har möjlighet att lämna synpunkter. Synpunkter ska inkomma senast den 12 augusti. Remissen gäller ändring av lydelse som avser att sprida blandning med flera växtskyddsmedel som innehåller samma verksamma ämne på en och samma yta som tidigare löd; se till att *spridningen av medlen inte överskrider de villkor för dosering och antal behandlingar som gäller för ett enskilt av dessa växtskyddsmedel.* Förslag på ny lydelse är att den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på samma yta ska se till att *inte överskrida den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet enligt villkor för det av medlen som tillåter högst sådan dosering.*

### **Beslutsunderlag**

- Remiss En mer ändamålsenlig reglering av spridning av flera växtskyddsmedel  
*Dnr KN2023/00157*
- Remissvar avseende promemoria En mer ändamålsenlig reglering av spridning av flera växtskyddsmedel

### **Beredning**

Tillämpning av nuvarande skrivelse innebär att det kan leda till en överanvändning av en blandning med samma verksamma ämne. Remissen föreslår att antal behandlingar för den som sprider en blandning av flera växtskyddsmedel med samma verksamma ämne på en och samma yta ska tas bort. Det ska förtydligas att vid behandling med många preparat med samma verksamma ämne istället är det preparat som har högst dosering som ger den maximala dosen på den sammanlagda ytan.

Med ”den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet” avses den maximalt tillåtna dosen vid varje behandling av det verksamma ämnet multiplicerat med det maximala antalet behandlingar för en angiven tidsperiod. Förslaget kan leda till förenklingar och förtydliganden som kan leda till ett enklare sätt att utföra bekämpning, en möjlighet att lättare göra rätt vilket på sikt kan leda till att en lägre mängd preparat sprids på en och samma yta.

### **Beslutet skickas till**

kn.cks.remissor@regeringskansliet.se  
anna.nordberg@regeringskansliet.se

Dave Borg  
Förvaltningschef

Karin Sandström  
Stab- och miljöchef

# Promemoria

Klimat- och näringslivsdepartementet

## En mer ändamålsenlig reglering av spridningen av flera växtskyddsmedel

*Dnr KN2023/00157*

April 2024



## Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll .....	2
2	Författningsförslag .....	3
	Förslag till ändring i förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel .....	3
3	Spridning av växtskyddsmedel .....	4
3.1	EU:s växtskyddsmedelsförordning.....	4
3.2	Spridning av flera växtskyddsmedel med samma verksamma ämne .....	4
3.3	Begränsningen av antal behandlingar har visat sig svår att tillämpa i praktiken .....	5
4	Förslag till en mer ändamålsenlig reglering av spridningen av flera växtskyddsmedel.....	6
5	Ikraftträdande .....	7
6	Konsekvenser .....	7
6.1	Beskrivning av problemet och syftet med regleringen.....	7
6.2	Alternativa lösningar och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd.....	7
6.3	Miljömässiga konsekvenser.....	7
6.4	Kostnader och konsekvenser för olika aktörer .....	8
6.5	Konsekvenser för nationella statliga myndigheter och domstolar .....	8
6.6	Konsekvenser för kommuner och länsstyrelser .....	8
6.7	Övriga konsekvenser .....	8
6.8	Förslagens överensstämmelse med EU-rätten .....	8

# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria lämnas förslag som syftar till att åstadkomma en mer ändamålsenlig reglering i fråga om spridning av flera växtskyddsmedel. Det föreslås att begränsningen i 2 kap. 35 a § bekämpningsmedelsförordningen av antal behandlingar för den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta tas bort. Det föreslås vidare att regleringen om överskridande av villkor för dosering förtydligas. Genom förslaget förbättras möjligheterna att utforma effektiva bekämpningsstrategier, genom att fler produkter som innehåller samma verksamma ämne kommer kunna användas utan begränsning i fråga om antal behandlingar annat än för den enskilda produkten. Detta kan också förväntas leda till högre skörd och bättre kvalitet på skörden. Ändringen bedöms innebära en betydande regelförenkling för användare av växtskyddsmedel samtidigt som det huvudsakliga syftet med regleringen, dvs. att förhindra en överanvändning av verksamma ämnen, uppfylls. En tydligare reglering bör på sikt leda till att behovet av vägledning minskar.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

## 2 Författningsförslag

### Förslag till ändring i förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 35 a § förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **2 kap.**

#### **35 a §<sup>1</sup>**

Den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta ska, så långt det är möjligt, se till att *spridningen av medlen inte överskrider de villkor för dosering och antal behandlingar som gäller för ett enskilt av dessa växtskyddsmedel.*

Den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta ska, så långt det är möjligt, se till att *inte överskrida den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet enligt villkoren för det av medlen som tillåter högst sådan dosering.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2017:20.

## 3 Spridning av växtskyddsmedel

### 3.1 EU:s växtskyddsmedelsförordning

Utsläppande på marknaden och användning av växtskyddsmedel regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 av den 21 oktober 2009 om utsläppande av växtskyddsmedel på marknaden och om upphävande av rådets direktiv 79/117/EEG och 91/414/EEG (EU:s växtskyddsmedelsförordning). EU:s växtskyddsmedelsförordning innebär att verksamma ämnen i växtskyddsmedel utvärderas och bedöms på unionsnivå. Godkännande av växtskyddsmedel som innehåller de verksamma ämnena sker på medlemsstatsnivå genom produktgodkännanden. Ett växtskyddsmedel måste vara godkänt på medlemsstatsnivå för att få släppas ut på marknaden och användas i en medlemsstat. I Sverige är det Kemikalieinspektionen som prövar ansökningar om produktgodkännande av växtskyddsmedel.

I produktgodkännandet för ett växtskyddsmedel anges för vilka växter eller växtprodukter som medlet får användas. Vidare anges den maximala dosen som får användas per hektar vid varje behandling samt det maximala antalet behandlingar per år. Den maximala dosen och det maximala antalet behandlingar utgör några av villkoren för produktgodkännandet. Det är under förutsättning att dessa villkor följs som ett växtskyddsmedel bedöms ha acceptabla effekter på människors hälsa och miljön.

### 3.2 Spridning av flera växtskyddsmedel med samma verksamma ämne

I förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel (bekämpningsmedelsförordningen) finns sedan den 14 mars 2017 en bestämmelse som reglerar spridningen av flera växtskyddsmedel med samma verksamma ämne (2 kap. 35 a §). Enligt bestämmelsen ska den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta, så långt det är möjligt, se till att spridningen av medlen inte överskrider de villkor för dosering och antal behandlingar som gäller för ett enskilt av dessa växtskyddsmedel.

Bestämmelsen infördes mot bakgrund av att de villkor som fastställs för ett enskilt medel inom ramen för ett produktgodkännande normalt inte tar någon hänsyn till eventuella kombinationseffekter av andra medel som kan användas på samma yta. Det är inte ovanligt att flera olika växtskyddsmedel används på samma yta för att skydda samma grödor. Växtskyddsmedlen som används kan innehålla samma verksamma ämne och när de kombineras kan detta ge upphov till en användning med en högre total dos av det verksamma ämnet än vad villkoren för vart och ett av medlen tillåter.



Det finns även ett antal verksamma ämnen som är godkända enligt EU:s växtskyddsmedelsförordning för vilka godkännandet innehåller villkor om högsta mängd verksamt ämne som får spridas per hektar (t.ex. glyfosat). Eftersom sådana villkor gäller den maximala mängden verksamt ämne per hektar är det inte tillräckligt att föreskriva om maximal dos av ett enskilt växtskyddsmedel i ett produktgodkännande.

### 3.3 Begränsningen av antal behandlingar har visat sig svår att tillämpa i praktiken

I en skrivelse till regeringen i juni 2021 (KN2023/00157) påpekar Statens jordbruksverk att myndigheten ser ett behov av att ändra i 2 kap. 35 a § bekämpningsmedelsförordningen. Sedan bestämmelsen infördes har flera aktörer uttryckt kritik mot hur bestämmelsen utformats. Kritiken gäller att begränsningen av antal behandlingar kan medföra negativa konsekvenser för lönsamheten i odlingen och att bestämmelsen är svår för lantbrukarna att tillämpa i praktiken. Detta har att göra med att många av de växtskyddsmedel som är tillgängliga på marknaden innehåller fler än ett verksamt ämne. I praktiken kan det därför vara svårt att undvika användningen av ett verksamt ämne som egentligen skulle behövas vid ett senare tillfälle under odlingssäsongen. Om en produkt med en liten mängd av ett verksamt ämne används tidigt på säsongen, begränsar det alltså användningen av samma verksamma ämne senare. En sådan begränsning kan inträffa trots att det finns produkter som godkänts med långt större doser av samma verksamma ämne, och som skulle kunna ha använts i sin helhet i det fall man undvikit den första produkten. Det kan göra det svårt för den som använder växtskyddsmedel att utforma en effektiv bekämpningsstrategi och även påverka möjligheterna att hantera problem med att skadegörare eller ogräs blir resistenta mot verksamma ämnen. Jordbruksverket anger att dessa omständigheter kan leda till lägre skörd eller sämre kvalitet på skörden och sammantaget leda till sämre konkurrenskraft för svenskt jordbruk. Det kan enligt Jordbruksverket också leda till att konkurrensen begränsas bland de företag som säljer växtskyddsmedel, eftersom urvalet av produkter som kan användas senare under odlingssäsongen begränsas. Jordbruksverket framför också att aktörer uppgett att den nuvarande bestämmelsen är otydlig, vilket riskerar leda till minskad rättssäkerhet.

Kemikalieinspektionen har analyserat behovet av en generell begränsning av antal behandlingar och kommit fram till att det saknas skäl att på ett generellt plan begränsa antalet behandlingar. Det som enligt Kemikalieinspektionen bör regleras är den totala hektardosen för en viss yta.

## 4 Förslag till en mer ändamålsenlig reglering av spridningen av flera växtskyddsmedel

**Promemorians förslag:** Begränsningen av antal behandlingar för den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta ska tas bort. I bestämmelsen ska förtydligas att det är den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet enligt villkoren för det av medlen som tillåter högst sådan dosering, som begränsar spridningen.

**Skälen för förslaget:** Användningen av flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta begränsas i dag dels genom villkoren i produktgodkännandet, som ska framgå av produktens märkning (dos, antal behandlingar per gröda, odlingsäsong, etc.), och dels genom begränsningarna i 2 kap. 35 a § bekämpningsmedelsförordningen vad gäller dosering och antal behandlingar.

Det huvudsakliga syftet med den nämnda bestämmelsen i bekämpningsmedelsförordningen uppnås genom att begränsa den totala spridningen av sådana verksamma ämnen som finns i växtskyddsmedel. Det har inte framkommit några skäl för att en generell begränsning av antal behandlingar är nödvändig. Denna begränsning bedöms således kunna tas bort, vilket bör leda till en betydande regelförenkling samtidigt som det huvudsakliga syftet med bestämmelsen, dvs. att förhindra överanvändning av verksamma ämnen, behålls. Om det i särskilda fall skulle framkomma av riskbedömningen av växtskyddsmedel att det är nödvändigt att begränsa antalet behandlingar, finns det rättsligt utrymme för detta inom ramen för EU:s växtskyddsmedelsförordning och kommissionens förordning (EU) nr 547/2011 av den 8 juni 2011 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009 vad gäller märkningskrav för växtskyddsmedel.

I syfte att underlätta tillämpningen av bestämmelsen bör det förtydligas att den dosering som inte får överskridas är den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet för det av de använda medlen som tillåter högst sådan dosering av ämnet. Villkoren för dosering framgår av produktgodkännandet för växtskyddsmedel och villkoren för användning som är en del av godkännandet. Med ”den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet” avses den maximalt tillåtna dosen vid varje behandling av det verksamma ämnet multiplicerat med det maximala antalet behandlingar för en angiven tidsperiod. Om den maximala dosen vid varje behandling av det verksamma ämnet är 4 kg/ha och det maximala antalet behandlingar är två per år, är följaktligen den sammanlagda maximala doseringen av det verksamma ämnet 8 kg/ha och år. Vissa växtskyddsmedel har villkor som anger maximal dosering över längre period än ett år, vilket också ska tas hänsyn till.

## 5 Ikraftträdande

<b>Promemorians förslag:</b> Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2025.
--

**Skälen för förslaget:** Ändringarna bör träda i kraft så snart det är möjligt efter årets odlingsäsong, vilket bedöms vara den 1 januari 2025.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Beskrivning av problemet och syftet med regleringen

I promemorian föreslås att begränsningen av antal behandlingar för den som sprider flera växtskyddsmedel som innehåller ett och samma verksamma ämne på en och samma yta tas bort samt att regleringen om överskridande av villkor för dosering förtydligas. Syftet med förslaget är att förenkla och förtydliga regleringen och åstadkomma en mer ändamålsenlig reglering. En enklare och tydligare reglering bör på sikt leda till ett minskat behov av vägledning, och bättre konkurrenskraft för svenskt jordbruk.

### 6.2 Alternativa lösningar och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

Alternativ lösning saknas. Om någon ändring inte kommer till stånd kommer användare av växtskyddsmedel fortsatt vara begränsade i sitt arbete med att utforma effektiva bekämpningsstrategier på ett sätt som inte är motiverat utifrån syftet med regleringen.

### 6.3 Miljömässiga konsekvenser

Att ta bort begränsningen av antal behandlingar kan leda till en ökad användning av vissa enskilda verksamma ämnen. Detta eftersom ändringen förväntas leda till att användare av växtskyddsmedel kan kombinera olika produkter på ett sätt som gör att den totala mängden av vissa enskilda verksamma ämnen som sprids kan öka. Det är dock svårt att avgöra om det kommer leda till en ökad spridning och om det kommer att leda till en total ökad användning av verksamma ämnen. Den nuvarande bestämmelsen kan leda till att andra verksamma ämnen i stället används, alternativt att användaren planerar för ett maximalt utnyttjande av den totala dosen.

Den eventuella riskminskning som den nuvarande bestämmelsen skulle kunna innebära är oklar, eftersom begränsning av både antalet behandlingar och maximalt tillåtna totaldos sker utan hänsyn till huruvida

minskningen har betydelse för att undvika oacceptabla risker som inte hanteras genom riskbedömningen av växtskyddsmedel inom ramen för EU:s växtskyddsmedelsförordning.

## 6.4 Kostnader och konsekvenser för olika aktörer

Ändringen bedöms underlätta och förenkla för användare av växtskyddsmedel. Möjligheterna att utforma effektiva bekämpningsstrategier förbättras utifrån att fler produkter som innehåller samma verksamma ämne kommer kunna användas utan begränsning i fråga om antal behandlingar annat än för den enskilda produkten. Detta kan också förväntas leda till högre skörd och bättre kvalitet.

## 6.5 Konsekvenser för nationella statliga myndigheter och domstolar

Det kan förväntas att ändringen inledningsvis medför ett visst merarbete för Jordbruksverket i egenskap av tillsynsvägledande myndighet. I och med att syftet med förslaget är att förenkla och förtydliga regleringen bör det på sikt leda till att behovet av vägledning minskar. Konsekvenserna bedöms sammantaget som begränsade.

I övrigt bedöms förslagen inte få några konsekvenser för nationella statliga myndigheter och domstolar.

## 6.6 Konsekvenser för kommuner och länsstyrelser

Kommunerna och länsstyrelserna kommer även fortsättningsvis vara ansvariga för tillsyn över användningen av växtskyddsmedel enligt gällande bestämmelser i miljötillsynsförordningen (2011:13). Ändringen medför inte några nya uppgifter för tillsynsmyndigheterna och påverkan på tillsynsmyndigheternas verksamhet bedöms därför vara begränsad.

## 6.7 Övriga konsekvenser

Den föreslagna ändringen bedöms inte leda till några konsekvenser för statsbudgeten eller för hushåll eller konsumenter.

## 6.8 Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Den ändring som föreslås i denna promemoria bedöms förenlig med de skyldigheter som följer av Sveriges medlemskap i EU.

Gällande lydelse av 2 kap. 35 a § bekämpningsmedelsförordningen har anmälts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets

tjänster. Eftersom föreslagen ändring endast tar bort en del av de krav som redan anmälts samt förtydligar innebörden i övrigt, krävs inte någon ny anmälan enligt direktiv (EU) 2015/1535.

Någon anmälan krävs inte heller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

2024-06-03  
Remissvar *Dnr KN2023/00157*

Klimat- och näringslivsdepartementet

## Remissvar avseende promemoria En mer ändamålsenlig reglering av spridning av flera växtskyddsmedel

Eslövs kommun har tagit del av promemoria som lämnar förslag till att *åstadkomma en mer ändamålsenlig reglering i fråga om spridning av flera växtskyddsmedel (Dnr KN2023/00157)* och har inga synpunkter på förslagen.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Eslövs kommun

2024-05-13

Kristina Jönsson

+4641362045

kristina.jonsson2@eslov.se

Robin Dingwell

+4641362164

Robin.dingwell@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Tjänsteskrivelse. Utredning kring införande av sensorer i Eslövs kommun**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta;

- att förvaltningen arbetar vidare med införandet av olika sensorlösningar inom sin verksamhet, i enlighet med kommunens antagna mål för mandatperioden 2023 – 2026 om hållbar utveckling.
- att ett årsanslag på 200 000 kr avsätts för investeringar i sensorlösningar, inför budget 2025.
- att driftbudgeten utökas med 200 000 kr för driftskostnader kopplade till sensorlösningar, inför budget 2025.

### **Ärendebeskrivning**

I en smart stad används teknisk utrustning för att samla in data, så att åtgärder inom infrastruktur, hållbarhet och levnadsstandard kan förbättras. Detta kan till exempel inkludera sophantering, besöksräkning samt trafikmätningar. Med hjälp av sensorer, mjukvara och nätverksanslutningar kan data samlas in trådlöst. Datan sammanställs sedan i en plattform, där den kan läsas av och presenteras.

Genom att nyttja olika sensorer kan till exempel papperskorgar kommunicera när de har nått maximal fyllnadsgrad och behöver tömmas, planteringar kan berätta när de behöver vattnas och livbojar kan varna när de inte hänger på sin rätta plats längre. Att använda sensorer inom stadens infrastruktur medför både ekonomiska och miljömässiga fördelar, men också en viktig service till medborgarna. Genom att sensorerna talar om när en åtgärd behöver utföras sparas både arbetstimmar och drivmedel in, som istället kan läggas på andra arbetsuppgifter. Likaså vilar inte inkomna felanmälningar enbart på medborgarnas agerande, utan sensorerna kan agera proaktivt. Smart nätverksteknik och sensorer kan alltså användas för att förbättra både drift, underhåll och planering. Avdelningen Gata, trafik och park har utrett och kostnadsberäknat inom vilka områden som sensorer kan vara aktuella för verksamheten.

Via Eslövs kommuns digitala strategi samt via de nya målen för mandatperioden 2023–2026 pekas viktiga områden ut som anses vara avgörande för fortsatt utveckling, där innovativa arbetssätt och lösningar är viktiga framgångsfaktorer för att öka möjligheten till goda resultat. För att förvaltningen ska kunna prova ny teknik, som i sin tur ger ett förändrat och förbättrat arbetssätt, behöver miljö- och samhällsbyggnadsnämnden avsätta medel.

### **Beslutsunderlag**

Digital strategi för Eslövs kommun 2023–2026, antagen av kommunfullmäktige 2023-06-19.

Utredning – ”Smart stad - införandet av sensorer”.

### **Beredning**

#### ***Bakgrund***

Samhället digitaliseras i rekordfart och Eslövs kommun har en möjlighet att följa med i utvecklingen i takt med vad som sker i omvärlden. Kommunen kan skapa en enklare vardag och erbjuda både invånare och företag bättre service, ökad nytta och attraktiva tjänster. För att verka i denna riktning har en digital strategi antagits i juni 2023 och nya mål för mandatperioden 2023–2026 arbetats fram. Målen rör *Tillväxt och hållbar utveckling* samt *Fokus på medborgarna*, vilka behandlar att främja hållbara lösningar och initiativ samt att ha ett välutvecklat medborgarfokus och en bra service. Den digitala strategin har till syfte att vara vägledande för kommunens strukturerade och hållbara arbete med digitalisering, så att önskade resultat kan uppnås som bidrar till att kommunens övergripande vision och mål nås. I strategin står bland annat:

*” Om vi gör som vi alltid har gjort kommer vi inte få andra resultat. Att våga prova och ibland misslyckas är nödvändigt. För att öka möjligheterna till goda resultat har vi en gemensam metodik för innovativ utveckling som stödjer oss. ”*

Eslövs kommun har tidigare genomfört pilotprojekt kopplat till olika sensorlösningar. Under 2021 genomförde digitaliseringsavdelningen ett projekt tillsammans med Kraftringen, det så kallade SMART Eslöv-projektet. Sensorer monterades på strategiska platser i centrum och vid järnvägsstationen för att registrera rörelsemönster. Bland annat mättes antal passager i gångtunneln vid stationen, hur tre utvalda parkeringsplatser nyttjades längs Södergatan samt hur rörelsemönstret såg ut för cyklister och fotgängare längs Östergatan under järnvägsbron.

För att kunna använda sensorer behöver de kunna överföra den data de samlar in. Detta kan göras både via fiberkabel eller trådlös överföring. Datan behöver sedan avkodas i en plattform och kan därefter analyseras och presenteras på olika vis. Sedan kan åtgärder sättas in beroende på vad analysen gett för resultat. För alla sensorer som köps in görs det en bedömning om dess funktion är förenligt med rådande lagstiftning och regelverk, inklusive GDPR. På så vis kan den insamlade



datan inte härledas till specifika personer, utan sker till exempel genom beräkning av aktivitet i närheten av sensorn.

Eslövs kommun betalar Krafringen för tillgång till en öppen IoT-plattform som heter *Yggio*. Eslövs digitaliseringsavdelning står för kostnaden för plattformen, medan inköpskostnaden för sensorerna och kostnaden för överföring av data betalas av de avdelningar som beställer och använder desamma.

### ***Pågående arbete med sensorer***

I Eslövs tätort samt i de 11 omkringliggande byarna har kommunen i dagsläget cirka 400 papperskorgar och hundlatriner. Många papperskorgar används i liten utsträckning och har en låg fyllnadsgrad vid tömning. Priset för tömning uppgår till cirka 2500 kr per kärl och år, vilket ger en ungefärlig totalkostnad på 1 mnkr per år. Detta belopp och de uppskattningar som görs nedan är siffror baserade på en uppskattning av den tidsförbrukning arbetsmomenten innebär för entreprenören multiplicerat med arbetskostnaderna för personal och fordon enligt gällande ramavtal. Eftersom dessa arbetsmoment är del av basåtagandet innebär inte en effektivisering att pengar frigörs i kommunens budget. Snarare innebär det en kvalitetshöjning i andra arbetsmoment för driftentreprenaden då det frigör personal att genomföra andra arbetsuppgifter.

Under hösten 2022 startade avdelningen Gata, trafik och park upp ett ettårigt samarbete med Bintel AB, där sensorer placerades ut i samtliga 33 papperskorgar i kommunens byar. Sensorerna mätte papperskorgarnas fyllnadsgrad, där resultatet visade att papperskorgarna sällan var full vid tömning samt att vissa användes i väldigt liten utsträckning. Projektet har lett till ett fortsatt arbete kring optimering av både papperskorgar och hundlatriner inom kommunen, där optimeringen innebär att antalet halveras (ca 225 st). Därmed halveras också totalkostnaden för tömning av kärnen (cirka 562 500 kr), vilket ger en besparing på cirka 437 500 kr. Tanken är att de nya papperskorgarna utrustas med sensorer, så att samtliga papperskorgar i staden är uppkopplade.

Under 2024 kommer avdelningen Gata, trafik och park, i samarbete med Krafringen, även att placera ut sensorer på kommunens sju livbojar. Sensorerna kommer att visa om och när livbojarna lämnar sin plats, så att entreprenören blir uppmärksam via en arbetsorder och kan sätta in åtgärder direkt. En sensor kostar 500 kr och dataöverföringen från sensor till plattform, där informationen samlas, kostar 240 kr per år och sensor. Dagens kontroll av livbojar ingår i entreprenörernas basåtagande, men en uppskattning visar att det läggs cirka 156 timmar per år kopplat till platsbesök och handläggning, där en timme kostar ca 600 kr. Att införa sensorer på livbojarna skulle ge en besparing på upp till 93 600 kr per år för rondering. Det är en lönsam åtgärd, i relation till nuvarande kostnad för entreprenörens veckovisa kontroller. Det ger också en större trygghet att veta att livbojarna hänger på sin plats och därmed kan rädda liv.

På kommunens tre hundrastgårdar kommer sensorer att placeras för besöksräkning, där en sensor kostar 4500 kr. Dataöverföringen från sensor till plattform kostar 240 kr per år och sensor. Installationen medför ingen ekonomisk besparing, men ger andra viktiga värden. I dagsläget finns ingen statistik över antal besök, men kostnaden för sensorerna är låg i relation till nyttan. Besöksräkning ger en bra service till kommuninvånarna som via informationen kan planera sina besök på hundrastgårdarna. Sensorerna berättar när rastgårdarna har flest besökare, vilket kan medföra att tiden för när rastgården används optimeras.

### ***Möjliga sensorer och utveckling***

Inom avdelningen Gata, trafik och parks verksamhet finns flera områden där sensorer kan nyttjas för att på sikt förbättra drift och underhåll. För besöksräkning kan sensorer användas för att långsiktigt samla in data, vilken sedan kan ligga till grund för framtida viktiga beslut. Hur lekplatser eller utegym används ger underlag för till exempel utökning av populär utrustning. Antalet besökare en anläggning har eller när besöksstrycket är som störst kan också mätas. Besöksräkning kan också utföras vid vandringsleder som går genom kommunen. Allt insamlat material kan sedan analyseras, så att planering av drift- och underhållsåtgärder kan optimeras.

Andra områden där sensorer kan vara till nytta för verksamheten är inom belysning samt för att mäta vattennivåer och utföra trafikmätningar. Genom att använda sensorer på belysningsstolpar kan bevakning och styrning av anläggningar förbättras. Via enkel programmering kan ljusstyrkan ändras, men också hur armaturerna ska tändas eller släckas. Sensorer kan också installeras för att mäta annat i gatumiljön, till exempel snödjup eller temperatur vid vägbanan. På så vis kan planering av snöröjning optimeras.

Sensorer som används för att mäta vattennivåer kan användas vid vattendrag, sjöar och viadukter. På så vis kan snabba förändringar noteras, så att åtgärder kan sättas in omgående. Sensorer som används vid trafikmätningar sitter uppe året runt och kan därmed registrera hela årets variation i trafik, i jämförelse med nuvarande mätningar som sker under en vecka. Genom att få in årets trafikvariation kan årsdygnstrafiken beräknas (ÅDT).

### ***Slutsats och fortsatt arbete***

Arbetet med sensorer är en del av kommunens fortsatta utveckling kopplat till innovativa arbetssätt och lösningar. Att använda sensorer möjliggör planering för ett systematiskt utvecklingsarbete med långsiktigt perspektiv. Att testa och undersöka hur sensorer kan användas i verksamheten ger information som i det långa loppet kan optimera arbetsmoment och åtaganden för bland annat våra entreprenörer. På så vis kan tid frigöras som kan läggas på andra uppdrag och åtgärder.

Kostnadsberäkningar visar att uppsättning av viss typ av sensor kan löna sig direkt genom att en omedelbar besparing görs, till exempel för kontroll av livbojar. Uppsättning av andra sensorer kan ge en hög investeringskostnad i ett första skede, men löna sig över tid. För vissa sensortyper sker aldrig en besparing eller

effektivisering, men istället kan de ge värdefull data som möjliggör analyser samt viktig service till medborgarna. Genom att installera sensorer kan kommunen förekomma inkommande klagomål. Sensorerna kan också hjälpa till vid kvalitetskontroll av våra upphandlade entreprenader, genom kontroll av arbetet i fält.

I dagsläget finns ingen avsatt budget för förvaltningen kopplat till arbete med sensorer. För att kunna köpa in och installera sensorer inom de områden som utredningen tar upp bör en årlig investeringsbudget samt driftbudget avsättas.

För att möjliggöra ett fortsatt arbete med sensorer föreslås att en årlig budget på 200 000 kr avsätts för investeringar i sensorlösningar, från och med budgetår 2025. Det föreslås också att driftbudgeten utökas med 200 000 kr för kommande driftskostnader kopplade till sensorlösningar, från och med budgetår 2025. Dessa medel har redan lyfts via skrivelse i budgetprocessen, inför budget 2025.

**Beslutet skickas till**

Miljö och Samhällsbyggnad

Dave Borg  
Förvaltningschef

Christel Wohlin  
Avdelningschef, Gata, trafik och park

# **DIGITAL STRATEGI FÖR ESLÖVS KOMMUN 2023- 2026**

<b>Digital strategi för Eslövs kommun</b> .....	<b>3</b>
<b>Strategins syfte</b> .....	<b>3</b>
<b>Våra fokusområden</b> .....	<b>3</b>
Ökat medborgarinflytande .....	4
Ökad servicenivå till medborgare och företag .....	4
Kommunen som attraktivare arbetsgivare .....	4
Mer nytta genom effektiviserad verksamhet.....	4
<b>Våra framgångsfaktorer</b> .....	<b>4</b>
Innovativa arbetssätt och lösningar .....	4
Digitalisering i kommunens tjänst .....	4
Slutanvändaren alltid i fokus.....	5
Ensam är inte stark .....	5
<b>Våra förutsättningar</b> .....	<b>5</b>
Följsamhet mot kommunens övergripande styrdokument .....	5
Efterlevnad nationella strategier och riktlinjer inom digitalisering .....	5
Kontinuerligt förstärkande av IT- och informationssäkerheten .....	5
Användning av data och information.....	5
<b>Uppföljning</b> .....	<b>6</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>6</b>
<b>Bilaga 1 – Strategier och riktlinjer på EU- och nationell nivå</b> .....	<b>7</b>
<b>Bilaga 2 – Övergripande mätetal för uppföljning</b> .....	<b>8</b>
Medborgarinflytande.....	8
Ökad service till invånare och företag .....	8
Attraktivare arbetsgivare .....	8

## **Digital strategi för Eslövs kommun**

Utvecklingen har aldrig gått fortare än nu och kommer aldrig gå så långsamt igen. Det gäller inte minst inom digitalisering. Samtidigt står offentlig sektor inför en verklighet där färre i arbetsför ålder måste kunna göra mer för fler i takt med den demografiska utvecklingen.

Digitalisering har inget egenvärde men att nyttja digitaliseringens möjligheter är en viktig pusselbit för att kontrollerat dra nytta av utvecklingen, samtidigt som välfärden säkras. Detta sker både genom insatser inom kommunen och genom samverkan med andra offentliga aktörer. Digitalisering är därför en del av kommunens verksamhetsutveckling.

Det finns mycket att lära av andras erfarenheter och arbete inom området. Eslöv ska dra nytta av detta. Då är vi varsamma med våra egna resurser och säkerställer mesta möjliga nytta med digitaliseringen. Vi ska inte vara ledande i den digitala utvecklingen bland Sveriges kommuner. Men vi ska vara riktigt bra på att använda digitaliseringens möjligheter.

### **Strategins syfte**

Eslövs digitala strategi visar vägen för kommunens strukturerade och hållbara arbete med digitalisering för att åstadkomma önskade resultat. Dessa resultat bidrar till uppfyllandet av kommunens övergripande vision och mål. Strategin vägleder framdrift och prioriteringar av vårt digitala utvecklingsarbete gemensamt och i de enskilda förvaltningarna.

### **Våra fokusområden**

Grunden i digitaliseringsarbetet vilar på följande områden. Dessa bidrar på olika sätt och tillsammans till att skapa mesta möjliga nytta med kommunens digitalisering. Våra fokusområden kommer därför löpa som en röd tråd genom samtliga förvaltningars digitala utvecklingsarbete och vägleda prioriteringar.

### **Ökat medborgarinflytande**

Våra medborgare och företag ska ges möjlighet att aktivt delta i kommunens beslut och utveckling. Det når vi genom ökad transparens och insyn i planering, budgetering och genomförande.

### **Ökad servicenivå till medborgare och företag**

Våra medborgare och företag ska via digital kanal kunna följa sitt ärendes handläggning där processen är tydlig och enkel att följa. Valmöjlighet ska också finnas till digital dialog med kommunens medarbetare oavsett tid och plats. För medarbetare är den digitala kanalen för ärendehanteringsprocessen tydlig och underlättar i administration och beslut.

### **Kommunen som attraktivare arbetsgivare**

Våra nuvarande och framtida medarbetare ska mötas av en strukturerad och användarvänlig digital arbetsmiljö. Redan i rekryteringsprocessen är detta tydligt och underlättar för rekryterande chefer.

### **Mer nytta genom effektiviserad verksamhet**

Kommunens administration och kommunikation är enkel och effektiv. Manuell hantering används i de delar där det skapar värde eller är nödvändigt. Digital hantering är alltid förstahandsvalet för övriga delar av administrationen. Genom att flytta administration från den mänskliga handen till den digitala motsvarigheten kan vi frigöra resurser, effektivisera administrationen, förbättra servicen och bibehålla goda förutsättningar för personliga kontakter.

## **Våra framgångsfaktorer**

För att åstadkomma de resultat vi eftersträvar, behöver kraft och resurser prioriteras. Genom att fokusera på och prioritera de faktorer som ger oss rätt förutsättningar, ökar våra möjligheter att nå framgång.

### **Innovativa arbetssätt och lösningar**

Om vi gör som vi alltid har gjort kommer vi inte få andra resultat. Att våga prova och ibland misslyckas är nödvändigt. För att öka möjligheterna till goda resultat har vi en gemensam metodik för innovativ utveckling som stödjer oss.

### **Digitalisering i kommunens tjänst**

Vår användning av digitala lösningar baseras på behov, krav och förutsättningar. Val av lösningar optimeras därför efter medborgare, företag, medarbetare och omvärld samt interna möjligheter för att skapa mesta

möjliga nytta. Utgångspunkt är därför inte vilka lösningar som finns tillgängliga i kommunen eller på marknaden.

### **Slutanvändaren alltid i fokus**

Förmåga och förutsättningar hos medborgare, företagare och medarbetare är centrala för att välja klokt och uppnå de nyttor vi eftersträvar. Därför behöver vi vara lyhörda och transparenta inför och under utvecklingsarbete. Slutanvändaren ska därför alltid involveras för att säkerställa önskat resultat.

### **Ensam är inte stark**

Med samverkan inom och utom kommunen kan vi optimera användningen av resurser i form av kompetens, finansiella medel och infrastruktur. I takt med att den nationella digitala infrastrukturen utvecklas ska användning av denna prioriteras i stället för lokala lösningar.

## **Våra förutsättningar**

För att säkerställa stabilitet och säkerhet i resultatet av arbetet finns ett antal områden som sätter spelplanen och vägleder vilka förmågor vi behöver förstärka eller utveckla.

### **Följsamhet mot kommunens övergripande styrdokument**

Insatser, resultat och uppföljning ska följa ordinarie styr- och ledningsprocesser samt styrdokumentation.

### **Efterlevnad nationella strategier och riktlinjer inom digitalisering**

Arbetet inom ramen för den digitala strategin görs med hänsyn till och stöd av de nationella strategier och riktlinjer som är beslutade och kommer beslutas framgent<sup>1</sup>.

### **Kontinuerligt förstärkande av IT- och informationssäkerheten**

Som offentlig aktör hanterar kommunen mycket och bitvis känslig information. Våra medborgare och företag ska känna sig trygga med att deras information hanteras och används säkert och ändamålsenligt i alla led. Kommunen säkerställer ett stabilt skydd mot cyberattacker av olika slag vilket kommer prioriteras framför tillgänglighet och användbarhet när så krävs.

### **Användning av data och information**

I de fall digitala nationella tjänster, lösningar och infrastruktur är tillgängliga, ska användning av dessa prioriteras framför användning och utveckling av lokala varianter. Det stärker säkerheten kring vår digitala

---

<sup>1</sup> Se bilaga 2



miljö, ökar möjligheterna till säkra informationsutbyten och är mer kostnadseffektivt. Data och information är till stora delar outnyttjat, vi ska säkerställa tillgänglighet till befintliga och framtida data för att skapa ytterligare värde både för våra medborgare och verksamheter.

Arbetet med att realisera den digitala strategin sker genom ett antal aktiviteter som framgår i verksamhetsplaner för respektive förvaltning. Ansvaret för att realisera den digitala strategin är därför kommungemensamt.

## **Uppföljning**

Resultatet av de insatser som görs inom ramen för digitala strategin ska följas upp och återspeglaras till kommunstyrelsen årligen. Uppföljning görs baserat på offentliga data som jämförelseobjekt för att följa större och långsiktiga effekter. Ytterligare uppföljning kan göras inom ramen för olika initiativ vid behov.

## **Bilagor**

Bilaga 1 – Nationella riktlinjer och strategier

Bilaga 2 – Övergripande mätetal för uppföljning

## **Bilaga 1 – Strategier och riktlinjer på EU- och nationell nivå**

### **EU**

- Europas digitala decennium – digitala mål för 2030 samt vägen till det digitala decenniet
- Europeisk förklaring om digitala rättigheter och principer för det digitala decenniet
- Berlindeklarationen för ett digitalt samhälle och en värdebaserad digital förvaltning
- European Interoperability Framework – ramverk för digital samverkan inom EU
- Single Digital Gateway – en gemensam digital ingång för medborgare och företag i EU.
- eIDAS – europeisk digital identitet

### **Sverige**

- Den nationella målsättningen – Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter
- SKR:s strategi för digital utveckling: Utveckling i en digital tid
- Sveriges digitala infrastruktur Ena – en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för att kunna utbyta information på ett säkert och effektivt sätt. Arbetet leds av DIGG, myndigheten för digital förvaltning.
- Inera – kommunernas och regionernas digitaliseringsbolag med uppdrag att vara sammanhållande aktör för digitalisering inom kommuner och regioner.

## **Bilaga 2 – Övergripande mätetal för uppföljning**

*Nedan framgår förslag till hur resultatet av arbetet med den digitala strategin kan följas långsiktigt.*

Samtliga nyckeltal ingår i kommunens uppföljning i den nationella databasen Kolada. Genom att använda dessa krävs inte separat uppföljning samt jämförelser kan göras med andra kommuner.

### **Medborgarinflytande**

- Nöjd inflytandeindex (NII) – hur medborgare ser på sitt inflytande i kommunen

### **Ökad service till invånare och företag**

- Nöjd medborgarindex (NMI) – hur medborgarna ser på kommunens verksamheter.
- Nöjd regionindex (NRI) – hur medborgarna ser på kommunen som en plats att bo och leva på.
- Företagsklimat (NKI) – hur företagarna som varit i kontakt med kommunen ser på den service de har fått

### **Attraktivare arbetsgivare**

- Hållbart medarbetarengagemang (HME) – utgörs av nio frågor som visar upplevelse av ledarskap, motivation och styrning

# SMART STAD – INFÖRANDE AV SENSORER

Utredningen behandlar aktuella sensorer för informationsinsamling i gatu-, park- och trafikmiljön.

## Innehåll

<b>1. Inledning .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund .....	1
1.1.1 Mål för mandatperioden och digital strategi .....	2
1.1.2 Samarbete med Krafringen kring sensorer 2021 .....	2
1.2 Syfte .....	4
<b>2. Sensorteknik.....</b>	<b>4</b>
2.1 Krafringen och LoRa-nätet .....	4
2.2 Dashboards .....	5
2.3 Sammankoppling mellan sensorer, Infracontrol och entreprenörer .....	6
2.4 Datans väg till färdig produkt .....	7
<b>3. Pågående arbete med sensorer .....</b>	<b>8</b>
3.1 Sensorer i papperskorgar – pilotprojekt 2022 .....	8
3.2 Papperskorgar.....	9
3.2.1 Big Belly .....	11
3.3 Livbojar och hundrastgårdar .....	12
3.3.1 Livbojar .....	13
3.3.2 Hundrastgårdar .....	14
<b>4. Möjlig sensorutveckling.....</b>	<b>15</b>
4.1 Besöksräkning .....	15
4.1.1 Lekplatser .....	15
4.1.2 Utegyms .....	16
4.1.3 Vandringsleder .....	17
4.2 Vattennivåer .....	17
4.3 Trafikmätning.....	18
4.4 Realtidsåterkoppling .....	19
<b>5. Omvärldsanalys .....</b>	<b>20</b>
5.1 Sensorarbete Höganäs kommun.....	20
5.2 Sensorarbete Helsingborg stad .....	21
5.2.1 Gatubelysning Helsingborg stad .....	22

5.2.2 Internetbaserade plattformar .....	22
5.2.3 Gatubelysning Eslövs kommun .....	23
<b>6. Slutsats och fortsatt arbete .....</b>	<b>24</b>

# 1. Inledning

Den smarta staden är ett koncept som har utvecklats genom sociala, ekonomiska och teknologiska drivkrafter. Viktiga trender och utmaningar kring urbanisering och klimatförändringar samt den snabba tekniska och digitala utvecklingen har resulterat i en växande trend kring begreppet smarta städer. Trots att det inte finns en entydig definition av vad en smart stad är, utgör digitalisering en gemensam nämnare. Fysisk planering och smarta städer är starkt kopplade då fysisk planering spelar en central roll i att utveckla och skapa förutsättningar för smarta stadsområden. Genom att integrera digitalisering, teknik och innovativa lösningar i den fysiska planeringen kan man skapa städer som är effektiva, hållbara och livskraftiga.

I en smart stad används teknisk utrustning för att samla in data, så att åtgärder inom infrastruktur, hållbarhet och levnadsstandard kan förbättras. Detta kan till exempel inkludera sophantering, trafikreglering och elförsörjning. IoT-lösningar i den allmänna miljön har utvecklats snabbt de senaste åren. IoT står för Internet of Things och innebär att saker och enheter kopplas samman i ett gemensamt nätverk så att de kan kommunicera med varandra. Detta görs med hjälp av sensorer, mjukvara och nätverksanslutningar. Kommunikationen sker trådlöst och kräver tre saker för att fungera:

- Sensorer som känner av vad sakerna vill
- Tillgång till ett nätverk att skicka iväg data över
- En plattform där data sammanställs, kan läsas av och presenteras

Genom att nyttja olika sensorer kan till exempel papperskorgar kommunicera när de har nått maximal fyllnadsgrad och behöver tömmas, planteringar kan berätta när de behöver vattnas och livbojar kan varna när de inte hänger på sin rätta plats längre. Att använda sensorer inom stadens infrastruktur kan medföra både ekonomiska och miljömässiga fördelar. Genom att sensorerna talar om när en åtgärd behöver utföras sparas både arbetstimmar och drivmedel in, som istället kan läggas på andra arbetsuppgifter. Smart nätverksteknik och sensorer kan alltså användas för att förbättra både drift, underhåll och planering.

## 1.1 Bakgrund

Samhället digitaliseras i rekordfart och Eslövs kommun har en möjlighet att följa med i utvecklingen i takt med vad som sker i vår omvärld. Kommunen kan skapa en enklare vardag och erbjuda både invånare och företag bättre

service, ökad nytta och attraktiva tjänster. För att verka i denna riktning har nya mål för mandatperioden tagits fram och en digital strategi antagits. Likaså har projekt inom digitalisering genomförts tillsammans med bland annat Krafringen, där sensorer har testats på olika platser i befintlig infrastruktur i staden.

### **1.1.1 Mål för mandatperioden och digital strategi**

I Eslövs kommuns budget för 2024 presenteras nya mål för mandatperioden, där den styrande majoriteten har enats om viktiga områden som de anser är avgörande för fortsatt utveckling och stärkande av vår kommun. Ett av målen rör *Tillväxt och hållbar utveckling*, vilket är en central del av Eslövs kommuns vision. Målet handlar om att skapa förutsättningar för tillväxt och hållbar utveckling ur ett socialt, ekonomiskt och i ett ekologiskt perspektiv. Genom att främja hållbara lösningar och initiativ kan bland annat miljöpåverkan minimeras. I utvecklingen av stadsdelen Östra Eslöv ska hållbarhet vara en ledstjärna.

Ett annat mål handlar om att ha *Fokus på medborgarna*, där alla verksamheter ska erbjuda en högkvalitativ service som överträffar deras förväntningar. Målet handlar om att ha ett välutvecklat medborgarfokus och en bra service, där medborgarna ska känna delaktighet och ha möjlighet till påverkan samt kunna bidra med utvecklande idéer.

Eslövs kommuns digitala strategi 2023–2026 blev antagen av kommunfullmäktige den 19 juni 2023. Den har till syfte att vara vägledande för kommunens strukturerade och hållbara arbete med digitalisering, så att önskade resultat kan uppnås som bidrar till att kommunens övergripande vision och mål nås. I strategin beskrivs att innovativa arbetssätt och lösningar är viktiga framgångsfaktorer för att öka möjligheterna till goda resultat. Genom att till exempel våga prova ny teknik kan goda resultat erhållas som ger ett förändrat och förbättrat arbetssätt.

### **1.1.2 Samarbete med Krafringen kring sensorer 2021**

Under 2021 genomförde kommunens digitaliseringsavdelning ett samarbete med Krafringen och Sensative, det så kallade SMART Eslöv-projektet. Smarta sensorer monterades på strategiska platser i centrum och vid järnvägsstationen för att registrera rörelsemönster. Krafringen stod för uppkopplingen av sensorerna via det lokala LoRa-nätet (för beskrivning se avsnitt 2.1) och deras underleverantör Sensative stod för programmeringen. Projektet finansierades med 200 000 kronor ur den digitaliseringssatsning som kommunstyrelsen i Eslöv då hade avsatt för att stimulera digital utveckling.

Fem olika sensortyper testades under projektets gång:



- GPS-sändare placerades på fem kommunala cyklar för att registrera vart cykling skedde, vilka vägar och cykelvägar som valdes samt vart de parkerades.
- Rörelsemönster mättes på Östergatan, under järnvägen mellan Stora torg och Carl Engström-skolan, där antal cyklister och fotgängare räknades med hjälp av två sensorer.
- Användandet av tre utvalda parkeringsplatser på Södergatan mättes.
- Antal passager mättes i gångtunneln vid stationen, där de tre sensorerna även registrerade vilka tider på dygnet som tunneln var mest använd.
- Sex parkbänkar på Stora torg förseddes med närvarosensorer för att se hur de nyttjades.

Bilderna nedan visar hur några av installationerna skedde:



Ny teknik ger en möjlighet att utföra kommunens uppdrag effektivare. Att tidigt testa olika nya lösningar ger en familjaritet med den nya tekniken och en chans att upptäcka möjligheter och risker med den. Genom att samla in data på ett smart sätt fås ett underlag för framtida satsningar, vilket kan innebära ett effektivare nyttjande av skattemedel.

## 1.2 Syfte

Genom att använda olika typer av sensorer inom infrastrukturen kan till exempel kommunens drift, underhåll och planering underlättas och förbättras. Insamlad data kan påvisa vilka behov som finns samt vilka områden som behöver förbättras eller förändras för att effektivisera. Datan som samlas in kan ligga till grund för framtida beslutsfattande, så att skattemedel nyttjas på det mest effektiva sättet.

Syftet med att vidareutveckla och utöka arbete med sensorer är att testa fler områden där de kan göra nytta, så att både drift, underhåll och planering på sikt kan effektiviseras. Att hitta permanenta lösningar med hjälp av sensorer kan frigöra arbetstid för kommunens entreprenörer, som istället kan läggas på andra arbetsuppgifter inom ramen för åtaget uppdrag. På så vis effektiviserar kommunen sin verksamhet.

För att avdelningen Gata, trafik och park ska kunna testa sensorer i den befintliga miljön är ett samarbete med digitaliseringsavdelningen och Krafringen en förutsättning.

## 2. Sensorteknik

### 2.1 Krafringen och LoRa-nätet

För att kunna använda sensorer behöver de kunna överföra den data de samlar in. Detta kan göras både via fiberkabel eller trådlös överföring. Datan behöver sedan avkodas och kan därefter analyseras och presenteras på olika vis. Sedan kan åtgärder sättas in beroende på vad analysen gett för resultat.

Krafringen tillhandahåller ett trådlöst nätverk inom Eslövs kommuns gränser som betecknas *LoRa*. LoRa är förkortning för ”Long Range” och nätverket har god täckning i kommunens orter. Med hjälp av sensorer och LoRa-nätet kan relativt små mängder data skickas, vilket medför att papperskorgar, livbojar etc. kan kopplas upp på ett kostnadseffektivt sätt.

Eslövs kommun betalar Krafringen för tillgång till en öppen IoT-plattform som heter *Yggio*. Plattformen gör det möjligt att samla all sensordata i ett system, oberoende av användningsområde, teknologi eller tillverkare.

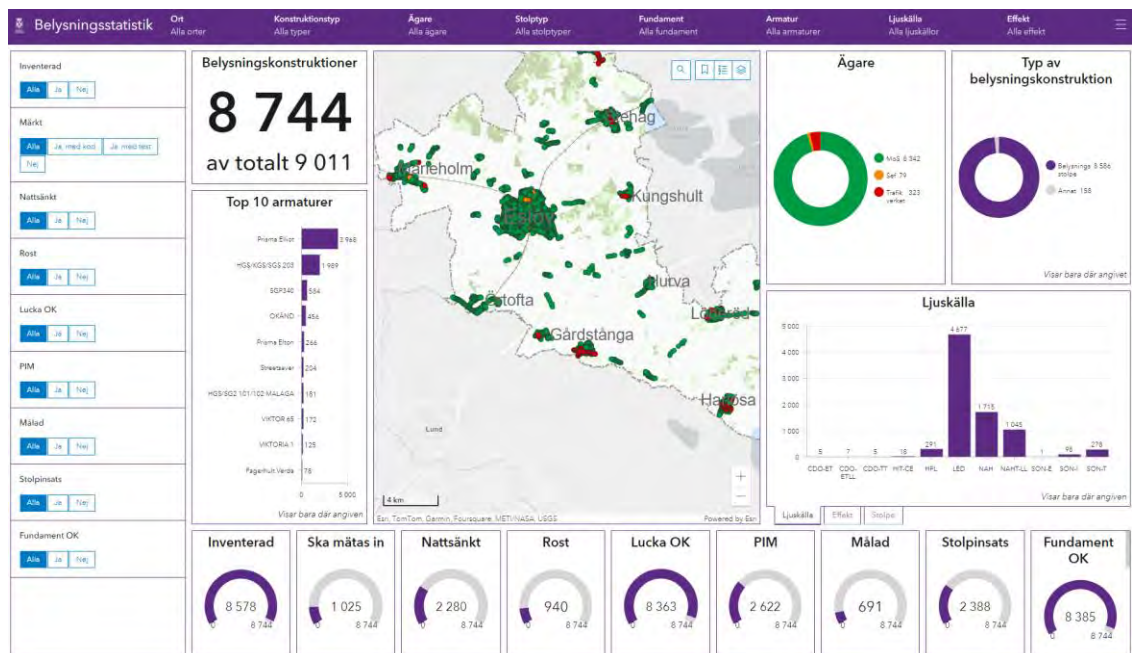
Eslövs digitaliseringsavdelning står för kostnaden för Yggio, medan inköpskostnaden för sensorerna och kostnaden för överföring av data betalas av de avdelningar som beställer och använder desamma.

## 2.2 Dashboards

När sensorer installeras i den offentliga miljön kan deras placering samt all statistik och data de samlar in visas i en så kallad *dashboard*. Dessa erbjuder möjligheter att sammanfoga flera bitar av information på ett och samma ställe, till exempel rapporter, diagram, nyckeltal, indikatorer och länkar. När allt detta är tillgängligt på ett interaktivt sätt blir det enklare att få överblick och faktiskt förstå vad datan säger. Med hjälp av en dashboard kan du bland annat:

- Få en överblick över arbetsflöde och klarmarkera aktiviteter
- Identifiera och åtgärda negativa trender
- Fatta informerade beslut
- Mäta effektivitet/ineffektivitet
- Skapa total visibilitet över alla nyckeltal samtidigt
- Uppnå snabb identifiering av avvikande data
- Presentera viktiga nyckeltal

För avdelningen Gata, trafik och park har en dashboard tagits fram för bland annat belysningsstatistik, vilken grundar sig i en inventering, se Figur 1. Figuren visar antal belysningsstolpar som kommunen äger och förvaltar, vilken typ av armatur och ljuskälla som stolparna har, hur många som blivit inventerade, om de är målade eller innehåller rost m.m. I dashboarden finns all information samlad som berör belysningsstolparna, vilken kan användas för till exempel planering av framtida drift och underhåll. Med sensorer behöver inte en inventering ske för insamling av information. Via dem sker istället en realtidsinventering och snabb återkoppling fås kring anläggningens status.



Figur 1: Dashboard för kommunens belysningsstatistik.

### 2.3 Sammankoppling mellan sensorer, Infracontrol och entreprenörer

Det finns också en möjlighet att koppla samman sensorer med kommunens felanmälningssystem Infracontrol. Om till exempel en sensor larmar om att en papperskorg behöver tömmas eller att en belysningsstolpe har släckts, kan denna information skickas direkt till Infracontrol som i sin tur skapar en arbetsorder till kommunens entreprenörer. De kan då enkelt ta till sig arbetsordern, genomföra det arbete som sensorn larmade om och sedan klarskriva ärendet i felanmälningssystemet. Tekniken ger en effektiv service till medborgarna genom att fel och brister i infrastrukturen kan upptäckas snabbare.

På samma sätt kan QR-koder användas för felanmälan. På platser i kommunen där sensorer inte fungerar av olika anledningar kan medborgarna istället läsa av utplacerade QR-koder med sina mobiltelefoner. Via avläsningen hamnar de direkt i kommunens felanmälningssystem och kan där göra sin felanmälan, som i sin tur skickas direkt till den entreprenör som har ansvar för det som behöver åtgärdas. Efter åtgärd klarskrivs ärendet i Infracontrol och medborgaren får en återkoppling.

## 2.4 Datans väg till färdig produkt

Nedan presenteras en förenklad beskrivning av de steg som den insamlade sensordatan måste genomgå, innan den kan presenteras och användas i drift- och underhållsarbete eller till analyser. Stegen sammanfattar kapitel 2.1 till 2.3.

- 1) En sensor köps in och installeras.
- 2) Sensorn börjar skicka data via lämpligt nätverk.
- 3) Datan tas emot och avkodas av antingen sensorleverantörens plattform eller direkt av kommunens plattform. Vanligast är det första alternativet.
  - a) Om sensorleverantörens plattform krävs för avkodning skickas datan sedan vidare till kommunens plattform.
- 4) Kommunens plattform kan sedan användas för att presentera datan i olika format eller skickas vidare till en av kommunen skapad *dashboard* alternativt *Infracontrol*.
  - a) *Dashboard* är en webbaserad sida där man kan visualisera och analysera datan med hjälp av kommunens kartsystem.
  - b) *Infracontrol* är kommunens felanmälningssystem där bland annat entreprenörer kan ta emot inkomna felanmälningar.

Kostnader är förenade med stegen enligt beskrivningen nedan:

Steg 1 - medför engångskostnader för inköp och installation. (Investering)

Steg 2 - medför en årligen återkommande kostnad för dataöverföring.

(Drift)

Steg 3 - medför en årligen återkommande kostnad ifall sensorleverantören endast tillåter avkodning via sin egna plattform. (Drift)

Steg 3/4 - medför en årligen återkommande kostnad för kommunens plattform. Bekostas för närvarande av digitaliseringsavdelningen.

Steg 4 - Kommunens dashboard medför en kostnad i arbetstid för kommunen för framtagande och eventuella förändringar, men har ingen årligen återkommande kostnad förenad med sig. (Drift).

Steg 4 – medför en kostnad för att bygga en API (koppling) till *Infracontrol* (Investering).

För alla sensorer som köps in görs det en bedömning om dess funktion är förenlig med rådande lagstiftning och regelverk, inklusive GDPR. Som exempel använde många kommuner under pandemin besöksräknare som utgick från enskilda privatpersoners mobiltelefoners WiFi, vilket inte bedöms vara förenligt med GDPR och därmed inte är aktuellt.

### **3. Pågående arbete med sensorer**

Nedan presenteras inom vilka områden som pågående sensorarbete sker inom avdelningen Gata, trafik och parks verksamhet. Genom att nyttja sensorer inom dessa områden kan drift och underhåll effektiviseras på ett enkelt sätt och vissa sensorer ger en direkt ekonomisk besparing.

Tillsyn av livbojar och tömning av papperskorgar ingår för närvarande i driftentreprenörens basåtagande. För papperskorgar har årskostnad uppskattats utifrån jämförelse med Sjöbo kommun och Kävlinge kommun. För livbojar har det uppskattats efter dialog med driftentreprenören. Eftersom dessa uppgifter ingår i basåtagandet kommer en minskning av arbetstiden som läggs på dessa moment vid ett införande av behovsstyrd tömning eller tillsyn inte att innebära att pengar frigörs i driftbudgeten. Det kommer dock innebära att driftentreprenörens personal kan lägga den tid som frigörs på andra arbetsmoment, vilket ger en kvalitetshöjning av driftentreprenadens övriga områden.

#### **3.1 Sensorer i papperskorgar – pilotprojekt 2022**

Under hösten 2022 startade avdelningen Gata, trafik och park upp ett ettårigt samarbete med företaget Bintel AB kring sensorer i papperskorgar. Syftet var att få en förståelse kring hur väl papperskorgarna användes, hur snabbt de fylldes på samt hur ofta de hade behov av att tömmas.

Sensorer placerades ut i samtliga 33 papperskorgar i kommunens byar. Bild 1 visar ett exempel på hur sensorerna såg ut. Data samlades in under projektets gång som kunde analyseras i systemet Bintel Insights. Via en karta kunde varje papperskorg följas, där olika färger visade hur fyllnadsgraden såg ut över tid. Under projektets gång testades tömning av papperskorgar med längre tidsintervall i vissa byar eftersom sensorerna indikerade på att papperskorgarna aldrig var fulla vid ordinarie tömningsschema. Genom att ändra på antalet tömningar kunde tillgängliga resurser användas på ett bättre sätt.



*Bild 2: Sensor från Bintel AB som användes i papperskorgarna i byarna.*

Via pilotprojektet har det kunnat konstateras att i många utav papperskorgarna är fyllnadsgraden låg vid tömning och vissa papperskorgar används i väldigt liten utsträckning. Papperskorgarnas placering har också ifrågasatts vid vissa platser, där det från början kan ha funnits en målpunkt eller samlingsplats, men som inte längre är aktuell. Vid tåg- och busstationer finns ofta många papperskorgar utplacerade, där några används mer än andra. Vid dessa platser kan placeringen behöva optimeras och papperskorgarnas volym ökas.

### **3.2 Papperskorgar**

Regeringen har beslutat om nya regler som gör det enklare för hushåll och verksamheter att sortera sitt förpackningsavfall. I samband med detta ställs också krav på kommuner att, från den 1 januari 2026, samla in förpackningsavfall så som papper, plast, glas och metall på allmän plats. Kravet gäller på torg eller i parker som är över 2000 kvadratmeter, eller där det förekommer betydande mängd förpackningsavfall. På övriga populära platser inom kommunen finns krav om insamling av enbart plast.

I Eslövs tätort samt i de 11 omkringliggande byarna har Eslövs kommun i dagsläget cirka 190 papperskorgar och cirka 217 hundlatriner (cirka 400 kärl totalt). Vid centrala platser samt vid större målpunkter är papperskorgar mer tätt placerade eftersom platserna drar till sig fler besökare. Behovet av papperskorgar blir därmed större eftersom mer avfall genereras här. Vid många papperskorgar står även en hundlatrin direkt intill eller i närheten. Tömning av befintliga kärl sker via kommunens upphandlade entreprenör, vilka följer ett tömningsschema veckovis. Priset för tömning uppgår till

cirka 2 500 kr per kärl och år, vilket ger en ungefärlig totalkostnad på 1 mnkr per år.

Avdelningen Gata, trafik och park har startat upp ett arbete, där samtliga papperskorgar i kommunen har granskats. Utifrån pilotprojektet som genomfördes, där sensorer visade hur fyllnadsgraden såg ut vid tömning, har en optimering av antal papperskorgar samt dess placeringar genomförts i byarna. I Eslövs tätort har samma optimering gjorts eftersom många papperskorgar står väldigt tätt placerade på flera ställen. Arbetet inkluderar även borttagning av samtliga hundlatriner, vilka till viss del ersätts med papperskorgar på strategiska platser. Optimeringen innebär att totala mängden kärl, på ett ungefär, halveras (cirka 225 stycken). Därmed halveras också totalkostnaden för tömning av kärnen (cirka 562 500 kr), vilket ger en besparing på cirka 437 500 kr.

Förutom att papperskorgen Big Belly (se även kapitel 3.2.1) ersätter en del befintliga papperskorgar på utvalda platser inom kommunen, är tanken att samtliga papperskorgar på sikt ska bytas ut till en ny modell, så att allt blir enhetligt. På många platser finns idag flera olika modeller och utseenden, en del väldigt föråldrade. Den nya modellen, som heter MANGO, kommer från företaget Sortify och är ett modulbaserat system, se bild 2 nedan. Det innebär att papperskorgarna lätt kan byggas ihop till ett skraddarsytt sopsorteringssystem på de platser där krav ställs.



*Bild 2: Papperskorgar av modellen MANGO från Sortify.*

Tanken är också att de nya papperskorgarna utrustas med sensorer på sikt, så att samtliga papperskorgar i staden är uppkopplade. På så vis kan



fyllnadsgraden hela tiden följas och arbetsordrar kan skickas till entreprenören via Infracontrol när en papperskorg behöver tömmas. En larmfunktion berättar när fyllnadsgraden når en viss nivå, så att driftentreprenör kan åka ut och åtgärda. Dagens schemalagda rutter kan arbetas bort och tömning kan ske när ett faktiskt behov finns. Detta frigör bland annat tid för entreprenören, som kan läggas på andra åtaganden.

**Inköpspris (investering):** 472 500 kr – 675 000 kr (2 100 – 3000 kr/sensor, ca 225 kärl).

**Dataöverföring (drift):** 54 000 kr/år (240 kr/sensor och år).

**Årskostnad leverantörs plattform:** Varierar mellan leverantörer av sensorerna. Det finns sensorer som inte behöver avkodas av tredje parts plattform.

**Besparing:** För att sensorer ska innebära en besparing behöver antalet tömningar och ronderingar minska jämfört med hur det sker i dagsläget och värdet på minskningen behöver överskrida kostnaden för investeringen och driften. För att veta hur investeringskostnaden blir över tid behöver antingen en livslängd för sensorerna fastställas eller en garanti på minsta livslängd utfärdas och användas som utgångspunkt. I dagsläget finns ingen fastställd eller garanterad livslängd för sensorerna till sopkärl, vilket gör det omöjligt att beräkna eventuella besparingar.

Med den driftentreprenad som gäller för närvarande inkluderas tömningen i basåtagandet och genomförs som del av tillsyn på lekplatser. Det är därmed svårt att fastställa kostnaden för tömningen av ett kärl. Kostnaden på 2 500 kr/år som listats tidigare i utredningen kommer som sagt från Kävlinge kommun och Sjöbo kommun, vilken har bedömts som tillförlitlig för jämförelse. De förberedelser som pågår för nästa upphandling av driftentreprenad innebär att ett pris sätts för tömning, vilket kommer möjliggöra en mer precis kostnadsberäkning och bedömning av möjlighet för besparing.

Utöver detta tillför sensorer möjlighet till en jämnare och högre kvalitetsnivå på tömningen med mindre nedskräpning som resultat. Det innebär ett mervärde för kommunens invånare och besökare som inte går att sätta en prislapp på då det är en subjektiv värdering.

### 3.2.1 Big Belly

Det har under en tid rapporterats om råttproblematik på Stora Torg. Råttorna tar sig in i de tre större befintliga papperskorgarna genom att klättra på gallret, både på undersidan och längs kanterna. Utformning och design gör att papperskorgarna inte är råttsäkra och därför behöver bytas ut.

Avdelningen Gata, trafik och park har under våren 2024 beställt fem nya papperskorgar av modellen Big Belly, se bild 3 nedan, där tre stycken av

dem ska placeras på Stora torg och ersätta de befintliga som inte är råttsäkra. Dessa har större kapacitet, är komprimerande samt utrustade med sensorer. De resterande två Big Belly-papperskorgarna ska placeras i Trollsjöområdet.

Papperskorgar av modellen Big Belly med sensorer ska även placeras på Stinstorget, i samband med projektet gällande omgestaltning av platsen. Anläggandet kommer att ske under 2025. Här är det också tänkt att sortering av olika förpackningar ska vara möjlig, vilket innebär att även papperskorgar som hanterar detta ska installeras, se bild 2 ovan.



*Bild 3: Papperskorg av modellen Big Belly.*

### **3.3 Livbojar och hundrastgårdar**

Under 2024 kommer avdelningen Gata, trafik och park, i samarbete med Kraftringen, att placera ut sensorer på kommunens sju livbojar. Sensorerna kommer att visa om och när livbojarna lämnar sin plats, så att entreprenören blir uppmärksam via en arbetsorder och kan sätta in åtgärder direkt. På kommunens tre hundrastgårdar kommer sensorer att placeras för besöksräkning.

Kostnadsberäkningen som utförts för placering av sensorer på kommunens livbojar visar att det är en lönsam åtgärd. Sensorerna talar om när åtgärd

krävs, vilket medför att kontroll inte behöver göras enligt nuvarande veckoschema. Sensorerna på hundrastgårdarna informerar om hur frekvent de används, vilket kan ligga till grund för framtida beslut och investeringar. Kostnaden för dessa sensorer är låg i förhållande till nyttan.

### 3.3.1 Livbojar

Eslövs kommun har totalt sju stycken livbojar utplacerade vid olika typer av vattendrag. Vid Trollsjön finns två stycken och i Örtofta, längs Kävlingeån, finns tre stycken. Sjöholmens badplats vid Ringsjön och Ankdammen i Marieholm har båda varsin.

Sensorerna för livbojar skickar en varning när en livboj inte längre hänger på plats. Detta gör att den visuella tillsynen, som tidigare har varit varje vecka och spridd över flera orter i kommunen med en stor andel restid, kan minskas.

Entreprenören kan då snabbt åka ut för att identifiera felet samt hänga tillbaka livbojen alternativt ersätta den om den saknas. Sensorerna skickar en varning när en livboj används, vilket gör att entreprenören kan agera snabbare än när kontroll sker via ett förutbestämt schema. Eftersom det kan vara livsavgörande om en livboj finns på sin plats i händelse av en olycka, spelar sensorerna en viktig roll. Trafikverket uppskattade år 2023 att ett människoliv är värt 44 mnkr, enligt 2017 års penningvärde.

Sensorerna gör att kommunen kan ha kontroll på livbojarna i realtid, samtidigt som den okulära tillsynen kan minskas från att genomföras varje vecka till mer sällan och därmed frigöra tid samt resurser för andra drift- och underhållsarbeten.

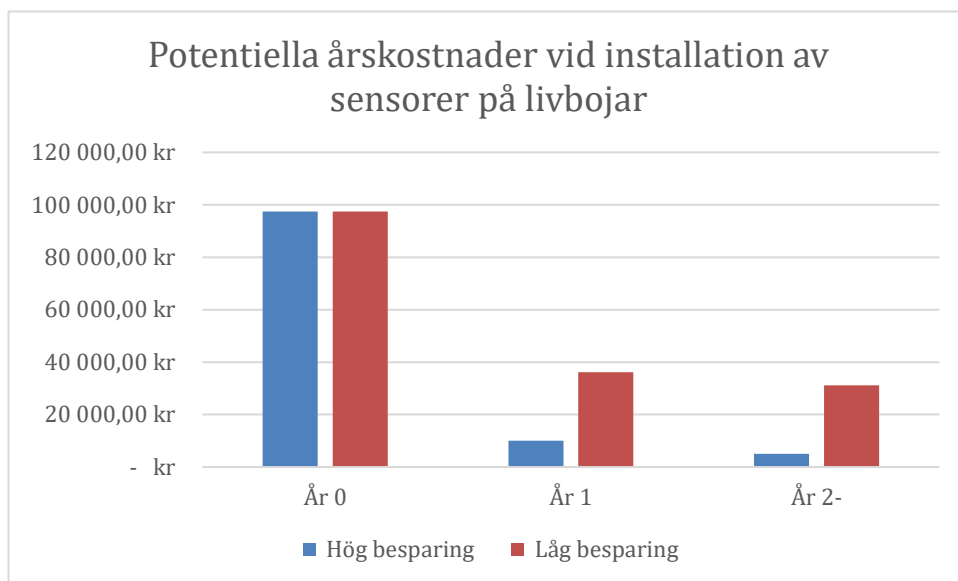
**Inköpspris (investering):** 3 500 kr (500 kr/sensor, 7 st livbojar).

**Dataöverföring (drift):** 1 680 kr/år (240 kr/sensor och år).

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr. Det finns sensorer som inte behöver avkodas av tredje parts plattform.

**Besparing:** Uppskattningsvis mellan 60 000–93 600 kr då tillsyn automatiseras. Risken att livboj saknas minskar också, så risken för drunkningsolyckor med dödlig utgång minskar.

I Figur 2 visas årskostnader vid installation av sensorer på livbojar.



Figur 3: Kolumnen "År 0" visar nuvarande kostnad utifrån antalet timmar Green uppskattar sig lägga på tillsyn. Kolumner "År 1" och "År 2"- visar årskostnader utifrån en minskning av tillsyn med 67 % respektive 100 % per år. Notera att besparingen innebär att dessa timmar frigörs från tillsyn till andra driftarbeten. **Installationskostnaden är inkluderad i kolumnen "År 1"**.

### 3.3.2 Hundrastgårdar

Eslövs kommun har de senaste åren anlagt tre hundrastgårdar inom kommunen. De är placerade i Eslöv, Marieholm och Löberöd. Hundrastgården i Löberöd har finansierats via landsbygdsutvecklingen och den medborgarbudget som blev avsatt för det framröstade projektet.

Alla hundrastgårdar är inhägnade och har en tydlig grind som används för att ta sig in till rastgården. En sensor kan placeras vid grinden som räknar antalet besökare till hundrastgården. Datan som samlas in kan sedan användas för att analysera användning utifrån exempelvis besökare per timme, dygn, vardag, veckodag, månad, helg och så vidare. Det skulle även gå att koppla eventuell skadegörelse till när på dygnet som hundrastgårdarna besöks. Riktade insatser med övervakning kan effektivisera verksamheten.

Att sätta sensorer på befintliga hundrastgårdar ger en fingervisning över hur väl de nyttjas av medborgare, vilket kan ge indikation på om ytterligare rastgårdar behöver anläggas på andra platser i kommunen. Om hundrastgårdarna har olika utformning och utrustning kan det även ge en fingervisning av vad som kan vara mer respektive mindre populärt bland de som besöker dem.

**Inköpspris (investering):** 13 500 kr. (4500 kr/sensor, 3 st hundrastgårdar).

**Dataöverföring (drift):** 720 kr/år (240 kr per sensor och år).

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr. Det finns sensorer som inte behöver avkodas av tredje parts plattform.

**Besparing:** 0 kr. Mätningar har inte genomförts tidigare, men besöksräkning ger en bra service till kommuninvånarna som via informationen kan planera sina besök på hundrastgårdarna. Sensorerna berättar när rastgårdarna har flest besökare, vilket kan medföra att tiden för när rastgården används optimeras.

## 4. Möjlig sensorutveckling

Nedan presenteras inom vilka områden som ytterligare sensorer skulle kunna användas inom avdelningen Gata, trafik och parks verksamhet. Genom att nyttja sensorer inom dessa områden kan bland annat drift och underhåll förbättras på sikt. Till exempel kan sensorerna ge information om hur välbesökta lekplatserna är, men de kan också ge information om översvämningsrisk i viadukter eller räkna trafikmängd på olika gator och vägar. Användningsområdena är många.

### 4.1 Besöksräkning

Genom att använda sensorer för besöksräkning kan långsiktigt insamlad data ligga till grund för kommande viktiga beslut som behöver fattas. Sensorer för besöksräkning kan ge en bild av hur användningen är av kommunens anläggningar. Information om hur till exempel lekplatser eller utegym används ger underlag som kan vara till hjälp vid frågor som rör till exempel utökning av populär utrustning eller om avveckling behöver ske på grund av för lågt användande. Sensorerna kan också räkna eller uppskatta antalet besökare en anläggning har eller vilka tider som besöksstrycket är som störst. Underlaget kan sedan användas för analyser eller planering av drift- och underhållsarbete. Nedan presenteras exempel på hur sensorer för besöksräkning kan användas inom avdelningen Gata, trafik och parks verksamhet.

#### 4.1.1 Lekplatser

I Eslövs kommun finns 35 lekplatser totalt, vilka är belägna inom tätorten men också i omkringliggande byar. Lekplatserna är olika stora och innehåller olika typer av lekredskap. Eftersom platserna inte är inhägnade finns ingen naturlig in- och utgång. Medborgarna kan nå lekplatserna från flera håll, vilket gör det svårare att mäta besöksfrekvensen med sensorer likt hundrastgårdar.

För lekplatser behöver sensorn istället uppskatta användning utifrån till exempel mängden rörelse och användning av de olika redskapen som finns på lekplatsen. Vid dessa platser skulle därför sensorer behöva placeras vid till exempel bord och bänkar intill lekplatserna, eller strategiskt placeras på

vissa utav redskapen. På så vis kan närvarofrekvens mätas, vilket ger en anvisning över hur väl de olika lekplatserna besöks. Insamlad statistik kan sedan ligga till grund för framtida investeringar så som fler lekredskap, grillmöjlighet, ytterligare bord och bänkar etc. Mätningarna skulle också kunna visa när på dygnet lekplatserna används och koppla eventuell skadegörelse till detta.

**Inköpspris (investering):** 5 000 kr/sensor. Antalet sensorer per utegym varierar, en sensor som registrerar rörelse kan täcka en yta på ungefär 10 m<sup>2</sup>, 5 meter ut från sensorn i en bredd på 2 meter.

**Dataöverföring (drift):** 240 kr per sensor och år.

**Kontrollenhet:** 0 kr (behövs ej för denna typ).

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr (behövs ej för denna typ).

**Besparing:** 0 kr. Mätningar har inte genomförts tidigare, men de kan ge viktig information om hur kommunens olika lekplatser nyttjas. Både som service till våra medborgare, så att de kan planera sina besök, men också som underlag för framtida satsningar och investeringar kopplat till populär lekutrustning.

#### 4.1.2 Utegyms

I Eslövs kommun finns för närvarande nio utegym. Dessa är belägna både i tätorten och i omkringliggande byar. De som är placerade i Hurva, Kungshult och Flyinge har finansierats via landsbygdsutvecklingen och den medborgarbudget som har avsatts för respektive by. 2024 planeras ett utegym att anläggas i Marieholm och framöver ska även Stockamöllan få ett, även dessa finansieras via medel från landsbygdsutvecklingen.

För sensorer på utegym gäller liknande förutsättningar som för lekplatser. Eftersom utegymmen inte är inhägnade är det vid dessa platser svårare att mäta användandet av dem. Här finns ingen naturlig in- och utgång, vilket försvårar placering av sensorer. Istället skulle sensorer eventuellt kunna placeras vid eller på redskapen, så att mätning kan ske när redskapen nyttjas. Trycksensorer eller vibrationsmätare är möjliga komplement till rörelsesensorer för att mäta användningen av utegymmen. Detta är dock beroende av hur redskapen ser ut och om sensorer kan placeras på ett sådant sätt att mätning kan ske när de används. Alternativt kan sensorer som registrerar rörelse användas för att uppskatta användning och skapa värmekartor som visar vilken utrustning som nyttjas mest intensivt och när.

Under år 2024 ska en studie genomföras i Trollsjöområdet i Eslöv. Under september och oktober kommer nio gymredskap att placeras ut vid Trollsjön, vilka Eslövs medborgare får tillgång till. Under studien kommer användarfrekvensen att mätas via sensorerna. Om resultatet för studien

faller väl ut, med fungerande sensorer som mäter hur gymmets redskap nyttjas, kan detta ligga till grund för framtida satsningar kopplat till just utegym.

**Inköpspris (investering):** 5 000 kr/sensor. Antalet sensorer per utegym varierar, en sensor som registrerar rörelse kan täcka en yta på ungefär 10 m<sup>2</sup>, 5 meter ut från sensorn i en bredd på 2 meter.

**Dataöverföring (drift):** 240 kr per sensor och år.

**Kontrollenhet:** 0 kr (behövs ej för denna typ).

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr (behövs ej för denna typ).

**Besparing:** 0 kr. Mätningar har inte genomförts tidigare, men de kan ge viktig information om hur kommunens olika utegym nyttjas. Till exempel som en service till våra medborgare om hur besöksfrekvensen ser ut, så att de kan planera sin träning.

#### 4.1.3 Vandringsleder

Inom Eslövs kommun passerar flera olika vandringsleder, bland annat Skåneleden. Vid dessa leder skulle sensorer kunna utföra besöksräkning, där antalet passerande mäts vid enstaka punkter. Det som behövs är en sensor placerad vid en plats där passage sker i relativt begränsad bredd. Genom att mäta hur vandringslederna används kan drift- och underhållsåtgärder planeras bättre.

**Inköpspris (investering):** 5 000 kr/sensor.

**Dataöverföring (drift):** 240 kr per sensor och år.

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr. Det finns sensorer som inte behöver avkodas av tredje parts plattform.

**Besparing:** 0 kr. Mätningar har inte genomförts tidigare, men kan ge information om hur våra vandringsleder nyttjas.

## 4.2 Vattennivåer

Inom Eslövs kommun finns flera olika typer av vattendrag och sjöar, till exempel Kävlingeån och Ringsjön. Under den senaste tiden har ökade regnmängder påverkat många utav vattendragen genom att höja vattennivåerna rejält. Detta har i sin tur orsakat bland annat skador på privat egendom för de som är bosatta intill vattendragen. I Skåne har det varit stora problem med översvämningar den senaste tiden.

Eftersom vatten och vattennivåer ständigt förändras är det svårt att ha kontroll genom till exempel månadsvisa provtagningar. Provmätningar fyller sin funktion för att visa trender över tid, men gör det svårt att säga något om snabba förändringar. För att få vetskap om hur vattennivåer snabbt förändras kan sensorer användas. Via dessa skickas information direkt om hur nivåerna stiger, i realtid. På så vis kan snabba förändringar noteras och

åtgärder kan sättas in snabbare. Sensorer som mäter vattennivåer kan också bland annat mäta temperatur, pH-värde, grumlighet, nitrat samt organiskt material.

Sensorerna kan användas vid exempelvis vattendrag eller viadukter. Vid vattendrag ger det ett underlag där man ser variationer i vattennivå över tid och sensorerna kan även signalera när vattennivåer når trösklar som är fördefinierade.

**Inköpspris (investering):** 3 500 – 5 000 kr/sensor.

**Dataöverföring (drift):** 240 kr/sensor och år.

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr, sensorerna behöver inte avkodas av tredje parts plattform.

**Besparing: 0 kr.** Mätningar har inte genomförts tidigare, men de kan ge viktig information i våra vattendrag vid ökade regnmängder. Problematik med översvämning kan snabbare upptäckas och åtgärder kan därmed sättas in direkt.

Ingen samlad offert har tagits fram för denna sensortyp. Aktuella platser skulle exempelvis kunna vara under de broar som går över Kävlingeån eller Braån samt vid viadukterna i Eslöv.

### 4.3 Trafikmätning

För närvarande genomförs kommunens trafikmätningar via ramavtal.

Mätningar genomförs på 63 stycken fasta punkter, 31 för motorfordon och 32 för cykel. Detta kostar ca 125 000 kronor per år.

Mätning genomförs under en vecka på våren, där den veckans trafik kallas för veckodygnstrafik (VDT). Mätningarna ger en ögonblicksbild och tar inte hänsyn till den variation i volym som olika rörelsemönster olika tider på året medför. Informationen som samlas in och sammanställs är:

- Percentilfördelning av volymer
- Percentilfördelning hastigheter
- Medelhastighet
- 85:e percentil
- Andel tung trafik
- Trafik utifrån färdriktning
- Högsta överträdelse
- Genomsnittsöverträdelse

Dessa siffror utgör underlag för både avdelningen Gata, trafik och parks investeringsprojekt, projekt inom årsanslagen samt för tillväxtavdelningens detaljplanarbete.



En sensor som mäter trafik sitter uppe året runt och får därmed in hela årets variation i trafik. Pålitligheten är hög och det blir enkelt att se ifall enskilda veckor påverkats av någon yttre faktor som kan ha missats med nuvarande mättningsintervall på en vecka. All data som samlas in och sammanställs av entreprenören i dagsläget kan sammanställas och visas i plattformen, fast för hela året. I och med att det är trafik över hela året får man även fram årsdygnstrafik (ÅDT).

**Inköpspris (investering):** 630 000 kr (10 000 kr/sensor, 63 mätpunkter).

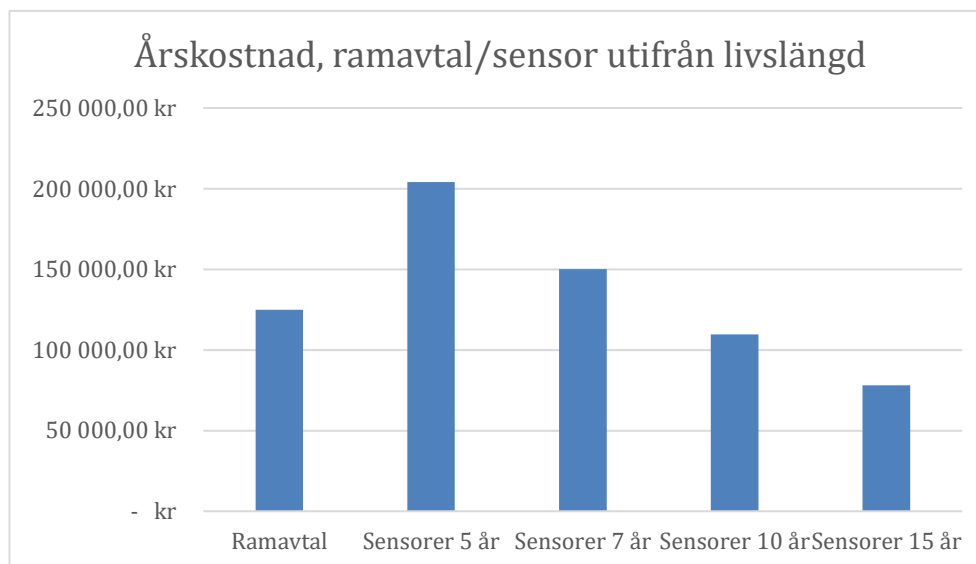
**Dataöverföring (drift):** 15 120 kr/år (240 kr/sensor och år).

**Årskostnad leverantörs plattform:** 0 kr, sensorerna behöver inte avkodas av tredje parts plattform.

**Installation:** 5 000 kr/sensor. Arbetet kräver kranbil, tillfällig avspärrning av ett körfält och minst 2 personer. Total installationskostnad för 63 stycken sensorer blir 315 000 kr.

**Besparing:** I Figur 3 visas årskostnad för sensorer utifrån livslängd jämfört med kostnaden för nu gällande ramavtal. För att investeringen ska innebära en besparing behöver sensorer ha en livslängd på minst 7,6 år. Livslängden uppskattas till minst 7 år av leverantör.

Samtidigt innebär sensorerna att datan som samlas in är mer användbar då den är representativ för trafiken året runt och inte bara en ögonblicksbild per år.



Figur 4: Ramavtal är nuvarande kostnad. Sensorerna visar kostnad årsfördelat utifrån en livslängd på 5/10/15 år. Beräknat på 63 stycken mätpunkter. (31 bil, 32 cykel).

#### 4.4 Realtidsåterkoppling

GPS-sensorer för exempelvis gräsklippare eller snöröjningsmaskiner skulle kunna användas för att följa upp driftentreprenader på distans och snabbt

kunna bedöma om entreprenörer lever upp till de avtal de ingått med Eslövs kommun.

Dessa kan även kopplas till en karttjänst för att i realtid visa var de befinner sig samt var de kört de senaste timmarna. Nyttan med att kunna visa vilka sträckor snöröjning genomförts på samt när i tid är användbart både för invånare samt för kommunens entreprenadledare. Det skulle även kunna användas av entreprenörer för att planera sin körning på effektivaste sätt.

I den kommande driftupphandlingen kommer kommunen begära att entreprenören tillhandahåller ett sådant system för vinterväghållning:

*” Alla fordon som används vid vinterväghållning ska ha fordonsmonterad GPS-mottagare. Information om fordonens position samt vilken åtgärd de utför ska skickas till ett system som B ges tillgång till. Denna tillgång ska vara via webbapplikation och B ska ges inloggningsmöjlighet i detta system. I webbapplikationen ska användaren kunna se alla fordons position i realtid samt rita ut vilken sträcka de färdats inom ett givet tidsintervall samt vilken åtgärd som utförts. ”*

## **5. Omvärldsanalys**

### **5.1 Sensorarbete Höganäs kommun**

Under våren 2023 placerade Höganäs kommun ut sensorer i 150 av sina papperskorgar. På en digital karta kan stadsmiljöavdelningen följa hur fyllnadsgraden förändras. Att arbeta med sensorer är en del av Höganäs kommuns mål om att växla upp och ge bättre service till invånarna. Samtidigt ger det ett bra underlag, där fakta ges om nyttjandegrad, om papperskorgar behöver flyttas eller bytas ut mot annan modell. Övriga 200 papperskorgar och hundlatriner som av olika anledningar inte kan förses med sensorer har istället ett klistermärke med en QR-kod. Om en papperskorg är full kan medborgarna scanna av QR-koden och felanmälan går direkt till ansvarig arbetsledare. Inom kommunen finns även papperskorgar av modellen Big Belly utplacerade, vilka drivs av solceller och skickar information via sensorer om när de är behövt tömmas. I vissa utav dem finns även wifi.

Höganäs kommun arbetar också med sensorer som mäter havsvattennivån runt Kullahalvön samt badvattentemperatur på fyra olika platser. Sensorerna skickar liveuppdateringar av aktuell vattennivå samt vattentemperatur kontinuerligt, vilket medborgarna kan läsa om på kommunens hemsida. Vid dessa platser mäts även lufttemperaturen.

I Kullaberg och Mölle har kommunen även installerat sensorer som registrerar hur parkeringsplatser används och vid vid Gröna torg i Viken samt Tornlyckan i Höganäs mäts markfuktigheten vid träd. Detta underlättar för kommunen att hålla koll på när de behöver vattnas samt när temperaturen i marken är lämplig för till exempel gödsling. Längs kustremsan har kommunen även installerat sensorer i alla sina livbojar, så att dessa kan skicka information så fort en livboj inte hänger på sin rätta plats.

## **5.2 Sensorarbete Helsingborg stad**

Helsingborgs stad arbetar med sensorer inom flera olika områden. Bland annat har det försett alla sina livbojar med sensorer. Dessa fungerar med hjälp av en magnetkontakt som bryts så fort en livboj saknas. När kontakten bryts skickar sensorn information om detta, så att åtgärd kan sättas in. Lösningen sparar tid, och kan potentiellt rädda liv. I dessa sensorer kan även luftfuktighet och lufttemperatur mätas.

Längs Österleden i Helsingborgs stad delas vägbanorna av en mittrefug med träd. Vid bevattningen behöver två TMA-bilar användas som kostade 1500 kronor i timme per bil. Dessa bilar har ett krockskydd monterat och en LED-tavla baktill som kan visa många olika budskap. TMA-bilar är ett krav vid all bärgning samt vid andra oförutsedda reparationer eller arbeten utmed rejält trafikerade vägar. För att kringgå denna dyra kostnad installerade staden jordfuktighetssensorer vid träden, och kopplade upp sensorerna mot LoRa-nätet. Nu kan bevattning ske vid exakt rätt tillfälle, istället för att ett schema ska följas som gör att vattning sker oavsett om det behövs eller inte.

Staden har också installerat radarsensorer på undersidan av Österledens broar. Denna idé föranleddes av rejäla skyfall under 2013, som gjorde att sluttningarna vid den då nybyggda Österleden rasade ner på vägen. Lera och jord la sig över brunnarna så att vattnet inte kunde rinna ner. De sensorer som vidare satt installerade i brunnarna kunde inte tala om att det var översvämning eftersom vattnet inte nådde dit. Med hjälp av radarsensorerna under broarna kan information skickas så fort avståndet mellan sensor och vägbanan förändras. Om två centimeter vatten skulle ansamlas på vägen kan entreprenör åka ut och rensa brunnar så att vattnet inte blir stående på vägbanan.

I Helsingborg finns cirka 2000 papperskorgar, varav vissa är utav sorten Big Belly. Staden har sedan länge arbetet med sensorer i sina papperskorgar, så att de kan få information om när det är dags att tömma. Runt om i staden finns också flera platser där källsortering utav plast, papper och restavfall kan ske. På Gröningen finns också nergrävda sopkärl med stor kapacitet

eftersom detta är en plats med hög besöksfrekvens. Här finns också speciella sopkärl för engångsgrillar för att öka trevnad under sommartiden.

### **5.2.1 Gatubelysning Helsingborg stad**

I Helsingborgs stad finns det idag ungefär 36 000 belysningsstolpar som staden sköter drift och underhåll på. Eftersom armaturen drar mycket energi och tekniken är omodern har staden planer på att inom de kommande 10 åren byta ut stora delar av belysningsanläggningen mot en smartare och mer energisnål (LED). De ser belysningsanläggningen som ryggraden i digital infrastruktur – stolparna har ström, finns överallt i kommunen och är tillräckligt höga för att ge utmärkt radiotäckning. Utöver att belysa staden kommer stolparna och armaturerna kunna kommunicera med sensorer i närheten som kan samla in allt från trafikmängd och luftkvalitet till trängsel och buller.

Det har tagits fram en handlingsplan för stadens gatubelysning och IoT, där den framtida belysningsanläggningens uppgift är att belysa stadens gator men också att fungera som ett nav för det offentliga rummets IoT. Det ska skapas en infrastruktur och ett kommunikationsnätverk som byggs upp kring stadens nya gatubelysning där nya funktioner implementeras. Anläggningen ska utrustas med olika sensorer, bland annat för att kunna erbjuda wifi, koppla upp kameror och utvidga 5G-nätets täckning. Att förändra och uppgradera stadens belysningsanläggning på detta sätt ökar livskvaliteten för invånarna genom att trygghet och tillgänglighet ökar. Det bidrar också till att tekniska förutsättningar för en smart datadriven och sammankopplad stad etableras. Genom att skapa ett eget nätverk för kommunikation kan staden kringgå kostnader för olika system som leverantörer av sensorer erbjuder. Samtidigt innebär ett eget nät en driftskostnad för kommunen, men med fördelen att man inte blir inlåst i en enskild leverantörs lösning och sedan står inför höga kostnader vid eventuella framtida byten av leverantörer.

### **5.2.2 Internetbaserade plattformar**

En av de största stötestenarna i kontakt med leverantörer är enligt Helsingborgs stad frågan om hur sensorerna ska kommunicera med kommunens plattform. De allra flesta företag som säljer en sensorlösning vill även sälja med ett abonnemang, där kostnaden är kopplad till en internetbaserad plattform som löper årsvis därefter. Det innebär att kommunen blir beroende av den leverantör vars tjänst kommunen köper. Försätts leverantören i konkurs eller om de beslutar att avsluta tjänsten som köps in, så försvinner tillgången till den data som kommunen betalat för att samla in. Då datan i första hand måste gå genom leverantörens plattform måste kommunen även betala dem för tillgång till denna, även om

slutdestinationen är kommunens plattform. Helsingborg har beslutat att kravställa att alla sensorer som köps in ska kopplas direkt in i den plattform de själva anvisar till och vägrar gå med på abonnemangskostnader för exempelvis leverantörers internetbaserade plattformar.

### **5.2.3 Gatubelysning Eslövs kommun**

I Eslövs kommun finns ungefär 8600 belysningsstolpar som kommunen ansvarar för samt sköter drift och underhåll på. Belysningen är viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt men också för att öka trygghetskänslan för alla trafikanter. Av de 8600 belysningsstolpar som finns i kommunen står en del äldre belysningsstolpar (anläggningar) på landsbygden, vilka togs över på 1990-talet av dåvarande Vägverket.

Under år 2023 startade ett arbete med att byta ut gatlampor mot LED-lampor, vilka är energisnåla samt programmerade för nattsänkning. Det innebär att de går ner i styrka under ett antal timmar på natten, vilket sparar ström. Detta sker per automatik i armaturerna. Under 2023 byttes 1500 stycken ut och under 2024 samt 2025 ska ytterligare 3000 stycken bytas. På 1 500 av armaturerna finns också en Zhaga-sockel på ovansidan av armaturen. Sockeln möjliggör inkoppling av sensorer, vilka dels kan nyttjas för datainsamling och styrning av belysningsarmaturen. Vissa armaturer kan även fås med 2 socklar, varav en då sitter riktad nedåt. Den nedåtriktade sockeln kan användas för sensorer som mäter snödjup eller räknar trafik.

Sensorer för belysning kan bevaka och styra anläggningen den är monterad på. De kan till exempel användas för att ändra armaturens programmering från kontoret istället för att behöva åka ut på plats eller för att varna när något är fel med en armatur istället för att förlita sig på antingen felanmälning från allmänheten eller rondering av driftentreprenör. Med ändrad programmering kan man styra ljusstyrka, när det tänds eller släcks, dela in belysningsarmaturer i grupper eller zoner och anpassa belysning utifrån planerade evenemang. Det går även att installera sensorer som tänder belysningen vid rörelse istället för att den lyser konstant.

För all belysning inom Eslövs tätort används idag ett styrsystem som behöver uppdateras till 4G senast år 2025, eftersom dagens 2G kommer att stängas ner. För belysningen på landsbygden används Astro-ur, vilket är en typ av skymningsrelä som reglerar när belysningen ska tändas och släckas. När belysningsstolpar går sönder och slutar lysa måste felsökning göras. Detta utförs fyra gånger per år inom Eslövs tätort, där anläggningarna är indelad i sex olika områden. Indelningen underlättar felsökningen eftersom all belysning inte behöver tändas upp inom tätorten för att hitta de belysningsstolpar som gått sönder. Utanför tätorten måste däremot

respektive anläggning tändas upp inför felsökning. Med sensorer skulle släckta belysningsstolpar kunna lokaliseras direkt för åtgärd.

**Inköpspris:** 1 201 400 kr, 800 kr/sensor x 1 500 sensorer, 4 kontrollenheter för 1 400 kr.

**Dataöverföring:** 105 000 kr/år (70 kr/sensor och år).

**Årskostnad leverantörs plattform:** Varierar mellan leverantörer av sensorerna.

**Besparing:** 0 kr. Armaturer med dubbla zhagasocklar kan användas för att koppla på så kallade *gateways*, vilka kan användas för att skapa ett kommunikationsnät för kommunens egna sensorer. Därmed möjliggörs ett kommunägt nät utan abonnemangskostnader till externa parter, där kommunen äger all data och kontrollerar hur den överförs och lagras från början till slut.

## 6. Slutsats och fortsatt arbete

I dagsläget finns ingen avsatt budget för förvaltningen att använda för arbete med sensorer. För att kunna köpa in och installera sensorer inom de områden som utredningen tar upp bör en årlig budget avsättas. Detta möjliggör planering för ett systematiskt utvecklingsarbete med ett långsiktigt perspektiv rörande sensorer.

Kostnadsberäkningarna visar att uppsättning av viss typ av sensor kan löna sig direkt genom att en omedelbar besparing görs, till exempel för kontroll av våra livbojar. Uppsättning av annan sensor kan vara kostsam i ett första skede, men löna sig över tid. Vissa sensorer i sin tur lönar sig inte alls med nuvarande kostnadsbild, men om produktionen skalas upp kan den situationen förändras. Det finns även sensorer som aldrig innebär en besparing eller effektivisering i sig. Sensorerna kan dock tillhandahålla värdefulla data och möjliggöra analyser som tidigare inte varit ekonomiskt försvarbara då de krävt regelbundna fysiska inventeringar. Många av de funktionerna som sensorer tillhandahåller är dessutom mycket svåra att uppskatta värde på. Lägre risk för överfyllda papperskorgar, snabbare åtgärd om belysningsstolpar vid korsningar slutar fungera eller snabb tillsyn när en livboj lämnar sin plats är exempel på tjänster som ger en bättre livsmiljö och högre säkerhet för invånarna, men som är svåra att värdera ekonomiskt.

2024 installeras sensorer på kommunens livbojar samt vid hundrastgårdar. Sensorer kommer också att placeras ut i de papperskorgar som byts ut till komprimerande av modellen Big Belly, bland annat på Stora torg. Efter hand som resterande befintliga papperskorgar byts ut inom kommunen är ambitionen att även dessa förses med sensorer.

Införandet av sensorer optimerar drift och skötsel av våra allmänna ytor. De effektiviserar också uppföljning av vår skötselentreprenad samt innebär tidsbesparing för hantering av felanmälningar. Pågående arbete görs tillsammans med digitaliseringsavdelningen och Krafteringen, där vissa sensorlösningar ger en ekonomisk vinst direkt, vissa ger en effektivisering av arbetsuppgifter och vissa innebär kostnader för en bättre service till kommuninvånarna.

Under åren 2025–2027 innebär arbetet ökade kostnader för inköp av sensorer och program för uppföljning. För att kunna arbeta med att införa sensorer inom de områden som utredningen tar upp, föreslås att en årlig budget på 200 000 kr avsätts för investering i sensorlösningar, från och med budgetår 2025. Det föreslås också att driftbudgeten utökas med 200 000 kr för kommande driftskostnader kopplade till sensorlösningar, från och med budgetår 2025.

Det är viktigt att de val som görs idag kring sensorer och system är öppna och flexibla, dels för att kommunen inte ska binda upp sig till flera olika system och dels för att minimera abonnemangskostnader. Att låsa in sig i olika abonnemang med olika leverantörer skulle innebära arbete i många olika system parallellt. Kommunens behov är inte att göra arbetet svårare genom att sprida ut informationen och styrningen till flera olika plattformar och system, utan att samla och förenkla det arbete som utförs. Datan som samlas in ska ägas i sin helhet av kommunen. Kommunikationsnätet som används för dataöverföring behöver anpassas till den lokal platsens förutsättningar. Alltså bör exempelvis WiFi och Bluetooth undvikas i miljöer där många sådana nätverk redan är etablerade (exempelvis Eslövs centrum) då de konkurrerar med varandra. Detta ställer krav på att sensorerna som köps in till dessa platser klarar av att kommunicera via andra bandbredder, vilket många leverantörer enligt Helsingborgs stad motsätter sig då det innebär mer arbete för leverantören.

Digitaliseringsavdelningen kommer att titta vidare på detta samt ta fram ett förslag på inriktning kring lösningar, så att dessa passar alla kommunens verksamheter.

2024-05-13

Kristina Jönsson

+4641362045

kristina.jonsson2@eslov.se

Robin Dingwell

+4641362164

Robin.dingwell@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Tjänsteskrivelse. Utredning gällande förändring av Södergatans funktion**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta att;

- ingen förändring av utformning eller reglering görs för Södergatan, mellan Bryggaregatan och Västergatan, enligt Alternativ 1, samt att inga nya parkeringsplatser etableras längs sträckan.

### **Ärendebeskrivning**

Förvaltningen Miljö och Samhällsbyggnad har fått följande i uppdrag att utreda:

*”Förvaltningen ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för att öppna Södergatan, mellan Bryggaregatan och Västergatan, i Eslöv tätort för fordonstrafik. Uppdraget innebär att gatan ska enkelriktas från Bryggaregatan till Västergatan. Uppdraget omfattar också att se över möjlighet till ytterligare parkering längs med gatan. Utredningen ska vara redovisad vid nämndens sammanträde i juni månad.”*

Då miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde ej kan inväntas är beslut fattat av ordförande enligt 6 kap 39 § kommunallagen den 18 april 2024.

### **Beslutsunderlag**

- Utredning – Förändring av Södergatans funktion
- Bilaga 1, Plan för Centrumutveckling
- Bilaga 2, Kommunfullmäktiges beslut angående plan för centrumutveckling, 2016-02-29, §4
- Bilaga 3, Trafikutredning Eslövs centrum 2016
- Bilaga 4, Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut angående Trafikutredning för Eslövs centrum, 2017-01-25, §5
- Bilaga 5, Konsekvensbedömning
- Bilaga 6, Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut om trafiklösning kring Stora torg, 2018-03-21, §44
- Bilaga 7, Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut om uppdrag att ta fram en trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun, 2020-12-09, §198

Miljö och Samhällsbyggnad

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

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

1(5)



- Bilaga 8, Kommunfullmäktiges beslut om antagande av förslag till Trafikstrategi 2035 för Eslövs kommun, 2022-06-20, §64
- Bilaga 9, Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut om Eslöv trafikplan 2035 – Trast, 2022-09-28, §140
- Bilaga 10, Eslöv trafikstrategi 2035
- Bilaga 11, Eslöv trafikplan 2035
- Bilaga 12, Miljöstrategi för Eslöv
- Bilaga 13, Kommunfullmäktiges beslut gällande antagande av Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer, 2024-04-26, §5
- Bilaga 14, Transdevs synpunkter gällande förslag om förändringar av Södergatans funktion i Eslöv

## **Beredning**

### ***Bakgrund***

Det har sedan tidigare fattats politiska beslut kring bland annat utformningen av Stora torg samt intilliggande gator, däribland Södergatan. Ombyggnationen av Stora torg, inklusive närliggande gator, grundar sig i sin tur på politiskt beslutade planer och utredningar för Eslövs centrum. I kommunen finns även antagna och gällande strategier och visioner som har utformats för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål gällande exempelvis tillväxt och hållbar utveckling. Följande har blivit politiskt beslutat:

- Plan för centrumutveckling, 2016
- Trafikutredning Eslövs centrum, 2016
- Ombyggnation av Stora torg (konsekvensbedömning av föreslagna trafiklösningar samt val av trafiklösning kring Stora torg), 2018
- Eslöv trafikstrategi 2035, 2022
- Eslöv trafikplan 2035, 2022
- Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer 2024

Antagna planer, strategier och utredningar med tillhörande mål är ömsesidigt beroende av varandra och bygger på ett fokus kring att prioritera mellan trafikslagen så att trafiksäkerheten ökar för fotgängare och cyklister samt att de ges större utrymme i stadsmiljön. De stödjer också viljan kring att biltrafikflöden genom centrum samt bullernivåer ska minska, att bidra till höjda hälsonivåer samt att färdmedelsfördelningen ska förändras så att andelen bilresor ersätts med resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

För att Eslövs kommun ska kunna nå uppsatta mål i de antagna dokumenten, är det viktigt att arbeta efter och fullfölja de åtgärder och strategier som tidigare har blivit beslutade. Att förändra Södergatans nuvarande funktion, genom att tillåta ytterligare trafik, går emot tidigare fattade beslut och medför inte att biltrafikflödena i centrum minskar.

### ***Förändring av Södergatans utformning och reglering***

Att enkelrikta en gata innebär att samtliga fordon, utan undantag, endast får färdas i en färdriktning på körbanan. Transportstyrelsen har som högsta instans fastställt att undantag från enkelriktning inte får göras. Det är därmed inte möjligt att enkelrikta Södergatan för vissa kategorier av fordonstrafik. Ett alternativ till enkelriktning är att upphäva det gällande förbudet mot motorfordonstrafik i norrgående riktning, mellan Bryggaregatan och Västergatan. Att tillåta ytterligare trafik längs Södergatan i ena riktningen kan dock leda till sämre regelefterlevnad i den färdriktning som förblir stängd.

Om fordon tillåts i norrgående riktning kan en parkeringsplats anläggas på östra sidan av gatan, i höjd med Lekia. För att trafikmiljön ska vara säker bör fysisk separering mellan parkeringsplats och gångbana anläggas. Om fler parkeringsplatser ska skapas behöver befintliga funktioner och möblering så som sittplatser, cykelställ eller lastplatser tas bort. Att införa fler parkeringsplatser kan medföra försämrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister samtidigt som gatumiljön blir mindre attraktiv för desamma.

Att förändra Södergatans reglering bedöms medföra flera konsekvenser för kollektivtrafiken. Dels riskerar framkomligheten att försämrats när körbanan ska delas med bilister som tidigare inte kunnat nyttja sträckan. Hållplatsernas lägen, reglertid vid dem och tidtabellens utformning kan leda till köbildning. Signalprioriteringen vid korsningen i norr riskerar förlora sin funktion och risken för förseningar ökar för kollektivtrafiken, vilket kan leda till att bussbolaget som kör å Skånetrafikens räkning får betala viten. Eftersom körbanan är relativt smal kan anläggandet av fler parkeringsplatser öka risken för skador på parkerade fordon när busstrafiken ska ta sig fram.

Att tillåta ytterligare trafik längs Södergatan försämrar trafiksäkerheten längs sträckan eftersom den idag är gestaltad för samnyttjande mellan fotgängare, cyklister, busstrafik och nödvändig trafik. Gata och gångbana ligger i samma höjd, vilket bjuder in till passage för oskyddade trafikanter var som helst längs sträckan. Ökade trafikmängder och ytterligare anlagda parkeringsplatser skapar fler konfliktytor och mindre ytor för de oskyddade att röra sig på. För att minimera de mest riskfyllda konfliktytorna bör barriärer skapas, till exempel vid eventuellt tillkommande parkeringsplatser.

### ***Olika alternativ***

Förvaltningen har tagit fram tre olika alternativ på hur en reglering skulle kunna se ut längs Södergatan enligt nedan;

*Alternativ 1* innebär ett nollalternativ, alltså att ingen förändring av utformning eller regleringen genomförs på Södergatan samt att inga nya parkeringsplatser etableras längs sträckan.

*Alternativ 2* innebär att upphäva det norrgående förbudet mot trafik med motorfordon på Södergatan samt att etablera en parkeringsplats på gångbanan öster om Södergatan. Denna förändring skulle tillåta fordon att köra in på Södergatan från

Bryggaregatan till Västergatan. För att begränsa den negativa inverkan på trafiksäkerheten som ändringen innebär, föreslås ombyggnationer på östra sidan av gatan i form av hinder mellan körbana och gångbana samt mellan gångbana och ny parkeringsplats. Detsamma görs vid lastplatserna då dessa sannolikt kommer nyttjas av bilförare när biltrafiken släpps in på sträckan. Ett hastighetsdämpat övergångsställe anläggs också mellan Bryggaregatan och Malmgatan, i enlighet med Eslövs kommuns riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder, för att tydliggöra möjlig passage för oskyddade trafikanter.

*Alternativ 3* innebär att förbudet mot trafik med motorfordon i norrgående riktning längs Södergatan upphävs samt att en parkeringsplats etableras på gatans östra sida, på gångbanan. Denna förändring skulle tillåta fordon att köra in på Södergatan från Bryggaregatan till Västergatan. Förändringen innebär att trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter försämras när fler bilister färdas på gatan i och med att gångbanan och gatan ligger i höjd med varandra. Ny parkeringsplats etableras på befintlig gångbana, utan fysisk avgränsning, vilket medför en stor säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter vid fordonens angöring. I korsningen med Malmgatan finns risk att befintlig lastplats på östra sidan nyttjas som parkering, vilket dels försvårar för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan men också att ta sig över Södergatan.

Alternativ 2 och 3 medför också att;

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 25 januari 2017 §5, om att Trafikutredning för Eslövs centrum ska utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i plan för centrumutveckling samt för omgestaltning av Stora torg behöver ändras.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 21 mars 2018 §44, gällande trafiklösning kring Stora torg behöver ändras.

### ***Slutsats***

Nuvarande utformning grundar sig i flertalet genomförda utredningar och antagna planer, vilka är politiskt beslutade. Gatans utformning är en del av helheten kring Stora torg och omkringliggande gator, där prioritering har gjorts för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Att förändra prioriteringen mellan trafikslagen på gatan skulle kunna ha sekundäreffekter på anslutande gator genom att oskyddade trafikanter i högre grad söker sig bort från Södergatan och tar alternativa färdvägar. Att förändra sträckans reglering, genom att tillåta ytterligare trafik längs sträckan, bedöms vara förenat med ökade risker för fotgängare och cyklister i den utformning gatan har idag. Det skulle krävas fysiska åtgärder för att skapa separering mellan gångbanorna och körbanan, särskilt vid parkeringsplatser, för att uppnå en tillfredsställande trafiksäkerhetsnivå.

Parkering är ett av flera styrmedel kommunen kan använda i arbetet med att skapa ett attraktivt och tillgängligt centrum. Parkeringsplatser upptar i genomsnitt mellan 15–30 m<sup>2</sup> och 2020 uppskattades det att det fanns ca 50 m<sup>2</sup> parkeringsyta per person i Sverige. För att sätta det i perspektiv fanns det vid samma tidpunkt ca 42 m<sup>2</sup> boarea

per person. Det är därför viktigt att sätta parkeringsfrågan i ett större sammanhang. Skapandet av nya parkeringsplatser behöver vägas mot andra intressen som finns på platsen, som exempelvis vistelseytor och cykelparkeringar.

Utformningen av Stora torg med omkringliggande miljöer vann Landskapsarkitekturpriset 2021, med följande motivering:

*” En vacker förening av parkelement, plats för spring i benen och den handel som är torgets signum stödjer visionen av småstadens hjärta. Vinnaren visar vad politisk vilja i kombination med en inspirerande, platsanpassad arkitektur kan åstadkomma.*

*Den belyser också vad det offentliga rummet kan ge invånarna tillbaka, i form av upplevelser och stolthet, när parkeringar och körfält får lämna plats åt vardagsliv och evenemang.”*

En förändring i den föreslagna riktningen går emot de intentioner som gestaltningen haft som grundförutsättning – att skapa en plats för rörelse och aktiviteter för både barn och vuxna.

Utöver detta bidrar en öppning av Södergatan för biltrafik till att motarbeta de mål som är förenade med tidigare antagna strategier, planer och utredningar. Med hänsyn till de potentiella konsekvenser och den problematik som kan uppstå om Södergatan öppnas för ytterligare trafik, förespråkar avdelningen Gata, trafik och park *alternativ 1* – att ingen förändring görs av nuvarande reglering eller utformning samt att inga nya parkeringsplatser etableras.

### **Beslutet skickas till**

Miljö och Samhällsbyggnad

Dave Borg  
Förvaltningschef

Christel Wohlin  
Avdelningschef, Gata, trafik och park

# FÖRÄNDRING AV SÖDERGATANS FUNKTION

Möjliga regleringar och utformningar samt konsekvenser

## Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Bakgrund</b> .....	<b>1</b>
2.1 Plan för centrumutveckling 2016 .....	1
2.2 Trafikutredning Eslövs centrum 2016.....	2
2.3 Ombyggnation av Stora torg .....	4
2.3.1 Trafiklösning .....	4
2.3.2 Kollektivtrafik .....	5
2.4 Politiskt antagna strategier, planer och mål.....	6
2.4.1 Bakgrund till Eslöv trafikstrategi och trafikplan 2035 .....	6
2.4.2 Trafikstrategins inriktningsbeslut och mål .....	6
2.4.3 Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer .....	8
<b>3. Förändring av Södergatans utformning och reglering</b> .....	<b>9</b>
3.1 Enkelriktning .....	10
3.2 Förutsättningar för att öppna för biltrafik.....	11
3.2.1 Oskyddade trafikanter .....	11
3.2.2 Inducerad trafik .....	11
3.2.3 Kollektivtrafik .....	12
3.3 Parkering.....	13
<b>4. Alternativ</b> .....	<b>15</b>
4.1 Alternativ 1 .....	15
4.2 Alternativ 2.....	15
4.3 Alternativ 3 .....	16
<b>5. Slutsats</b> .....	<b>16</b>

## 1. Inledning

Förvaltningen Miljö och Samhällsbyggnad har fått följande i uppdrag att utreda:

*”Förvaltningen ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för att öppna Södergatan, mellan Bryggaregatan och Västergatan, i Eslöv tätort för fordonstrafik. Uppdraget innebär att gatan ska enkelriktas från Bryggaregatan till Västergatan. Uppdraget omfattar också att se över möjlighet till ytterligare parkering längs med gatan. Utredningen ska vara redovisad vid nämndens sammanträde i juni månad.”*

Då miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde ej kan inväntas är beslut fattat av ordförande enligt 6 kap 39 § kommunallagen.

## 2. Bakgrund

Det har sedan tidigare fattats politiska beslut kring bland annat utformningen av Stora torg samt intilliggande gator, däribland Södergatan. Ombyggnationen av Stora torg, inklusive närliggande gator, grundar sig i sin tur på politiskt beslutade planer och utredningar för Eslövs centrum. Nedan presenteras dessa planer och utredningar, men även relevanta gällande och antagna strategier, visioner samt mål.

### 2.1 Plan för centrumutveckling 2016

Under 2015 och 2016 arbetades en plan fram för centrumutveckling, se bilaga 1, där grundidén var att peka ut en riktning och ge förslag på åtgärder för fortsatt utveckling av Eslövs centrum. Planen skulle vara en gemensam plattform för centrumets olika aktörer; Eslövs kommun, fastighetsägare, handlare och övrigt näringsliv. Analyser och rekommendationer från tidigare genomförda utredningar ligger till grund för planen, där några exempel är *Rapport Eslövs infartsvägar*, *Handlingsplan för publika platser i Eslövs centrum* samt *Stadsanalys Eslöv*.

Arbetet med planen startade med ett dialogarbete, som fördes med centrumets olika aktörer och intressenter för att kartlägga drivkrafter, engagemang och visioner för stadskärnans utveckling. Totalt deltog 650 personer med idéer och förslag, där Stora torg ansågs vara det naturliga navet i stadskärnan. En plats man ser som tillgänglig, grön och attraktiv, med möjlighet till liv och rörelse. Speciellt efterfrågades bättre förutsättningar för cyklister med ett

mer sammanhängande cykelnät, samt lugnare tempo och tryggare miljöer för fotgängare i stadskärnan. Flöden för bil och kollektivtrafik behövde utredas och anpassas för att ge större plats åt cyklister och fotgängare som ansågs ha en överordnad prioritet i de centrala delarna av stadskärnan.

En målbild togs fram för Eslövs centrum där det i stadskärnan bland annat skulle finnas ett varierat utbud av caféer, restauranger, butiker, service och kultur. Tydliga stråk skulle binda samman stadskärnans olika delar med varandra och det skulle finnas väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling så att boende och besökare vill stanna kvar. Miljöerna i stadskärnan skulle även vara utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.

Plan för centrumutveckling har sin utgångspunkt i en övergripande strategi för utveckling av stadskärnan, som sedan mynnar ut i fyra utvecklingsområden med tillhörande åtgärdsförslag. I dessa åtgärdsförslag ingick det bland annat att göra en trafikutredning/studie som behandlar hastighet, trafikflöden, busstrafik samt parkering för samtliga trafikslag. En annan åtgärd som ingick var att ta fram ett gestaltungsförslag inför ombyggnad av Stora torg. Båda dessa åtgärdsförslag är idag genomförda.

Planen för centrumutveckling antogs av kommunfullmäktige den 29 februari 2016, se bilaga 2. Se även diarienummer MoS.2016.397.

## **2.2 Trafikutredning Eslövs centrum 2016**

Under 2016 gav kommunfullmäktige förvaltningen Miljö och Samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra en trafikutredning för Eslövs centrum, se bilaga 3. Uppdraget grundade sig i planen för centrumutveckling som antogs av kommunfullmäktig under våren 2016, där ett av åtgärdsförslagen handlade om att genomföra en trafikutredning.

Trafikutredningen omfattade bland annat en inventering och analys av det befintliga trafiknätet i centrala Eslöv, där kvalitéerna i centrum kopplades till stadens utformning. Den koncentrerade stadskärnan innebär att det är korta gång- och cykelavstånd, god närhet till järnvägsstationen och stor potential för möten kring Stora torg. Bristerna i stadskärnan kopplades till låg grad av prioritering mellan trafikslagen i de olika gaturummen. Samtliga gator var utformade för alla resenärer och trafikslag, vilket medförde att ingen hade prioritet någonstans. En annan utpekad brist var att det övergripande cykelnätet inte hängde samman.



Utifrån inventering och analys av de befintliga förutsättningarna inom Eslövs centrum togs sju mål fram:

1. Antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka inom Eslövs centrum och tätort.
2. Färdmedelsfördelningen ska förändras så att andelen bilresor ersätts med resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
3. Olycksnivån ska minska för både trafikrelaterade skador och brottsrelaterade skador.
4. Biltrafikflödena genom centrum ska minska.
5. Biltrafikens hastighet inom centrum ska minska.
6. Bullernivåerna ska minska och bidra till höjd hälsonivå i Eslöv.
7. Andelen unga och tonåringar som vistas på de offentliga platserna ska öka.

För att uppnå målen, samtidigt som de identifierade kvalitetsbristerna lyfts och motverkas, togs tre strategier fram:

1. Prioritera (mellan trafikslagen)
2. Öka andelen resor till fots och med cykel
3. Attraktiv stadsmiljö

Framtagna mål och strategier utgör grunden för föreslagna åtgärder i trafikutredningen. För åtgärder i centrala Eslöv föreslogs bland annat att biltrafik skulle förbjudas på norra delen av Södergatan, att gågatanätet utökades längs Köpmansgatan samt på norra delen av Södergatan (inkl. bussgata) samt att kollektivtrafiken förbättrades genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats.

För att utvecklingen i centrala Eslöv skulle leda till att cyklister och fotgängare prioriterades, behövde de föreslagna åtgärderna på och omkring Stora torg genomföras.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 25 januari 2017 att Trafikutredning för Eslövs centrum skulle utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i plan för centrumutveckling samt för omgestaltning av Stora torg, se bilaga 4. Se även MOS.2016.2134.

## **2.3 Ombyggnation av Stora torg**

Projektet kring ombyggnation av Stora torg startade under våren 2017 då kommunen bjöd in till en arkitekttävling. Både plan för centrumutveckling och trafikutredning för Eslövs centrum låg till grund för ny gestaltning av torget. Avsikten med tävlingen var dels att utse den vinnande arkitektfirman med det bästa gestaltungsförslaget utifrån en rad uppsatta mål, men också att låta vinnaren få påbörja projektering av sitt gestaltungsförslag under hösten 2017. Det var företaget Sydväst arkitektur och landskap AB som ritade det vinnande förslaget.

Under förprojekteringen genomfördes många olika utredningar och analyser, till exempel undersökning av befintliga träd, utredning kring tillgänglighet och framkomlighet samt en fördjupad trafikanalys. Fram till 2019 arbetade Sydväst arkitektur och landskap med både förprojektering, projektering samt framtagande av upphandlingsdokument.

### **2.3.1 Trafiklösning**

Under hösten 2017 utreddes möjliga trafiklösningar kring Stora torg, vilket resulterade i två olika alternativ (A och B) gällande cykelkopplingen i östvästlig riktning förbi torget samt trafiklösning för Södergatan. Projektören tog inför nämndssammanträde fram en konsekvensbedömning för de två olika alternativen, där hänsyn togs till flera olika utvärderingsaspekter. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade om följande prioritering för utvärderingsaspekterna den 21 mars 2018, se bilaga 5:

1. Tillgodose barnperspektivet  
Cyklisternas säkerhet/trygghet  
Fotgängarnas säkerhet/trygghet
2. Fotgängarnas framkomlighet/tillgänglighet  
Cyklisternas framkomlighet/tillgänglighet  
Antal passager tvärs Östergatan/Västergatan vid rörelse på separerad cykelbana  
Motorfordonens framkomlighet/tillgänglighet  
Lastficka
3. Gaturummets karaktär/gestaltning
4. Gatuträd/grönska generellt
5. Plats för bilparkering och/eller angöringsplats
6. Plats för cykelparkering
7. Plats för uteserveringar/kommers

8. Driftkostnad
9. Anläggningskostnad
10. Spara befintliga träd

På sammanträdet beslutades även att alternativet ”Enkelriktad cykeltrafik på var sida (alternativ B)” skulle gälla, vilket innebar enkelriktade och separerade cykelvägar på båda sidor om Västergatan och Östergatan. Möjlighet till parkeringsplatser fanns inte, men en lastplats fick plats på Västergatan.

För Södergatan, på sträckan mellan Västergatan/Östergatan och Bryggaregatan, beslutades att genomfartstrafik skulle förbjudas för icke behörig trafik. Bussar, cyklister, varuleveranser samt övriga fordon med tillstånd skulle fortsättningsvis få köra på sträckan. Förslaget gick i linje med vad trafikutredningen för Eslövs centrum tidigare hade visat.

I bilaga 6 visas Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträdesprotokoll 2018-03-21, §44, gällande beslut om trafiklösning kring Stora torg. Se även MOS.2018.0030.

### **2.3.2 Kollektivtrafik**

Genom att förbjuda genomfartstrafik för icke behörig trafik gavs bland annat kollektivtrafiken bättre förutsättningar längs Södergatan. Dispositionen av gaturummet kunde fördelas så att ett större utrymme anordnades för oskyddade trafikanter samt att det anlades en buss- och cykelyta i mittstråket. Behovet av att inrymma parkeringsplatser prioriterades ned enligt beslut, förutom platser för rörelsehindrad samt för varuleveranser. Dialog fördes med Skånetrafiken och Transdev (bussbolag) gällande omläggning av stadsbusslinjerna, så att hållplatslägena vid Stora torg kunde bli en ny central knutpunkt. På så vis skulle Storgatan utanför järnvägsstationen kunna möbleras och gestaltas som ett gångfartsområde, vilket inte har fungerat tidigare då stadsbussarna krävt ett visst utrymme för att kunna passera.

Vidare diskuterades hur olika lösningar skulle kunna se ut för bussarna längs sträckan, bland annat hållplatslägenas placering, att ett väderskydd skulle få plats på östra sidan där flest påstigningar sker, att plattformarna skulle utformas för två bussar (dvs. 25 meter långa), höjdsättningar etc. Det utreddes också vilket avstånd GPS:en krävde från hållplatsläget (östra

sidan) till trafikljusen/stopplinjen, så att prioritering kunde ges för busstrafiken.

För de kollektivtrafikåtgärder som utfördes längs Södergatan ansökte kommunen om statlig medfinansiering, vilket beviljades med 314 000 kr.

## **2.4 Politiskt antagna strategier, planer och mål**

### **2.4.1 Bakgrund till Eslöv trafikstrategi och trafikplan 2035**

I slutet av 2020 gav Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden uppdrag åt förvaltningen att ta fram ett förslag till trafikstrategi och trafikplan för Eslöv, Marieholm och Löberöd, se bilaga 7. I de tidigare framtagna och beslutade planerna och programmen, så som Översiktsplan Eslöv 2035, FÖP Östra Eslöv, plan för centrumutveckling, trafikutredning för Eslövs centrum samt rapport Eslövs infartsvägar, fanns åtgärdsförslag för infrastrukturen inom avgränsade områden som inte var prioriterade mellan varandra. Det saknades en fördjupning om hur uppsatta mål skulle nås samt en samlad kartläggning av det befintliga trafiksystemet och dess behov av åtgärder.

Trafikstrategin och trafikplanen samlar samtliga trafikfrågor i ett styrdokument för att säkra att det politiskt antagna inriktningsmålet ”en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer” nås. Dokumenten fungerar som stöd för politiker, tjänstepersoner, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen.

Styrdokumentet tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Eslöv, Marieholm och Löberöd och dess koppling till övriga orter i kommunen samt till det regionala trafiknätet.

Eslöv trafikstrategi 2035 antogs av kommunfullmäktige den 20 juni 2022, att börja gälla den 1 juli 2022, se bilaga 8. Se även MOS.2021.1058.

Eslöv trafikplan 2035 antogs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden den 28 september 2022, att börja gälla den 1 oktober 2022, se bilaga 9. Se även MOS.2022.620.

### **2.4.2 Trafikstrategins inriktningsbeslut och mål**

Den beslutade trafikstrategin beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål, se bilaga 10. Den är ett övergripande paraply som pekar ut kommunens strategiska arbete med trafikfrågor. De övergripande målen i strategin ska

kunna användas som utgångspunkt i den kommunala planeringen, till exempel vid översiktsplanering, detaljplanering eller projektering.

Trafikstrategins inriktningsbeslut, som arbetades fram av både politiker och tjänstepersoner, ser ut enligt nedan:

*”Inom tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd präglas gaturummen av trygga och säkra miljöer som skapar goda möjligheter för fotgängare och cyklister. Oavsett val av transportmedel är framkomligheten och tillgängligheten god. Infrastrukturen stödjer ett levande näringsliv och underlättar ett gott företagsklimat. De olika trafikslagen samverkar för att skapa en god stadsmiljö. Arbetspendling sker till hög grad med hållbara transportsätt tack vare goda kopplingar till kollektivtrafiknoder från gång-, cykel- och biltrafiken.”*

Inriktningsbeslutet konkretiserades sedan i fyra övergripande mål:

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

De övergripande målen har sedan omvandlats till delmål och strategier för trafikslagen Gång och cykel, Kollektivtrafik, Bil och parkering samt Tunga transporter och gods. Genom att arbeta i riktning mot framtagna delmål och strategier nås de övergripande målen.

Nedan presenteras några av de delmål som beslutades för de olika trafikslagen:

- Öka andelen resor som görs till fots och med cykel i kommunen
- Gång och cykel ska utgöra 70% av alla resor under 3 km
- Öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister
- Skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till större målpunkter
- Öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen
- 30% av alla resor ska göras med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel
- Tryggt att ta sig till och från kollektivtrafiken
- Endast 20% av resor kortare än 3 kilometer utförs med bil
- Minska genomfartstrafiken genom tätorterna

- Anta en tydlig prioriteringsordning av trafiken i gaturummet
- Skapa ett definierat nät för tung trafik i orterna
- Skapa god framkomlighet för transporter och gods på utpekade vägnät

För att nå delmålen behöver tillhörande strategier följas. För delmålen ovan innebär detta bland annat att oskyddade trafikanter måste synliggöras i trafiken samt att tillgängligheten för fotgängare ökar. Det innebär också att god framkomlighet tillgodoses för buss på de vägar som är avsedda för busstrafik och att hållplatsmiljöer upplevs trygga, säkra och attraktiva.

I den beslutade trafikplanen finns åtgärder framtagna för respektive trafikslag, se bilaga 11. Genom att arbeta med dessa åtgärdsförslag nås uppsatta delmål och strategier i trafikstrategin, vilka är politiskt beslutade.

### **2.4.3 Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer**

Under 2022 påbörjades arbetet med att förenkla, effektivisera och utveckla kommunens miljöarbete. En miljöstrategi togs fram med tillhörande mål och strategier, se bilaga 12. Även tre planer arbetades fram som kopplades till strategin: Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv och Energi- och klimatplan för Eslöv. I planerna beskrivs det arbete som behöver göras för att målen i strategin ska uppnås.

I strategin finns bland annat följande mål:

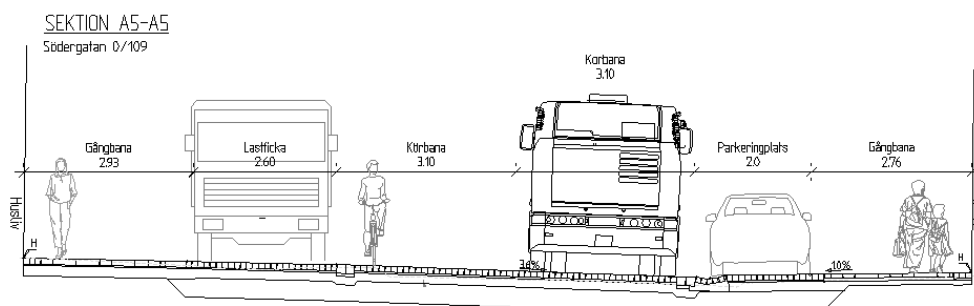
- *Eslövs kommun ska bidra till att begränsa klimatpåverkan. Eslövs kommun ska bli en fossilbränslefri organisation och nettoutsläppen av växthusgaser ska minska i hela kommunen.*

Målet innebär att kommunen ska arbeta aktivt för att balansera och kompensera växthusgasutsläpp, bli fossilbränslefria samt resa och transportera hållbart. Just resor och transporter står för en fjärdedel av Sveriges växthusgasutsläpp och bidrar till många miljöproblem så som dålig luftkvalitet.

Kommunfullmäktige antog Miljöstrategi för Eslöv den 26 februari 2024, se bilaga 13. Se även MOS.2023.78.

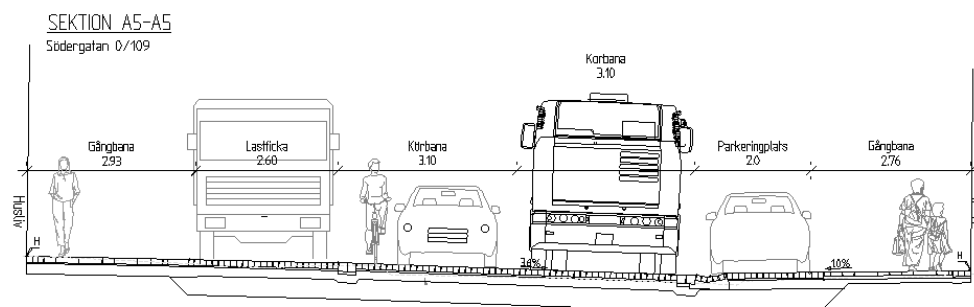
### 3. Förändring av Södergatans utformning och reglering

Sedan Stora torg byggdes om har Södergatan varit stängd för motorfordonstrafik med undantag för buss i linjetrafik, taxi, varuleveranser och fordon med parkeringstillstånd. Detta har reglerats genom en lokal trafikföreskrift om förbud mot trafik med motorfordon, vari undantagen har specificerats. Figur 1 och 2 visar Södergatans gatusektion i tvärsnitt, från fasad till fasad, i riktning söder ut från Malmgatan. Figur 2 visar sektionen med fotgängare, lastplats, parkeringsplats för rörelsehindrad, samt buss och cyklist i respektive körbana.



Figur 2: Skalenligt tvärsnitt på Södergatan med trafikslag, från projektering Stora torg.

Figur 1 visar samma tvärsnitt med en skalenlig bil infogad i den körbana



Figur 1: Skalenligt tvärsnitt på Södergatan, bil infogad på den körbana som är föreslagen att öppnas för allmän trafik.

som är föreslagen att öppnas för trafik. Gatumiljön blir försämrad eftersom ytorna inte är dimensionerade för denna kombination av trafikslag.

Syftet med denna utredning är att undersöka hur Södergatan skulle kunna öppnas för motorfordonstrafik i nordlig riktning samt vilka konsekvenser det skulle medföra.

### 3.1 Enkelriktning

I frågan som är anledningen till att denna utredning genomförs står det att:

*” Uppdraget innebär att gatan ska enkelriktas från Bryggaregatan till Västergatan.”*

Om det är tänkt att befintlig trafik, till exempel buss och cykel, i fortsättningen ska kunna färdas i södergående riktning är det inte möjligt att enkelrikta trafiken på Södergatan. En enkelriktning innebär att *samtliga* fordon, utan undantag, endast får färdas i en färdriktning på körbanan. Det är inte tillåtet att besluta om undantag från regeln om enkelriktning. Detta prövades av Transportstyrelsen i ärende TSV 2019-3566<sup>1</sup> där Stockholms kommun överklagade Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut att upphäva ett stort antal lokala trafikföreskrifter där undantag mot enkelriktning hade införts för cykeltrafik. Motiveringen för Länsstyrelsens beslut att upphäva, som Transportstyrelsen i sitt beslut instämde i, var följande:

*”Om något slag av fordon, trafikantgrupper eller fordon med last av viss beskaffenhet ändå får föras i bägge riktningarna är trafiken på körbanan inte längre enkelriktad.”*

Det enklaste alternativet för att uppnå det efterfrågade resultatet skulle vara att upphäva förbudet mot motorfordonstrafik i norrgående riktning. Det skulle genomföras genom att vägmärken i korsningen med Bryggaregatan tas bort och att den lokala trafikföreskriften om förbjuden motorfordonstrafik ersätts med en föreskrift som endast förbjuder motortrafik i södergående riktning.

---

<sup>1</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler/beslut-i-overklagningsarenden/Ovrigt/lokala-trafikforeskrifter-om-trafik-med-cykel-mot-fardriktningen-pa-enkelriktade-gator/>



## **3.2 Förutsättningar för att öppna för biltrafik**

### **3.2.1 Oskyddade trafikanter**

Gatans gestaltning är anpassad för busstrafik med enstaka motorfordon (varuleveranser, lastning/lossning, taxi eller fordon med parkeringstillstånd). Att öppna upp gatan för fordonstrafik, utöver den trafik som redan idag har tillstånd att färdas på gatan, bedöms leda till en försämrad trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Med fler motorfordon på Södergatan, och yta för fotgängare tagen i anspråk till förmån för parkeringsplatser, prioriteras fotgängare och cyklister ned till förmån för bilister. Med dessa förändrade förutsättningar bedöms det att en del av gång- och cykeltrafiken kommer att välja alternativa färdvägar, exempelvis Köpmansgatan eller Kanalgatan, när de färdas genom, inom, till eller från centrum.

Öppnas gatan för ytterligare trafik skulle den behöva ses över så att en tydligare hierarki etableras där höjdskillnader eller barriärer skapas för att guida fotgängare till säkra passager över gatan samtidigt som bilar hindras att köra in på eller ha svepyta över gångbanorna. Svepytan är den del av fordon som hänger ovan marken och inte följer hjulspåren. Även om däcken på ett fordon hela tiden håller sig på körbanan eller parkeringen kan karossen svepa över ytor reserverade för andra trafikslag. Om svepytor hamnar över gångbanor eller ytor för gående medför det en stor trafiksäkerhetsrisk.

Vid evenemang på Stora torg då det är många som rör sig, särskilt barn, blir behovet stort av att skapa en tydlig avspärning mellan torget och Södergatan, i höjd med Malmgatan. Detta då barn har svårare att tolka komplexa trafikmiljöer och gatorna är i plan med gångbanorna här.

### **3.2.2 Inducerad trafik**

Att bedöma hur mycket trafik en förändring av regleringen skulle generera är svårt. När kapaciteten eller kvaliteten för ett trafikslag ökar, minskar uppoffringen att färdas på vägen, vilket ökar efterfrågan. Den inducerade trafiken är alltså ny trafik, utöver den som omfördelas i tid, från andra vägar eller på grund av befolkningsökning eller ökat ekonomiskt utrymme. Inducerad trafik är alltså ofta en följd av en upplevd tidsbesparing eller förenkling av arbetet resan medför.

Att öppna Södergatan mellan Bryggaregatan och Norregatan bedöms inte ge någon större tidsvinst för de allra flesta bilresor inom centrum - dels i och

med att trafiksignalerna saktar ned flödena vid torget, dels i och med att busstrafiken har reglertid vid hållplatserna intill torget och dels i och med att majoriteten av trafiken som kommer köra på sträckan sannolikt lär vara den som lämnar stadskärnan med start på resan i direkt anslutning till Bryggaregatan. Därmed bedöms inte trafikflödet på Södergatan öka nämnvärt av den efterfrågade förändringen. Det finns dessutom genare vägar för de flesta fordon att lämna stadskärnan, än via Södergatan.

Dock innebär en öppning för trafik en ökad säkerhetsrisk i och med att en högre volym fordon än tidigare kommer att trafikera, även om volymen kanske inte ökar så stort procentmässigt. Detta då fotgängare kan ha utvecklat en vana av att det är få fordon och inte förväntar sig personbilstrafik när de korsar vägen och därmed inte agerar därefter. Den biltrafik som en förändring eventuellt inducerar kommer behöva köra in via Bryggaregatan, vilket då medför en ökad trafikmängden även där i jämförelse med nuläget.

### **3.2.3 Kollektivtrafik**

Att öppna upp Södergatan för biltrafik bedöms kunna medföra flera konsekvenser för kollektivtrafiken. Dels riskerar framkomligheten försämrats när körbanan ska delas med bilister som tidigare inte kunnat nyttja sträckan. I och med hållplatsernas belägenhet på den norra delen av sträckan behövs inte mer än en bil ståendes vid trafiksignalen för att förhindra bussen att angöra hållplatsen i norrgående riktning.

Kollektivtrafiken riskerar även förseningar om körbanan ska delas med andra trafikslag. Transdev, som kör bussarna på uppdrag av Skånetrafiken, tvingas betala vite vid förseningar. Tidtabellen ändras i nuläget tre gånger om året, en gång i juni, en gång i augusti samt en gång i december. För 2024 är sommarens tidtabell redan fastställd. I dagens tidplan är en av förutsättningarna att busstrafiken till största delen får köra ensam på Södergatan och kan få signalprioritering i den trafiksignalreglerade korsningen. Signalprioriteringen aktiveras när bussen närmar sig trafiksignalen och om bussen då hamnar bakom bilar kan signalprioriteringen aktiveras innan den hinner angöra hållplatsläget, vilket kan medföra att den behöver vänta vid rödljus på nästa gröna signal. Detta kan leda till förseningar, där tidtabellen som följd av detta kan behöva ändras och restiden förlängas för bussresenärer vars resa tar dem till eller förbi torget.

I nuläget kan busstrafiken dessutom nyttja Södergatan för reglertid. Om bussen ligger före tidtabellen kan den alltså vänta in tidtabellen vid torget utan att blockera gatan för andra fordon. Vid en öppning skulle reglertiden kunna medföra att bilar blir stående bakom en buss som inte avser resa vidare förrän en eller ett par minuter senare. I och med att gatan är dimensionerad för att vara bussgata utan annan trafik, är dimensionerna inte tilltagna för att beakta omkörningar. Båda busslinjerna i Eslöv trafikerar Stora torg och tidtabellerna innebär att det förekommer att två bussar i vardera riktning anländer tätt inpå varandra. Möjligheten till reglertid skulle eventuellt behöva ske vid andra hållplatser i närheten för att försäkra att bussar inte blockerar övrig trafik.

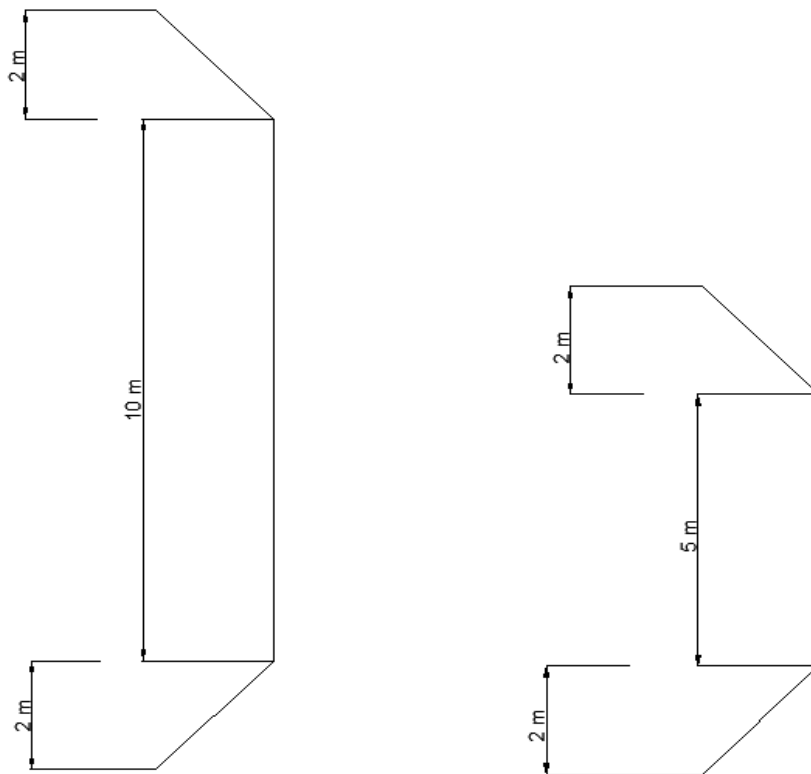
Eventuella parkeringar längs gatan kan skapa konfliktpunkter mellan bilister och bussar när bilister ska in eller ut ur sina fordon, med ökad risk för personskador och skador på fordonen.

Transdev, som är det bussbolag som kör bussarna på uppdrag av Skånetrafiken, har yttrat sig gällande förslaget om förändring av Södergatans reglering och utformning, se bilaga 14.

### **3.3 Parkering**

För närvarande finns ett 60-tal parkeringsplatser på de gatusträckor som ansluter till korsningen mellan Bryggaregatan och Södergatan. Av dessa ligger 42 samlade på kvartersmark och 18 är gatuparkeringar. Alla ligger inom 200 meter till konstverket Omväg på Stora torg. Den genomsnittliga fotgängaren rör sig i cirka 5 kilometer per timme. För de parkeringsplatserna längst bort av de listade ovan är promenadtiden till konstverket vid Stora torg cirka 2,4 minuter utifrån dessa förutsättningar. Till Bastugatans (Badhusparken) samlade parkering är det cirka 300 meter, vilket skulle innebära en promenadtid på cirka 3,6 minuter förutsatt samma gånghastighet.

För en enskild gatuparkeringsplats behöver 9 meter finnas att disponera, 5 meter för parkeringsplatsen och 2 meter framför respektive bakom för angöring och lämning av platsen. Två parkeringsplatser kan få plats på 14 meter, se figur 3.



*Figur 3: Dimensionering av två intilliggande gatuparkeringsplatser respektive en enkel gatuparkeringsplats.*

I befintlig miljö på Södergatan, med befintlig möblering, kan en parkeringsplats skapas på yta i höjd med Lekia, strax norr om korsning med Bryggaregatan. Ska ytterligare parkeringsplatser skapas behöver befintliga funktioner på platsen, exempelvis sittplatser, cykelställ eller lastplatser, tas bort.

För att skapa en säker parkeringsplats bör fysisk separering mellan parkeringsplats och gångbana anläggas. Detta bör göras med hinder som är fast monterade och har en höjd på minst 10 cm och är längsgående hela parkeringsytan.

## **4. Alternativ**

### **4.1 Alternativ 1**

Alternativ 1 är nollalternativet, alltså att ingen förändring av utformning eller regleringen genomförs på Södergatan samt att inga nya parkeringsplatser etableras på gångbanan.

Stora torg med omkringliggande gator är utformade för att prioritera cyklister och fotgängare. Utformningen har föregåtts av många utredningar och är väl underbyggd.

### **4.2 Alternativ 2**

Alternativ 2 innebär att upphäva det norrgående förbudet mot trafik med motorfordon på Södergatan samt att etablera en parkeringsplats på gångbanan öster om Södergatan. Denna förändring skulle tillåta fordon att köra in på Södergatan, från Bryggaregatan till Västergatan.

För att begränsa den negativa inverkan på trafiksäkerheten som ändringen innebär, så föreslås följande ombyggnationer göras på sträckan mellan Bryggaregatan och Malmgatan:

På östra sidan av Södergatan där ingen höjdskillnad finns mellan gångbana och körbana anläggs hinder mellan dessa två. Parkeringen som skapas samt angörings- och lämningsytan ramas även in av hinder för att förhindra fordon från att köra in på gångbanan. Detsamma görs vid lastplatserna då dessa sannolikt kommer nyttjas av bilförare när biltrafiken släpps in på sträckan.

Ett övergångsställe anläggs på Södergatan, mellan Bryggaregatan och Malmgatan, där vägmarkering görs genom byte från befintlig smågatsten i granit till lämplig vit natursten. Hastighetsdämpande åtgärder i anslutning till övergångsstället anläggs i enlighet med Eslövs kommuns riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder.

Alternativ 2 medför också att;

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 25 januari 2017 §5, om att Trafikutredning för Eslövs centrum ska utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i plan för centrumutveckling samt för omgestaltning av Stora torg behöver ändras.

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 21 mars 2018 §44, gällande trafiklösning kring Stora torg behöver ändras.

### 4.3 Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att upphäva det norrgående förbudet mot trafik med motorfordon på Södergatan samt att etablera en parkeringsplats på gångbanan öster om Södergatan, utan några fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i trafikmiljön. Denna förändring skulle tillåta fordon att köra in på Södergatan, från Bryggaregatan till Västergatan.

Förändringen innebär att trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter försämras när fler bilister färdas på gatan i och med att gångbanan och gatan ligger i höjd med varandra. Ny parkeringsplats etableras på befintlig gångbana, utan fysisk avgränsning, vilket medför en stor säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter vid fordonens angöring. Det finns risk att befintliga lastplatser nyttjas som parkeringsplatser, vilket dels försvårar för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan men också att ta sig över Södergatan i höjd med Malmgatan. Att enbart upphäva gällande förbud mot trafik med motorfordon i norrgående riktning, utan att skapa fysiska hinder så som höjdskillnader eller barriärer, medför en försämrad säkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Alternativ 3 medför också att;

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 25 januari 2017 §5, om att Trafikutredning för Eslövs centrum ska utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i plan för centrumutveckling samt för omgestaltning av Stora torg behöver ändras.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare fattade beslut, den 21 mars 2018 §44, gällande trafiklösning kring Stora torg behöver ändras.

## 5. Slutsats

Utförningen av Stora torg med omkringliggande miljöer vann Landskapsarkitekturpriset 2021, med följande motivering:

*” En vacker förening av parkelement, plats för spring i benen och den handel som är torgets signum stödjer visionen av småstadens*

*hjärta. Vinnaren visar vad politisk vilja i kombination med en inspirerande, platsanpassad arkitektur kan åstadkomma. Den belyser också vad det offentliga rummet kan ge invånarna tillbaka, i form av upplevelser och stolthet, när parkeringar och körfält får lämna plats åt vardagsliv och evenemang.”*

En förändring i den föreslagna riktningen går emot de intentioner som gestaltningen haft som grundförutsättning – att skapa en plats för rörelse och aktiviteter för både barn och vuxna.

### **Framkomlighet och tillgänglighet**

Att förändra gällande regleringen på Södergatan, genom att öppna upp för ytterligare motorfordonstrafik, medför att både framkomlighet och tillgänglighet försämras för samtliga trafikslag. Vid ombyggnation av Stora torg med omkringliggande gator prioriterades kollektivtrafiken samt de oskyddade trafikanterna längs Södergatan, för att främja det hållbara resandet. En förändring av detta medför att det inte längre sker en prioritering för något trafikslag. Då oskyddade trafikanter är de som utsätter sig för störst risker i möten mellan trafikslag blir effekten att motorfordonstrafiken får högre prioritet i gaturummet.

Utan att ta bort funktioner för cyklisterna, leveranser och fotgängare längs gatan så kan endast en parkeringsplats skapas på sträckan. Ifall man vill skapa ytterligare parkeringsplatser behöver man se över vilka funktioner man vill ta bort från dessa tre trafikslag.

### **Trafiksäkerhet**

Södergatan är gestaltad för att förenkla för samnyttjande av körbanor mellan cyklisterna, busstrafik och nödvändig trafik. För att förenkla för fotgängare och de med nedsatt rörelseförmåga att korsa gatan, samt att skapa ett mer inbjudande gaturum för desamma, har en stor del av sträckan en utformning med gata och gångbana i samma plan höjdmässigt. Detta gör att fotgängare bjuds in att korsa gatan var som helst på sträckan där hela gatusektionen är i plan. Genom att bjuda in biltrafik till gatan skapas en lång och utdragen konfliktyta mellan fotgängare och bilister. Försloraren i den konfliktytan är, av förklarliga skäl, fotgängaren. Tillskapandet av nya parkeringsplatser minskar ytan för fotgängare ytterligare och tvingar dem till ytan närmast fastigheterna på den sida parkeringsplatser tillskapas.

Genom att inte tydligt prioritera bland trafikslagen på Södergatan försämras säkerheten för de oskyddade trafikanterna som rör sig längs sträckan.

Södergatan är gestaltad och byggd enligt principer som prioriterar oskyddade trafikanter i centrummiljö. Därmed bör den bebyggda miljön ses över och barriärer skapas vid de mest riskfyllda konfliktytorna, till exempel vid parkeringsplatser och lastplatser, ifall gatan öppnas för trafik. Samtidigt bör särskilda korsningspunkter skapas och markeras, exempelvis med någon form av barriär, möblering och vägmärken. I och med att gatan är belagd med smågatsten så rekommenderas inte vägmarkering då slutresultatet lämnar mycket att önska på denna typ av beläggning. Istället kan den befintliga smågatstenen rivas och ersättas med smågatsten i andra material för att skapa eventuella mönster som speglar de vägmarkeringar Transportstyrelsen föreskriver. Detta medför dock en större kostnad.

### **Sammanfattning**

Södergatans nuvarande utformning är ett resultat av flera tidigare utredningar och miljö- och samhällsbyggnadsnämndens samt kommunfullmäktiges mål och politiska beslut förenade med dessa. Att förändra prioriteringen mellan trafikslag på Södergatan skulle kunna ha sekundäreffekter på anslutande gator genom att oskyddade trafikanter i högre grad söker sig bort från Södergatan och tar alternativa färdvägar. Gatan är en del av helheten kring Stora torg och omkringliggande gator. Gestaltningen är utformad för busstrafik och viss begränsad biltrafik som ska samsas med cyklister och fotgängare. Att öppna upp gatan bedöms vara förenat med ökade risker för fotgängare och cyklister i den utformning gatan har nu. Det skulle krävas fysiska åtgärder för att skapa separering mellan gångbanorna och körbanan, särskilt vid parkeringsplatser, för att uppnå en tillfredsställande trafiksäkerhetsnivå.

Parkering är ett av flera styrmedel kommunen kan använda i arbetet med att skapa ett attraktivt och tillgängligt centrum. Eftersom alla bilresor inleds och avslutas på en parkeringsplats påverkar tillgången till parkering individens val av färdmedel. Parkeringsplatser upptar i genomsnitt mellan 15–30 m<sup>2</sup> och 2020 uppskattades det att det fanns ca 50 m<sup>2</sup> parkeringsyta per person i Sverige. För att sätta det i perspektiv fanns det vid samma tidpunkt ca 42 m<sup>2</sup> boarea per person.

Bilparkeringar har en viktig funktion för tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och andra besöksmål. Det är därför viktigt att sätta parkeringsfrågan i ett större sammanhang. Skapandet av nya parkeringsplatser behöver vägas mot andra intressen som finns på platsen, som exempelvis vistelseytor och cykelparkeringar.



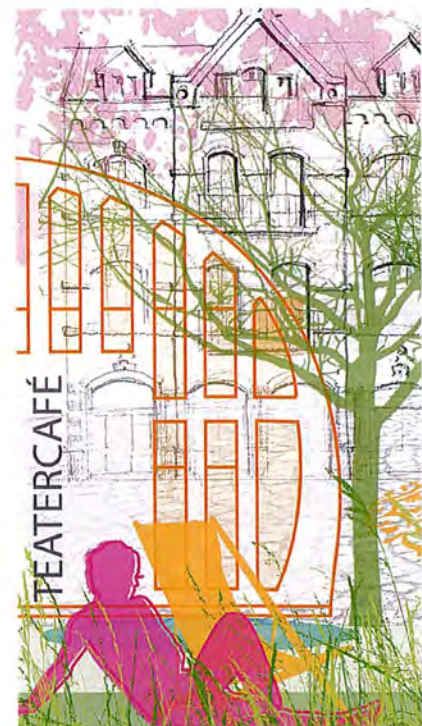
Att öppna Södergatan för biltrafik motarbetar de mål som är förenade med följande strategier, planer samt utredningar:

- Plan för centrumutvecklingen antagen 2016
- Trafikutredning för centrum 2016
- Trafikstrategi antagen 2022
- Miljöstrategi antagen 2024

Med hänsyn till det som sammanfattats ovan förespråkar Gata trafik och park *Alternativ 1* som lämpligast, alltså att ingen förändring görs av nuvarande reglering eller utformning längs Södergatan.

# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

2016-01-20



ESLÖVS  
KOMMUN

## PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

Arbetsgrupp:

Peter Juterot, Kommunledningskontoret (projektledare)

Marcus Horning, Kommunledningskontoret

Kosovar Gashi, Kommunledningskontoret

Kristoffer Tonning, Miljö och Samhällsbyggnad

Johan Plambeck, Kultur och Fritid

Emma Pihl, Nyréns Arkitektkontor

Illustrationer: Nyréns Arkitektkontor

Foton: Nyréns Arkitektkontor, Eslövs kommun samt Umeå kommun

Plan för centrumutveckling gäller efter beslut i kommunstyrelsen 2016-02-02. Planen följs upp och utvärderas av Kommunledningskontoret och revideras jämna år vid behov och i dialog med övriga berörda aktörer.

# INNEHÅLL



## INLEDNING

UTGÅNGSPUNKTER OCH SYFTE	4
SAMMANFATTNING AV DIALOGARBETE	5
MÅLBILD	6

## NULÄGE OCH ANALYS

INFARTER OCH ENTRÉER	8
VIKTIGA MÅLPUNKTER	9
VIKTIGA STRÅK MOT CENTRUM	10
PARKERING	10
HANDEL OCH SERVICE	11
GATURUM, GOLV OCH GRÖNSKA	12

## TEMATISKA STÄLLNINGSTAGANDEN med genomförande

INLEDNING	13
RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS!	13
Prioriterade stråk handel och service	
Princip för lokalisering av handel och service	
Plan för genomförande	
AKTIVERA STADEN!	16
Stora torg - stadens hjärta	
Plats för grönska	
Inspiration för att aktivera staden	
Plan för genomförande	
DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN!	21
Ökad tillgänglighet	
Ökade rumsliga kvaliteter	
Sammankopplad stad	
Lägen för parkering	
Plan för genomförande	
DRA ÅT SAMMA HÅLL!	26
Plan för genomförande	

# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## INLEDNING



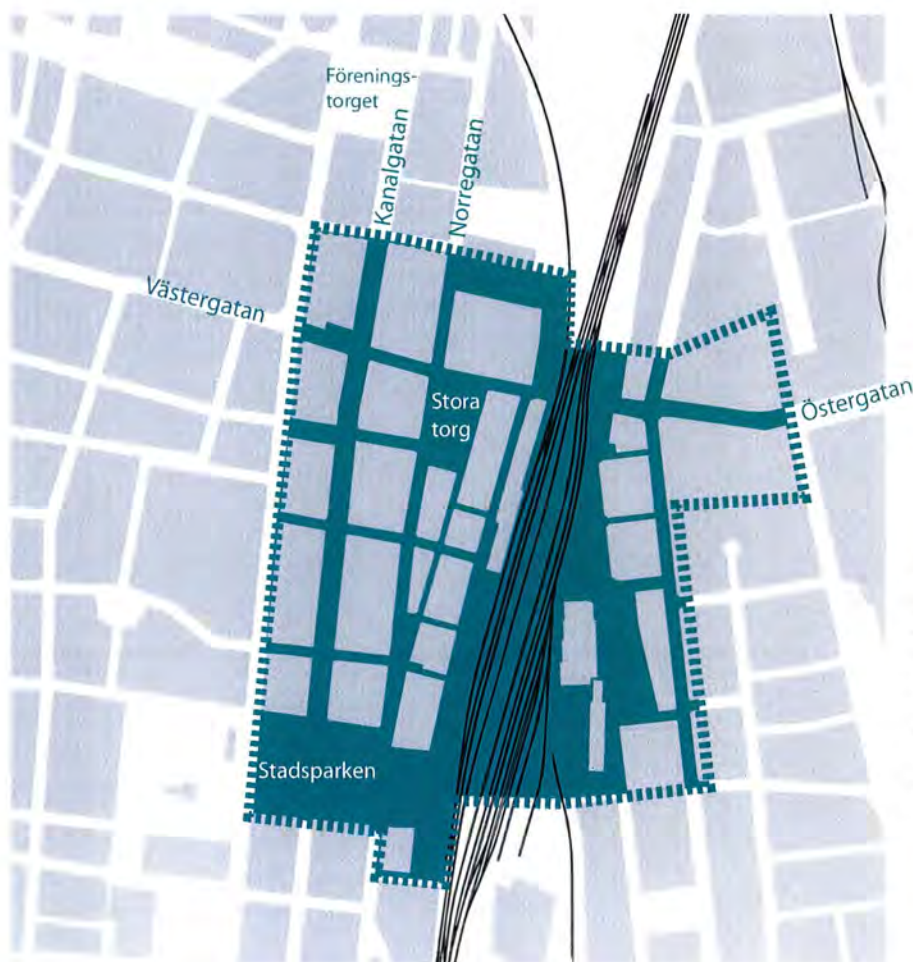
### UTGÅNGSPUNKTER OCH SYFTE

Idén med en plan för centrumutveckling är att peka ut en riktning och ge förslag på åtgärder för fortsatt utveckling av Eslövs centrum. Den redogör för visioner och drivkrafter för ett sådant arbete och identifierar en målbild, en övergripande strategi för stadskärnan och fyra ställningstaganden med tillhörande planer för genomförande. Planen är en gemensam plattform för centrumets olika aktörer; Eslövs kommun, fastighetsägare, handlare och övrigt näringsliv. Realisering av planen bygger på gemensamt ansvarstagande och aktiv handling.

Eslövs stadskärna har en attraktiv och unik karaktär med gott om värden och förutsättningar att bygga vidare på för att utveckla platsen ytterligare.

En utgångspunkt för arbetet är att ett väl fungerande centrum karakteriseras av fyra grundläggande drag; människor känner sig attraherade till platsen, de vill stanna länge, de vill spendera och investera på platsen och talar också gärna väl om platsen. Dessa fyra karaktärsdrag utgör ett centralt fundament för den riktning för Eslövs centrum och de förslag på åtgärder som föreslås i planen.

Plan för centrumutveckling rymmer analyser och rekommendationer från tidigare genomförda och pågående utredningar som är relevanta för arbetet; Handlingsplan för publika platser i Eslövs centrum, rapport Eslövs infartsvägar, parkerings- och betalparkeringsutredning, förslag till cykelplan och Stadsanalys Eslöv är några exempel på sådana arbeten.



### AVGRÄNSNING CENTRUM

Stadskärnan avgränsas i väster av Västerlånggatan, i söder av Stadsparken och Medborgarhuset och i norr av Replagaregatan. I öster ingår även del av pågående omvandlingsområde från industri till stadsbebyggelse i centrum. Avgränsningen kan förändras över tid.



## MÅLBILD FÖR ESLÖVS CENTRUM

Eslövs centrum är till för alla och kännetecknas av folkliv och stadskänsla.

Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.

Kring det mångfunktionella och inbjudande torget möts människor i en varierande och spännande miljö.

Torget är stadens hjärta och väl sammankopplat med smult-ronställen och viktiga platser i staden.

I stadskärnan finns ett varierat utbud av caféer, restauranger, butiker, service och kultur.

HOTELL

TEATERCAFÉ

Palladium

BIBLIOTEK

FAIRTRADE



I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.

Genom att ta vara på Eslövs speciella karaktär och kombinera med nya spännande tillägg i stadsmiljön förstärks stadskärnans attraktionskraft.

Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.





# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## NULÄGE OCH ANALYS



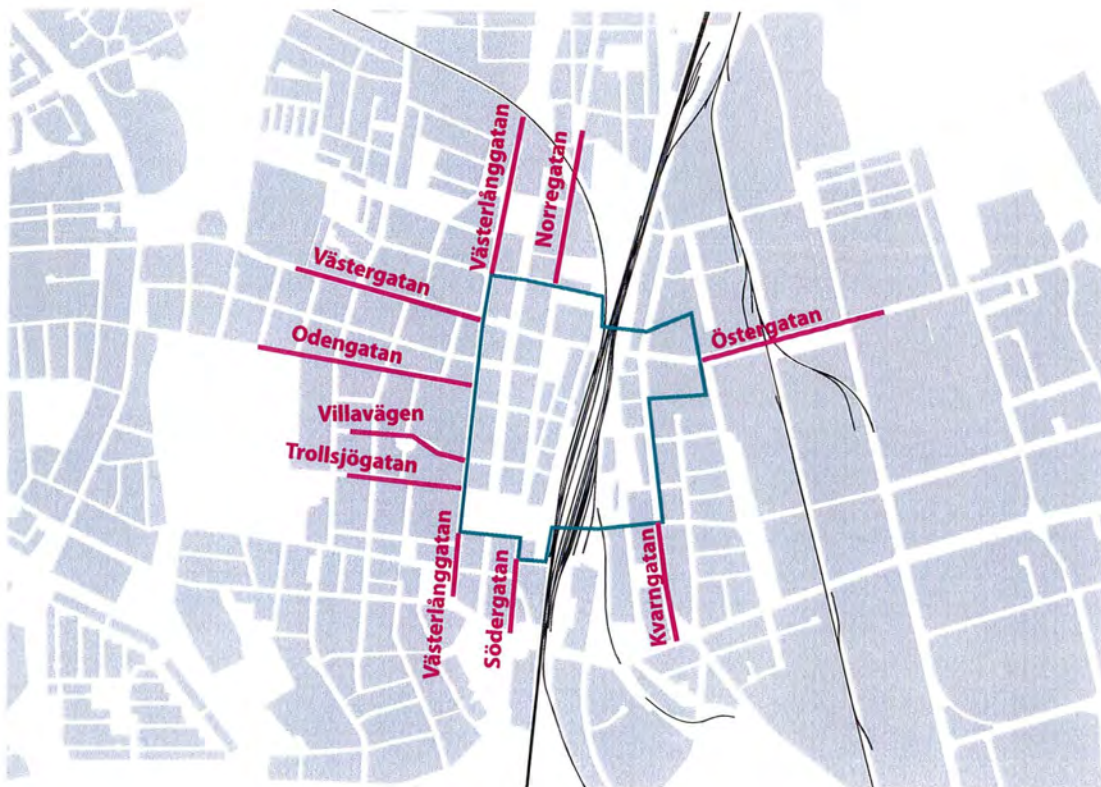
### INFARTER OCH ENTRÉER TILL STADEN OCH CENTRUM

- Viktiga entréer till centrum
- Koppling mot centrum behöver stärkas
- - - Infartsvägar
- ||||| Järnväg



## VIKTIGA MÅLPUNKTER

- ◎ Stora torg och stationen
- Målpunkter i staden  
(från dialog kring arbete med kommunens översiktsplan)
-



VIKTIGA STRÅK MOT CENTRUM



PARKERING

- Allmänt tillgängliga parkeringsplatser i och angränsande till centrum
- .....



## CENTRUMSTRÅK MED HANDEL OCH SERVICE

Idag har Eslövs centrum flertalet mindre butiker, restauranger och andra viktiga funktioner som apotek och offentliga målpunkter, exempelvis bibliotek. Centrum har ett fåtal butiker, ankarbutiker, med stor och bred dragningskraft i form av livsmedelsbutiker, större klädesaffärer och systembolag, men dessa är spridda över centrumområdet och saknas vid torget.

- Restaurang och café
- Dagligvaruhandel (livsmedel, blommor, kiosk)
- Annan kommersiell service (bank, mäklare, bio, resebyrå, tandläkare, frisör, skönhetsvård etc)
- Sällanköpsvaruhandel (beklädnadsvaror, fritidsvaror, hemvaror etc)
- Övrig detaljhandel (apotek och systembolag)
- Social service (bibliotek, museum, utbildning etc)

## GRÖNSKA, GOLV OCH GATURUM



Gatuplanteringar är viktiga för rumskänslan. Delar av centrum markeras med en sammanhängande gatstensbeläggning. Bebyggelsen i centrum har en relativt enhetlig skala. Centrum karaktäriseras av intima gaturum och Stora torg som öppnar upp sig i mitten.



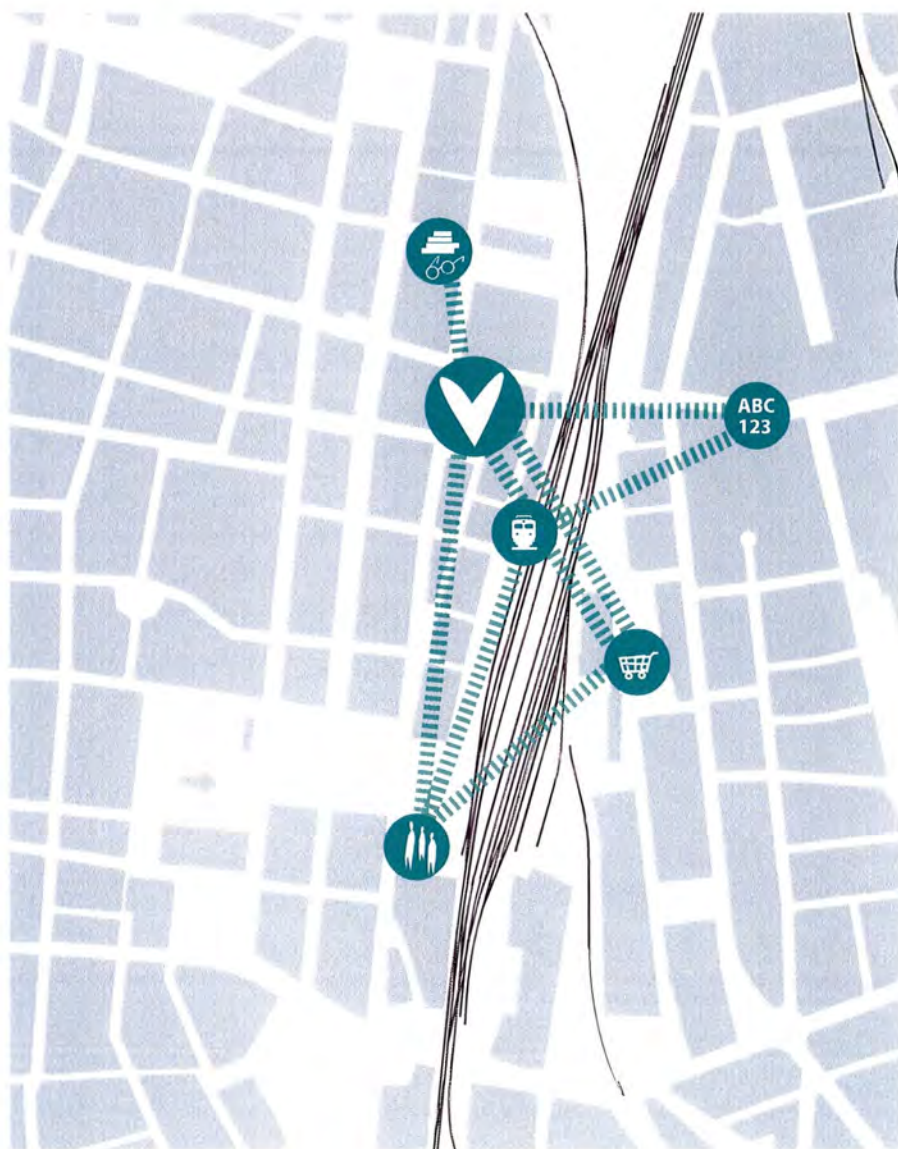
# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## TEMATISKA STÄLLNINGSTAGANDEN med plan för genomförande

### INLEDNING

Plan för centrumutveckling tar sin utgångspunkt i en övergripande strategi för utveckling av stadskärnan. Till strategin har fyra utvecklingsområden med tillhörande åtgärdsförslag kopplats:

- Rätt sak på rätt plats!
- Aktivera staden!
- Den sammanhängande staden!
- Dra åt samma håll!



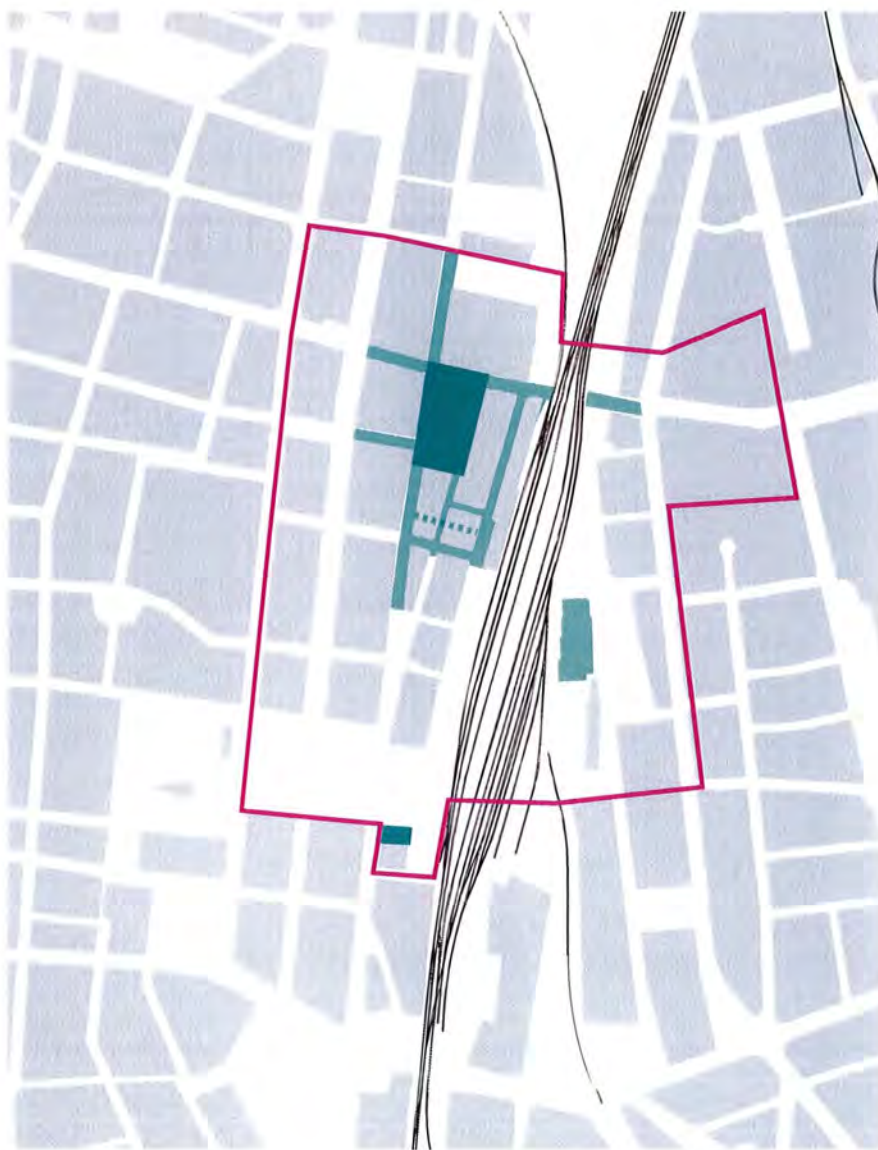
### ÖVERGRIPANDE STRATEGI

Den övergripande strategin för centrumets utveckling är att stärka förhållandet mellan dess viktigaste målpunkter. Väster om järnvägen är dessa Stora torg, stationen, Medborgarhuset och stadsbiblioteket. Öster om järnvägen utgör Stunstorget och Salliushuset idag de viktigaste målpunkterna. I framtiden tillkommer fler, bland annat den kommande gymnasieskolan i kv Gäsen, då området är under utveckling.

## RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS!

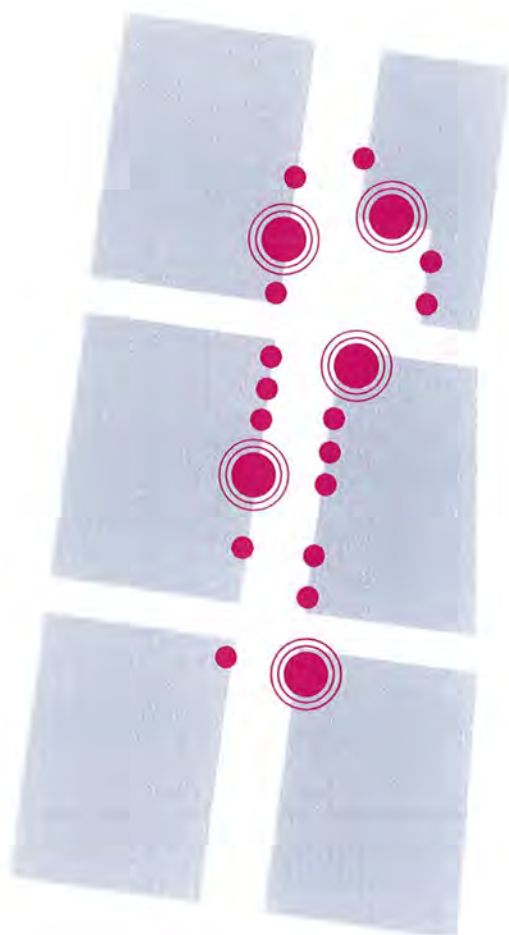
En attraktiv stadskärna erbjuder ett fullständigt och varierat utbud av varor, tjänster och upplevelser i en miljö som gör det både enkelt och inbjudande för invånare och besökare att spendera tid, pengar och engagemang på platsen. Lokalisering av handel, service och andra funktioner, förädling av koncept, förutsättningar för nyetableringar och innovation och inte minst informations- och kommunikationsflöden och organisatoriska förutsättningar är frågor som kräver uppmärksamhet i den fortsatta utvecklingen av Eslövs centrum. Varje aktör i centrum har en given plats och funktion i ett system där de olika delarna stärker varandra i ett konstruktivt samspel. Ett kontinuerligt och proaktivt arbete, med det bästa för både verksamheterna och stadskärnan i sin helhet för ögonen, främjar och utvecklar attraktiviteten i centrum ytterligare.

Den inledande dialogen fokuserade på önsknings om ett mer varierat och kvalitativt utbud i centrum, att attrahera nya butiker, fylla tomma lokaler och tänka i nya banor. Caféer, restauranger och aktiviteter skapar stadskänsla och folkliv. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är lokal saluhall, marknad, loppis, närproducerade varor, kluster av butiker och funktioner, nya kanaler för marknadsföring samt tillgång till handel och service under fler av dygnets timmar.



### PRIORITERADE STRÅK HANDEL OCH SERVICE

Handel och service placeras företrädesvis längs utpekade stråk och lägen. Koncentrationen ska vara högst närmast Stora torg. Olika typer av utbud samlas till olika stråk, butikskoncept utvecklas och renodlas, luckor fylls igen och särskilt viktiga lägen identifieras. En analys av nuvarande butiksutbud och dess lokalisering, eventuella behov av omlokaliseringar och kompletteringar behöver genomföras. Likaså behöver huvudstråk och sekundära stråk för handel och service pekas ut.



\*Ankarbutik - en butik med hög besöksfrekvens och stor dragningskraft som genom sin närvaro kan öka omsättningen i centrum

## PRINCIP FÖR LOKALISERING AV HANDEL OCH SERVICE

Ett välfungerade och livligt centrum har hittat rätt balans mellan utbud och lokalisering av viktiga butiker. Det framgångsrika centrumområdet består av ett antal butiker med stor och bred dragningskraft i strategiska lägen, så kallade ankarbutiker, samt en mix av mindre butiker med profilerande utbud. I kombination med caféer, restauranger och omsorgsfullt utformade offentliga rum skapas förutsättningar för att människor ska vilja besöka centrum, handla mer samt ha anledning att stanna kvar lite längre. Lokaliseringen av ankarbutikerna är central för att skapa så goda synergier mellan handelsutbudet som möjligt och utnyttja stadens stadsrum på bästa sätt.

## RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Plan för lokalisering av handel	1	Fastighetsägarna	Stadskärneföreningen, referensgrupp
<input type="checkbox"/>	Centrum	Digital marknadsföring av handel och händelser	1	Stadskärneföreningen	-
<input type="checkbox"/>	-	Certifiera Eslövs kommun som Fairtrade City	1-2	Eslövs kommun, Klk	-

### TID

- 1 Nu
- 2 1-3 år
- 3 3-5 år
- 4 >5 år

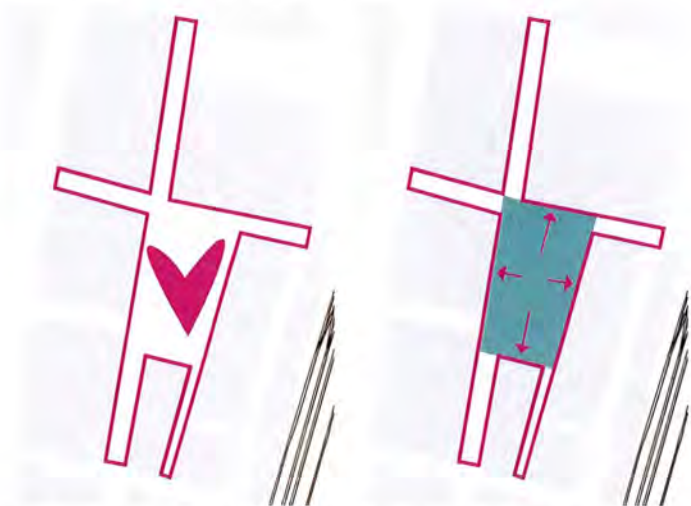


## AKTIVERA STADEN!

Stadskärnan är mer än handel och service. Med Stora torg som ett naturligt hjärta är stadskärnan också en plats för folkliv; en plats för möten mellan människor, för rörelse och rekreation och för upplevelser och nya intryck. Stadskärnan ska fungera året runt och på dygnets alla timmar. Attraktiva lösningar för möblering, ljus och ljud, offentlig utsmyckning, grönska och skyltning är viktiga faktorer för en välfungerande och inbjudande miljö. Spännande och varierande evenemang och händelser löpande under året drar människor och uppmärksamhet till platsen och gör centrum till en intressant plats att vara på och komma tillbaka till. Samarbeten mellan lokala aktörer bidrar till positiva effekter på både folkliv och handel i centrum.

Den inledande dialogen fokuserade på önsknings om mer folkliv och stadskänsla i centrum. Stora torg behöver ges en ny funktion och form. Det behövs fler evenemang och händelser som gör centrum mer intressant. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är platser för lek, kreativa lösningar för ljud, ljus och offentlig utsmyckning, bättre skyltning, mer kultur i centrum, låncyklar, plan för arrangemang och händelser, samarbete mellan centrums aktörer, omgestaltning av torget med bekväma sittplatser, grönska, väderskydd, uteserveringar, aktiviteter.

### STORA TORG - STADENS HJÄRTA



Stora torg är stadens hjärta. Alla vägar leder hit.

Ett golv, från vägg till vägg, torget går ända fram till fasaderna





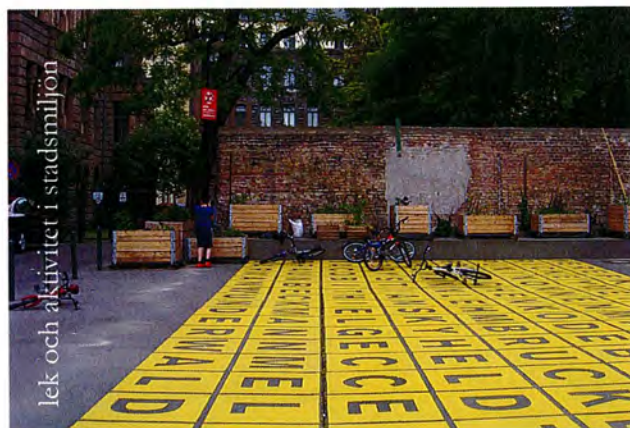
En flexibel yta som kan ha olika funktioner under olika tider på året, olika dagar i veckan och under dygnets alla timmar. Torget passar för många olika aktiviteter. Det finns plats för stora evenemang såväl som för den lokala matmarknaden eller en stunds avkoppling. En plats att vistas på både till vardags och till fest.



## PLATS FÖR GRÖNSKA

Gröna värden stärker stadskärnans attraktivitet och skapar trivsamma miljöer att röra sig och vistas i. Det finns gott om utvecklingsbara platser i stadskärnan som möjliggör kreativa lösningar med grönska som ett viktigt element. Stora torg, Kanalgatan och omvandlingen av östra Eslöv är några exempel som kommer att ha stor betydelse för stadskärnans fortsatta utveckling. Gatuplanteringar, fickparker och gröna väggar och tak är viktiga faktorer för upplevelsen av stadskärnan.

INSPIRATION FÖR ATT AKTIVERA STADEN!



## AKTIVERA STADEN! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Översyn skötsel och drift	1	Eslövs kommun, MoS + fastighetsägare	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Wifi	1	Eslövs kommun, Klk	Samarbete med leverantör
<input type="checkbox"/>	Centrum	Plan för evenemang och aktiviteter	1	Eslövs kommun, KoF	Samarbete med Klk, MoS + Stadskärneföreningen
<input type="checkbox"/>	Stora Torg	Gestaltningförslag inför ombyggnad	1	Eslövs kommun, MoS	Arkitekttävling
<input type="checkbox"/>	Stora Torg	Beslut om Stenssontrappan	1	Eslövs kommun, Klk + EBO	-
<input type="checkbox"/>	Stationsområdet	Utvecklingsplan för stationsområdet	2	Eslövs kommun, MoS och BA Bygg	I samarbete med Skånetrafiken, Trafikverket m fl
<input type="checkbox"/>	Centrum	Skylt- och möbleringsprogram	2	Eslövs kommun, MoS	I samarbete med KoF + fastighetsägare + Stadskärneförening
<input type="checkbox"/>	Centrum	Utvecklingsplan för Köpmannen 11	1	EBO	I samverkan med Eslövs kommun

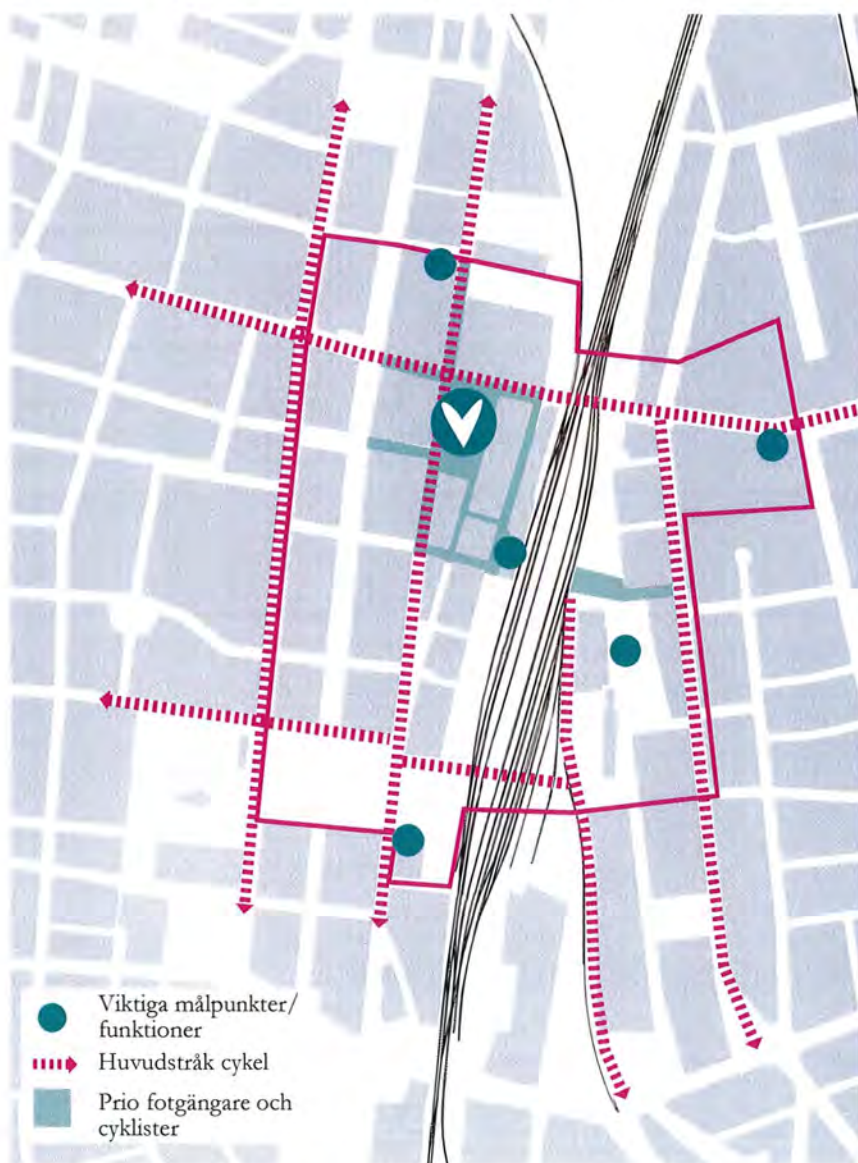
### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

## DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN!

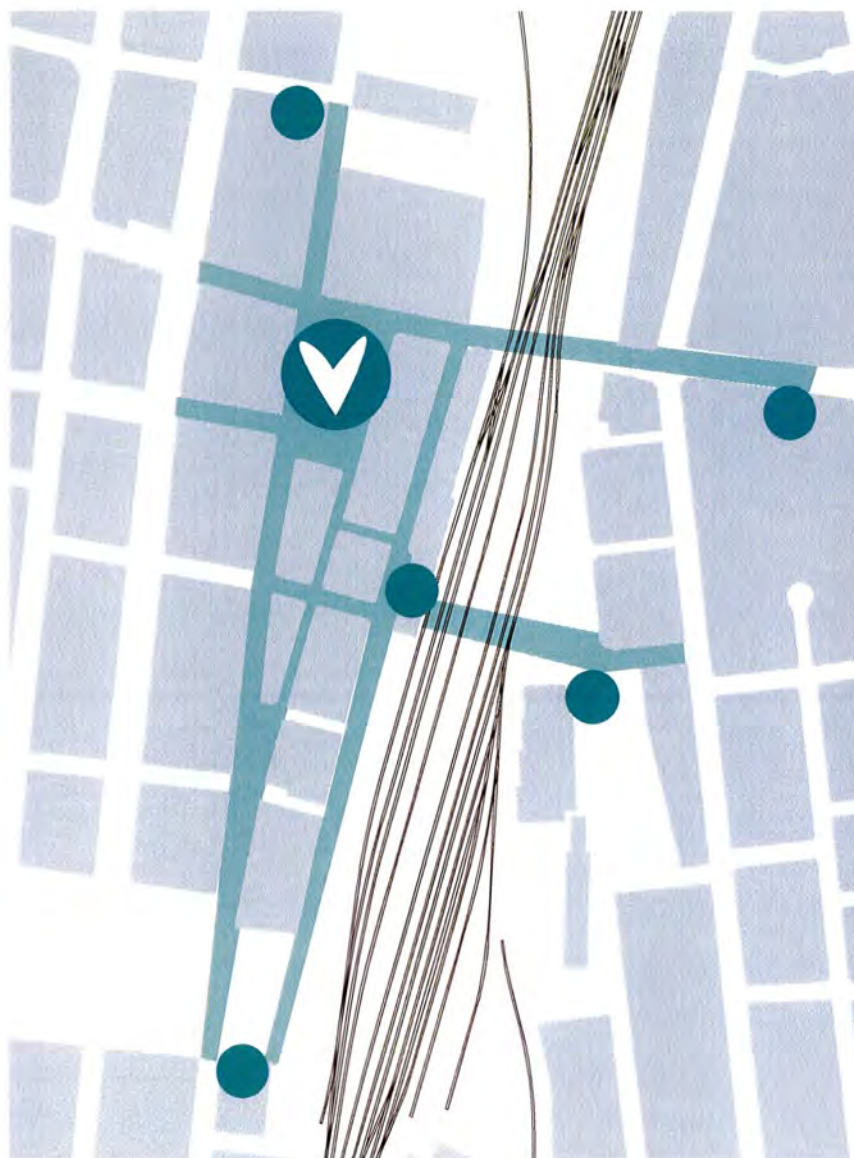
Stadskärnan kopplar ihop stadens olika delar med varandra. Tydliga och attraktiva stråk och entréer i alla riktningar ger en god tillgänglighet till centrum och dess utbud. Omsorgsfull och stadsmässig gestaltning av rondeller och infartsvägar är en viktig aspekt. Att överbrygga barriären som järnvägen innebär är avgörande för att koppla ihop östra och västra delarna av centrum med varandra. Oavsett vilket transportmedel man väljer är det enkelt att ta sig fram i stadskärnan, men cyklister och fotgängare har särskilt företräde. Med tydlig skyltning och genomtänkt gestaltning av stråk är det enkelt att hitta och röra sig mellan viktiga målpunkter i och utanför stadskärnan. Trafikflöden genom staden styrs på ett sätt som är anpassat efter gatornas olika funktioner och som lyfter fram stadens kvaliteter och potential.

Den inledande dialogen fokuserade på tillgängligheten i och till stadskärnan. En önskan finns om en lugnare och tryggare centrummiljö med mer utrymme för fotgängare och cyklister. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är bättre lösningar för trafiken i centrum, sammanhängande cykelstråk, löpslingor med utgångspunkt i stadskärnan, möjlighet till gågata, nya parkeringslösningar, välkomnande entréer till staden, förbättrade kopplingar under järnvägen, trevligare busshållplatser och bättre skyltning och orientering.



### ÖKAD TILLGÄNGLIGHET

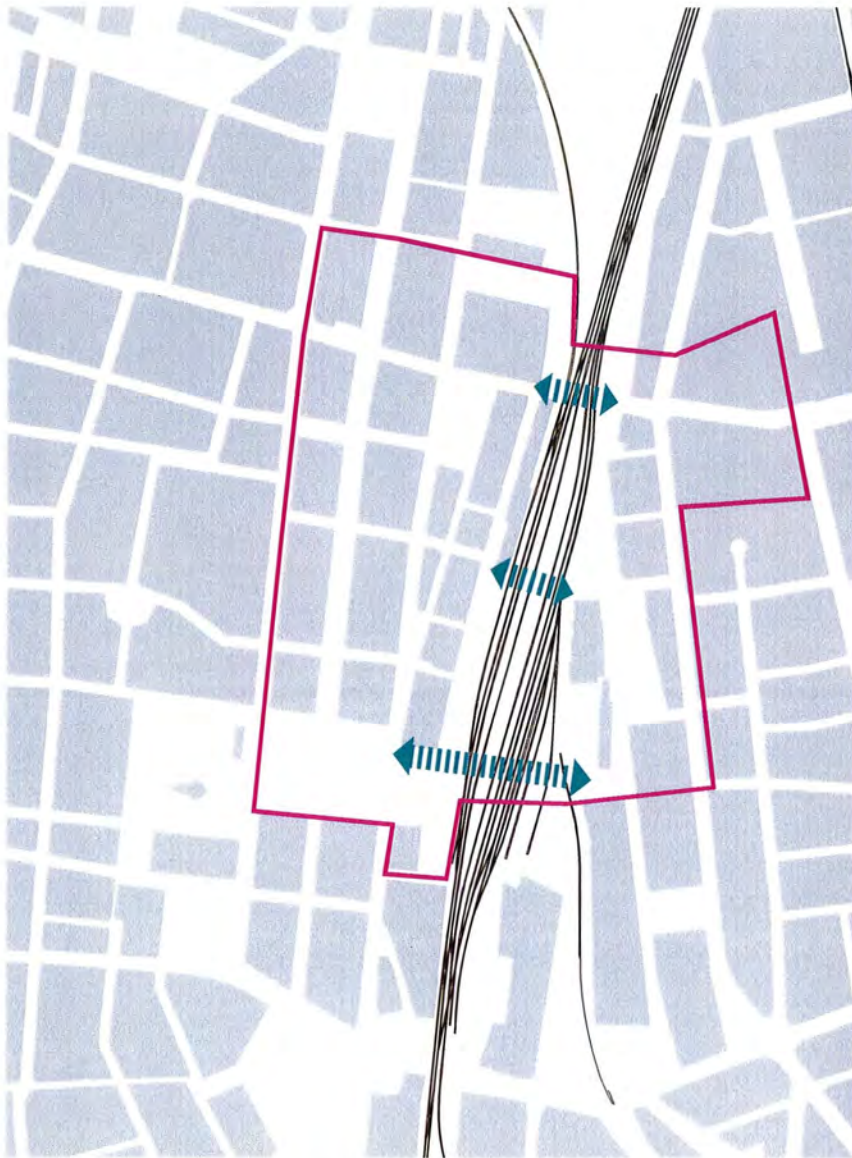
En attraktiv stadskärna kräver god tillgänglighet till och från stadens olika delar och mellan olika viktiga målpunkter. Cykel och fotgängare ges överordnad prioritet i de centrala delarna av stadskärnan. Cykelstråken i och omkring centrum kompletteras och byggs ut till ett väl sammanhängande nät. Flöden för bil och kollektivtrafik utreds och anpassas för att ge större plats åt cyklister och fotgängare.



## ÖKADE RUMSLIGA KVALITETER

Inre delen av centrum är stadens vardagsrum. Gator och platser är utformade för att prioritera fotgängare och cyklister. Det finns plats för uteserveringar och för verksamheterna att växa ut på gatan. De rumsliga kvaliteterna förstärks genom omsorgsfullt utformade miljöer som tar tillvara stadskärnans karaktär. Möblering, grönska, ljus, offentlig utsmyckning och markbeläggning är viktiga aspekter. Olika gaturum har olika förutsättningar och kvaliteter som kan förstärkas. Exempelvis har Kanalgatan potential att förändras från parkeringsgata till grön esplanad, Södergatan/Norregatan kan stärkas ytterligare som handelsstråk och Storgatans karaktär av stationsgata kan lyftas fram.



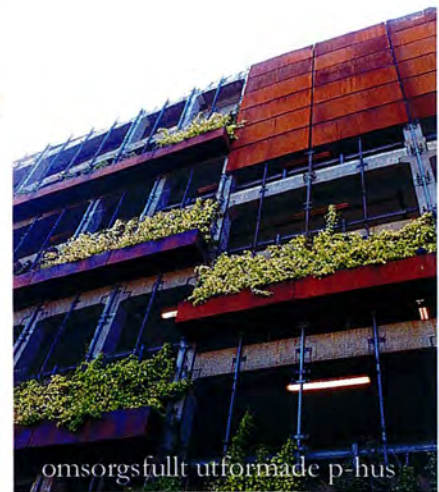
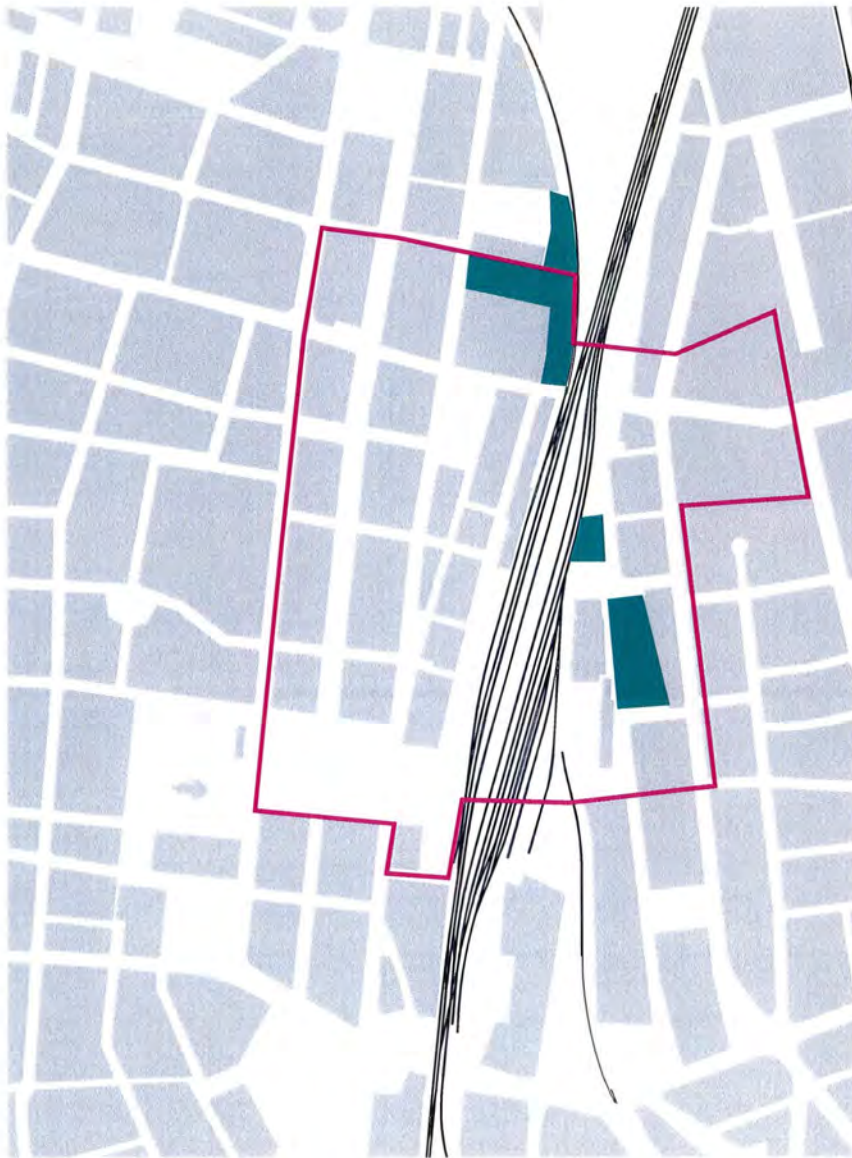


### SAMMANKOPPLAD STAD

Stadens olika delar kan integreras ytterligare med centrum genom att förbättra befintliga tunnlar under järnvägen samt komplettera med en ny gång- och cykelbro över järnvägen. Under- och övergångarna utgör viktiga entréer till centrum. Tunneln vid Östergatan behöver omvandlas från transportled till stadsrum där biltrafiken tonas ner, och cyklister och fotgängare ges en trygg och välkomnande miljö.







## LÄGEN FÖR PARKERING

Omsorgsfullt utformade parkeringshus för besökare, boende, och pendlare placeras på strategiska platser i utkanten av centrum. I den inre delen av centrum finns gatuparkering för bil på utvalda ställen och gott om cykelparkering.

## DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Förbättrad skyltning för orientering	1	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Trafikstudie - trafikflöden och busstrafik	1	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Sänkt hastighet i centrum	1-2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Modell för parkering i centrum, cykel och bil	1-2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Infart, Östergatan	Realisera beslut om omgestaltning	2	Eslövs kommun, MoS	Med hänsyn till utveckling av östra Eslöv
<input type="checkbox"/>	Tunnel under järnväg, Östergatan	Omgestaltning	2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Bind ihop cykelstråk enligt cykelplanen	2-3	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Söder om stationen	Gång- och cykelbro över järnvägen	4	Eslövs kommun, KIK	-

### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

## DRA ÅT SAMMA HÅLL!

Plan för centrumutveckling är en plattform som bygger på ett gemensamt ansvarstagande för de utvecklingsområden som pekas ut och prioriteras. Goda resultat kräver aktivt engagemang och praktisk handling från alla berörda aktörer i centrum, såsom kommun, fastighetsägare, handlare, övrigt näringsliv, föreningsliv och besökare. Eslövs kommun har en särskilt viktig roll att spela i att driva och samordna arbetet med förverkligandet av planen. Planen innehåller åtgärder på både kort och lång sikt. Det är därför viktigt att alla inblandade aktörer arbetar mot gemensamma mål, kommunicerar samma värden, förstår och ser sin roll i det stora sammanhanget och känner sig delaktiga i det utvecklingsarbete som initieras. För att nå hit behövs en organisation och bra forum för fortsatta diskussioner och samarbeten.

Den inledande dialogen fokuserade på vikten av att centrums aktörer äger utvecklingsarbetet tillsammans och delar samma målbild. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är behovet av att skapa forum och mötesplatser, kanaler för information, digitala infotavlor, gemensam tidning, utställningar och smidig och förstående myndighetsutövning. Alla kan göra något och måste utmana sig själva för att hitta lösningar som bidrar till en positiv förändring av centrum.



## DRA ÅT SAMMA HÅLL! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	-	Initiera utvecklingsgrupp	1	Eslövs kommun, Klk	-
<input type="checkbox"/>	-	Utställningar av pågående utvecklingsarbete i stadskärnan	1	Alla	Exempelvis i samband med gestaltning av Stora Torg
<input type="checkbox"/>	-	Gemensam marknadsföring	1	Eslövs kommun, Klk	-
<input type="checkbox"/>	-	Politisk styrgrupp för centrumfrågor	1	Eslövs kommun	Kommunstyrelsen utser styrgrupp
<input type="checkbox"/>	-	Struktur för uppföljning	1	Eslövs kommun, Klk	-

### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

# PLAN FÖR CENTRUM- UTVECKLING



ESLÖVS  
KOMMUN



Kommunfullmäktige

§ 4

KS.2014.0626

**Plan för centrumutveckling**

**Ärendebeskrivning**

Kommunstyrelsen har gett kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en plan för utveckling av Eslövs centrum.

**Beslutsunderlag**

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 26 december 2014.

Kommunstyrelsens beslut § 4, 2015.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 20, 2015.

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 10 mars 2015; Förslag till ändring av uppdrag kring plan för centrumutveckling.

Kommunstyrelsens beslut § 50, 2015.

Näringslivsutskottet beslut § 3, 2015.

Tidsplan centrumutveckling.

Näringslivsutskottet beslut § 10, 2015.

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 16 november 2015; Förlängning av uppdrag plan för centrumutveckling.

Kommunstyrelsens beslut § 177, 2015.

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 18 januari 2016.

Kommunstyrelsens förslag till beslut § 11, 2016.

Redogörelse för parter delaktighet.

**Beredning**

Förslag till plan för centrumutveckling har tagits fram i dialog med berörda förvaltningar och centrums olika aktörer. Planen identifierar en övergripande strategi för utveckling av Eslövs stadskärna, fyra strategiska ställningstaganden med tillhörande planer för genomförande, tidsplan och ansvar för föreslagna åtgärder. Genomförande av planen förutsätter att den beaktas i budget under de år som planen omfattar.

Planen följs upp och utvärderas av kommunledningskontoret och revideras jämna år vid behov och i dialog med övriga berörda aktörer.

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

*B. U.*  
2/14



Kommunfullmäktige

---

§ 4, forts.

**Yrkande**

Johan Andersson (S) yrkar med instämmande av  
Ingemar Jeppsson (C), Bertil Jönsson (NKE), Håkan Larsson (MP)  
och Henrik Wöhlecke (M) bifall till kommunstyrelsens förslag till  
beslut.

**Beslut**

- Förslaget till Plan för centrumutveckling antas.

**Expediering**

Samtliga nämnder

Justerares signatur

BA  
2016-02-29

Utdragsbestyrkande

# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

2016-01-20



## PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

Arbetsgrupp:

Peter Juterot, Kommunledningskontoret (projektledare)

Marcus Horning, Kommunledningskontoret

Kosovar Gashi, Kommunledningskontoret

Kristoffer Tonning, Miljö och Samhällsbyggnad

Johan Plambeck, Kultur och Fritid

Emma Pihl, Nyréns Arkitektkontor

Illustrationer: Nyréns Arkitektkontor

Foton: Nyréns Arkitektkontor, Eslövs kommun samt Umeå kommun

Plan för centrumutveckling gäller efter beslut i kommunstyrelsen 2016-02-02. Planen följs upp och utvärderas av Kommunledningskontoret och revideras jämna år vid behov och i dialog med övriga berörda aktörer.



# INNEHÅLL



## INLEDNING

UTGÅNGSPUNKTER OCH SYFTE	4
SAMMANFATTNING AV DIALOGARBETE	5
MÅLBILD	6

## NULÄGE OCH ANALYS

INFARTER OCH ENTRÉER	8
VIKTIGA MÅLPUNKTER	9
VIKTIGA STRÅK MOT CENTRUM	10
PARKERING	10
HANDEL OCH SERVICE	11
GATURUM, GOLV OCH GRÖNSKA	12

## TEMATISKA STÄLLNINGSTAGANDEN med genomförande

INLEDNING	13
RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS!	13
Prioriterade stråk handel och service	
Princip för lokalisering av handel och service	
Plan för genomförande	
AKTIVERA STADEN!	16
Stora torg - stadens hjärta	
Plats för grönska	
Inspiration för att aktivera staden	
Plan för genomförande	
DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN!	21
Ökad tillgänglighet	
Ökade rumsliga kvaliteter	
Sammankopplad stad	
Lägen för parkering	
Plan för genomförande	
DRA ÅT SAMMA HÅLL!	26
Plan för genomförande	

# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## INLEDNING



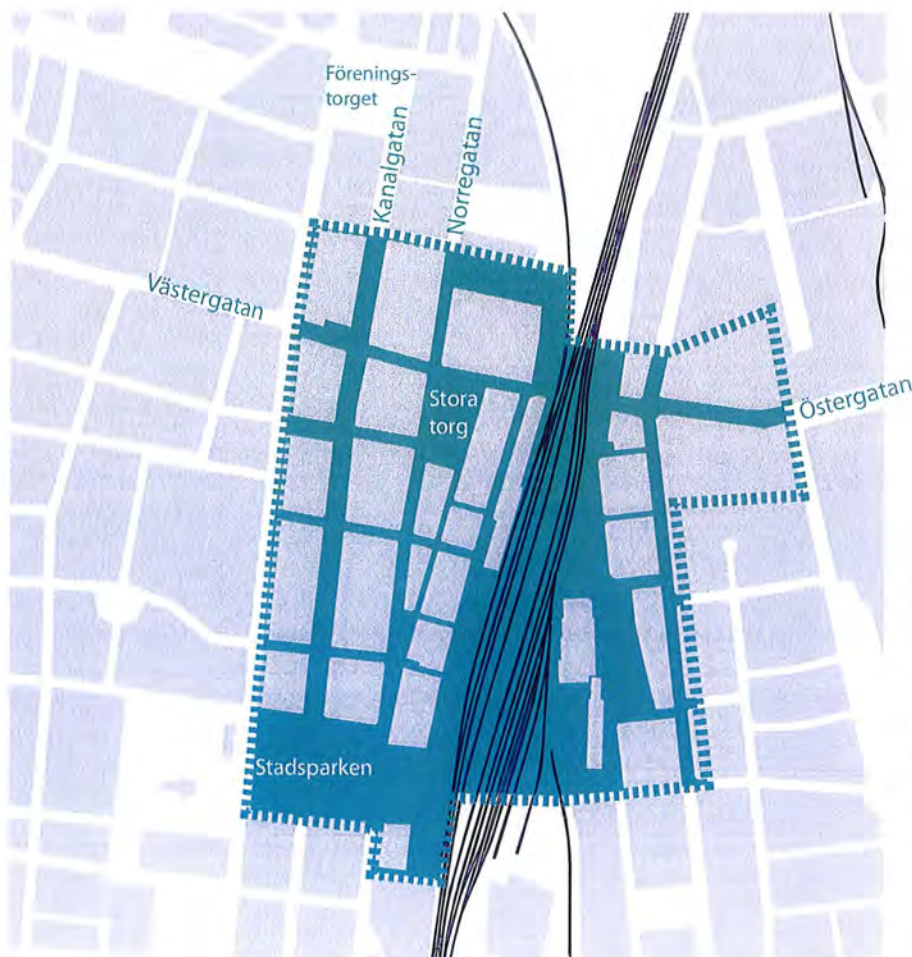
### UTGÅNGSPUNKTER OCH SYFTE

Idén med en plan för centrumutveckling är att peka ut en riktning och ge förslag på åtgärder för fortsatt utveckling av Eslövs centrum. Den redogör för visioner och drivkrafter för ett sådant arbete och identifierar en målbild, en övergripande strategi för stadskärnan och fyra ställningstaganden med tillhörande planer för genomförande. Planen är en gemensam plattform för centrumets olika aktörer; Eslövs kommun, fastighetsägare, handlare och övrigt näringsliv. Realisering av planen bygger på gemensamt ansvarstagande och aktiv handling.

Eslövs stadskärna har en attraktiv och unik karaktär med gott om värden och förutsättningar att bygga vidare på för att utveckla platsen ytterligare.

En utgångspunkt för arbetet är att ett väl fungerande centrum karakteriseras av fyra grundläggande drag; människor känner sig attraherade till platsen, de vill stanna länge, de vill spendera och investera på platsen och talar också gärna väl om platsen. Dessa fyra karaktärsdrag utgör ett centralt fundament för den riktning för Eslövs centrum och de förslag på åtgärder som föreslås i planen.

Plan för centrumutveckling rymmer analyser och rekommendationer från tidigare genomförda och pågående utredningar som är relevanta för arbetet; Handlingsplan för publika platser i Eslövs centrum, rapport Eslövs infartsvägar, parkerings- och betalparkeringsutredning, förslag till cykelplan och Stadsanalys Eslöv är några exempel på sådana arbeten.



### AVGRÄNSNING CENTRUM

Stadskärnan avgränsas i väster av Västerlånggatan, i söder av Stadsparken och Medborgarhuset och i norr av Repslagaregatan. I öster ingår även del av pågående omvandlingsområde från industri till stadsbebyggelse i centrum. Avgränsningen kan förändras över tid.

## SAMMANFATTNING AV DIALOGARBETE

I den inledande fasen av arbetet fördes dialog med centrumns olika aktörer och intressenter för att kartlägga drivkrafter, engagemang och visioner för utveckling av Eslövs stadskärna. Dialog genomfördes i form av tankesmedjor, uppsökande samtal på olika platser i staden samt genom dagböcker och intervjuer. Dialogarbetet förstärktes av parallella dialoger kring centralorten med fokus på en ny översiktsplan för kommunen. Totalt innebar denna fas möten med ungefär 650 personer som mynnade ut i ett stort antal idéer och konkreta förslag kopplat till utvecklingen av Eslövs centrum. Tillsammans med pågående utvecklingsarbeten och befintliga planer för utveckling av centrum ligger dessa till grund för de ställningstaganden som görs i planen och för de förslag på åtgärder som pekas ut.

Stadskärnan framträder lika mycket som en möjlighet som en utmaning. Den är omtyckt och är en viktig plats för många men behöver utvecklas, rustas upp och vitaliseras med positiva värden ur flera olika aspekter. Stora torg är det naturliga navet i stadskärnan. Det beskrivs av många som stadens hjärta, en mötesplats för olika generationer och en plats för upplevelser. Det beskrivs samtidigt som en plats med stor utvecklingspotential som behöver en snabb lösning. Ett gemensamt drag i de visioner som beskrivs för torget är idén om en mångfunktionell plats som

attraherar olika intressen och människor i alla åldrar; ett händelsernas centrum. Det är ett torg som är tillgängligt, grönt och attraktivt och erbjuder möjlighet till liv och rörelse och positiva upplevelser året runt och under olika tider av dygnet.

Runt torget finns önskemål om stråk för caféer och uteserveringar och ett gaturum som ger torget en känsla av "vardagsrum". Det finns en hög efterfrågan på fler attraktiva butiker som kan förnya och bidra till en ytterligare mix i det lokala utbudet. Utveckling av metoder och arbetsätt för att stötta nyetableringar och nytänkande lyfts också fram som viktigt. Närödlat och lokala producenter förekommer ofta som värden som kan hjälpa till att stärka det lokala utbudet och profilera centrum. Många lyfter också behovet av att täppa igen luckor, både när det gäller tomma butikslokaler och "hålrum" i stadsbilden.

Det behöver också finnas saker som får de som rör sig i centrum att stanna upp. Saker som ger positiva upplevelser från platsen. Det kan handla om spännande butiksskyltning, events eller kreativa och lekfulla lösningar i det offentliga rummet. Tillgängligheten till och i stadskärnan och möjligheten att lätt orientera sig är också viktiga faktorer. Speciellt efterfrågas bättre förutsättningar för cyklister med ett mer sammanhängande cykelnät och lugnare och tryggare miljöer för fotgängare i stadskärnan.



## MÅLBILD FÖR ESLÖVS CENTRUM

Eslövs centrum är till för alla och kännetecknas av folkliv och stadskänsla.

Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.

Kring det mångfunktionella och inbjudande torget möts människor i en varierande och spännande miljö.

Torget är stadens hjärta och väl sammankopplat med smult-ronställen och viktiga platser i staden.

I stadskärnan finns ett varierat utbud av caféer, restauranger, butiker, service och kultur.

HOTELL

TEATERCAFÉ

Palladium

BIBLIOTEK

FAIRTRADE



Genom att ta vara på Eslövs speciella karaktär och kombinera med nya spännande tillägg i stadsmiljön förstärks stadskärnans attraktionskraft.

I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.

Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.



# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## NULÄGE OCH ANALYS



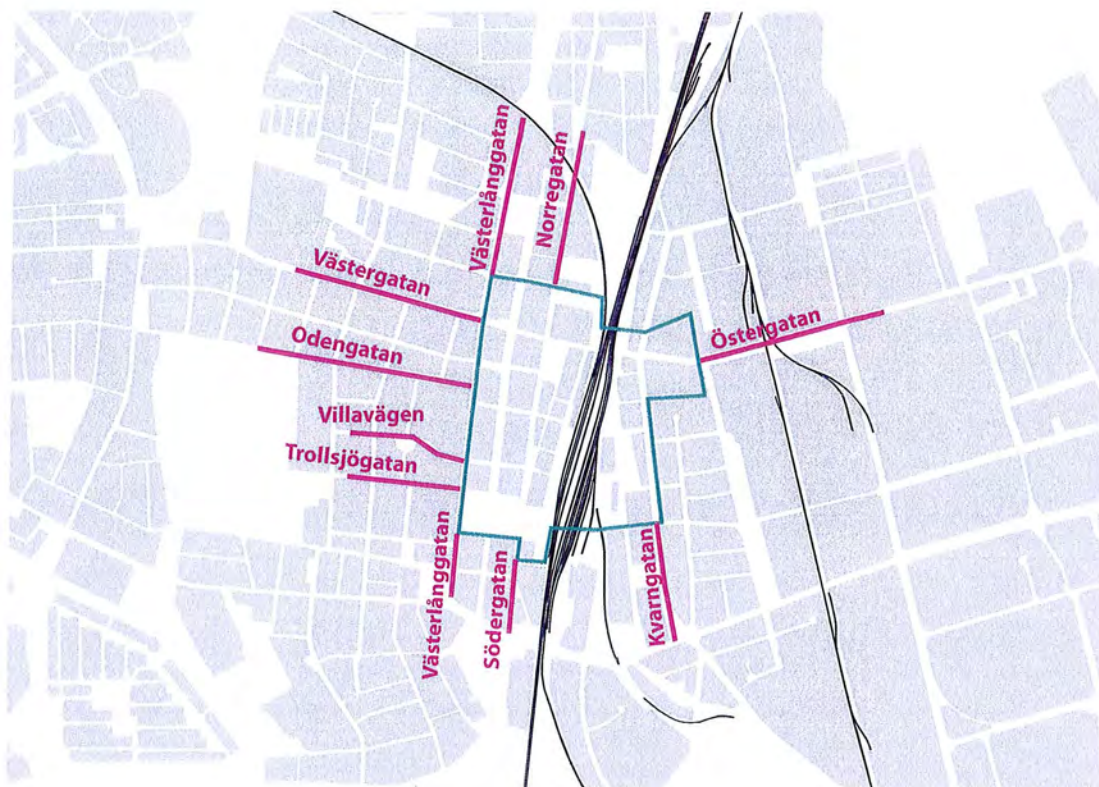
### INFARTER OCH ENTRÉER TILL STADEN OCH CENTRUM

- Viktiga entréer till centrum
- Koppling mot centrum behöver stärkas
- - - Infartsvägar
- ..... Järnväg



## VIKTIGA MÅLPUNKTER

- 🎯 Stora torg och stationen
- Målpunkter i staden  
(från dialog kring arbete med  
kommunens översiktsplan)
-



VIKTIGA STRÅK MOT CENTRUM



PARKERING

- Allmänt tillgängliga parkeringsplatser i och angränsande till centrum
- .....





## CENTRUMSTRÅK MED HANDEL OCH SERVICE

Idag har Eslövs centrum flertalet mindre butiker, restauranger och andra viktiga funktioner som apotek och offentliga målpunkter, exempelvis bibliotek. Centrum har ett fåtal butiker, ankarbutiker, med stor och bred dragningskraft i form av livsmedelsbutiker, större klädesaffärer och systembolag, men dessa är spridda över centrumområdet och saknas vid torget.

- Restaurang och café
- Dagligvaruhandel (livsmedel, blommor, kiosk)
- Annan kommersiell service (bank, mäklare, bio, resebyrå, tandläkare, frisör, skönhetsvård etc)
- Sällanköpsvaruhandel (beklädnadsvaror, fritidsvaror, hemvaror etc)
- Övrig detaljhandel (apotek och systembolag)
- Social service (bibliotek, museum, utbildning etc)

## GRÖNSKA, GOLV OCH GATURUM



Gatuplanteringar är viktiga för rums känslan. Delar av centrum markeras med en sammanhängande gatstensbeläggning. Bebyggelsen i centrum har en relativt enhetlig skala. Centrum karaktäriseras av intima gaturum och Stora torg som öppnar upp sig i mitten.



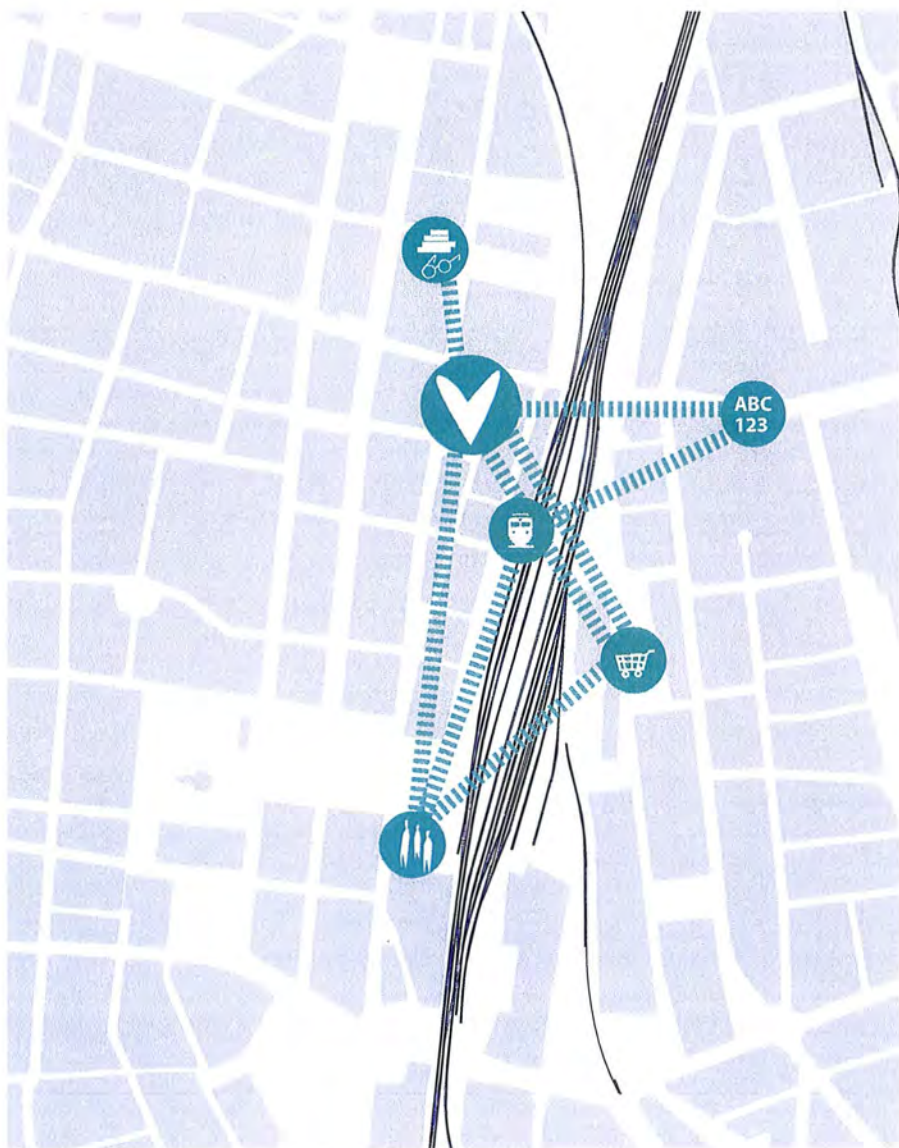
# PLAN FÖR CENTRUMUTVECKLING

## TEMATISKA STÄLLNINGSTAGANDEN med plan för genomförande

### INLEDNING

Plan för centrumutveckling tar sin utgångspunkt i en övergripande strategi för utveckling av stadskärnan. Till strategin har fyra utvecklingsområden med tillhörande åtgärdsförslag kopplats:

- Rätt sak på rätt plats!
- Aktivera staden!
- Den sammanhängande staden!
- Dra åt samma håll!



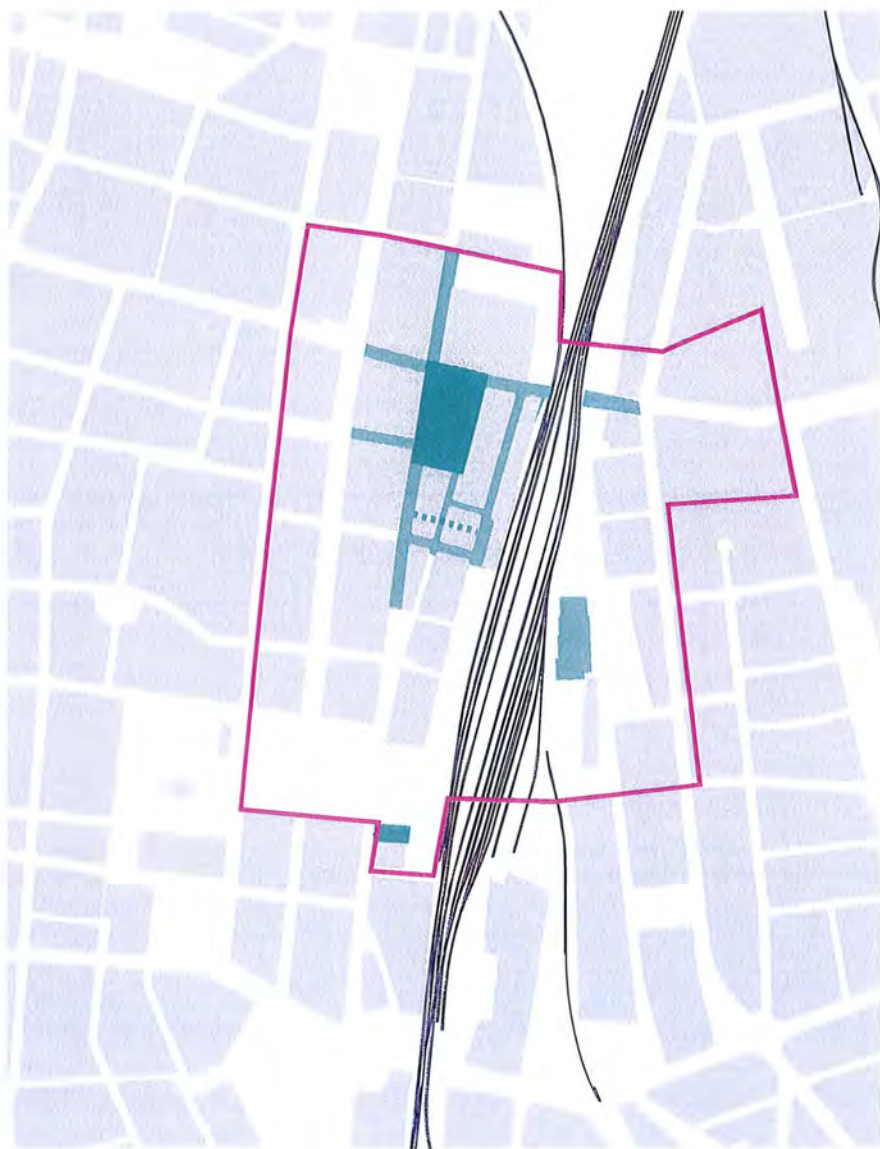
### ÖVERGRIPANDE STRATEGI

Den övergripande strategin för centrumets utveckling är att stärka förhållandet mellan dess viktigaste målpunkter. Väster om järnvägen är dessa Stora torg, stationen, Medborgarhuset och stadsbiblioteket. Öster om järnvägen utgör Ståntorget och Salliushuset idag de viktigaste målpunkterna. I framtiden tillkommer fler, bland annat den kommande gymnasieskolan i kv Gäsen, då området är under utveckling.

## RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS!

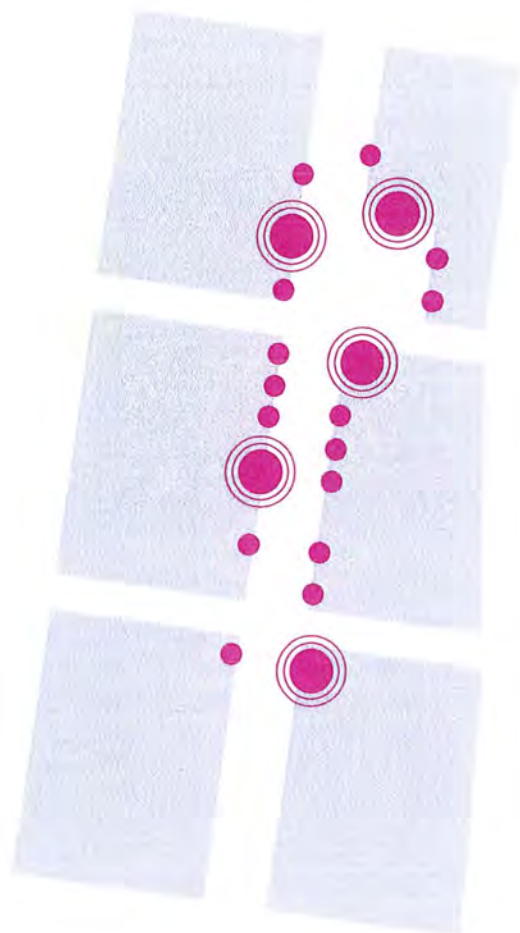
En attraktiv stadskärna erbjuder ett fullständigt och varierat utbud av varor, tjänster och upplevelser i en miljö som gör det både enkelt och inbjudande för invånare och besökare att spendera tid, pengar och engagemang på platsen. Lokalisering av handel, service och andra funktioner, förädling av koncept, förutsättningar för nyetableringar och innovation och inte minst informations- och kommunikationsflöden och organisatoriska förutsättningar är frågor som kräver uppmärksamhet i den fortsatta utvecklingen av Eslövs centrum. Varje aktör i centrum har en given plats och funktion i ett system där de olika delarna stärker varandra i ett konstruktivt samspel. Ett kontinuerligt och proaktivt arbete, med det bästa för både verksamheterna och stadskärnan i sin helhet för ögonen, främjar och utvecklar attraktiviteten i centrum ytterligare.

Den inledande dialogen fokuserade på önskingar om ett mer varierat och kvalitativt utbud i centrum, att attrahera nya butiker, fylla tomma lokaler och tänka i nya banor. Caféer, restauranger och aktiviteter skapar stadskänsla och folkliv. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är lokal saluhall, marknad, loppis, närproducerade varor, kluster av butiker och funktioner, nya kanaler för marknadsföring samt tillgång till handel och service under fler av dygnets timmar.



### PRIORITERADE STRÅK HANDEL OCH SERVICE

Handel och service placeras företrädesvis längs utpekade stråk och lägen. Koncentrationen ska vara högst närmast Stora torg. Olika typer av utbud samlas till olika stråk, butikskoncept utvecklas och renodlas, luckor fylls igen och särskilt viktiga lägen identifieras. En analys av nuvarande butiksutbud och dess lokalisering, eventuella behov av omlokaliseringar och kompletteringar behöver genomföras. Likaså behöver huvudstråk och sekundära stråk för handel och service pekas ut.



\*Ankarbutik - en butik med hög besöksfrekvens och stor dragningskraft som genom sin närvaro kan öka omsättningen i centrum

## PRINCIP FÖR LOKALISERING AV HANDEL OCH SERVICE

Ett välfungerade och livligt centrum har hittat rätt balans mellan utbud och lokalisering av viktiga butiker. Det framgångsrika centrumområdet består av ett antal butiker med stor och bred dragningskraft i strategiska lägen, så kallade ankarbutiker, samt en mix av mindre butiker med profilerande utbud. I kombination med caféer, restauranger och omsorgsfullt utformade offentliga rum skapas förutsättningar för att människor ska vilja besöka centrum, handla mer samt ha anledning att stanna kvar lite längre. Lokaliseringen av ankarbutikerna är central för att skapa så goda synergier mellan handelsutbudet som möjligt och utnyttja stadens stadsrum på bästa sätt.

## RÄTT SAK PÅ RÄTT PLATS! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Plan för lokalisering av handel	1	Fastighetsägarna	Stadskärneföreningen, referensgrupp
<input type="checkbox"/>	Centrum	Digital marknadsföring av handel och händelser	1	Stadskärneföreningen	-
<input type="checkbox"/>	-	Certifiera Eslövs kommun som Fairtrade City	1-2	Eslövs kommun, Klk	-

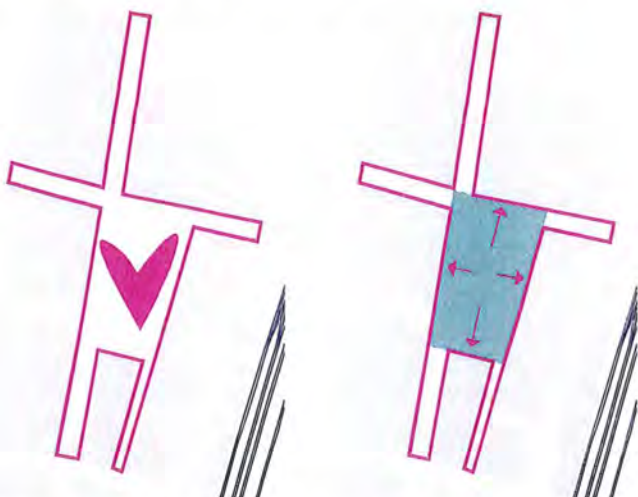
TID	
1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

## AKTIVERA STADEN!

Stadskärnan är mer än handel och service. Med Stora torg som ett naturligt hjärta är stadskärnan också en plats för folkliv; en plats för möten mellan människor, för rörelse och rekreation och för upplevelser och nya intryck. Stadskärnan ska fungera året runt och på dygnets alla timmar. Attraktiva lösningar för möblering, ljus och ljud, offentlig utsmyckning, grönska och skyltning är viktiga faktorer för en välfungerande och inbjudande miljö. Spännande och varierande evenemang och händelser löpande under året drar människor och uppmärksamhet till platsen och gör centrum till en intressant plats att vara på och komma tillbaka till. Samarbeten mellan lokala aktörer bidrar till positiva effekter på både folkliv och handel i centrum.

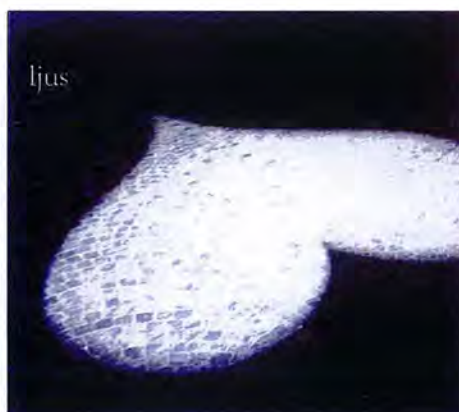
**Den inledande dialogen** fokuserade på önskingar om mer folkliv och stadskänsla i centrum. Stora torg behöver ges en ny funktion och form. Det behövs fler evenemang och händelser som gör centrum mer intressant. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är platser för lek, kreativa lösningar för ljud, ljus och offentlig utsmyckning, bättre skyltning, mer kultur i centrum, låncyklar, plan för arrangemang och händelser, samarbete mellan centrumets aktörer, omgestaltning av torget med bekväma sittplatser, grönska, väderskydd, uteserveringar, aktiviteter.

### STORA TORG - STADENS HJÄRTA



Stora torg är stadens hjärta. Alla vägar leder hit.

Ett golv, från vägg till vägg, torget går ända fram till fasaderna





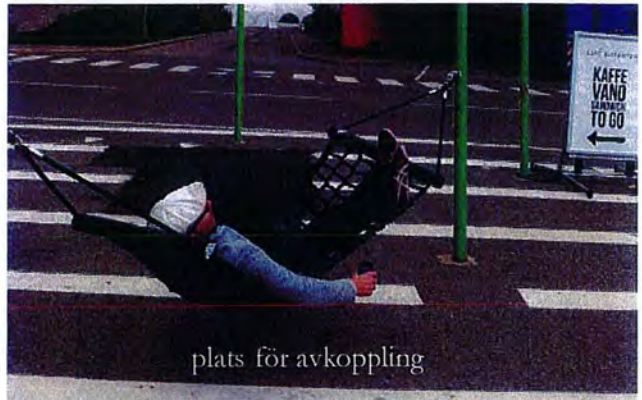
plats för uteserveringar



stora evenemang



planteringar och offentlig utsmyckning



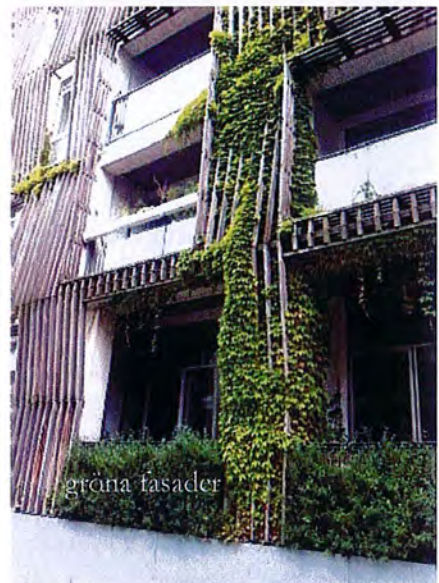
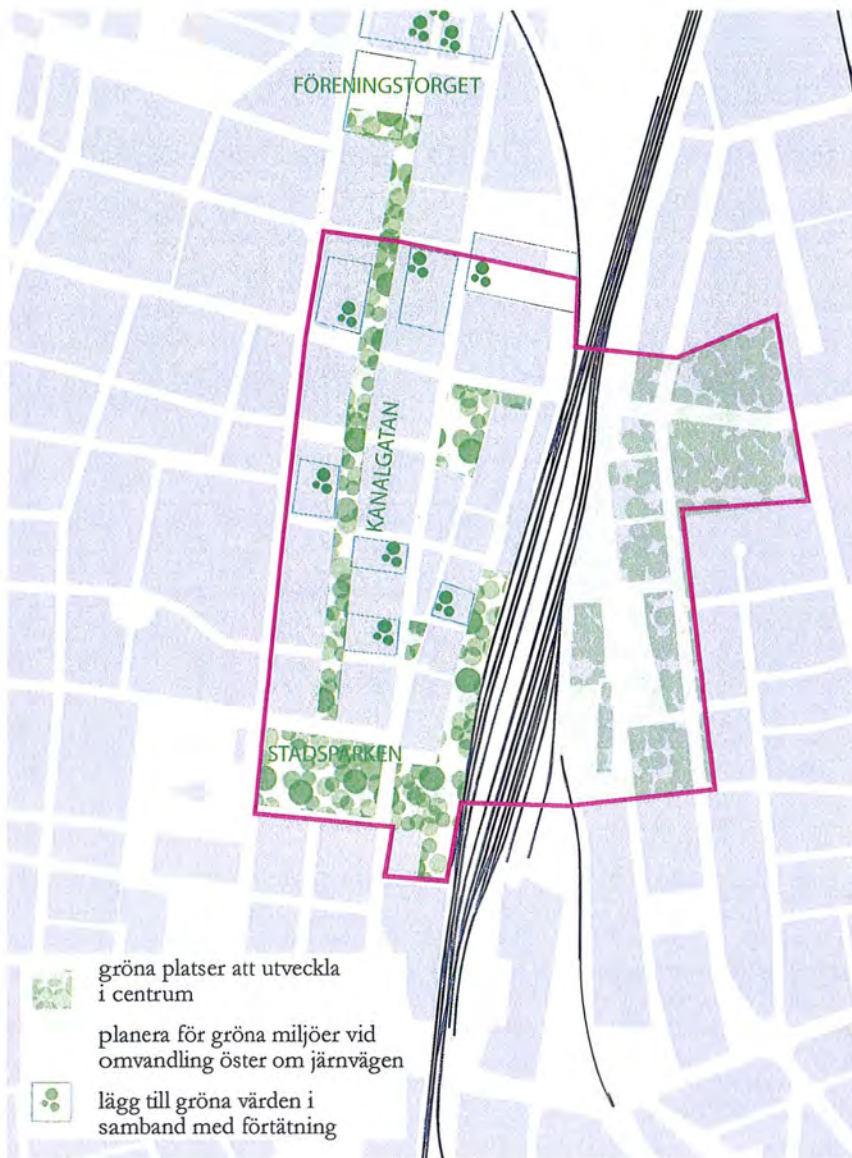
plats för avkoppling



lekskulpturer



En flexibel yta som kan ha olika funktioner under olika tider på året, olika dagar i veckan och under dygnets alla timmar. Torget passar för många olika aktiviteter. Det finns plats för stora evenemang såväl som för den lokala matmarknaden eller en stunds avkoppling. En plats att vistas på både till vardags och till fest.



## PLATS FÖR GRÖNSKA

Gröna värden stärker stadskärnans attraktivitet och skapar trivsamma miljöer att röra sig och vistas i. Det finns gott om utvecklingsbara platser i stadskärnan som möjliggör kreativa lösningar med grönska som ett viktigt element. Stora torg, Kanalgatan och omvandlingen av östra Eslöv är några exempel som kommer att ha stor betydelse för stadskärnans fortsatta utveckling. Gatuplanteringar, fickparker och gröna väggar och tak är viktiga faktorer för upplevelsen av stadskärnan.



INSPIRATION FÖR ATT AKTIVERA STADEN!



## AKTIVERA STADEN! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Översyn skötsel och drift	1	Eslövs kommun, MoS + fastighetsägare	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Wifi	1	Eslövs kommun, Klk	Samarbete med leverantör
<input type="checkbox"/>	Centrum	Plan för evenemang och aktiviteter	1	Eslövs kommun, KoF	Samarbete med Klk, MoS + Stadskärneföreningen
<input type="checkbox"/>	Stora Torg	Gestaltningförslag inför ombyggnad	1	Eslövs kommun, MoS	Arkitekttävling
<input type="checkbox"/>	Stora Torg	Beslut om Stenssontrappan	1	Eslövs kommun, Klk + EBO	-
<input type="checkbox"/>	Stationsområdet	Utvecklingsplan för stationsområdet	2	Eslövs kommun, MoS och BA Bygg	I samarbete med Skånetrafiken, Trafikverket m fl
<input type="checkbox"/>	Centrum	Skylt- och möbleringsprogram	2	Eslövs kommun, MoS	I samarbete med KoF + fastighetsägare + Stadskärneförening
<input type="checkbox"/>	Centrum	Utvecklingsplan för Köpmannen 11	1	EBO	I samverkan med Eslövs kommun

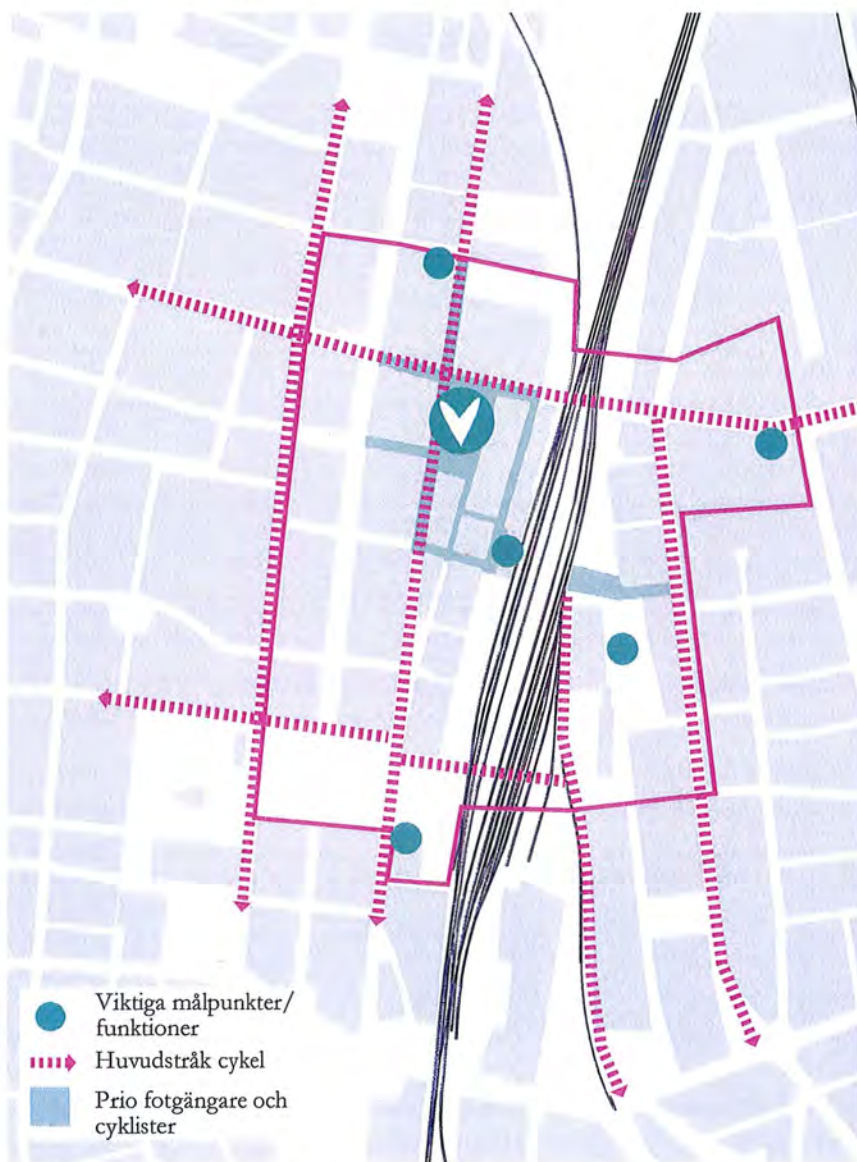
### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

## DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN!

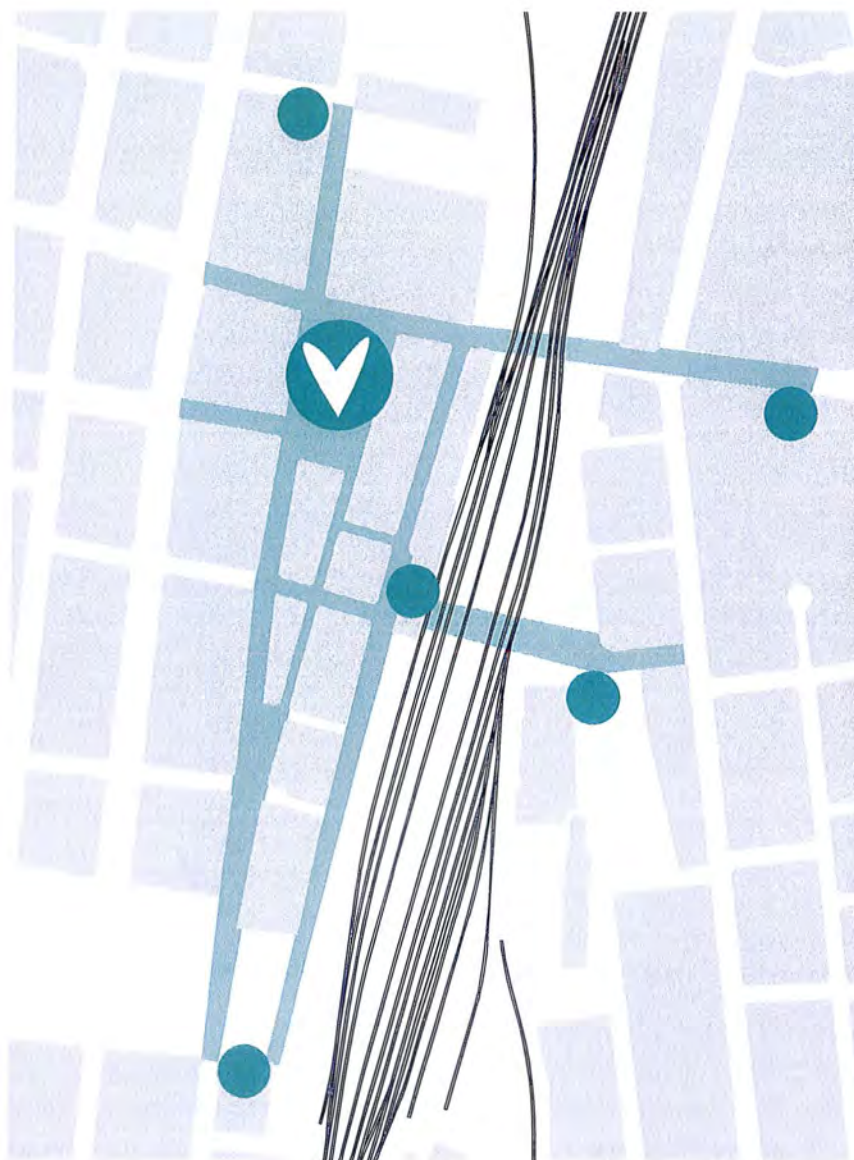
Stadskärnan kopplar ihop stadens olika delar med varandra. Tydliga och attraktiva stråk och entréer i alla riktningar ger en god tillgänglighet till centrum och dess utbud. Omsorgsfull och stadsmässig gestaltning av rondeller och infartsvägar är en viktig aspekt. Att överbrygga barriären som järnvägen innebär är avgörande för att koppla ihop östra och västra delarna av centrum med varandra. Oavsett vilket transportmedel man väljer är det enkelt att ta sig fram i stadskärnan, men cyklister och fotgängare har särskilt företräde. Med tydlig skyltning och genomtänkt gestaltning av stråk är det enkelt att hitta och röra sig mellan viktiga målpunkter i och utanför stadskärnan. Trafikflöden genom staden styrs på ett sätt som är anpassat efter gatornas olika funktioner och som lyfter fram stadens kvaliteter och potential.

Den inledande dialogen fokuserade på tillgängligheten i och till stadskärnan. En önskan finns om en lugnare och tryggare centrummiljö med mer utrymme för fotgängare och cyklister. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är bättre lösningar för trafiken i centrum, sammanhängande cykelstråk, löpslingor med utgångspunkt i stadskärnan, möjlighet till gågata, nya parkeringslösningar, välkomnande entréer till staden, förbättrade kopplingar under järnvägen, trevligare busshållplatser och bättre skyltning och orientering.



### ÖKAD TILLGÄNGLIGHET

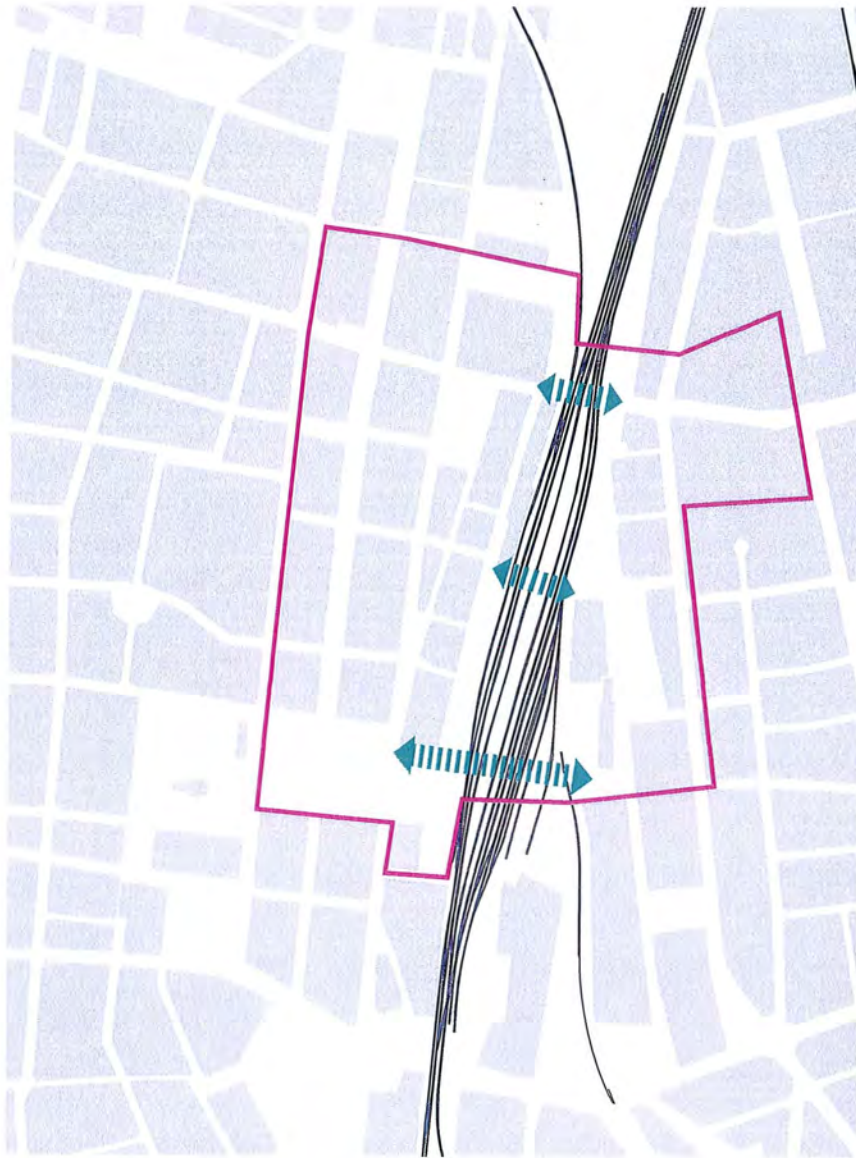
En attraktiv stadskärna kräver god tillgänglighet till och från stadens olika delar och mellan olika viktiga målpunkter. Cykel och fotgängare ges överordnad prioritet i de centrala delarna av stadskärnan. Cykelstråken i och omkring centrum kompletteras och byggs ut till ett väl sammanhängande nät. Flöden för bil och kollektivtrafik utreds och anpassas för att ge större plats åt cyklister och fotgängare.



## ÖKADE RUMSLIGA KVALITETER

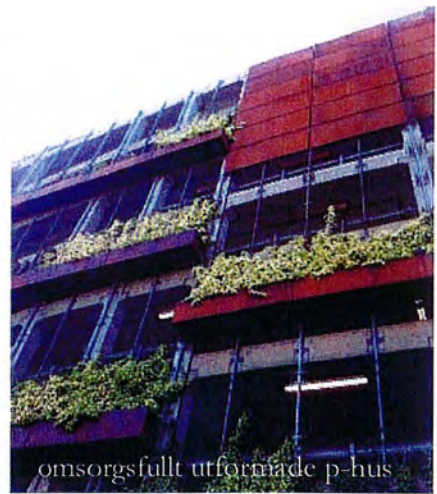
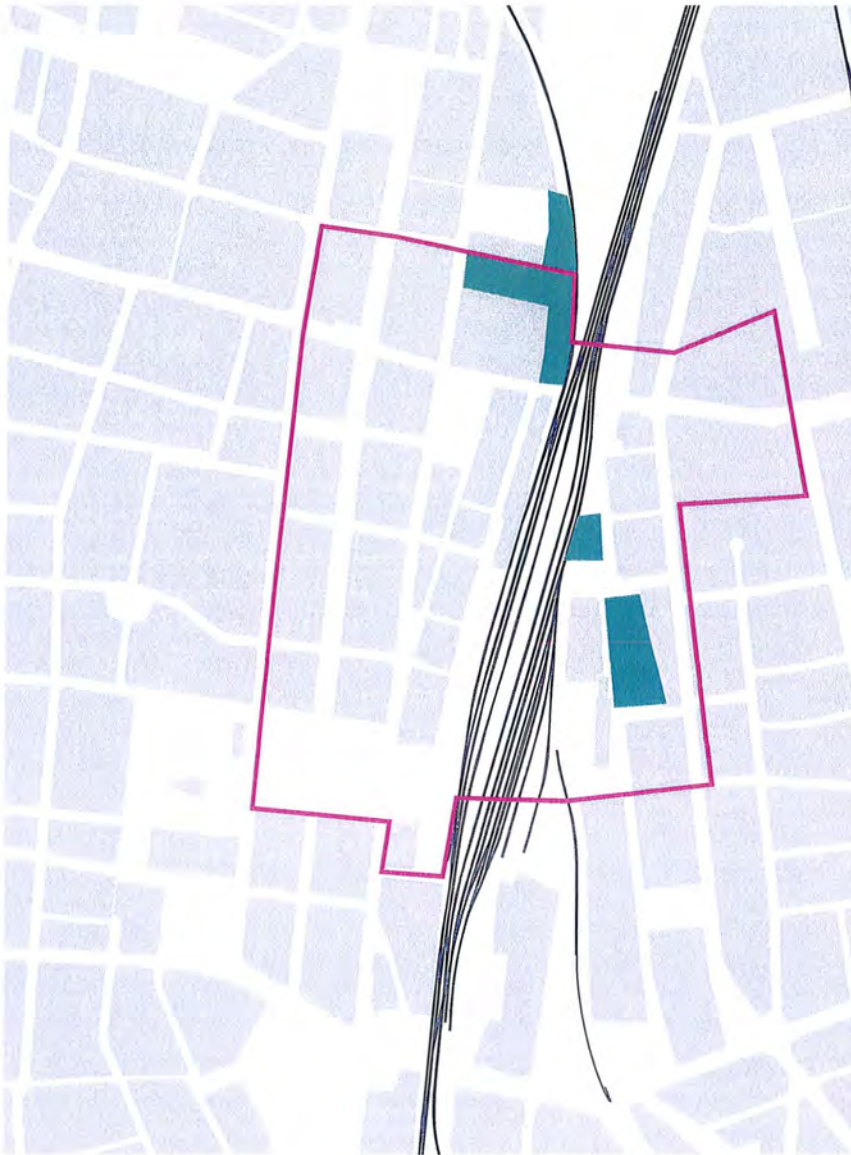
Inre delen av centrum är stadens vardagsrum. Gator och platser är utformade för att prioritera fotgängare och cyklister. Det finns plats för uteserveringar och för verksamheterna att växa ut på gatan. De rumsliga kvaliteterna förstärks genom omsorgsfullt utformade miljöer som tar tillvara stadskärnans karaktär. Möblering, grönska, ljus, offentlig utsmyckning och markbeläggning är viktiga aspekter. Olika gaturum har olika förutsättningar och kvaliteter som kan förstärkas. Exempelvis har Kanalgatan potential att förändras från parkeringsgata till grön esplanad, Södergatan/Norregatan kan stärkas ytterligare som handelsstråk och Storgatans karaktär av stationsgata kan lyftas fram.





### SAMMANKOPPLAD STAD

Stadens olika delar kan integreras ytterligare med centrum genom att förbättra befintliga tunnlar under järnvägen samt komplettera med en ny gång- och cykelbro över järnvägen. Under- och övergångarna utgör viktiga entréer till centrum. Tunneln vid Östergatan behöver omvandlas från transportled till stadsrum där biltrafiken tonas ner, och cyklister och fotgängare ges en trygg och välkomnande miljö.



## LÄGEN FÖR PARKERING

Omsorgsfullt utformade parkeringshus för besökare, boende, och pendlare placeras på strategiska platser i utkanten av centrum. I den inre delen av centrum finns gatuparkering för bil på utvalda ställen och gott om cykelparkering.

## DEN SAMMANHÄNGANDE STADEN! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	Centrum	Förbättrad skyltning för orientering	1	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Trafikstudie - trafikflöden och busstrafik	1	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Sänkt hastighet i centrum	1-2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Modell för parkering i centrum, cykel och bil	1-2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Infart, Östergatan	Realisera beslut om omgestaltning	2	Eslövs kommun, MoS	Med hänsyn till utveckling av östra Eslöv
<input type="checkbox"/>	Tunnel under järnväg, Östergatan	Omgestaltning	2	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Centrum	Bind ihop cykelstråk enligt cykelplanen	2-3	Eslövs kommun, MoS	-
<input type="checkbox"/>	Söder om stationen	Gång- och cykelbro över järnvägen	4	Eslövs kommun, KIK	-

### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år

## DRA ÅT SAMMA HÅLL!

Plan för centrumutveckling är en plattform som bygger på ett gemensamt ansvarstagande för de utvecklingsområden som pekas ut och prioriteras. Goda resultat kräver aktivt engagemang och praktisk handling från alla berörda aktörer i centrum, såsom kommun, fastighetsägare, handlare, övrigt näringsliv, föreningsliv och besökare. Eslövs kommun har en särskilt viktig roll att spela i att driva och samordna arbetet med förverkligandet av planen. Planen innehåller åtgärder på både kort och lång sikt. Det är därför viktigt att alla inblandade aktörer arbetar mot gemensamma mål, kommunicerar samma värden, förstår och ser sin roll i det stora sammanhanget och känner sig delaktiga i det utvecklingsarbete som initieras. För att nå hit behövs en organisation och bra forum för fortsatta diskussioner och samarbeten.

Den inledande dialogen fokuserade på vikten av att centrums aktörer äger utvecklingsarbetet tillsammans och delar samma målbild. Några konkreta exempel på förslag från dialogen är behovet av att skapa forum och mötesplatser, kanaler för information, digitala infotavlor, gemensam tidning, utställningar och smidig och förstående myndighetsutövning. Alla kan göra något och måste utmana sig själva för att hitta lösningar som bidrar till en positiv förändring av centrum.



### DRA ÅT SAMMA HÅLL! - PLAN FÖR GENOMFÖRANDE

	PLATS	ÅTGÄRD	TID	ANSVAR	KOMMENTAR
<input type="checkbox"/>	-	Initiera utvecklingsgrupp	1	Eslövs kommun, Klk	-
<input type="checkbox"/>	-	Utställningar av pågående utvecklingsarbete i stadskärnan	1	Alla	Exempelvis i samband med gestaltning av Stora Torg
<input type="checkbox"/>	-	Gemensam marknadsföring	1	Eslövs kommun, Klk	-
<input type="checkbox"/>	-	Politisk styrgrupp för centrumfrågor	1	Eslövs kommun	Kommunstyrelsen utser styrgrupp
<input type="checkbox"/>	-	Struktur för uppföljning	1	Eslövs kommun, Klk	-

#### TID

1	Nu
2	1-3 år
3	3-5 år
4	>5 år



# PLAN FÖR CENTRUM- UTVECKLING



ESLÖVS  
KOMMUN

2016-02-05

Kommunledningskontoret  
Peter Juterot

## **Redogörelse för parters delaktighet i arbetet med Plan för centrumutveckling**

Redogörelsen omfattar inte dialogarbetet från projektets första fas då detta inte bedömts relevant utifrån de uppgifter som efterfrågats. Den omfattar inte heller det arbete som genomfördes av f.d. näringslivschef då dessa uppgifter inte längre är tillgängliga och kan redogöras för på ett korrekt sätt.

De aktörer som omnämns i anslutning till handlingsplanerna för respektive ställningstagande i planen har varit delaktiga vid följande tillfällen:

2015-11-04 Arbetsmöte Klk, KoF och Nyréns  
2015-11-09 Arbetsmöte KoF, Klk  
2015-11-18 Arbetsmöte KoF, Klk och Nyréns  
2015-11-18 Arbetsmöte/avstämning Klk, MoS  
2015-12-15 Dialog Stadskärneföreningen  
2015-12-17 Arbetsmöte/avstämning Klk och MoS  
2015-12-18 Avstämning Klk och KoF  
2016-01-08 Presentation och diskussion Stadskärneföreningens styrelse  
2016-01-13 Avstämning/dialog fastighetsägargrupp  
2016-01-13 Avstämning MoS  
2016-01-14 Arbetsmöte/avstämning Klk, KoF, MoS och Nyrens  
2016-01-14 Avstämning/dialog med Henric Blomsterberg  
2016-01-18 Avstämning Tillväxtavdelningen  
2016-01-19 Presentation/dialog på Stadskärneföreningens frukostmöte

Utöver dessa tillfällen har icke schemalagda avstämningar kring detaljer i planen gjorts med chef för Gata, Trafik och Park på Miljö och Samhällsbyggnad.

Tidigare resonemang kring kommunikationer och trafikflöden i och i anslutning till stadskärnan med personal från Gata, Trafik och Park i samband med arbetet med Översiktsplan – Eslöv 2017 har också vägts in i planen.

Peter Juterot  
Tf. Avdelningschef  
Kommunledningskontoret

2017-02-09

2016.2134-

# TRAFIKUTREDNING ESLÖVS CENTRUM



SWECO 

DATUM: 2017-02-06

UPPDRAGSNUMMER: 7002050

SWECO SOCIETY MALMÖ



Titel: Trafikutredning Eslöv centrum

Datum: 2016-02-06

Beställare: Eslövs kommun

Uppdragsledare på Sweco: Jerssica Jaremo

Handläggare: Jessica Sundberg, David Edman, Malin Johansson, Joakim Bengtsson, Sofie Widesjö; Christina Graner och Kajsa Lundborg

Layout: Malin Johansson



## Sammanfattning

Trafikutredningen omfattar en inventering och analys av det befintliga trafiknätet i centrala Eslöv samt en grov översyn på det övergripande nätet inom tätorten. Inom analysen fastställs att kvalitétéerna i centrala Eslöv kopplas till stadens utformning där den koncentrerade stadskärnan bidrar till korta gång- och cykelavstånd, god närhet till järnvägsstationen och stora potentialer för möten kring Stora torg som ligger centrerat i centrum. Bristerna i centrala Eslöv kopplas till den låga grad av prioritering mellan trafikslagen i de olika gaturummen. Samtliga gator är utformade för alla resenärer och trafikslag, vilket medför att ingen har prioritet någonstans. En annan brist i centrala Eslöv är att det övergripande cykelnätet inte hänger samman, viktiga länkar fattas. Utifrån inventeringen och analysen har sju mål tagits fram. Dessa mål ska uppnås via de åtgärder som föreslås för centrala Eslöv. Målen omfattar att antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka, färdmedelsförändringen ska förändras så att resor till fots och med cykel ersätter bilresor och biltrafiken ska minska och hastigheterna sänkas i centrum och därmed reducera bullernivåerna. Målen omfattar även att olycksnivån ska minska och miljön upplevas tryggare så att andelen barn och unga som vistas på de offentliga platserna ska öka.

För att uppnå målen har tre strategier tagits fram:

**PRIORITERA:** handlar om att skapa en miljö där fotgängare och cyklister prioriteras framför biltrafiken.

**ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL:** handlar om att skapa miljöer som är säkra, gena, trygga och estetiskt tilltalande för att på så vis höja attraktiviteten att gå och cykla i centrala Eslöv.

**ATTRAKTIV STADSMILJÖ:** handlar om att skapa miljöer som bidrar till att centrala Eslöv befolkas genom ett mer varierat utbud på service, kultur, handel och offentliga platser som inspirerar till vistelse, lek och aktivitet.

Utifrån strategierna har ett antal olika åtgärder tagits fram som tillsammans uppfyller de satta målen. Åtgärderna kan sammanfattas med följande punkter:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatan förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättra möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.

Slutligen har åtgärderna effekt- och konsekvensbedömts för att skapa en bild av vad de olika åtgärderna bidrar med för centrala Eslöv. För att kunna utvärdera tillgängligheten och framkomligheten i centrala Eslöv har information från framtagna trafikberäkningsmodellerna beaktats. För att kunna utvärdera trafiksäkerheten, personsäkerheten och orienterbarheten inom centrala Eslöv har information från den sociala konsekvensbedömningen beaktats. I den sociala konsekvensbedömningen beaktats det sociala livet, mötesplatser, trygghet, orienterbarhet, tillgänglighet, säkerhet, närhet, barns självständiga rörelser och barns hälsa.

För att utvecklingen av centrala Eslöv ska leda till att cyklister och fotgängare prioriteras bör åtgärderna kring ombyggnad av Stora Torg tillsammans med åtgärderna längs Södergatan, Storgatan och Västergatan/Östergatan prioriteras. Samtidigt bör linjedragningen för bussarna ändras. Nästa steg bör vara ombyggnad av Norregatan och Köpmansgatan samt införande av de separerade cykelstråken. Ny gc-koppling över järnvägen blir först aktuell på lång sikt och bör samordnas med den planerade upprustningen av stationsområdet.



## Innehåll

1. Inledning .....	6
1.1. Bakgrund .....	6
1.2. Syfte och omfattning .....	6
1.3. Underlag .....	6
2. Förutsättningar .....	8
2.1. Säkerhet .....	10
2.2. Framkomlighet.....	15
2.3. Tillgänglighet.....	22
2.4. Trygghet.....	26
2.5. Analys .....	27
3. Mål och strategier .....	28
3.1 Målbild .....	28
3.2. Strategier .....	29
4. Förslag på åtgärder .....	32
4.1. Åtgärder på det övergripande nätet.....	32
4.2. På de centrala delarna.....	34
5. Effekter och konsekvenser .....	44
5.1. Mål och åtgärder.....	44
5.2. Fortsatt arbetet .....	47
6. Referenser.....	48
7. Bilaga 1 - Social konsekvensbedömning .....	50





# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Eslövs kommuns vision är att vara Skånes bästa kommun att bo och verka i år 2025. Eslöv är en populär bostadskommun med cirka 32 000 invånare, belägen i Öresundsregionen. I Eslöv är det nära till det mesta, inte minst tack vare de goda tågförbindelserna med övriga delar av Skåne och Köpenhamn. I kommunen finns småstadens lugn, närhet och levande landsbygd, men också tillgång till kultur och affärsutbud.

### 1.1.1. Utveckling av centrum

Våren 2015 startade ett centrumutvecklingsprojekt i Eslöv. Projektet bestod inledningsvis av ett flertal träffar med medborgare, fastighetsägare och företagare i Eslövs centrum. Syftet var att få reda på vad folk tycker om Eslövs centrum idag och hur de ser på dess framtida utveckling. En plan för centrumutveckling antogs i kommunfullmäktige våren 2016. Denna plan visar bland annat att det finns ett behov av att göra centrum mer anpassat för fotgängare och cyklister. Att det som ett första steg behövs en studie av dagens trafikflöden samt förslag på hur trafikflödena bör förändras för att uppnå ett par av centrumutvecklingsplanens mål:

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkommande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Det ska enligt centrumutvecklingsplanen hållas en arkitektävling avseende Stora torgs utformning där förslag och rekommendationer från denna utredning ska vara vägledande.

## 1.2. Syfte och omfattning

Denna trafikutredning syftar till att ta fram förslag och rekommendationer för hur de olika trafikslagen i Eslövs centrum kan fördelas eller anpassas så att fotgängare och cyklister prioriteras. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ska därefter fatta beslut om utredningens förslag. Åtgärdsförslag har införts i en trafikberäkningsmodell som tagits fram inom utredningen. Syftet med modellen är att kunna analysera hur trafikflödena förändras till och genom centrum när förändringar görs i vägnätet. Trafikberäkningsmodellen är utförd i programmet VISUM. Som underlag till beräkningsmodellen har ett antal trafikflödesmätningar genomförts i centrala Eslöv. Detta har utförts genom slangmätningar under en veckas tid.

Inom utredningen har även ett antal sociala parametrar beskrivits och bedömts utifrån befintlig miljö och de föreslagna åtgärderna. Följande parametrar har beaktats:

- socialt liv
- mötesplatser
- trygghet, inkl. orienterbarhet och tillgänglighet
- säkerhet
- närhet
- barns självständiga rörelser
- barns hälsa

## 1.3. Underlag

### Eslövs infartsvägar

Eslövs kommun tog 2013 fram ett dokument kring utveckling av Eslövs infartsvägar, där huvudtankarna är att göra infarterna mer estetiskt tilltalande och att minska genomfartstrafiken på Östergatan – Västergatan. Detta genom att fördela trafiken på andra infarter, med syftet att avlasta gatorna genom centrala Eslöv. Utredningen utgör beslutsunderlag för investeringsplanen gällande för Eslövs infartsvägar. Inriktningen på utredningen ökar möjlighet att uppnå målen i centrumutvecklingsplanen.





## Cykelplan för Eslövs kommun

Cykelplanen togs fram av Eslövs kommun 2014 på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Planen fokuserar framför allt på förhållandena i Eslövs tätort där så många som möjligt kan dra nytta av åtgärder som främjar cyklande. Planen omfattar därför i huvudsak infrastrukturen i Eslövs tätort. En översyn av planen för cykelledsnätet utanför Eslövs tätort har också gjorts som underlag för Trafikverkets regionala plan. Inom cykelplanen fastställdes följande målsättningar:

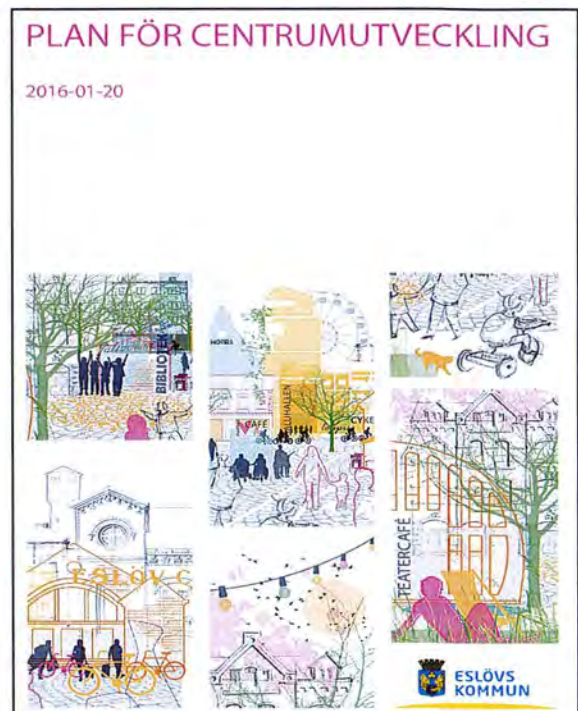
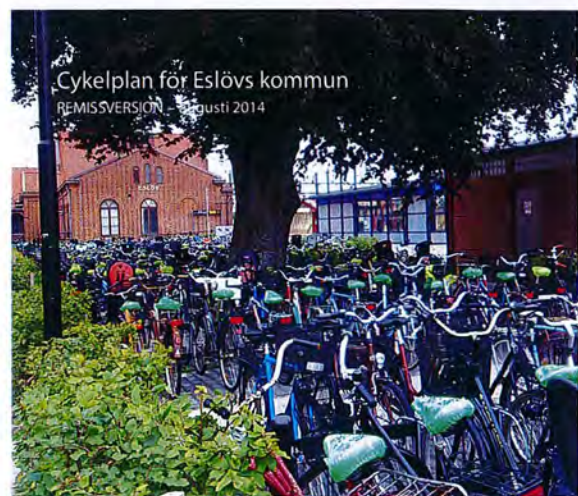
- Ingen ska dödas och/eller skadas allvarligt i trafiken.
- I Eslövs stad ska det finnas ett heltäckande, bekvämt och gent gång- och cykelvägnät.
- Gång- och cykelvägnätet ska knyta samman bostadsområden med viktiga målpunkter.
- 5 % av det befintliga asfalterade gång- och cykelvägnätet ska asfalteras om årligen.
- I Eslöv ska det vara en självklarhet att cykla.
- Antalet cykelresor ska öka med 1 % årligen.
- Vid nyexploatering ska trafiksäkra gång- och cykelstråk finnas som ska knytas ihop med huvudstråk.
- Attraktionskraften för cykelvägnätet ska öka genom att årligen utöka med 20 cykelställ och en cykelpump.
- Cykelvägvisning ska finnas i Eslövs stad samt längs cykelleder utanför staden.

## Eslöv parkeringsutredning

Utredningen togs fram 2011 med syfte att kartlägga befintlig parkering och dess beläggning samt ta fram en ny parkeringsnorm. Tillgången till offentlig parkeringen i centrala Eslöv förväntas minska till följd av planerade förtätningar med ny bebyggelse på tomtmark som idag används för parkering. Utredningens slutsats är att det i dagsläget inte finns några behov på fler parkeringsplatser (beläggningsgraden 2011 var 61 % och rekommenderad maximal beläggningsgrad ligger på 80-90 %). Inom tio år antas utvecklingen av centrala Eslöv ha kommit så långt att behovet av ett utökat antal parkeringsplatser kommer finnas. Utredningen omfattar en lokaliseringsstudie på ett samlat parkeringshus, behov av att införa parkeringsavgifter samt en något sänkt parkeringsnorm.

## Hastighetsplan

Utredningen togs fram år 2011 med syfte att anpassa trafiksystemet efter ortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser. Inom utredningen ingår förslag på åtgärder som kommunen bör vidta för att nya hastighetsbegränsningar ska kunna efterföljas.

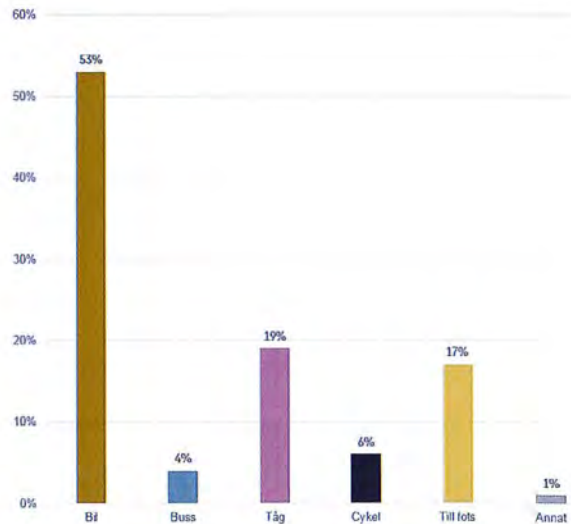




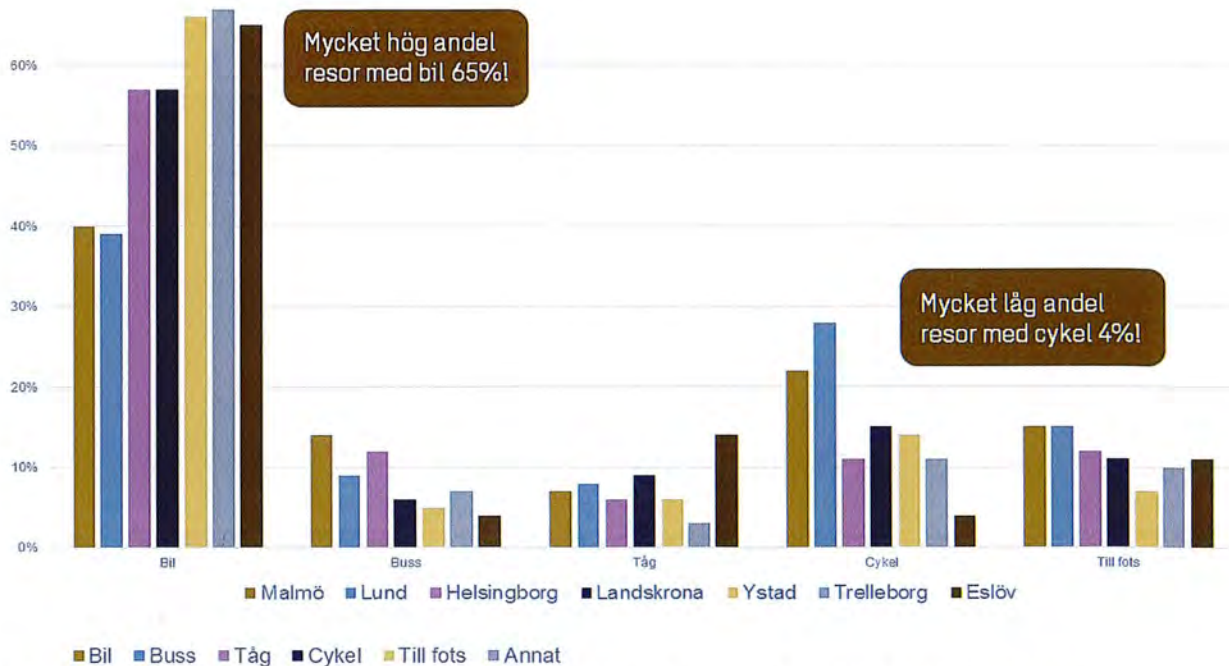
# 2. Förutsättningar

## Eslövsbornas resvanor

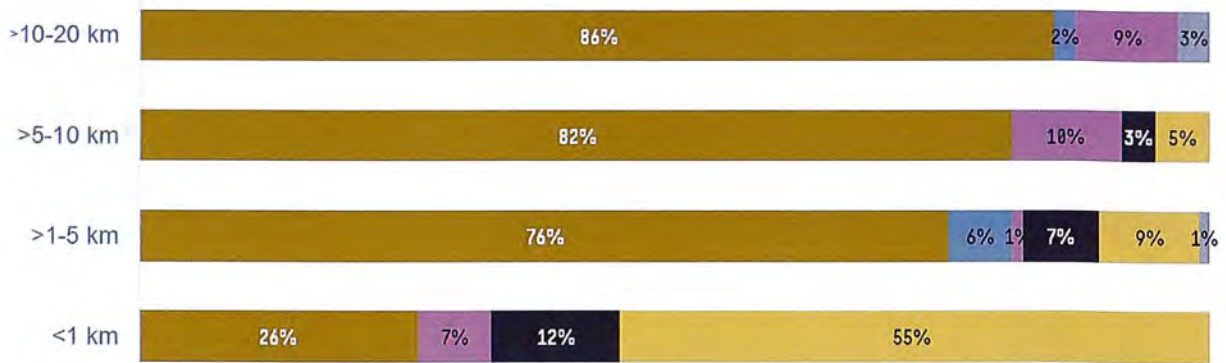
I figurerna nedan visas Eslövs kommuns färdmedelsfördelning från en resvaneundersökning för Skåne år 2013. Där kan det utläsas att andelen resor som sker med bil ligger på 65 % vilket är mycket högt, även andelen resor som sker med tåg är hög i jämförelse med de andra presenterade kommunerna. Andelen som cyklar är däremot mycket låg med endast fyra %. I tabellen redovisas kommunens totala antal resor d.v.s. även de resor som sker utanför tätorten. Färdmedelsfördelningen visas i jämförelse med andra skånska kommuner. Till höger visas en figur på färdmedelsfördelningen för resor endast inom tätorten vilket medför att andelen cykeltresor och resor till fots är högre och bilandelen något lägre.



Färdmedelsfördelning inom tätorten för år 2013 uppdelat per transportslag



Eslövs kommuns färdmedelsfördelning år 2013 uppdelat per transportslag, i jämförelse med andra skånska kommuner

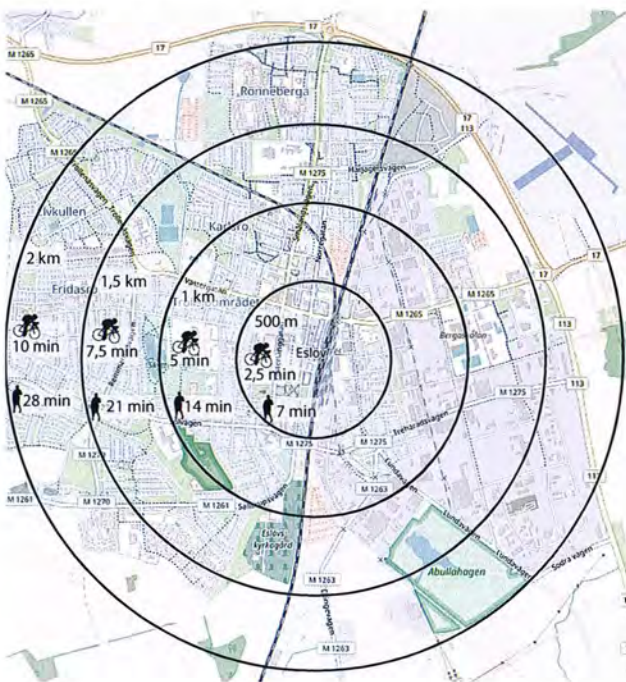


Eslövs kommuns färdmedelsfördelning år 2013 uppdelat per transportslag samt reslängd

Figuren ovan visar färdmedelsfördelningen uppdelat på reslängd. För resor som är kortare än en kilometer sker 26 % av alla resor med bil, och för resor mellan en och fem kilometer så sker hela 76 % av alla resor med bil. Dessa resor är kortare än fem kilometer och har därmed en stor potential för att flyttas över till resor till fots och framförallt resor med cykel.

### Potential att gå och cykla

Hela Eslövs tätort rymms inom en cirkel med en radie på 2 kilometers avstånd till centrum och tågstationen. Den täta och nära staden ger goda förutsättningar och stor potential till att eslövsborna färdas till fots och med cykel i större utsträckning än i dagsläget. På kartan visas Eslövs tätort och avståndscirklar med radie två kilometer, en och en halv kilometer, en kilometer och 500 meter samt den ungefärliga tid det tar att cykla och gå sträckan i enlighet med tabellen nedan.



Restider för fotgängare och cyklister					
fågelavstånd	meter	500	1000	1500	2000
faktiskt avstånd	meter	700	1400	2100	2800
restid fotgängare	minuter	7	14	21	28
restid cyklist	minuter	2,5	5	7,5	10



## 2.1. Säkerhet

Med säkerhet menas både trafiksäkerhet och personsäkerhet vilket omfattar både säkerhet i trafikmiljöer och säkerhet i offentliga miljöer där själva trafiken inte utgör hotet utan exempelvis en annan person, markbeläggning, brist på belysning eller liknande utgöra själva faran/hotet.

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Hög trafiksäkerhet innebär att det är en låg risk för att skadas i trafiken. Att uppnå följande mål för personsäkerhet är svårare då det inte endast beror på utformningen av platsen utan även på dem som vistas där.

### 2.1.1. Trafiksäkerhet

#### Olycksdata

Ett uttag ur STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har gjorts för tioårsperioden 1 januari 2004 till 31 december 2014. Uttaget avser det avgränsade utredningsområdet och omfattar polis- och/eller sjukhusrapporterade olyckor.

olyckstyp	dödso-lycka	allvarig olycka	måttlig olycka	lindrig olycka	totalt	andel
fotg, singel	0	8	36	19	63	44%
cykel, singel	0	0	3	8	11	8%
moped, singel	0	0	0	2	2	1%
personbil, singel	0	0	0	4	4	3%
lastbil, singel	0	0	0	1	1	1%
fordon/fordon	0	0	0	15	15	11%
cykel,moped/fordon	1	2	1	20	24	17%
fotg./fordon	0	0	3	11	14	10%
cykel/cykel	0	1	1	2	4	3%
cykel/moped	0	0	0	1	1	1%
fotg./moped	0	0	0	1	1	1%
moped/moped	0	0	0	1	1	1%
övrigt	0	0	1	0	1	1%
totalt	1	11	45	85	142	100%

Antal personskador inom utredningsområdet 2004-2014, STRADA

Totalt har det inträffat 142 olyckor med lindrig, måttlig, allvarlig eller dödlig personskada som följd under den analyserade tioårsperioden. Olyckorna redovisas per olyckstyp och allvarlighetsgrad. I tabellen kan man bland annat utläsa att 52 % av olyckorna är singelolyckor med fotgängare och cyklister.

72 % av de allvarligt skadade är fotgängare (singel) och 87 % av de måttligt skadade är fotgängare och cyklister (singel). För olyckor mellan motorfordon har endast lindriga skador rapporterats.

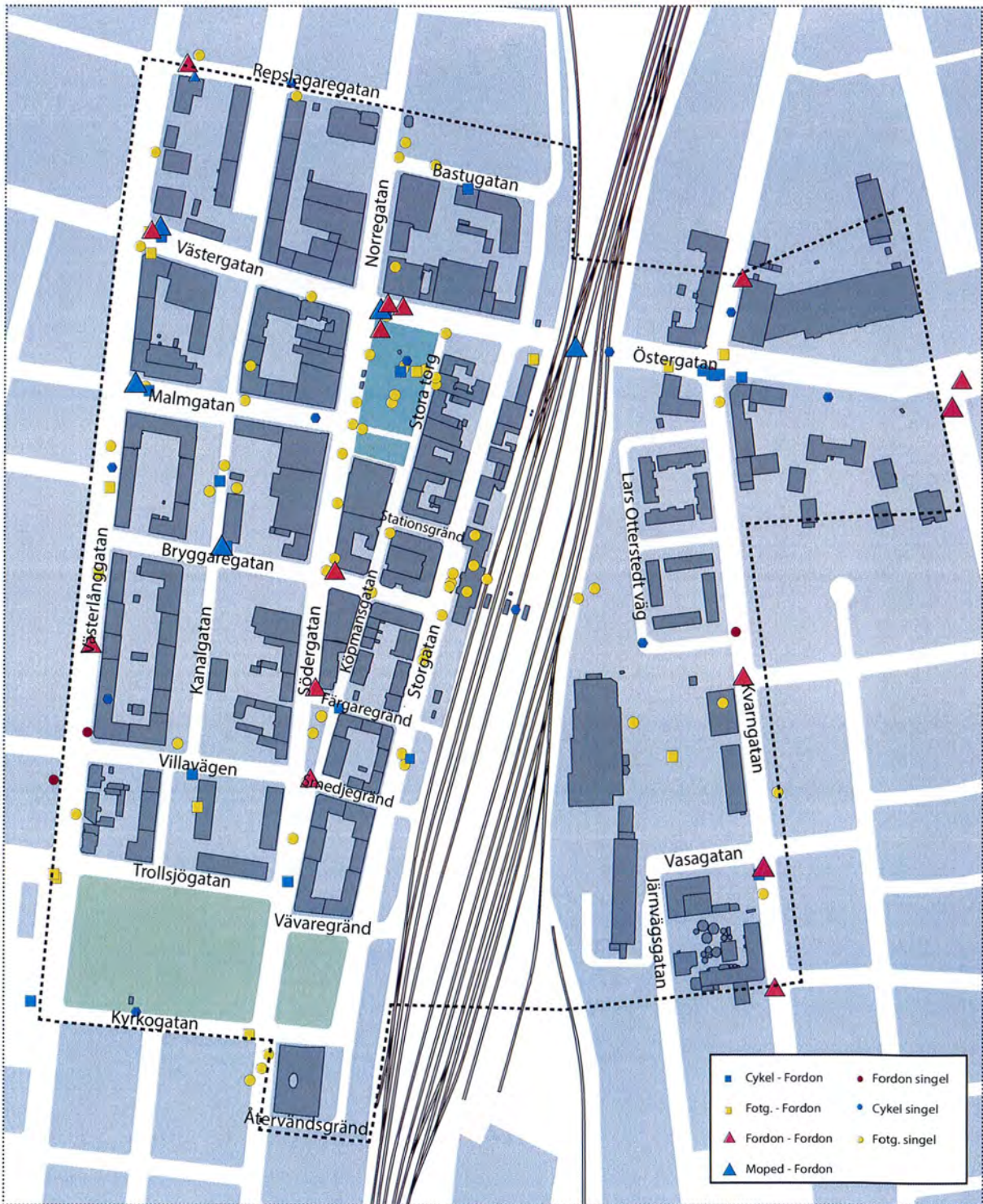
Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor för fotgängare, som främst beror på halt eller ojämnt underlag och/eller nivåskillnader. Olyckstypen utgör 44 % av alla rapporterade olyckor i området. Dessutom är andelen och antalet olyckor som resulterat i allvarliga och måttligt allvarliga skador störst för denna grupp. Den näst mest rapporterade olyckstypen är cykel/mopeder i konflikt med motorfordon, därefter motorfordon i konflikt med motorfordon, fotgängare i konflikt med motorfordon och sedan singelolyckor för cyklister.

Kartan till höger visar en sammanställning av olyckstyperna ovan där andelen mer än en % av det totala antalet olyckor. På kartan framgår det att korsningspunkterna på Västergatan-Östergatan är extra utsatta för olyckor där bilister är inblandade medan Stora torg och tågstationen omfattar flest olyckor för fotgängare. För cyklister sker olyckor mer jämnt fördelat inom området. Dock kan cirkulationsplatsen vid Östergatan-Kvarngatan urskiljas som den plats med flest cykelolyckor inom centrum. Det är längs detta stråk som andelen cykeltrafik är som störst.

### 2.1.2. Personsäkerhet

Vad gäller säkerhet för fotgängare finns en hel del brister, exempelvis felaktigt utformade ledstråk, smala trottoarer samt halvfärdiga trottoarkanter och beläggning. Även avfasning vid trottoarkanter är generellt dåligt utformade, vilket försvårar för personer med funktionshinder. Framför stationshusets entré finns det exempelvis ett bristande taktillt ledstråk som inte är markerat som övergångsställe och därför inte respekteras av bilisterna, trots gångfartsområdet. Vid entrén finns inte färgmarkeringar eller ledstråk som tar hand om dem som korsat gatan och trappan in till stationsbyggnaden har stora brister.

Dagens bristande personsäkerhet i trafikmiljön beror på att bilisterna är vana att ha högst prioritet. Som fotgängare och cyklist känner man sig utsatt på flera platser. Cykelbana saknas på delar av Västerlånggatan och cykelbanan på Köpmansgatan är otydlig. Trafikmiljön i Eslövs centrum är inte heller anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Barn under tolv år bör i trafikmiljöer betraktas som funktionshindrade.



Olyckor inom utredningsområdet under en tioårsperiod där andelen olyckstyp överstiger en % av det totala antalet olyckor

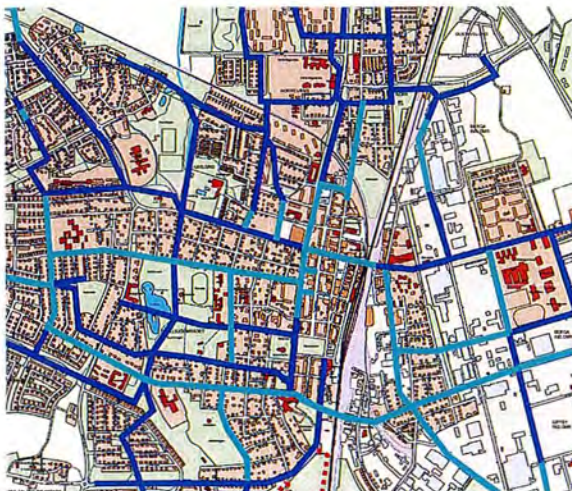


### 2.1.3. Trafikseparering

Hur fotgängare och cyklister separeras från motorfordonstrafiken redovisas i kartan på nästa sida, trottoarer finns längs samtliga gator och redovisas inte. Längs de gator som saknar markering sker cykling i dagsläget i blandtrafik vilket medför bristande grad av trafiksäkerhet för cyklister på det övergripande gatenätet där trafikflödena är stora och hastigheterna höga. Att cykla i blandtrafik fungerar bra på lokalgator med låga trafikflöden och låga faktiska hastigheter.

Separerade cykelbanor finns både i form av dubbelriktade och enkelriktade banor på vardera sida av gatan. Cykelpassagerna i Eslövs centrum har ingen enhetlig utformning, vilket kan leda till förvirring och en brist för cyklisten både med avseende på trafiksäkerheten och framkomligheten. Likande resonemang gäller för de separerade cykelbanorna. Där separerade banor inte finns sker cykling i blandtrafik eller inom målade cykelfält. Generellt gäller att cyklisten idag får ta plats i gaturummet där det finns utrymmen över och inte där det faktiskt behövs utifrån hastigheter, målpunkter och trafikflöden.

I *Cykelplan för Eslövs kommun*, definieras huvudcykelstråken i Eslöv, se kartan nedan. Stråken är klassificerade efter deras behov av åtgärder. Stråk med stora åtgärdsbehov är ljusblå, stråk utan åtgärdsbehov är mörkblå. Huvudstråken leder in till centrum västerifrån på Västerlånggatan till Malmgatan och Bryggaregatan, söderifrån på Södergatan samt österifrån på Östergatan och Per Håkanssonsväg. På kartan redovisas både befintliga och planerade stråk, vilket gör det svårt att se var cykling kan ske

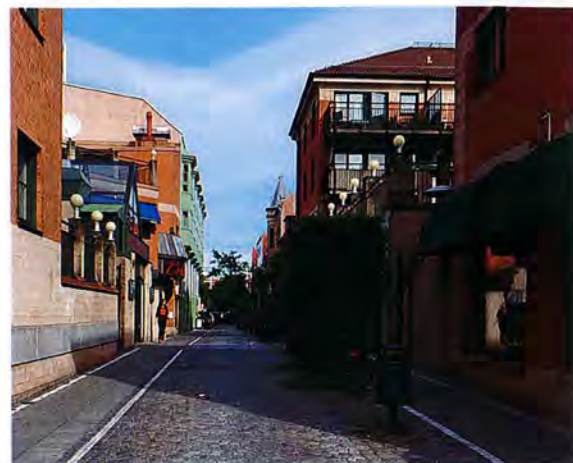


Huvudcykelstråk i Eslöv, från "Cykelplan för Eslövs kommun".

idag och var utbyggnad bör ske för att nätet ska bli komplett och ett attraktivt alternativ för eslövsborna. Kartan på höger sida visar separeringsformen inom centrala Eslöv där befintliga cykelstråk visas i blått och grönt.



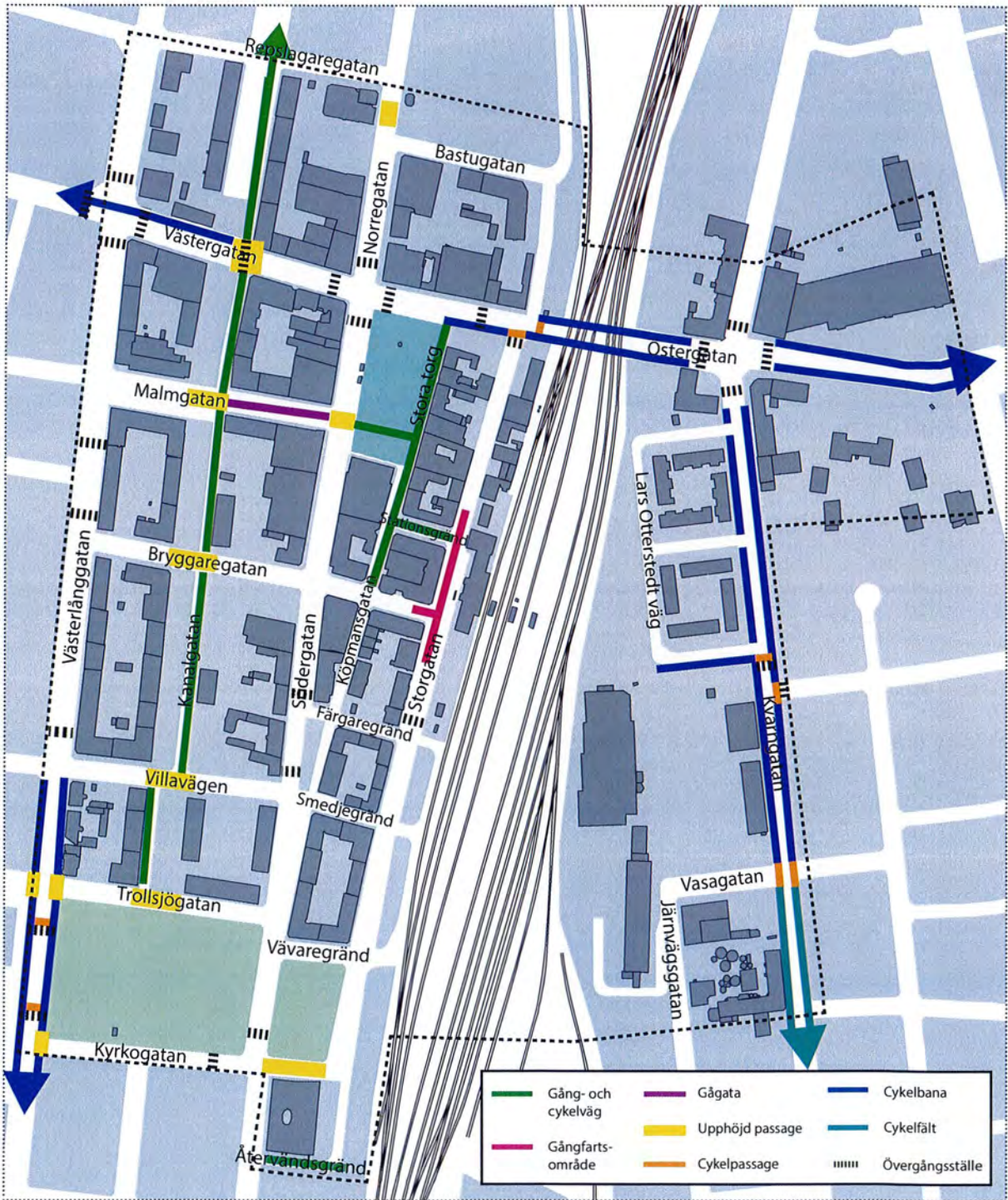
Gågata, Malmgatan



Separerad gång- och cykelväg på Köpmansgatan



Cykelpassage vid Storgatan/Östergatan



Separeringsformer för centrala Eslöv

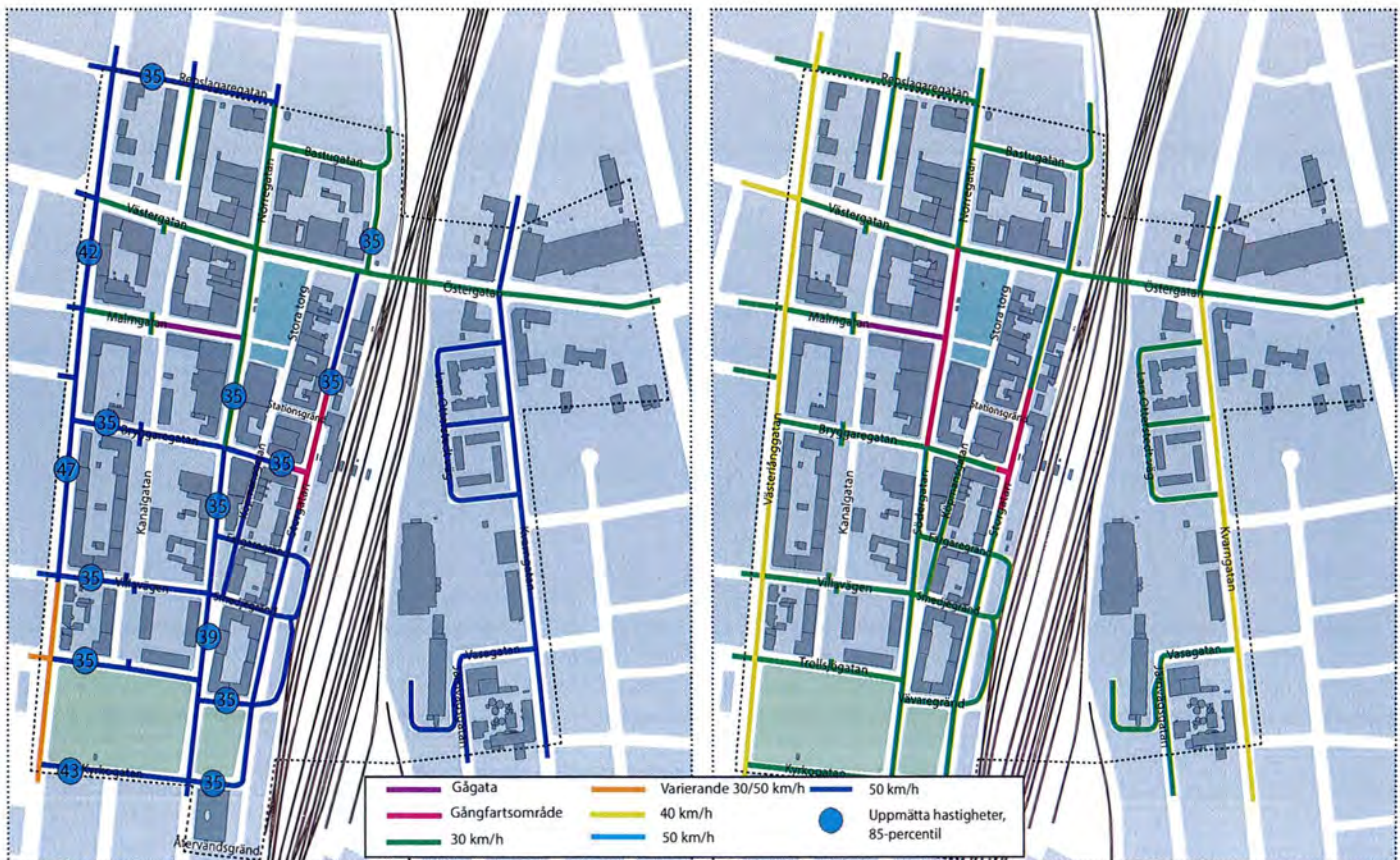


### 2.1.4. Hastigheter

Skyltade hastigheter inom utredningsområdet som gäller då denna rapport skrivs redovisas nedan till vänster och de framtida hastigheterna enligt hastighetsplanen visas nedan. Befintliga hastigheter är 30 km/tim respektive gångfart på Västergatan, Östergatan och Södergatan medan resterande gator har 50 km/tim vilket är högt för att vara inom de centrala delarna av staden. Genomförandet av hastighetsplanen pågår och nya skyltade hastighetsgränser förväntas vara på plats efter årsskiftet 2016/2017. Den nya planen innebär att gatorna i det övergripande gatunätet skyltas med 40 km/tim och i de mindre lokalgatorna i centrala Eslöv införs 30 km/tim. Undatag för Västergatan/Östergatan som skyltas till 30 km/tim trots att det har en övergripande funktion.

I samband med de trafikflödesmätningar som genomfördes inom denna utredning mättes även den verkliga hastigheten på berörda gator i centrum. Resultatet från mätningarna redovisas i kartan nedan till vänster via 85-percentilmätningar. Med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än den angivna hastigheten. Uppmätta hastighetsuppgifter är ett medelvärde för hela dygnet. Uppmätta hastigheter ligger under dagens skyltade hastighet förutom på Bastugatan och Södergatan där 85-percentilen ligger på 35 km/tim och skyltad hastighet på 30 km/tim.

Även om 85-percentilen är lägre än den skyltade hastigheten idag är den högre än de nya hastighetsbegränsningarna som ska införas enligt hastighetsplanen, vilket medför att åtgärder kan komma att behövas för regelefterlevnad. Det är även anmärkningsvärt höga hastigheter med tanke på de korta gatusträckorna och smala gaturummen som finns i centrum.



Skyltade hastighetsgränser i dagsläget med 85-percentilen

Nya hastighetsbegränsarna enligt Hastighetsplan 2011





## 2.2. Framkomlighet

Med framkomlighet menas den tid det tar för förflyttningar i trafiknäten som fotgängare, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Tidsåtgången beror på förflyttningens längd och hastighet. Avvikelse i förhållande till skyltad färdhastighet kan ses som ett mått på framkomligheten. Nedsatt framkomlighet kan också uppkomma punktvis i korsningar eller längs enstaka delar av nätet. Framkomligheten beror på gaturummens funktion, karaktär, utformning, hastighet och dess trafikflöden samt på gatans belastningsgrad.

### 2.2.1. Gaturummens funktion och karaktär

För att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikantgruppernas prioritering längs stråken så kan den så kallade *Livsrumsmodellen* användas för att klassificera gaturummen. Denna modell uttrycker skillnader mellan vilken potential olika stadsrum har beroende på dess form, inramning, läge i stadsstrukturen. Denna potential tar sin utgångspunkt i rummets väggar och golv. Golvet blir en arena för olika anspråk, väggarnas anspråk, vistelsens möjligheter och trafikrörelsen i rummet. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika rum och i två *mellanrum*; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Modellen visar vilka trafikslag som prioriteras. Då det i dagsläget är mycket fokus på bilisten och dess framkomlighet i Eslöv är det extra viktigt att se hur gaturummen kan utformas för att kunna prioritera fotgängare och cyklister i enighet med centrumutvecklingsplanen.

### Transportrum

Trafikrum för motorfordonstrafiken, existerar inte inom Eslövs centrum.

- Inga oskyddade trafikanter, de färdas på separerade banor som inte utgör en del av gaturummet.
- Inget korsningsbehov. Gång- och cykelpassage oftast planskild.
- Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet.
- Barriär
- Höga hastigheter 60/80/100 km/tim
- Gaturum för motorfordonstrafik
- Ofta vägar runt staden alternativt in mot staden
- Mycket långt mellan korsningspunkterna

### Integrerat transportrum

Trafikrum med hög prioritet för motorfordonstrafiken

- Långt mellan korsningspunkterna
- Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det.
- Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det.
- Det är långa avstånd mellan entréerna.
- Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar.
- Hastigheter på ungefär 40 km/tim



Exempel på integrerat transportrum, Västerlånggatan

### Mjuktrafikrum

Trafikrum som omfattar större delen av stadens eller tätortens gaturum.

- I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro.
- Tätt mellan korsningspunkterna
- Låga hastigheter
- Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längd- och tvärriktning.



Exempel på mjuktrafikrum, Södergatan



## Integrerat frirum

Trafikrum där fotgängare och cyklister är prioriterade.

- Motorfordon har möjlighet till begränsad körning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna.
- Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister gäller.
- Väggarna består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet.
- Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, i entréområde, centrala offentliga stadsrum m.m.



Exempel på integrerat frirum, Norregatan



Exempel på integrerat frirum, Kyrkogatan (framför Medborgarhuset)

## Frirum

Trafikrum för cyklister, fotgängare och lekande barn.

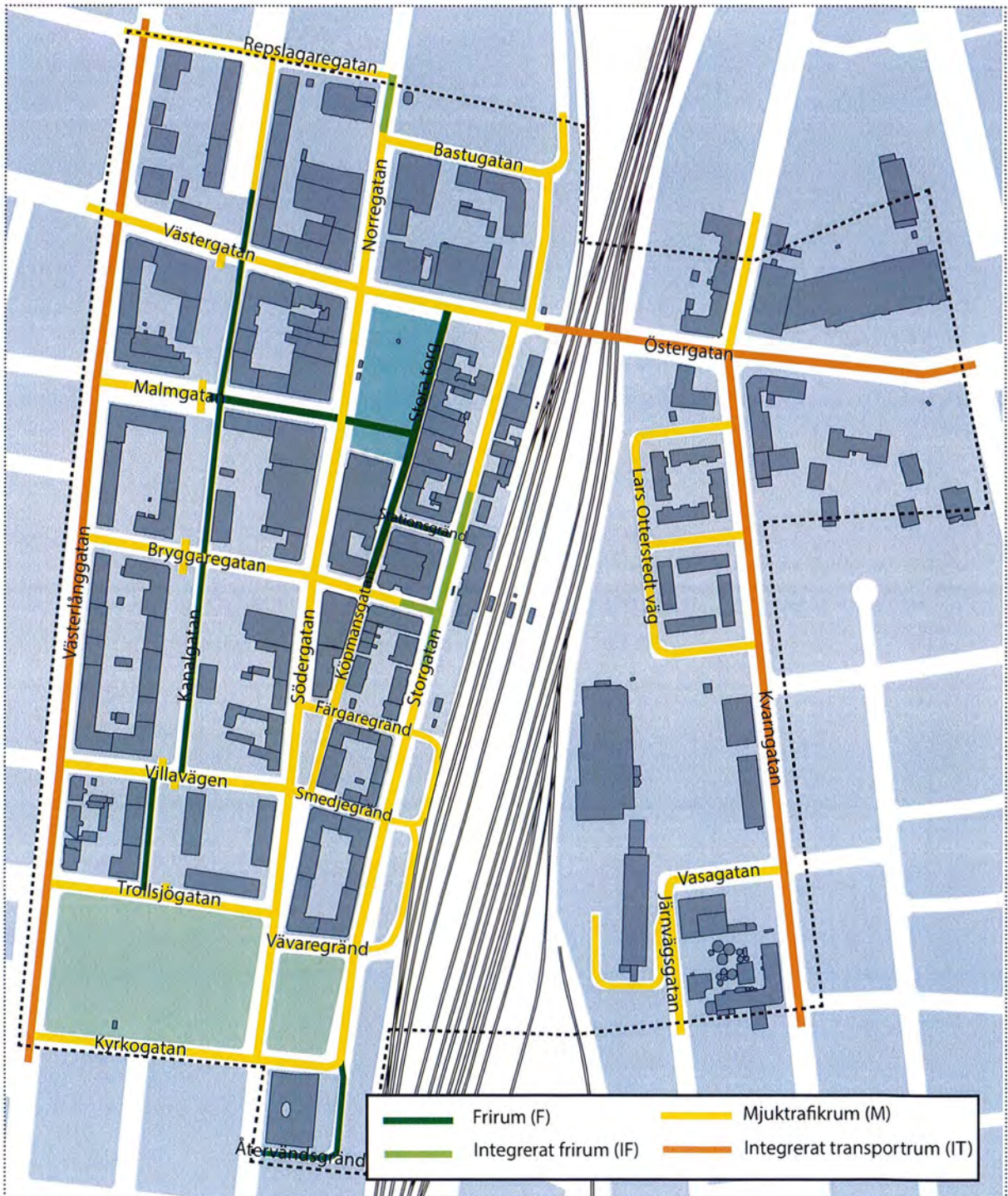
- I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma.
- Utformningen måste utgå från fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom.



Exempel på frirum, gågata på Malmgatan

Kartan till höger visar klassificering av gatorna i centrala Eslöv för i dagsläget enligt livsrumsmodellen. Endast fyra gator prioriterar fotgängare och cyklister via frirum eller integrerat frirum. På Kanalgatan prioriteras cyklister samtidigt som ett stort antal parkeringsplatser ryms i gaturummet, vilket bidrar till en minskad attraktivitet. Livsrumsmodellen och dess kategorisering av gaturummets karaktär ska stämma överens med gatans utformning, funktion och hastighet. På så vis blir gaturummet självinstruerande för trafikanterna. När alla faktorer inte stämmer överens finns det en risk för dålig efterlevnad av de skyltade hastigheterna eller dåligt samspel mellan trafikanterna.

Östergatan är skyltad 30 km/tim men bebyggelsen och trafikstrukturen har en relativt stor skala, indragna fasader och entréer samt ett brett gaturum och en utformning som inte talar samma språk som den önskvärda hastigheten. Risken för dålig efterlevnad av hastigheterna är stor. Liknande resonemang kan föras på de centrala delarna av Östergatan/Västergatan och Södergatan där skyltad hastighet är 30 km/tim samtidigt som motorfordonstrafiken har hög prioritet och ett stort antal parkeringsplatser. Detta försvårar möjligheten för fotgängare att ta del av den stora mängd målpunkter och entréer längs sträckan samt möjligheten att korsa körbanan och kunna vistas på Stora torg. Resultatet blir dålig efterlevnad av skyltad hastighet, vilket mätningarna av 85-percentilen verifierar.



Befintlig kategorisering av gatorna i Eslövs centrum enligt Livsrumsmodellen.



## 2.2.2. Trafikflöden

### Biltrafik

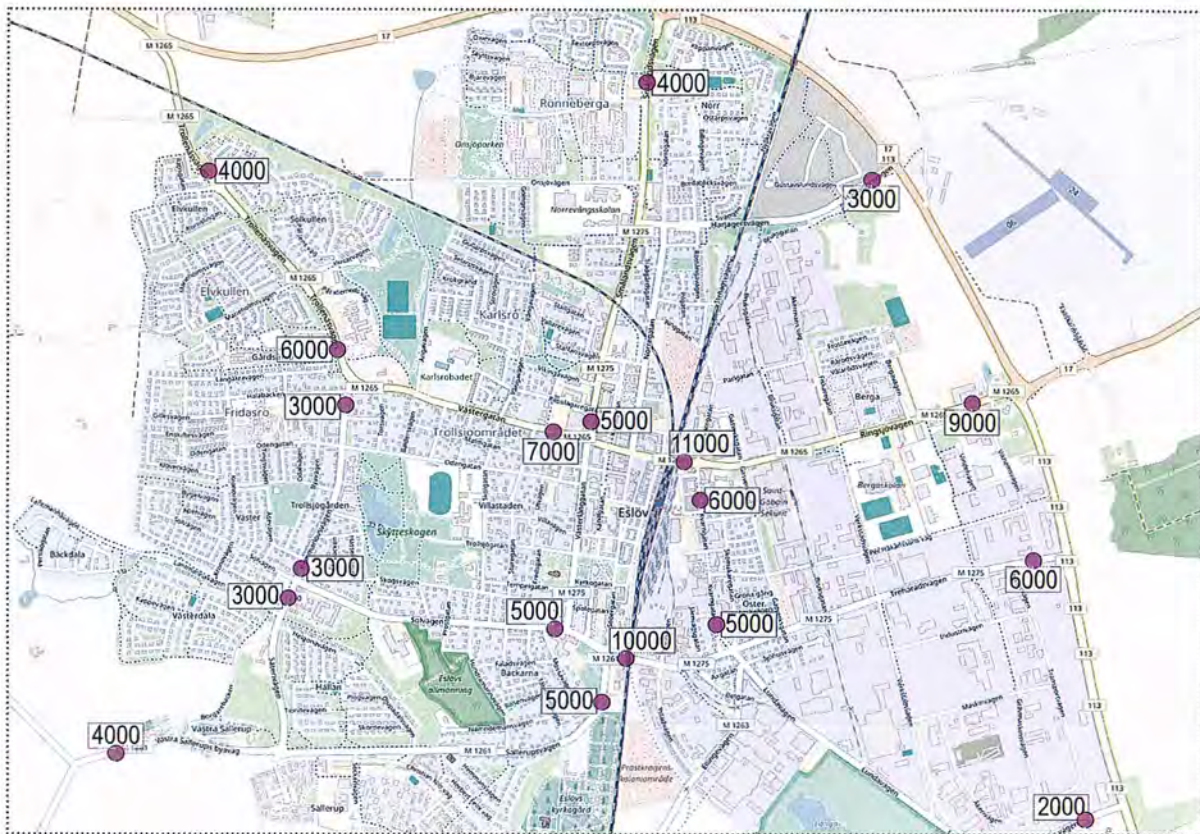
Trafikflöden för biltrafiken i hela Eslöv mäts kontinuerligt varje år i ett tjugotal punkter utmed gatorna i det övergripande nätet. Siffrorna som redovisas i denna utredning är från maj 2016, dessa visas i kartan nedan. Kompletterande mätningar har gjorts inom ramen för detta uppdrag för att täcka trafiknätet inom centrum. Mätningarna utfördes under oktober 2016. Trafiksiffror för genomfartstrafiken kommer från mätningar under november 2012.

Rörelsemönsterna styrs till stor del av järnvägen och den barriär den medför. Även anslutningen till väg 17/113 har stor inverkan på bilisternas rörelsemönster. Korsningspunkten med Östergatans förlängning (Ringsjövägen) är utformad med en kapacitetsstark cirkulationsplats medan korsningspunkten med Trehäradsvägen är en trevägskorsning med extra svängfält. Utformningen vid Trehäradsvägen är begränsande för trafiken som ska till/från Eslöv, vilket medför att den vana bilisten väljer cirkulationsplatsen och Ringsjövägen i stället för Trehäradsvägen. Detta medför att Östergatan belastas av trafik som skulle kunna välja annan färdväg om korsningspunk-

ten var utformad annorlunda. Samma situation gäller vid Harjägersvägen som ansluter till väg 17/113 via en trevägskorsning. Smålandsvägens förlängning ansluter till väg 17/113 via en cirkulationsplats.

Smålandsvägen har tidigare passerat järnvägen i plan vilket påverkar kapaciteten. Detta medför även att ett antal bilister belastar Västergatan/Östergatan i onöden för att undvika plankorsningen med järnvägen och en eventuell risk för köbildning och restidsförlängning. Under hösten 2016 har passagen med Smålandsvägen byggts om till en planskild korsning med järnvägen för både bilister och cyklister, vilket stärker kapaciteten och bedöms minska belastningen genom centrum.

Analysen av insamlad trafikdata visar att cirka 50% av trafiken på Östergatan, i höjd med Stora torg, under tidig eftermiddag är genomfartstrafik. Analysen av genomfartstrafik utfördes under en tidig eftermiddag i november på grund av att dagsljus var nödvändigt för den teknik som användes. Andelen genomfartstrafik skulle troligen vara något högre om mätningen genomförts senare på eftermiddagen då pendlingstrafiken är mer omfattande. Utredningen visar därmed att det största problemet med de höga trafikflödena i centrala Eslöv beror på genomfartstrafiken vilket kan kopplas till



Trafikflöden med bil, maj 2016





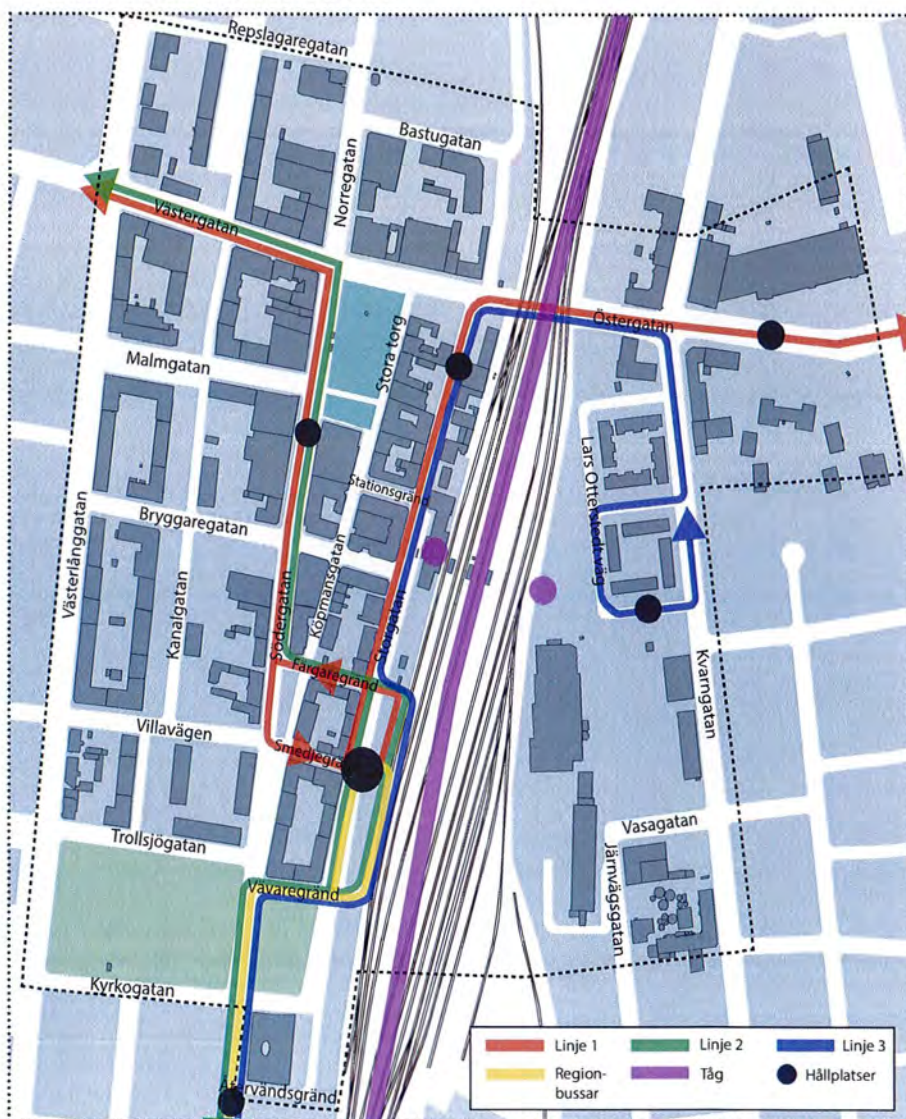
## Kollektivtrafik

Tågtrafiken till/från Eslöv trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg med totalt 3 000 resenärer per dag, enligt *Tågresa Skåne per station*, d.v.s. totalt 6 000 resor görs till och från Eslövs station varje dag.

Stadsbusstrafiken i Eslöv består av tre olika linjer som samtliga trafikerar ett flertal olika gator inom centrum för att angöra hållplatsen söder om tågstationen där även regionbussar angör.

Hållplatsen vid tågstationen är placerad på ett relativt långt avstånd från stationsbyggnaden, centrum och dess målpunkter på Södergatan/Norregatan, vilket är en stor brist. Dock är det totala avståndet mellan stadsbuslinjernas hållplatslägen korta vilket leder till ökade restider.

Busslinjer		
Lokal linjetrafik		
Linje 1	Solkullen-Stationen-Flygstaden	3 ggr/tim
Linje 2	Rönneberga-Stationen-Bäckadala	3 ggr/tim
Linje 3	Stinstorget-Stationen-Fridasro	2 ggr/tim
Regional linjetrafik		
Buss 157	Eslöv-Gårdstånga-Flyinge	½ -1 ggr/tim
Buss 241	Teckomatorp-Eslöv	ersätts med tåg från och med 2017
Buss 436	Eslöv-Löberöd	1 ggr/tim
Buss 474	Hörby-Eslöv	1-2 ggr/tim





### 2.2.3. Trafikbelastning

En biltrafikmodell har byggts upp i programmet VISUM. Syftet med modellen är att kunna analysera hur trafikflödena förändras till och genom centrum när förändringar görs i gatunätet.

Modellen är en makromodell som på en översiktlig nivå redovisar resultat i form av trafikflöden per årsmedelvardagsdygn på gator/länkar inom tätorten. Det är även möjligt att genomföra mer detaljerade analyser, exempelvis i samband med framtagande av detaljplaner. I ett sådant fall kan modellen göras mera detaljrik i ett mindre område.

Modellen är baserad på statistikuppgifter om befolkning och sysselsatta från 2014. I kalibreringsarbetet har modellberäknade trafikflöden jämförts med kommunens trafikräkningar från 2015-2016. I utkanten av tätorten har Trafikverkets mätningar, vilka avser ÅDT-värden (årsdygnstrafik) som har räknats om till VADT (vardagsdygnstrafik) med en schablonfaktor.

Modellen är uppbyggd på två delar: **efterfrågeberäkningar** på bilresor som omfattar resor med både start och mål inom modellen, resor med start eller mål inom modellen samt resor med

varken start eller mål inom modellen d.v.s. ren genomfartstrafik. **Nätverksbeskrivning** är den andra delen i modellen, vilken omfattar en klassificering av trafiknätet med genomfarter, infarter, huvudgator och vissa uppsamlingsgator inom modellområdet. Nätets länkar beskrivs med längd och hastighet och nätets noder beskrivs med tillåtna trafikrörelser, reglering och eventuella fördröjningstider.

Då efterfrågemodellen beräknats fördelas trafikflödena på vägnätet baserat på snabbaste vägen mellan start och mål. Vid kalibreringsarbetet har justeringar gjorts för att flödena i modellen ska matcha de uppmätta flödena så bra som möjligt. Efterfrågemodellen har beräknat följande trafikflöden fördelat på följande delmodeller enligt nedan:

- Total biltrafik: 50 500 fordon/vardagsdygn
- Intern biltrafik: 23 200 fordon/vardagsdygn
- In-/utfartstrafik, bil: 22 000 fordon/vardagsdygn
- Genomfartstrafik, bil: 5 300 fordon/vardagsdygn
- Total lastbilstrafik: 3 600 fordon/vardagsdygn

Siffrorna innebär att eslövsborna görs cirka 2,4 resor med bil.

Figur från VISUM som visar trafiknätet inom Eslöv tätort (de röda pilarna visar riktning på de enkelriktade gatorna).

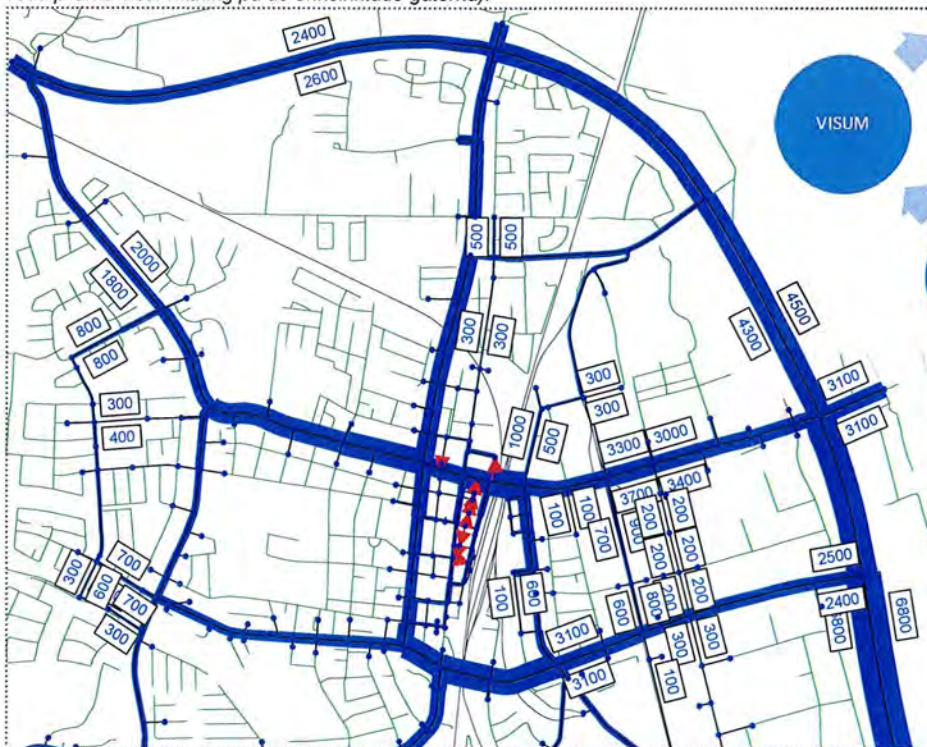


Diagram över arbetsmodellen med trafikberäkningsmodellen



## 2.3. Tillgänglighet

Med tillgänglighet menas hur lätt eller enkelt det är för olika trafikanter att ta sig från en plats till en annan. Hur lätt det är att nå stadens arbetsplatser, service, rekreation samt övriga utbud och aktiviteter. Tillgänglighet kan beskrivas utifrån begreppen genhet, restid, väntetider, reskostnader, regelbundenhet, tillförlitlighet, komfort eller tillgänglighet för särskilda trafikantgrupper (funktionshindrade, barn och äldre).

### 2.3.1. Målpunkter och mötesplatser

De största målpunkterna är Stora torg och tågstationen samt Norregatan/Södergatan och den koncentration av handel som finns längs sträckan. Stationen är ingen trevlig plats att uppehålla sig vid och inbjuder inte till möten. Känslan inne i stationsbyggnaden är att man fortfarande befinner sig utomhus.

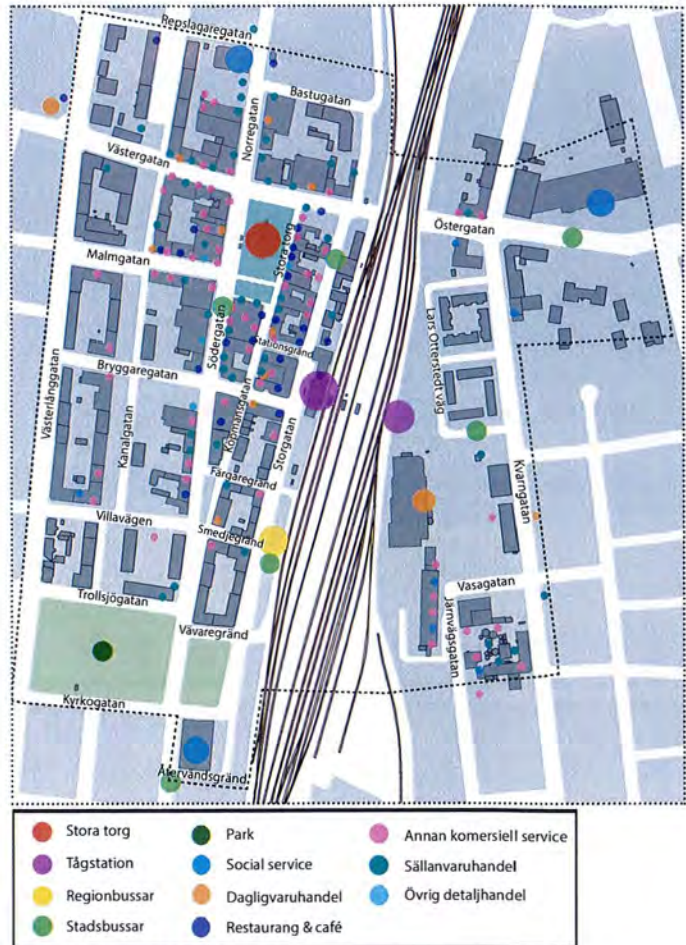
Det sociala livet i centrum är koncentrerat till Stora torg och gatorna som ansluter, och till viss del Stadsparken under sommartid. Det finns många ödsliga områden i centrum, delvis på grund av utglesad bebyggelse och några breda gator, bland annat Västerlånggatan och Östergatan. Under vintertid finns få mötesplatser utomhus då uteserveringarna vid Stora torg är stängda. Stora torg är inte särskilt inbjudande i sin nuvarande utformning såväl på vintern som på sommaren; bänkarna står på rad i stället för att vara vända mot varandra och torget har få funktioner som får folk att stanna upp eller uppehålla sig på torget.

Mötesplatser för barn och unga saknas. Närmsta lekplatsen ligger i Stadsparken. Inspirationsbilderna är tagna i Växjö där lekmiljöer får både unga och äldre har fått ta plats i stadsmiljön på ett inspirerande sätt (bilderna är tagna av Sweco).

### 2.3.2. Närhet

Närhet är viktigt för att vardagslivet ska bli enkelt och för att inte öka invånarnas bilberoende. I centrum finns hela fyra banker men färre livsmedelsaffärer (Ica finns på östra sidan om järnvägen och Coop strax utanför centrum avgränsning på den västra sidan). Det finns flera tomma butikslokaler i centrum.

I de södra delarna av centrum finns ett område med mycket låg bebyggelse, vilket innebär låg exploateringsgrad, färre bostäder och verksamheter inom området och en minskad grad av närhet. Gatuparkeringarna bidrar till en utökad utglesning.



Olika målpunkter i Eslövs centrum







Järnvägen innebär en kraftig barriär som delar upp och glesar ut centrum. Området öster om järnvägen har idag en helt annan karaktär än de västra delarna. På östra sidan är det fokus på verksamheter och sällanköpshandel med endast ett fåtal bostäder d.v.s. samma grad av blandstad finns inte här, vilket minskar förutsättningarna för att kunna skapa säkra och trygga miljöer.

### 2.3.3. Parkering

#### Bilparkering

Idag finns relativt stor tillgång till allmänt tillgängliga parkeringsplatser i centrala Eslöv. Beläggingsgraden låg på 61 % enligt *Parkeringsutredningen* 2011. Platserna ligger både i gatan och på samlade markparkeringsanläggningar. Platserna är utspridda inom centrala Eslöv, vilket leder till stor andel söktrafik. Endast fem % av alla platser är avgiftsbelagda, 80 % har någon form av tidsbegränsning och drygt hälften av platserna ligger inom 400 me-

ters gångavstånd från Stora torg. Eslöv har planer på att införa avgift för parkeringen under 2017.

En beläggingsstudie på bilparkeringsplatserna utfördes i oktober 2016, enligt kartorna nedan, för att verifiera den parkeringssituation som beskrevs i *Parkeringsutredningen* från 2011. Den totala beläggningen var då 78 %, något högre än 2011 men fortfarande under riktvärdena och en indikation på att utbudet är större än efterfrågan. I kartan nedan visas även tidsregleringen för parkeringsplatserna där andelen bilplatser med långtidsparkering (24 timmar) är stor, ungefär 280 platser utav 1 140 totalt.

Långtidsparkering nyttjas främst av boende, pendlare eller arbetstagare inom området medan tvåtimmarsparkering riktar sig till besökare i centrum och handel och korttidsparkering på 10-30 minuter är för dem som ska uträtta snabba ärenden. Generellt gäller det att en längre parkeringstid ger en ökad acceptans för längre avstånd mellan målpunkt och parkering.



Gatuparkering på Norregatan



Bilparkeringarnas ungefärliga placering, reglering och beläggning i Eslövs centrum (siffran i ringen anger antalet platser).



## Cykelparkering

Det finns generellt tillräckligt med cykelparkeringar och de smälter in bra i miljön. Kvaliteten på cykelställen varierar och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen saknas på de flesta platser. En beläggningsstudie på cykelparkeringarna gjordes i oktober 2016, se nedan. Det var mycket tydligt att cykelställen på västra sidan av stationen var överfulla och att utbudet understiger efterfrågan.

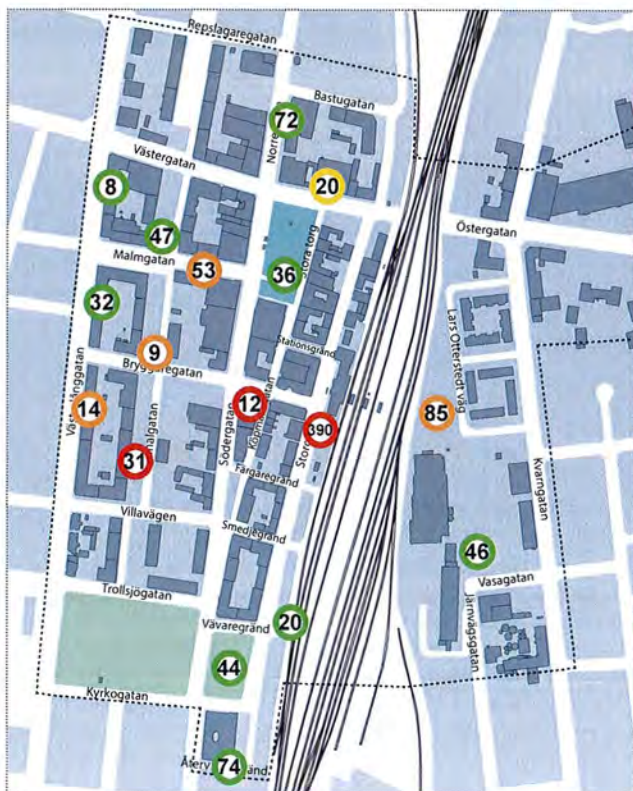


Överfulla cykelställ vid stationen

## 2.3.4. Barriäreffekt

Trafiknätet i Eslöv begränsas kraftigt av järnvägen som utgör en barriär för såväl bilister som för fotgängare och cyklister. Påverkan är störst för fotgängare och cyklister då genhet och restid är extra känsligt för dessa trafikanter. För cyklisterna är cykelnätet lika glest som det är för bilisterna, vilket bidrar till en låg attraktivitet. För att motivera rörelser med cykeln bör trafiknätet utökas och förätas så att barriäreffekten minskar. För fotgängare finns ytterligare en gångtunnel vid stationsbyggnaden. Gångtunneln är dock inte öppen på kvällstid vilket är en stor brist. Fotgängare tvingas gå långa omvägar för att nå merparten målpunkter inom centrum, vilket inte är önskvärt. För bilister medför barriären att genomfartstrafik måste köra genom centrala Eslöv.

Biltrafik och buller medför en barriärinverkan inom centrum samtidigt som bullernivåerna påverkar möjligheten till samtal och att vistas på ett attraktivt sätt utomhus. Problemet är störst på det övergripande gatunätet och även för de lokalgator med höga trafikflöden såsom Västergatan, Östergatan, Södergatan och Storgatan.



Cykelställ nära målpunkter, Norregatan

Cykelparkeringars ungefärliga placering och beläggning i Eslövs centrum (siffran i ringen anger antalet platser).



### 2.3.5. Tillgänglighetsanpassning

Inom centrala Eslöv är tillgänglighetsanpassning för personer med rörelsehinder, synnedsättning eller liknande bristande. Detta stämmer väl överens med olycksstatistiken där stor andel skador var singelolyckor för fotgängare och cyklister. Skadornas grad var även allvarliga vilket tyder på bristande underhåll och skötsel av gång- och cykelbanor, busshållplatser och publika platser.

Många trottoarer har ojämn markbeläggning och har hinder så som stolpar i vägen, vilket försämrar tillgängligheten. På en del platser är även det totala utrymmet på trottoarerna begränsande.

Övergångsställena i Eslövs centrum är av varierande utseende och kvalitet. Alla övergångsställen är inte tillgänglighetsanpassade med rätt kantsten och ledstråk, och en del behöver målas om.

Väderskydd vid busshållplatserna saknas, förutom på hållplatsen vid tågstationen. Alla hållplatser är inte tillgänglighetsanpassade med rätt höjd på kantsten samt ledstråk.



Busshållplats på Storgatan, ej tillgänglighetsanpassad



Övergångsställe intill tågstationen med ledstråk och avfasning, Storgatan

### 2.3.6. Barns självständiga rörelser

Få barn i nedre tonåren rör sig på egen hand inom centrala Eslöv. Det kan bero på att de inte får för sina föräldrar, eller för att de inte tycker att centrum har något att erbjuda dem. Oavsett vilket så innebär det ett mindre livfullt centrum och att det mest är den äldre delen av befolkningen som syns och vistats på gatorna.

Biltrafiken innebär risker för barn när de rör sig på egen hand. Det är troligt att många barn därför främst rör sig i bostadsområdena samt till och från skolorna i stället. Att barn inte får, kan eller vill röra sig i centrum är en nackdel för deras utveckling till självständiga och ansvarstagande individer. De senaste 30-40 åren har barns trafiksäkerhet ökat men samtidigt har också deras rörelsefrihet minskat drastiskt. Barn i olika åldrar skjutsas med bil i mycket större utsträckning idag.

Trafikmiljön med buller och bilavgaser påverkar barn mer än vuxna. Eslövs centrala delar domineras av biltrafik, som alstrar buller och avgaser och därför skapar en ogynnsam miljö sett ur ett hälsoperspektiv och då främst för unga. Barn är också mer känsliga än vuxna för buller. Det påverkar deras sömn och ger stressreaktioner och koncentrations svårigheter. Mest utsatta är barn som ska lära sig läsa och skriva samt barn som ska lära sig ett annat språk.

Barn har inte fullt utvecklade kognitiva förmågor att klara en bilintensiv miljö. Barn har inte samma förmåga som vuxna att bedöma avstånd och hastighet, de har ett snävare synfält och är korta, vilket innebär att de inte syns över parkerade bilar. Barn har inte förmåga att förutse människors beteenden eller att dra lärdomar av liknande trafiksituationer. Dessutom saknar barn trafikutbildning och kan inte vägmärken och trafikregler.

Det kan konstateras att barns hälsa behöver en högre prioritet med tanke på att biltrafiken ges så stort utrymme idag. Trafikmiljön i Eslövs centrum är inte anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Centrum erbjuder inga marginaler för barn som spontant och oförutsett rör sig snabbt i sidled eller korsar gatan. Det är därför inte särskilt förvånande att så få barn rör sig på egen hand i Eslövs centrum.



## 2.4. Trygghet

Trygghet är en subjektiv känsla kopplad till rädslan för att utsättas för våld eller olycka. Trygghet är en upplevelse som skiljer sig kraftigt mellan olika personer beroende på ålder, kön, etnicitet. Känslorna skapas av flera samverkande faktorer. För äldre kan det handla om rädsla för överfall eller fallolyckor, för många kvinnor handlar det om oro för sexuellt våld, medan barn kanske är rädda för att bli övergivna eller komma vilse. Bland de faktorer som bidrar till en ökad trygghetskänsla hör:

- Orienterbarhet: att kunna tolka sammanhang, förstå vad man förväntas göra och hitta de bästa alternativen
- Överblickbarhet: att snabbt och enkelt se området och omgivningarna
- Säkerhet: avser både trafiksäkerhet och risk för våld
- Synbarhet: att kunna se andra och bli sedd av andra, platserna ska vara belysta och befolkade och det ska vara möjligt att påkalla hjälp om eller när det behövs
- Gestaltning och utformning: Dessa parametrar ska vara stödjande och bidra till att förklara miljön. Utformningen ska främja säkra förflyttningar och minska risken för olyckor

För att skapa miljöer som upplevs trygga bör dessa innehålla god belysning, folk i rörelse, långa siktlinjer, öppenhet och rymd samt en överblickbarhet som skapar möjlighet att välja andra vägar för att slippa möta något eller någon som är hotfullt eller skrämmande. I denna utredning skiljer vi på den upplevda tryggheten och den faktiska säkerheten med avseende på både trafiksäkerhet och personsäkerhet. Att skapa en säker miljö är inte alltid detsamma som att skapa en trygg miljö. I centrala Eslöv finns ett antal platser där tryggheten upplevs bristande. Exempelvis är de planskilda passagerna under järnvägen både mörka och långa med bristande överblickbarhet, synbarhet och orienterbarhet (fotona till höger visar exempel på otrygga platser i Eslöv). Platsbildningen på östra sidan om tågstationen är ett exempel på vad som händer när funktionsblandningen mellan bostäder och verksamheter är låg. Renodlade verksamhetsområden som har stängt på kvällar och helger blir folktomma och ödsliga stora delar av dygnet/veckan.



Otrygg vägport på Östergatan med bristande belysning och inga möjliga flyktvägar.



Otrygg platsbildning på östra sidan om tågstationen som inte är inbjudande att vistas p.g.a. folktomhet som följd av låg exploateringsgraden.



Otrygg gångtunnel vid stationsbyggnaden med dålig överblickbarhet och dålig synbarhet samt inga alternativa flyktvägar.

### 2.4.1. Folkliv

Inom centrum finns platser som är folktomma och som kan upplevas som ödsliga och otrygga, till exempel gäller det sydväst och sydost om järnvägsspåren. Eftersom befintlig gångtunnel är stängd nattetid finns det få förbindelser under järnvägen.

Att orten är relativt bilberoende innebär att färre invånare rör sig till fots ute på gatorna.

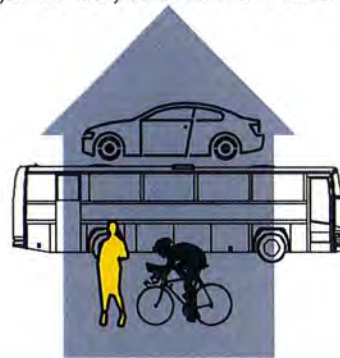


## 2.5. Analys

Utrymmet inom stadskärnans offentliga rum är begränsat. Det är många funktioner och intressen som finns och måste samspela. För att skapa ett attraktivt och levande centrum måste fotgängare och cyklister prioriteras högre. Det är dessa trafikanterna som ska ha lättast för att komma så nära målpunkterna som möjligt. Fotgängare och cyklister bidrar även till ett livaktigt och befolkat centrum. Ett attraktivt och livaktigt centrum skapas när det finns intressanta målpunkter för alla målgrupper samtidigt som centrum är vackert, inbjudande, tryggt och säkert. För att skapa höjd säkerhet bör korsningspunkter och passager ses över främst för de oskyddade trafikanterna, men även för bilister och bussresenärer. Ytterligare en brist i centrala Eslöv som kopplar till trafiksäkerheten är den skillnad mellan den skyltade hastigheten och den karaktär gaturummen har idag där bilisternas framkomlighet prioriteras högt.

Inventeringen och analysen landar i ett antal brister och kvaliteter där en brist även kan vara en kvalitet, vilket medför svårigheter inför genereringen av åtgärder. Det största generella problemet i Eslöv centrum idag är att i stort sett alla gator är utformade för samtliga resenärer, vilket medför en låg standard och framkomlighet för samtliga samt en hög belastningsgrad. Idag prioriteras bilisten framför busstrafiken, cyklisten och fotgängaren på de flesta gator.

Figuren nedan visar den befintliga prioriteten som råder inom centrala Eslöv där bilisterna får störst utrymme i gaturummen medan fotgängare och cyklister får det utrymme som blir över.



Kvaliteter	Brister
Raka gator bidrar till god orienterbarhet och överblickbarhet	Raka gator ökar risken för höga hastigheter
Tätt mellan busshållplatserna medför korta gångavstånd och god tillgänglighet	Tätt mellan busshållplatserna medför fler stopp och längre restider
Kantstensparkering bidrar till närhet och tillgänglighet för bilisten	Kantstensparkering skapar onödig söktrafik genom centrum och upptar värdefull mark i gaturummet i de mest centrala delarna
Koncentrerad stadskärna kring torget som bidrar till korta gång- och cykelavstånd	Samtliga gator är utformade för alla resenärer och trafikslag vilket medför att ingen har prioritet någonstans
Koncentrerad tätort med korta gång- och cykelavstånd rent generellt	Kopplingar för cyklister saknas från väster, söder och öster mot centrum och stationen
Stationen ligger i centrum med närhet till både bostäder och kontor	Cykelnätet är ej sammanhängande, viktiga länkar saknas
Stora torg ger möjlighet till möten då merparten rörelsestråk möts här	Väderskyddade hållplatser saknas generellt bortsett från stationen
	Ojämheter i beläggningen försämrar tillgängligheten
	Trafikfarliga korsningar och passager för oskyddade trafikanter
	Otrygga platser och passager inom centrala Eslöv där folklivet är bristande, främst på kvällar och helger
	Gaturum som begränsar barns självständiga möjlighet att röra sig i staden



# 3. Mål och strategier

## 3.1. Målbild

### 3.1.1. Övergripande mål

#### Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Till det övergripande målet hör även funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.



**Funktionsmålet** handlar om att skapa god tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För att uppnå funktionsmålet finns sju preciseringar med mätbara delmål. De handlar om medborgarnas resor, näringslivets transporter, regional och nationell tillgänglighet, ett jämställt samhälle, personer med funktionshinder, barns möjligheter samt slutligen kollektivtrafik, gång och cykel.

**Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. För att uppnå hänsynsmålet finns sex preciseringar med mätbara mål.

De handlar om dödsfall och skador inom vägtrafiken, sjöfart och båttrafik, järnvägstrafik och luftfart, samt om att transportsektorn ska bidra till begränsad klimatpåverkan och att övriga miljömål och miljö kvalitetsmål uppnås.

#### Nollvisionen

Nollvisionen är grunden i regeringens proposition, där anges bland annat målet "att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta".

### 3.1.2. Projektspecifika mål

#### Plan för centrumutveckling

Inom framtagna *Plan för centrumutveckling* anges följande målbeskrivning som kan kopplas till trafik, stråk, rörelser och vistelse i det offentliga gaturummet:

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs tågstation är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.



### Mål kopplade till trafikmiljön:

Utifrån inventering och analys av de befintliga förutsättningarna inom Eslövs centrum så har följande mål tagits fram:

1. Antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka i Eslöv centrum och tätort.
2. Färdmedelsfördelningen ska förändras så att andelen bilresor ersätts med resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
3. Olycksnivån ska minska för både trafikrelaterade skador och brottsrelaterade skador.
4. Biltrafikflödena genom centrum ska minska.
5. Biltrafikens hastighet i centrum ska minska.
6. Bullernivåerna ska min minska och bidra till höjd attraktivitet i centrala Eslöv.
7. Andelen barn och unga som vistas på de offentliga platserna ska öka.

Dessa mål utgör grunden till de förslag på åtgärder som redovisas i kapitel 4.

## 3.2. Strategier

För att uppnå målen samtidigt som de identifierade kvalitétéerna ska lyftas och bristerna motverkas har tre strategier tagits fram.

### PRIORITERA

Den allmänna ytorna för vistelse och rörelse mellan husen i stadskärnan är begränsade. Många intressen och aktiviteter ska samsas på en begränsad yta. Olika trafikslag har olika ytbehov och bilen är det trafikslag som i särklass tar mest utrymme i anspråk, inte bara under transport utan även för att parkera fordonen. Kommunen bör arbeta mot att skapa en långsiktigt hållbar utveckling av tätorten, vilket kräver en mer tydlig prioritering av gång och cykeltrafiken. Att skapa större ytor för gående och cyklister är en viktig framgångsfaktor för att öka andelen gång- och cykelresor. Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för jämlikhet och jämställdhet. De som saknar tillgång till bil, exempelvis många äldre, ungdomar och kvinnor, drabbas om delar av staden är svårtillgänglig utan bil.

Med en omprioritering av trafikslagen bör framkomligheten för biltrafiken och hastigheterna inom centrumområdet begränsas vilket skapar möjligheter och utrymme för en omgestaltning av

stadsmiljön. Gestaltningen ska leda till en tydlighet var bilisten har företräde och var fotgängare och cyklister är prioriterade. Tydligheten bidrar till en ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag, men främst för de oskyddade trafikanterna. Med denna strategi uppfylls även målet om att olycksnivån ska minska i centrala Eslöv.



*I Eslöv ska samtliga trafikslag ha god tillgänglighet medan cyklister och fotgängare ska prioriteras i centrum. Vad gäller framkomlighet för fotgängare och cyklister ska dessa prioriteras framför busstrafiken och biltrafiken.*

### ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL

Genom att skapa en mer säker, trygg och estetisk tilltalande utemiljö förbättras förutsättningar för att öka andelen gång- och cykeltrafik. Det handlar om att skapa goda förutsättningar till en förändring av färdmedelsfördelningen, där bilresor ska ersättas med mer hållbara trafikslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik. För att uppnå detta så behöver gång- och cykelvägnätet ha en tätare maskvidd än bilvägnätet för att konkurrera med personbilen eftersom gående och cyklister är känsliga för omvägar. I Eslöv behöver man arbeta mot att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät som kopplar ihop viktiga målpunkter. Precis som inom kollektivtrafiken så är avstånd, restid och genhet nyckelord för att människor väljer gång eller cykel som färdslätt.

Att skapa goda förutsättningar för bussresor i framtiden kräver att dagens brister på linjenät, hållplatsstandard, tillgänglighet och framkomlighet i trafiknätet prioriteras och stärks. En bussresenär är sällan endast bussresenär utan även cyklist eller

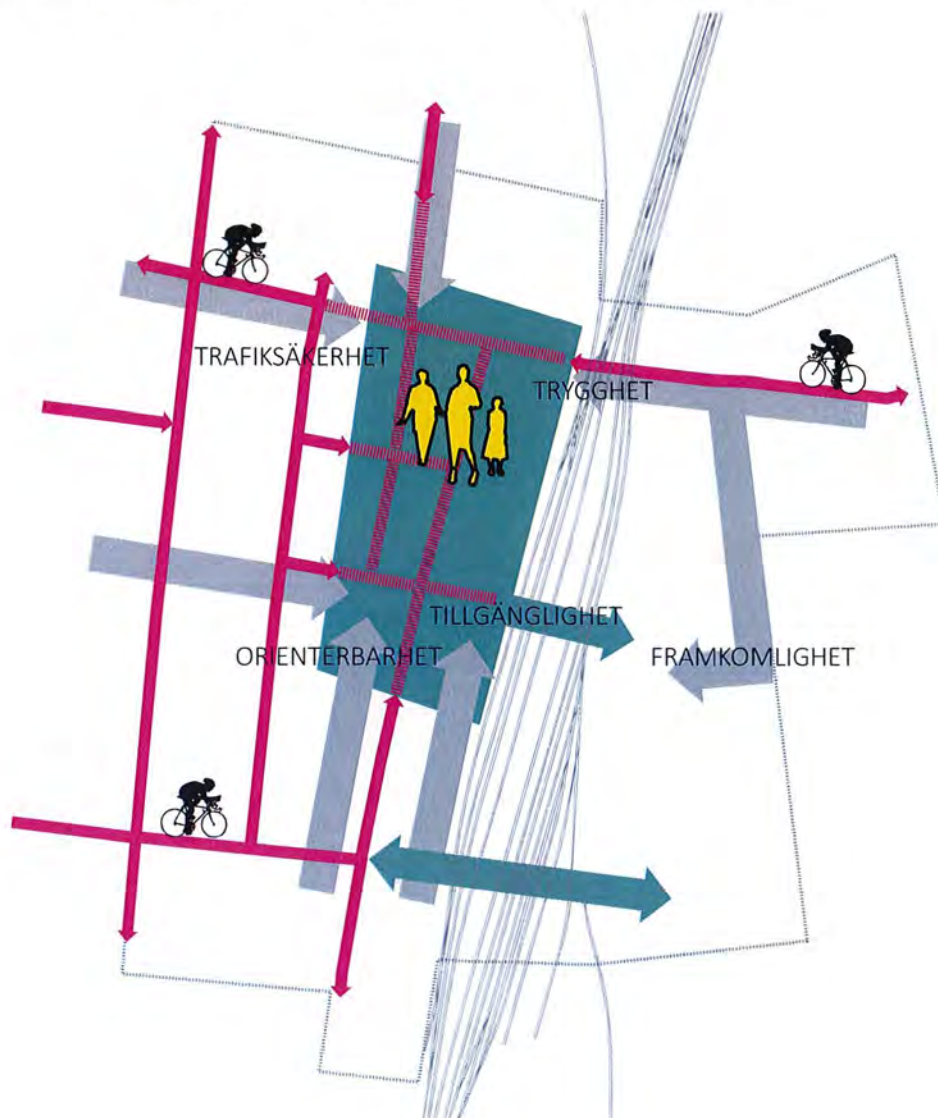


fortgångare till/från hållplatsen, vilket medför att om bytet mellan trafikslag sker enkelt och smidigt ökar attraktionen och möjligheten att bidra till en färdmedelsförändring. En färdmedelsförändring bidrar även till att målet om minskade biltrafikflöden genom centrum och ett ökat antal cykelresor till fots och med cykel kan uppfyllas.

### ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Handlar om att skapa miljöer som bidrar till att centrala Eslöv blir mer befolkat med ett mer varierat utbud av både service, kultur, serveringar, handel men också platser för lek, aktiviteter och möten så att en bred mångfald människor både vill besöka och vistas i stadskärnan. För att skapa en

attraktiv miljö eftersträvas en lägre andel genomfartstrafik genom centrum, vilket delvis skapas genom en omprioritering men även genom att skapa miljöer som tillgodoser tillgängligheten till centrum och dess målpunkter medan framkomligheten nedprioriteras för bilisterna. Genom att arbeta med en gestaltningen samt med en minskad hastighet och framkomlighet för biltrafiken så bidrar detta till att biltrafikflödena minskar genom de mest centrala delarna av stadskärnan och förflyttas till stråk mer anpassade och prioriterade för biltrafiken. Det bidrar också till att målet om lägre bullernivåer kan nås i stadskärnan. Gaturummen ska gestaltas för människan och bidra till en ökad trygghet och färre olyckor.









# 4. Förslag på åtgärder

## 4.1. Åtgärder på det övergripande nätet

Ett övergripande mål är att minska genomfartstrafiken genom stadskärnan, till förmån för fotgängare och cyklisterna. Gatorna i centrum ska i högre grad prioriteras för fotgängare och cyklisterna. Tillgängligheten med bil till de centrala delarna av Eslövs centrum är viktig, men framkomligheten ska inte vara lika hög som i dagsläget. Besökare till centrum med bil kan inte alltid komma närmst målpunkten och inte heller snabbast.

Stråket Ringsjövägen/Östergatan bör långsiktigt utvecklas enligt förslaget i *Eslövs infartsvägar* som visar på ett stråk med mer stadsmässig karaktär där fotgängare och cyklisterna känner sig trygga och att de får större plats längs vägen. Rapporten uttrycker en strävan mot att en större andel av genomfartstrafiken på sikt ska välja Trehäradsvägen i mycket högre grad jämfört med dagsläget. Genom att skapa tydligare karaktär med tydlig differentiering av gaturummen med ett ökat inslag av stadsmässighet medför att bilistens uppmärksamhet höjs, hastigheten sänks och samspelet mellan de olika trafikslagen ökar. Järnvägen utgör en barriär genom Eslövs tätort. Stråket Östergatan/Västergatan är en av totalt tre gator som kopplar samman västra och östra delarna av Eslöv. Stråket utgör därmed en viktig länk i det övergripande gatunätet samtidigt som det passerar rakt genom stadskärnan. Att få färre bilister att passera genom centrum innebär att färre bilister ska välja Östergatan/Västergatan på sträckan förbi Stora Torg. Trehäradsvägens läge, utformning och karaktär har bättre förutsättningar att hantera genomfartstrafik än Västergatan/Östergatan. Särskilt läget, strax utanför centrum istället för genom stadskärnan, är av stor vikt i frågan. Resvägarna måste inkludera både resor genom centrum för förbipasserande resenärer samt resenärer som har centrum som målpunkt.

### Genomfartstrafik

För att minska andelen genomfartstrafik genom Eslövs stadskärna behöver Trehäradsvägens korsningspunkt med väg 113 byggas om. Korsningspunkten är i dagsläget en trevägskorsning med stopplikt som har begränsad framkomlighet under vissa tider på dygnet. Det är främst vänstersvängande trafik norrut från Trehäradsvägen, men även vänstersvängande in mot Trehäradsvägen påverkas negativt under maxtimestrafiken. Genom att anlägga en cirkulationsplats i korsningspunkten mellan Trehäradsvägen och väg 113 så får anslutningen samma status och framkomlighet som korsningen vid Ringsjövägen (Östergatans förlängning). Införande av en cirkulationsplats skulle även medföra att resenärernas uppmärksamhet höjs och känslan av att man närmar sig tätorten ökar. På illustrationen till höger visas de övergripande stråken mellan väg 113/17 och centrala Eslöv. Den rosa cirkeln illustrerar en ny cirkulationsplats vid Trehäradsvägen och de blåa pilarna visar de planskilda passagerna under järnvägen.

### Trafik med centrum som målpunkt

Genom att långsiktigt arbeta med gaturummens utformning så att de får en tydlig karaktär och funktion så blir trafiksystemet lättare att förstå och trafikanternas beteende anpassar sig bättre då gatorna blir mer självförklarande, se 4.1.1 Gaturummens karaktär och funktion.

Principerna för trafiksystemet i Eslövs centrum utgår från att det ska vara relativt lätt att köra bil till och runt de centrala delarna. Trafiken matas mot centrum via Smålandsvägen, Västergatan, Solvägen, Trehäradsvägen och Östergatan. Tillsammans med Västerlånggatan och Kvarngatan bildar dessa gator i det övergripande nätet, ett nät som matar trafiken till centrumområdet och som i huvudsak bör ha karaktären integrerat transportrum.

Mellan Västerlånggatan och Kvarngatan bör Östergatan/Västergatan utformas och gestaltas som ett mjuktrafikrum samt som ett integrerat frirum



#### Övergripande trafikstruktur med stråk till och från Eslövs centrum

på den mest centrala delen förbi Stora Torg för att tydligt visa för trafikanterna att man kör rakt genom stadskärnan där stadsliv och människors rörelse prioriteras framför hög framkomlighet för biltrafiken.

Trafikanter från Smålandsvägen i norr och Solvägen samt Västergatan i väster bör ledas via Västerlånggatan mot befintliga parkeringsplatser längs Kanalgatan samt vi Medborgarhuset. Korsningspunkten Västergatan-Västerlånggatan bör med sin utformning och gestaltning tydligt markera för bilisterna att de nu befinner sig i stadskärnan. Korsningspunktens utformning bör studeras vidare.

En åtgärd för att öka Västergatans stadsmässiga karaktär kan vara att utforma gatan i ett avvikande material, införa växtlighet eller med en smalare sektion, vilket ger en lägre framkomlighet för bilisten (korsningens lokalisering visas i illustration med en blå ring).

På Västergatan passerar det övergripande cykelstråket i Kanalgatan, vilket ska utformas säkert och bidra till att cyklister och fotgängare prioriteras (passagen visas i illustrationen med en rosa pil). Bilister som ska parkera på Bastugatan och de norra delarna av Kanalgatan ska angöra via Repslagaregatan i stället för Västergatan/Norregatan.



Biltrafiken som angör centrala Eslöv från öster via Östergatan och Trehäradsvägen ska ledas via Kvarngatan till parkeringen på Kvarngränd. För att denna rörelse ska ske fullt ut bör korsningen mellan Östergatan och Kvarngatan detaljstuderas. En åtgärd kan vara att västra delen av Östergatan utformas i avvikande markmaterial, införa växtlighet eller med en smalare sektion för en ökad grad av stadsmässighet och lägre framkomlighet för bilisten (korsningens lokalisering visas i illustration med en blå ring). Korsningen är idag en cirkulationsplats med hög olycksgrad förslagsvis bör platsen omgestaltas till en fyrvägs korsning där cyklisten får en tydligare och säkrare passage samtidigt som stadsmässigheten stärks. På Östergatan kommer en ny skola byggas och behovet av trafiksäkra passager för både fotgängare och cyklister ska beaktas (passagen visas i illustrationen med en rosa pil, mer ingående beskrivning finns under kap. 4.2).

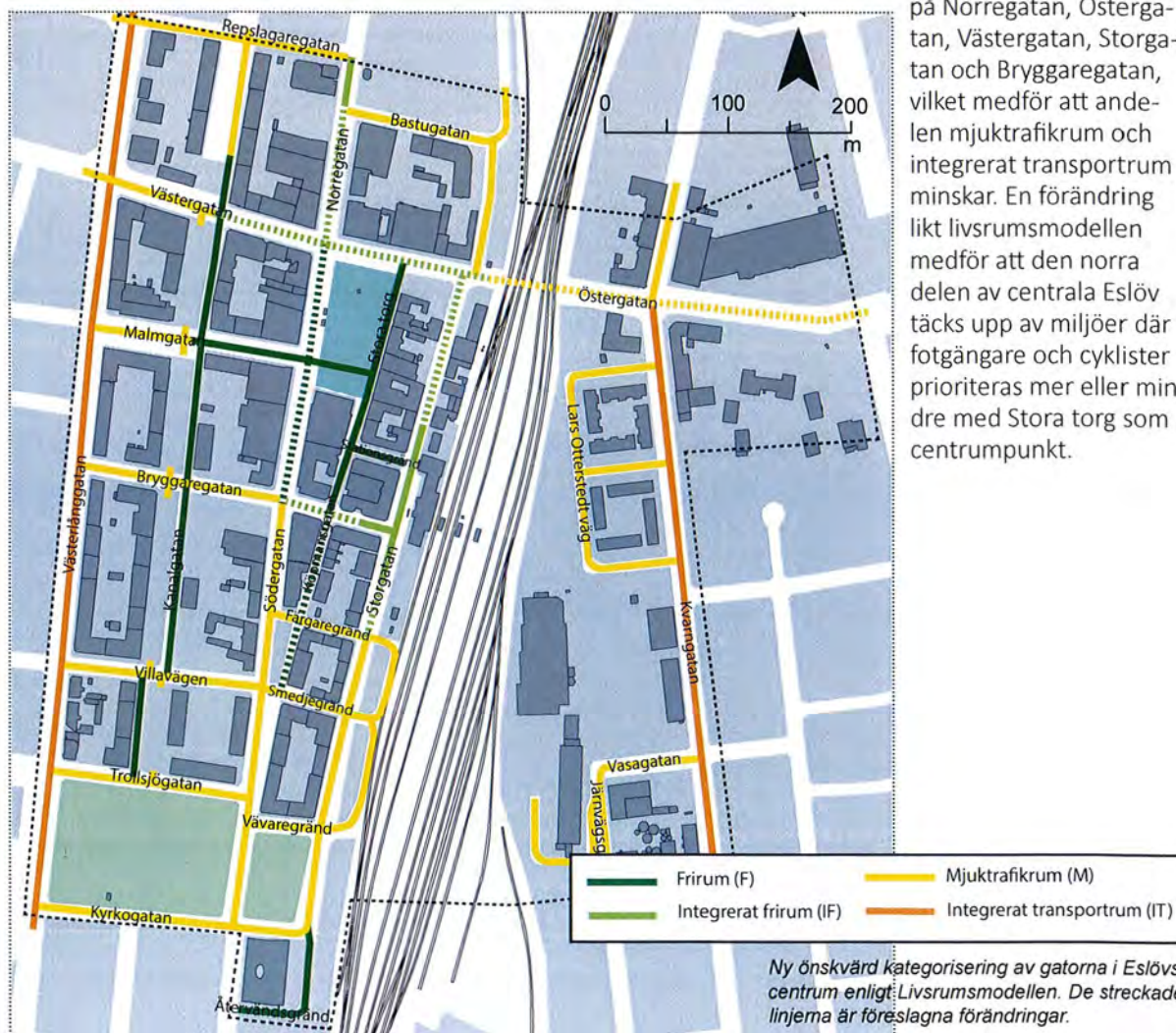
## 4.2. På de centrala delarna

I centrala Eslöv har ett antal förslag till åtgärder tagits fram. Åtgärderna har inte detaljstuderats, däremot har en studie på en övergripande nivå genomförts där sektionen, måttkedja och konsekvenser diskuterats.

### 4.2.1. Gaturummens funktion och karaktär

Åtgärder som omfattar de centrala delarna av Eslöv studeras mer ingående med fokus på höjd prioritet för fotgängare och cyklister. För att uppnå detta föreslås en tydligare variation och att en mer differentierad karaktär på gaturummen utefter önskat beteende och hastighet införs. Kartan nedan visar ett förslag till klassificering av livsrumsmodellen. Skillnaden mot dagens livsrumsmodell är att andelen frirum utökas på Södergatan och Köpmansgatan, andelen integrerat frirum utökas

på Norregatan, Östergatan, Västergatan, Storgatan och Bryggaregatan, vilket medför att andelen mjuktrafikrum och integrerat transportrum minskar. En förändring likt livsrumsmodellen medför att den norra delen av centrala Eslöv täcks upp av miljöer där fotgängare och cyklister prioriteras mer eller mindre med Stora torg som centrumpunkt.

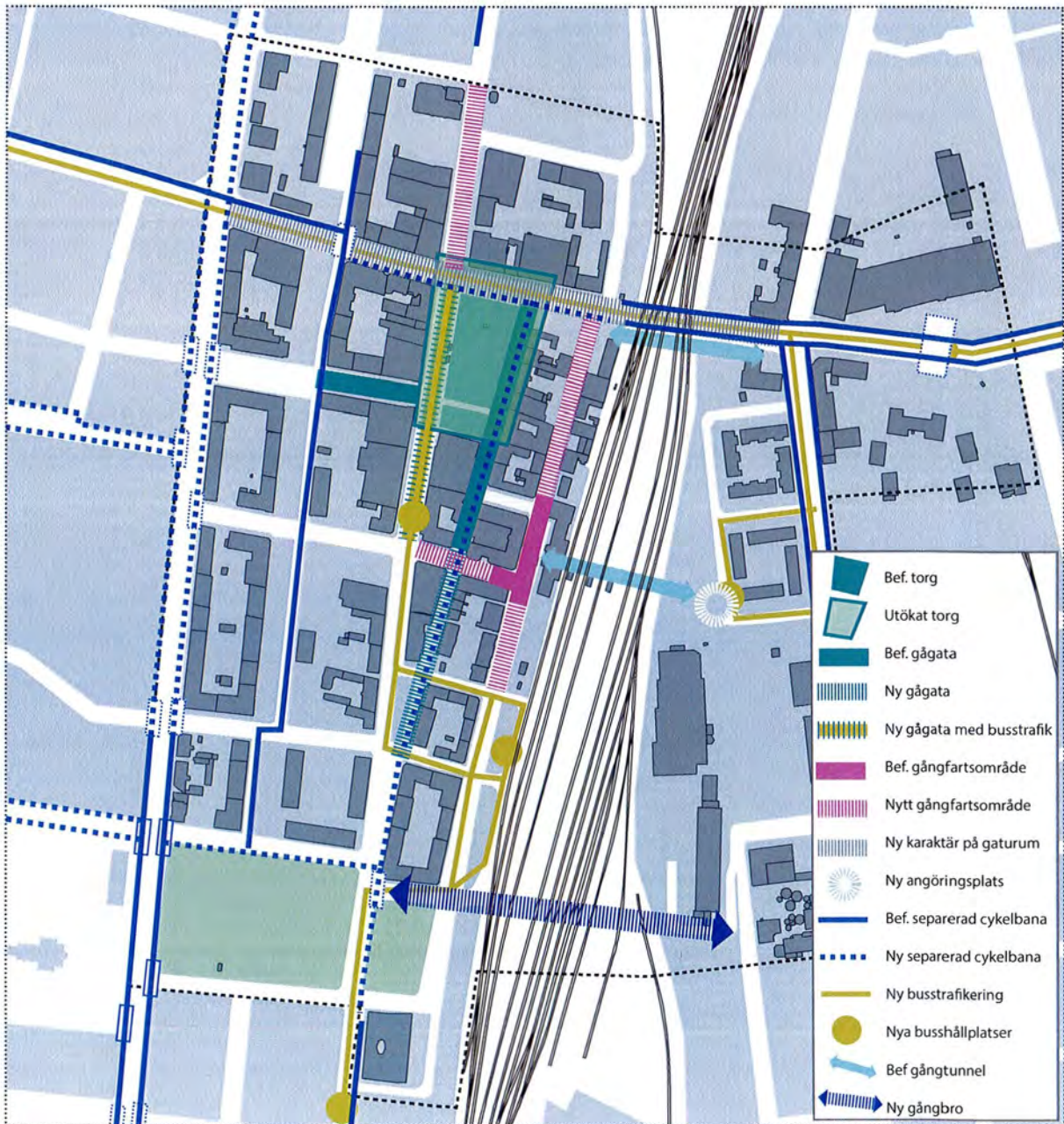




## 4.2.2. Åtgärder i centrala Eslöv

Åtgärderna kan sammanfattas:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatan förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättra möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.



## PRIORITERA

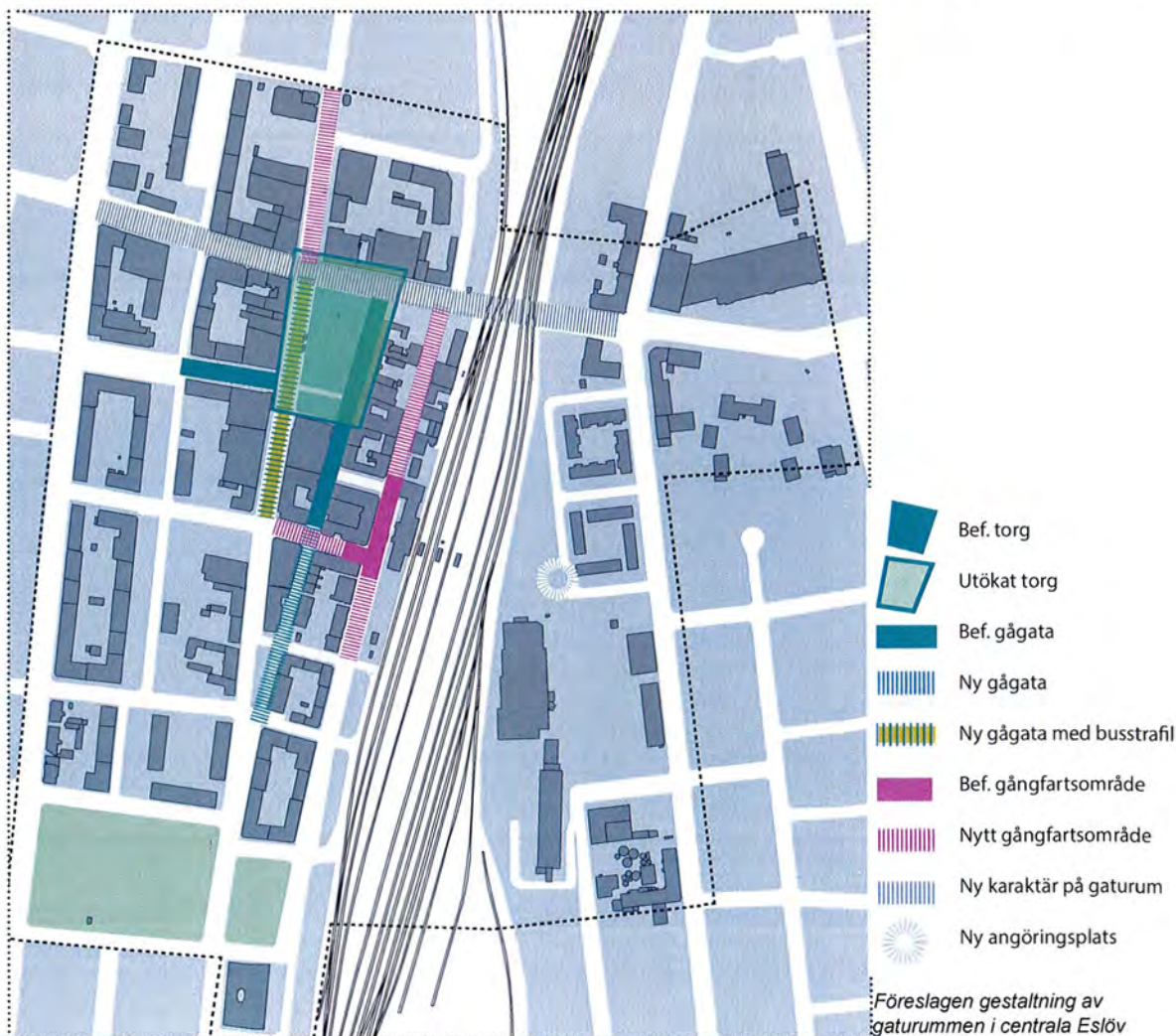
För att skapa en tydlig prioritet mellan trafikslagen i centrala Eslövs gatenät föreslås åtgärder som bidrar till en höjd orienterbarhet via tydlig gestaltning av gaturummen. Inom de centrala delarna av Eslöv ska fotgängarnas tillgänglighet stärkas och gaturum utrustas med breda trottoarer, möblering, taktila stråk och tillgänglighetsanpassade övergångsställen.

Torget ges utrymme att sträcka sig från fasad till fasad i enlighet med Plan för centrumutvecklingen. I anslutning till Stora Torg får fotgängarna få en mycket hög prioritet längs hela Köpmansgatan samt norra delen av Södergatan. Förslaget innebär att norra delen av Södergatan (mellan Bryggaregatan och Västergatan) förbjuder allmän biltrafik och regleras som bussgata.

Med detta förslag skapas större ytor i anslutning till butikerna längs Södergatan. Den del av Södergatan som passerar förbi Stora Torg föreslås utformas som

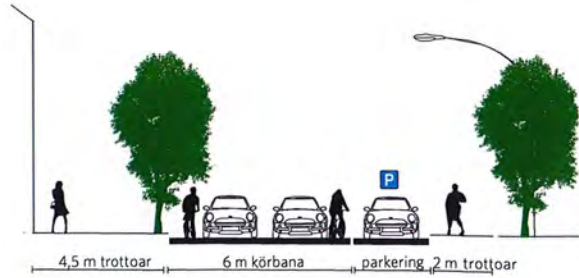
en del av torgytan. Regleringen kommer att ställa stora krav på utformningen och gestaltningen av torgytan med hänsyn till busstrafiken. Den södra delen norr om Bryggaregatan bör utformas med bredare gångbanor för fotgängarna men med tydlig körbana med kantsten med hänsyn till busstrafiken och hållplatsen. Hållplatsen tillgänglighetsanpassas med höjd kantsten och taktila stråk. Den bör placeras i höjd med entrén till Köpmannen med nära gångavstånd till tågstationen.

Längs Storgatan, östra delen av Bryggaregatan och Norregatan föreslås gångfartsområde där motorfordonstrafik och cykeltrafik får trafikera gaturummet på fotgängarnas villkor. Förslaget medför att biltrafiken nedprioriteras, vilket ökar framkomligheten för fotgängare och cyklister vilket är av stor vikt framförallt längs Storgatan som är ett viktigt stråk för alla resenärer som tar sig till och från Eslövs station. Biltrafiken får en lägre framkomlighet men fortfarande en acceptabel tillgänglighet med möjlighet

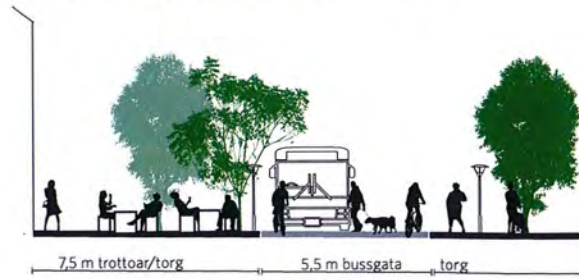


att angöra till tågstationen på både östra och västra sidan om järnvägen. Gångfartsgatorna utformas med ett gemensamt markmaterial på samma nivå mellan fasaderna. Gatan föreslås innehålla ett fåtal kantstensparkeringar som skiftar placering på ömse sida om "körbanan", vilket bidrar till sidoförskjutningar som fördelaktigt begränsar hastigheten och framkomligheten för biltrafiken. Sidoförskjutningen bidrar även till att gaturummet kan utformas med attraktiva miljöer och utrymme för plantering, möblering och cykelparkering. Generellt ska drift och underhåll av utrymmen för fotgängare och cyklister utökas och planeras så att det sker löpande. Detta med avseende på den höga olycksrisken av singelolyckor för oskyddade trafikanter.

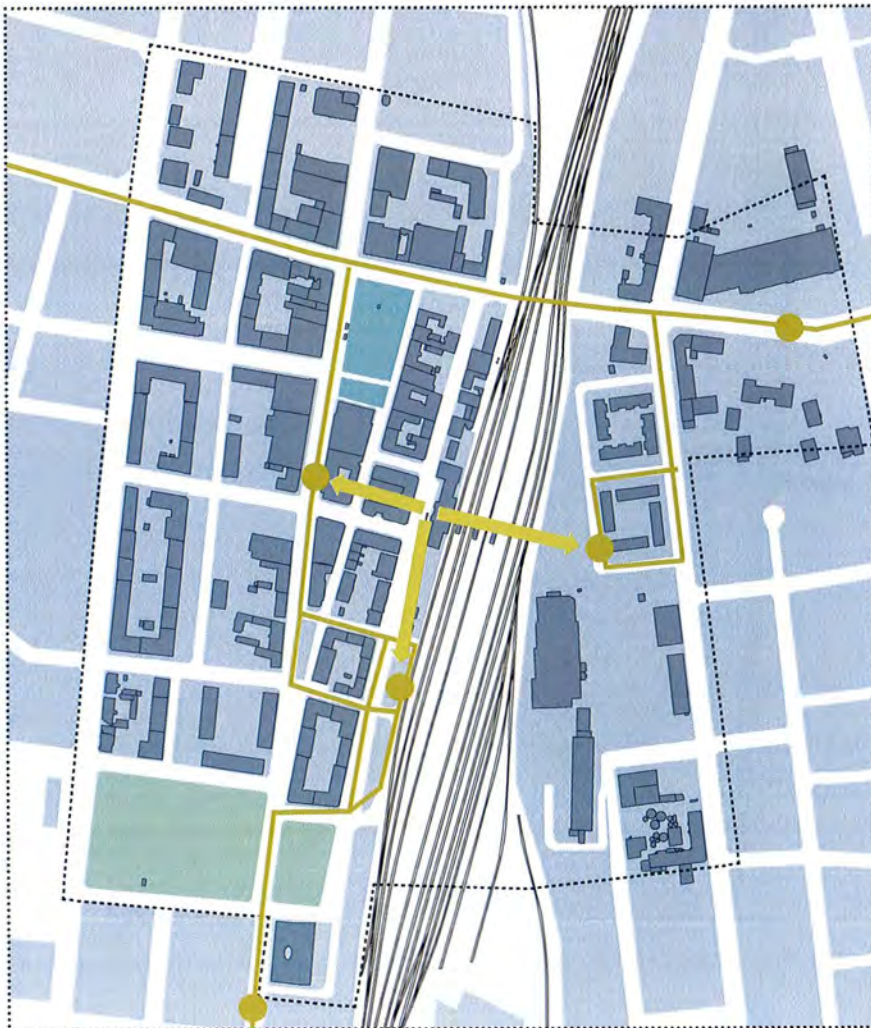
Inom de centrala delarna av Eslöv ska fotgängarnas tillgänglighet stärkas och gaturum utrustas med breda trottoarer, möblering, taktila stråk och tillgänglighetsanpassade övergångsställen.





Befintlig sektion på Södergatan i höjd med torget



Föreslagen sektion på Södergatan i höjd med torget



-  Ny busstrafikering
-  Nya busshållplatser

Föreslagen busstrafik i centrala Eslöv

### ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL

Cyklisternas framkomlighet ska säkerställas och prioriteras framför bilisterna samtidigt som fotgängarna ska beaktas i centrala Eslöv. Ett flertal av gatorna i centrala Eslöv föreslås utformas som gånggator och gångfartsgator, vilket medför att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister förbättras dock kan framkomligheten begränsas av fotgängare. För att skapa en god framkomlighet för cyklister till centrum och tågstationen samt genom centrum i strategiska lägen har ett antal stråk föreslagits, dessa knyter väl an till det befintliga cykelnätet.

Nya separata cykelbanor föreslås införas på:

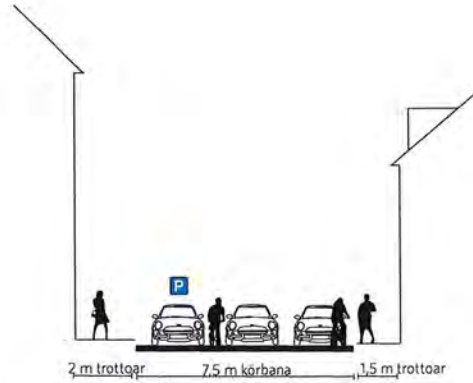
- Västerlånggatan (enkelriktade)
- Odengatan (enkelriktade)
- Trollsjögatan (enkelriktade väster om Västerlånggatan och dubbelriktade mellan Västerlånggatan och Södergatan)
- Södergatan (dubbelriktad mellan Smedjegränd och befintlig bana vid Medborgarhuset).
- På Västergatan/Östergatan har tre alternativa utformningar tagits fram.

Huvudsyftet med de nya cykelbanorna är att kopplas samman till det sammanslagna cykelnätet i Eslöv.

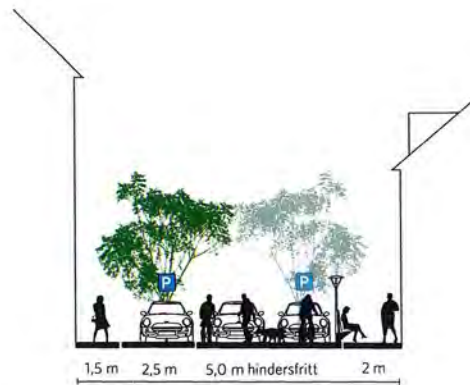
Stråket på Södergatan kopplas samman till gångfartsområdet på Köpmansgatan, vilket bidrar till ett bra komplement till Kanalgatans nord/sydliga sträckning. Detta stråk kopplas till tågstationen, via Bryggaregatan (gångfartsområde) och befintlig cykelparkering.

Det övergripande cykelnätet kompletteras med trafiksäkra stråk till, runt och genom centrum. En separerad cykelbana föreslås införas på Västerlånggatan, där bilisternas hastighet är hög och trafikflödena stora. Cykelbanorna bör vara enkelriktade på vardera sida likt lösningen söder om Villavägen. Längs sträckan införs upphöjda passager över anslutande lokalgator för att öka fotgängarnas och cyklisternas framkomlighet och prioritet i korsningarna. Åtgärden bidrar även till att hastighetsbegränsa bilisterna och på så vis öka trafiksäkerheten på sträckan. Upphöjda passager bidrar även till att markera och tydliggöra att bilisterna kör in i centrum.

En ny gc-bro bidrar till att minska maskvidden i cykelnätet och skapa fler och tätare förbindelser över järnvägen och dess barriäreffekt. En ny kopp-



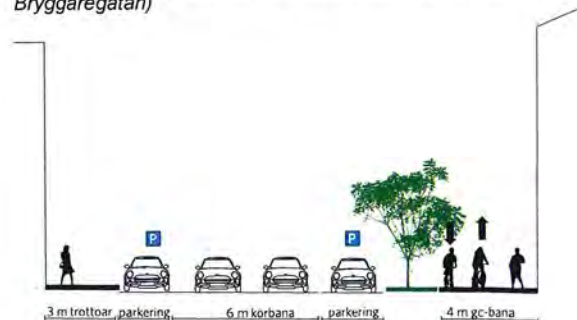
Befintlig sektion på Storgatan



Föreslagen sektion på Storgatan



Befintlig sektion på Södergata (mellan Smedjegränd och Bryggaregatan)



Föreslagen sektion på Södergata (mellan Smedjegränd och Bryggaregatan)



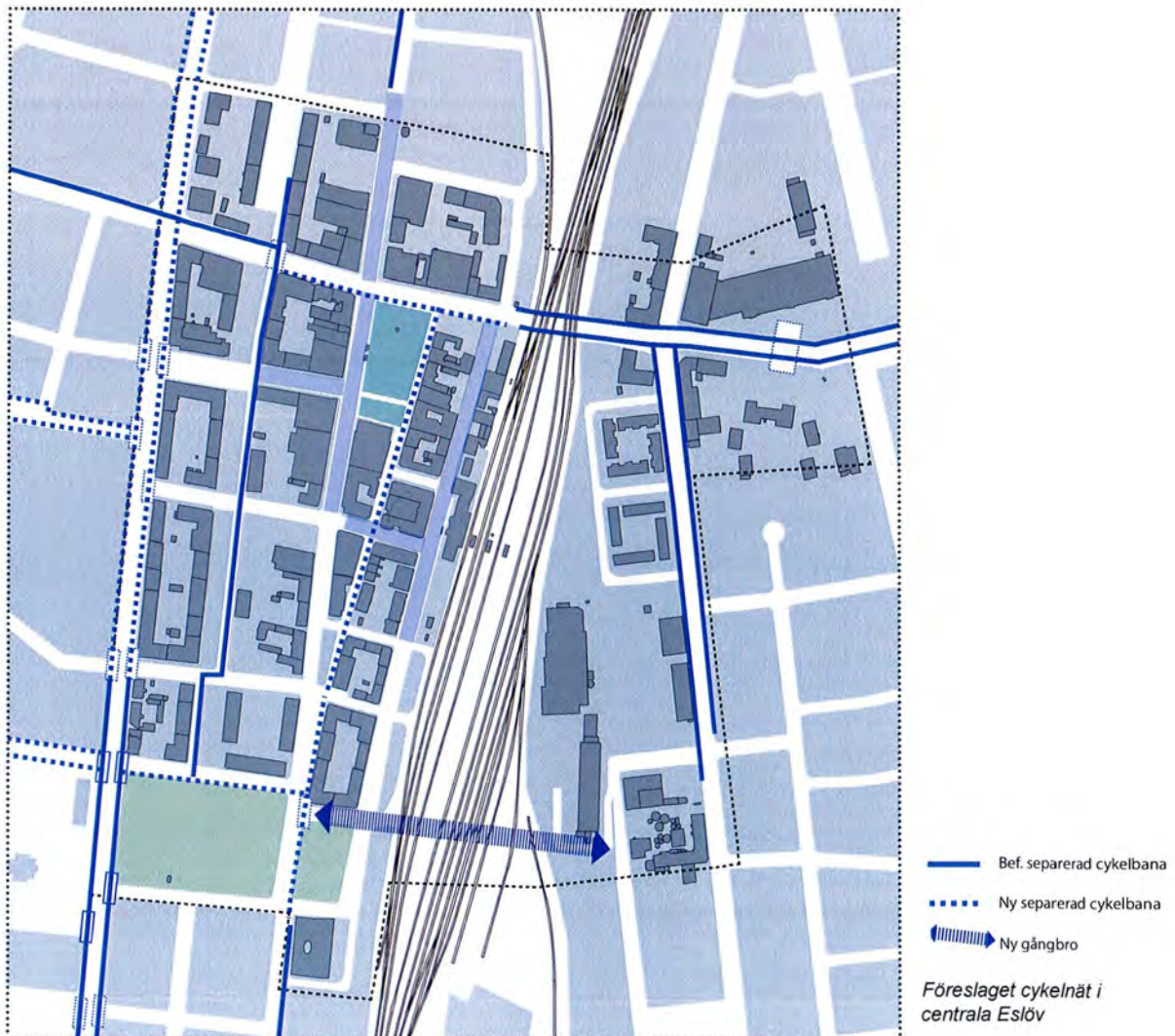


ling bidrar även till att östra och västra Eslöv bättre kopplas samman och därmed har staden och dess täthet och blandstadsfunktion en god möjlighet att "växa över" järnvägen.

Cykelparkering på västra sidan av stationen bör justeras så att antalet platser uppfyller behovet samt att parkeringen kan ske på ett säkert och attraktivt sätt via väderskydd, ramlås och bra belysning. Detsamma gäller för cykelparkeringen på den östra sidan om stationen. Parkeringen söder om busshållplatsen för regionbussarna håller god kvalitet dock nyttjas den dåligt p.g.a dess placering. Platserna kan eventuellt komma att nyttjas mer då Trollsjögatan föreslås bli ett viktigt cykelstråk som även bör förlängs över järnvägen med en ny gc-bro.

Attraktiv cykelparkering bör införas i samband med den nya samlade busshållplatsen på Södergatan och i samband med att nya målpunkter etableras.

På Östergatan föreslås ett brett och upphöjt övergångsställe med god belysning i höjd med befintlig skola och planerad ny skola. Att säkerställa övergångsställen som ligger i direkt anknnytning till skolan är extra viktigt med tanke på barns möjlighet att själva ta sig till/från skolan. Förslagsvis införs en bred mittrefug så att gatan kan passeras i två etapper med endast en körriktning åt gången. Refugen ska göras minst två meter bred så att cykel alternativt fotgängare med barnvagn får plats att vänta. Detta innebär även att körbanan smalnas av och hastighetsdämpas.





Mellan övergångsstället och den planskilda passagen under järnvägen föreslås att korsningen mellan Östergatan och Kvarngatan byggs om till en fyrvägskorsning. Befintlig cirkulationsplats är inte stadsmässig och bidrar till att huvudflödet leds rakt fram d.v.s. till centrala Eslöv. Korsningen är trafikfarlig för cyklister då körfälten i cirkulationen är för breda för att cyklisterna säkert ska trafikera i blandtrafik, risk finns för att cyklisterna trängs ut åt sidan. För att en cirkulationsplats ska vara ett trafiksäkert alternativ krävs det att radierna är små och körfältet smalt samt att det finns ett kontinuerligt flöde av cyklister och relativt låga flöden av motorfordon.

Utformningen och gestaltningen av korsningen Östergatan/Kvarngatan bör studeras vidare utifrån utrymme, trafikflöden och de oskyddade trafikanterna. Med en fyrvägskorsning skapas bättre förutsättningar att få utrymme för mer säkra passager för de oskyddade trafikanterna. Det hade varit bra om utformningen av korsningspunkten tonar ner Östergatans sträckning västerut mot centrum och förstärker kopplingen med Kvarngatan.

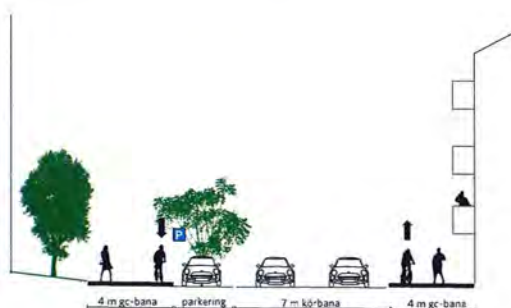
Korsning utformas så att merparten av biltrafikflödet österifrån leds söderut på Kvarngatan för att minimera genomfartstrafiken genom centrum. Detta görs delvis via skyltning till centralstationens angöring och parkering på östra sidan om järnvägen

Cykelstråket längs Västergatan/Östergatan (mellan Västerlånggatan och Storgatan) kan utformas enligt tre olika principer som redovisas till höger. Sektionerna är tagna på sträckan mellan Kanalgatan och Södergatan. Gaturummets begränsade utrymme mellan befintlig bebyggelse medger inte utrymme för en optimal trafiklösning för alla trafikslag

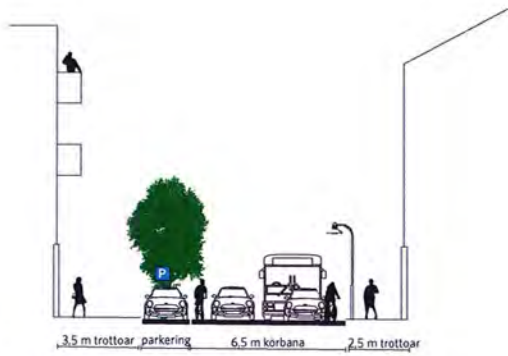
Principerna medför olika kvaliteter i gaturummet och olika grad av påverkan för trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och tillgänglighet, vilket sammanställts i tabellen till höger. Enligt tabellen medför princip 1, *cykling i blandtrafik*, flest fördelar.



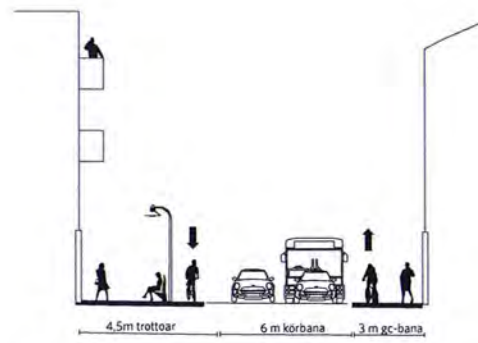
Befintlig sektion på Västerlånggatan



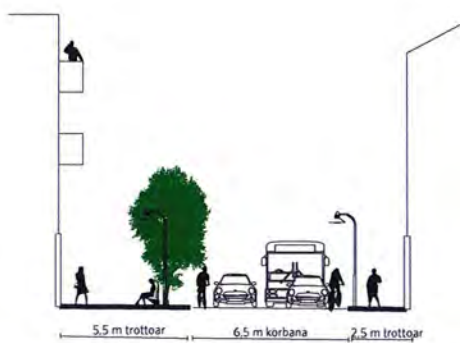
Föreslagen sektion på Västerlånggatan



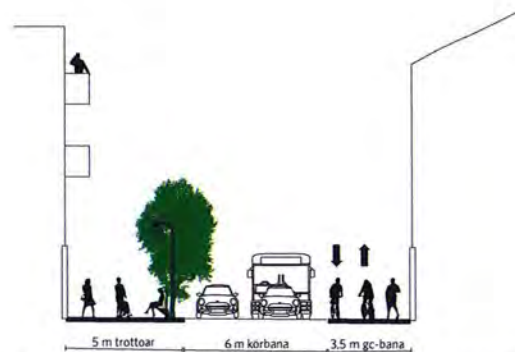
Befintlig sektion på Västergatan



Föreslagen sektion enligt princip 2 enkelriktade cykelbanor



Föreslagen sektion enligt princip 1 cykling i blandtrafik



Föreslagen sektion enligt princip 3 dubbelriktad cykelbana

Alternativ	princip 1	princip 2	princip 3
Beskrivning	Cykling i blandtrafik	Enkelriktade cykelbanor	Dubbelriktad cykelbana på södra sidan
Utrymmebehov	Att inte ha separata cykelbanor möjliggör bredare utrymme för fotgängare, komers och servering på trottoarerna (förutsatt att parkeringen tas bort). Körbanan bibehåller dess mått för att tillgodose cyklisters framkomlighet i blandtrafik. Samtliga träd kan bevaras.	Alternativet är det mest utrymme-krävande då cykelbana på två sidor kräver bredare mått än en samlad bana på ena sidan eller cykeltrafik i körbanan. Samtliga träd måste tas bort vilket minskar rumsbildningen gestaltningen av gaturummet. Bilparkeringen måste tas bort.	En dubbelriktad cykelbana kräver mindre utrymme än två enkelriktade. Samtliga träd kan bevaras medan parkeringen måste tas bort då gatan förskjuts norrut för att skapa utrymme för gc-bana på den södra sidan. Banan ligger bäst på södra sidan då torgutrymmet kan nyttjas i öst och skapa möjlighet till komers och servering på den norra sidan som ligger i söderläge.
Gaturummets karaktär	Denna utformning bidrar till en karaktär av integrerat frirum med ökat utrymme för fotgängaren och handel. Då cykling sker i blandtrafik minskar risken för att biltrafiken håller höga hastigheter.	Även om körbanan kan göras smalare upplevs det totala gaturummet med separerade trafikslag och utan träd, som bredare. Gaturummet kommer inte upplevas som ett integrerat frirum.	Även om körbanan kan göras smalare upplevs det totala gaturummet med separerade trafikslag som bredare i jämförelse med blandtrafik.
Cyklister framkomlighet/tillgänglighet	Cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, och ska österut, måste korsa Västergatan en gång. Framkomligheten kan begränsas av motorfordonstrafiken (inverkan minskar om parkeringen tas bort).	Cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, och ska österut, måste korsa Västergatan en gång. Förutom denna rörelse har cyklister mycket god framkomlighet och prioritet.	Samtliga cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, måste korsa Västergatan en gång. De som kommer västerifrån på Östergatan måste korsa gatan ytterligare en gång.
Cyklister säkerhet/trygghet	Att cykla i blandtrafik, även om det är gångfartsområde, kan upplevas som otryggt för t.ex. barn. Lägre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till ökad säkerhet. Att cykla i blandtrafik bidrar till hög trafiksäkerhet i korsningspunkterna. Bilparkering bör tas bort för att minska risken att bildörrar öppnas i körbanan.	Tydlig separering ökar tydligheten och därmed den upplevda tryggheten. Risk för högre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till minskad säkerhet i korsningspunkterna.	Tydlig separering ökar tydligheten och därmed den upplevda tryggheten. Risk för högre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till minskad säkerhet i korsningspunkterna, detta bör beaktas extra noga då dubbelriktad cykeltrafik kommer korsa gatan i felriktning.
Fotgängarnas framkomlighet/tillgänglighet	Utformningen bidrar till en bredare trottoar (förutsatt att parkeringen tas bort) samt möjlighet för möblering, plantering och belysning som ökar fotgängarnas framkomlighet och attraktivitet.	Utformningen bidrar till en smal trottoar i söder och befintlig trottoarbredd i norr dock utan befintlig trädplantningen vilket minskar attraktiviteten för fotgängarna.	Utformningen bidrar till en mycket smal trottoar i söder och en bred trottoar i norr som skapar möjlighet för möblering, plantering och belysning som ökar fotgängarnas framkomlighet och attraktivitet.
Fotgängarnas säkerhet/trygghet	Fotgängarna får en ökad säkerhet och trygghet då siktlinjer och orienterbarheten stärks (förutsatt att parkeringen tas bort).	Då parkeringen tas bort förbättras siktlinjerna och orienterbarheten stärks dvs säkerhet och tryggheten ökar. Det breda gaturummet bidrar till minskad möjlighet att passera körbanan (möjlig flyktväg).	Då parkeringen tas bort förbättras siktlinjerna och orienterbarheten stärks dvs säkerhet och tryggheten ökar.



## ATTRAKTIV STADSMILJÖ

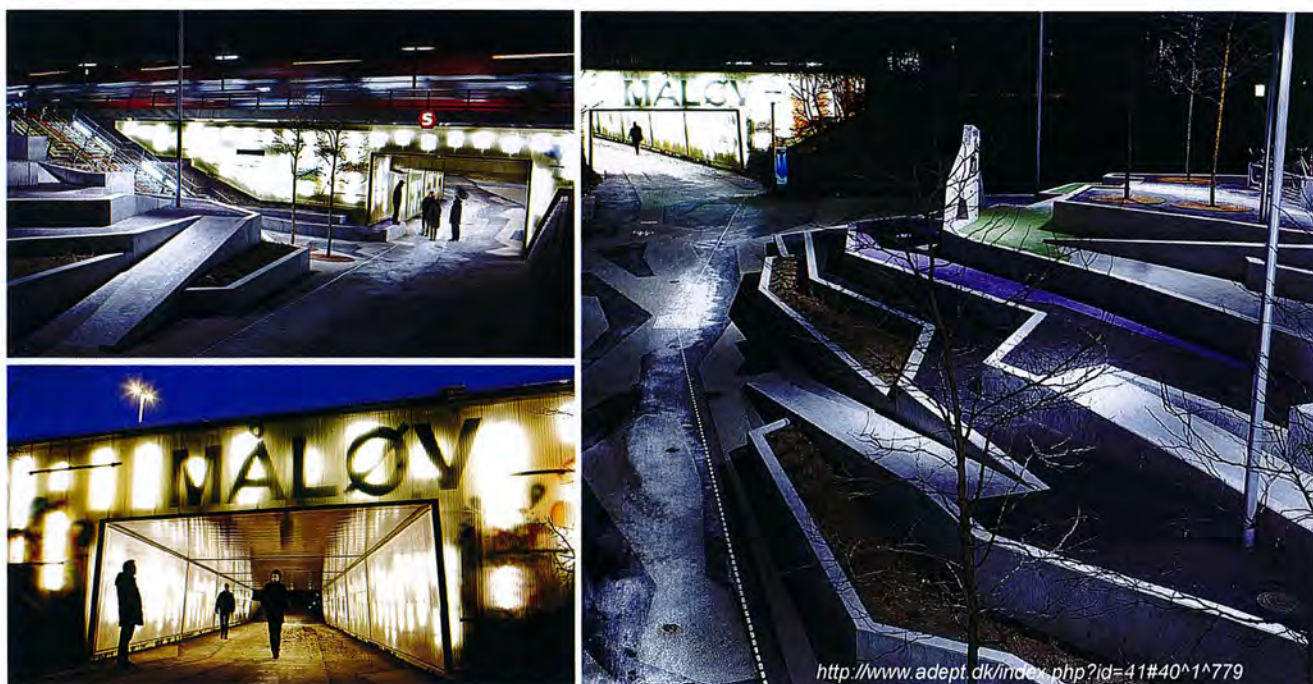
En ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna ska säkerställas på strategiska lägen exempelvis där behovet av att röra sig och uppehålla sig under dygnets mörka timmar finns. Detta gäller främst kring tågstationen, Stora torg och busshållplatserna samt utmed större gång- och cykelstråk.

Den befintliga vägporten på Östergatan upplevs ha en låg fri höjd, vara lång och dåligt belyst. För att öka tryggheten bör variation och en ökad grad av belysning införas. För att vägporten även ska bidra till en trafiksäkrare miljö bör körbanan eventuellt avsmalnas för att säkerställa låga hastigheter. Skiljeremans mellan körbanan och gc-banan kan utökas och möjlighet att införa möblering eller plantering bör utredas (naturlig grönsak som klarar av att leva i den mörka miljön blir antagligen svårt men eventuellt kan kostgräs eller avvikande markbeläggning bidra till en attraktivare miljö). Befintlig horisontell målning i vägporten förstärker känslan av att tunneln är lång, istället bör tunneln delas upp med vertikala element för att skapa fler händelser längs med sträckan. På så vis delas den långa sträckan upp i kortare etapper. Samma tankar gäller kring gångtunneln under tågstationen

där belysningen bör förstärkas och väggarna målas i ljusare färger. Med ny bebyggelse och verksamheter ökar man den sociala närvaron i gaturummen, att det är mer folk som rör sig i området vilket bidrar till en ökad känsla av trygghet jämfört med mer öde platser.

För att skapa en tryggare angöringsplats på östra sidan järnvägen bör platsen studeras djupare. Platsen är idag mörk, otrygg och omfattar cykelparkering, sittplatser och lite planteringar. Närmsta granne är en bilparkering och baksidor av byggnader. Detta bör justeras och kompletteras med bebyggelse med både bostäder och verksamheter för att öka befolkningsgraden och attraktiviteten. En ökad attraktivitet leder till att fler resenärer väljer denna passage och entrén till stationen och staden, vilket avlastar övriga gator i centrala Eslöv. Nedan redovisas några inspirationsbilder från Målöv i Danmark (bilderna är hämtade från [www.adept.dk](http://www.adept.dk)).

Samtliga busshållplatser, cykelparkeringar och torgutrymmen bör förses med god belysning och rensas från sikthämmande växtlighet och möblering.







# 5. Effekter och konsekvenser

## 5.1. Mål och åtgärder

För att konsekvensbedöma effekterna av de föreslagna åtgärderna kommer de projektspecifika målen att utvärderas för respektive åtgärd.

Hur ska de olika trafikslagen i Eslövs centrum fördelas eller anpassas så att fotgängare och cyklister kan prioriteras.

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

### Åtgärder på de centrala delarna:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatans förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättra möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.

Utav ovan nämnda åtgärder bör ombyggnad av Stora Torg tillsammans med åtgärderna längs

Södergatan, Storgatan och Västergatan/Östergatan prioriteras. Samtidigt bör linjedragningen för bussarna ändras. Genom att förbjuda allmän biltrafik på norra delen av Södergatan finns det en stor risk att trafikflödet längs Storgatan ökar markant. Gatan är smal och ska ha en prioriterad roll som viktigt stråk för fotgängare och cyklister som har Eslövs stations som målpunkt. För att minska denna effekt är det av stor vikt att den föreslagna ombyggnaden av Storgatan sker i samband med ombyggnaden av Stora Torg och avstängningen av Södergatan.

Nästa steg bör vara ombyggnad av Norregatan och Köpmansgatan samt införande av de separerade cykelstråken. Den nya gc-bron över järnvägen i söder blir först aktuell på lång sikt och bör samordnas med den planerade upprustningen av stationsområdet.

### Åtgärder på det övergripande nätet:

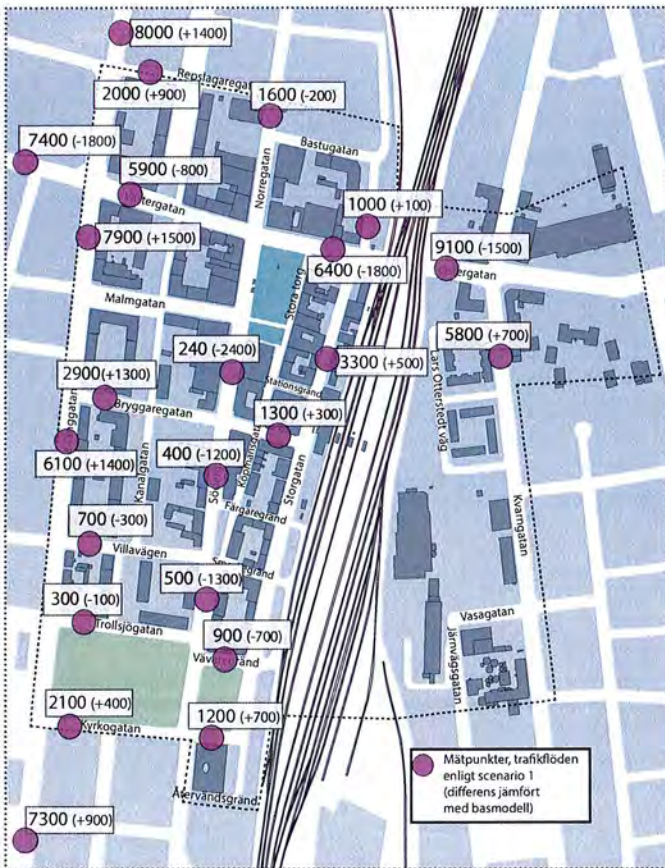
- Införande av en ny cirkulationsplats i Trehäradsgatans anslutning på väg 13/117.
- Införande av ett samlat parkeringshus.

Införande av ett parkeringshus har ej studerats inom utredningen utan har endast adderats inför effektbedömningen i trafikmodellen. Indata till trafikmodellen för parkeringshuset kommer från Eslövs kommun:

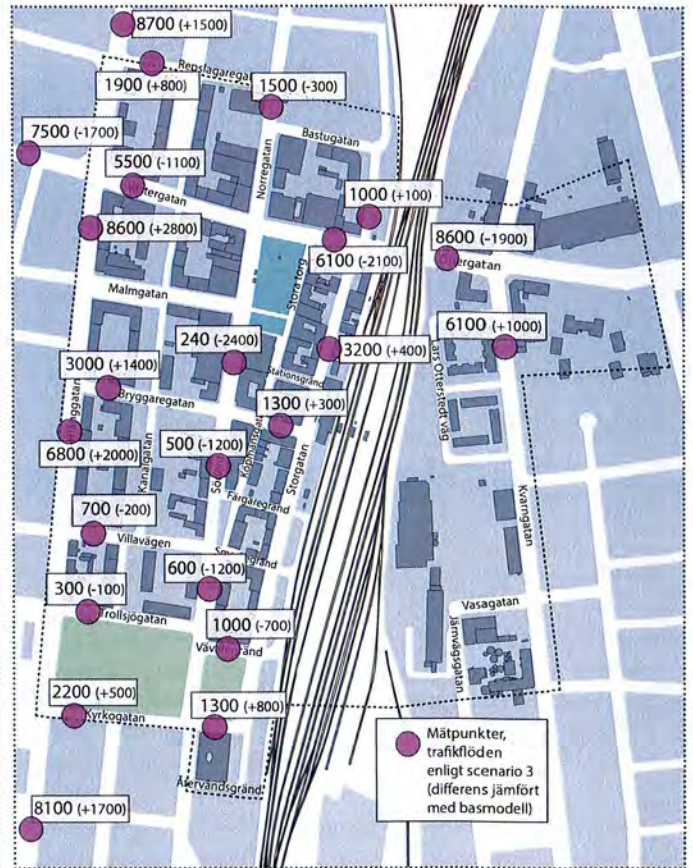
1. Parkeringshuset placeras vid Badhusparken med 150 platser d.v.s. ett nettotillskott på cirka 80 bilplatser. Anläggningen har beräknats som i huvudsak pendlerparkering och har därmed en låg omsättning av bilplatserna. In- och utfart är riktad så att merparten trafik kommer från väster (Västerlånggatan).
2. Parkeringshuset placeras vid Ystadvägen med 150 platser d.v.s. ett nettotillskott på 150 bilplatser. Anläggningen har beräknats som i huvudsak pendlerparkering och har därmed en låg omsättning av bilplatserna. In- och utfart är riktad så att merparten trafik kommer från söder (Trehäradsvägen).

### 5.1.1. Effekter

För att kunna utvärdera tillgängligheten och framkomligheten i centrala Eslöv har information från



Trafikflöden efter införande av föreslagna åtgärder steg ett.



Trafikflöden efter införande av föreslagna åtgärder steg ett och två, med parkeringshus placerat vid Ystadgatan.

trafikberäkningsmodellen beaktats. För att kunna utvärdera trafiksäkerheten, personsäkerheten och orienterbarheten inom centrala Eslöv har information från den sociala konsekvensbedömning beaktats.

**Trafikbelastning i trafiknätet**

För att kunna utvärdera effekten av de föreslagna åtgärderna på trafiknätet inom såväl centrala Eslöv som inom hela tätorten har trafikberäkningsmodellen använts. Inom uppdraget har en biltrafikmodell byggts upp för dagens trafiksituation i Eslöv. Modellen har använts för att simulera föreslagna åtgärder i syfte att se hur trafikflödena och rörelsemönstren förändras. Simuleringen har gjorts i två etapper för att kunna fastställa vilka åtgärder som har haft vilken inverkan på trafiknätet.

Enligt resultat från trafikmodellen för åtgärder på de centrala delarna kan man utläsa att trafikflödena på Östergatan/Västergatan minskar med mellan 1000-2000 fordon på sträckan mellan Kvarngatan och Västerlånggatan medan trafikflö-

dena på Storgatan ökar med ungefär 500 fordon. Detta beror delvis på minskad framkomlighet på Östergatan/Västergatan men även p.g.a. att trafikflödena på Södergatan stryps, i modellen ligger endast busstrafik på Södergatan. Trafikflödena minskar generellt sett i centrala Eslöv och ökar på det övergripande gatunätet d.v.s. trafikflödena på Västerlånggatan, Smålandsvägen, Kvarngatan och Trehäradsvägen ökar. Simuleringen stämmer bra överens med de mål som och de strategier som tagits fram inom utredningen.

Enligt resultat från trafikmodellen för åtgärder på det övergripande nätet sker endast marginella förändringar på trafikflödena jämfört med steg ett. Den stora skillnaden blir trafiköverflyttning från Ringsjögatan/Östergatan till Trehäradsvägen på cirka 1000 fordon per dygn. Skillnaden mellan steg två A och B är mycket liten och hänger ihop med det planerade parkeringshusets nettotillskott av bilplatser. Trafikflödena på Östergatan/Västergatan minskar med ytterligare 300-400 fordon vid införande av åtgärder steg ett och två. Generellt minskar trafikflödena i centrala Eslöv och ökar på



det övergripande gatunätet d.v.s. trafikflödena på Västerlånggatan, Smålandsvägen, Kvarngatan och Trehäradsvägen ökar.

### Tillgänglighet till parkering

Föreslagna åtgärder innebär att ett antal parkeringsplatser tas bort för att skapa utrymme åt de oskyddade trafikanterna. Vid minskat antal utspridda parkeringsplatser skapas en minskad andel söktrafik samtidigt som siktlinjerna och orienterbarheten stärks. För barn begränsar parkeringsplatserna sikten och bidrar till en farlig trafikmiljö. Parkering i gatan bidrar även till låg trygghet då flyktvägar och siktförhållande begränsas.

Förslag till borttagna parkeringsplatser:

- Västergatan 3 st
- Östergatan 2 st
- Norregatan 4 tas bort av de 8 befintliga
- Södergatan 12 st
- Storgatan 6 tas bort av de 14 befintliga
- Köpmansgatan 7 st
- Södergatan (syd) 5 tas bort av de 13 befintliga

Totalt bidrar förslagen till att 33 platser tas bort där merparten är korttidsreglerade platser. Huruvida dessa platser bör ersättas eller inte bör studeras vidare med hänsyn till andra planer som pågår parallellt (bostadsbebyggelse på befintlig markparkering m.m.). Ett sätt att ersätta parkeringen är att ändra befintlig långtidsparkering till korttidsparkering på exempelvis Storgatan och Kanalgatan d.v.s. nyttja befintlig parkering på ett effektivare sätt.

Ett annat sätt är att införa mer parkering där parkering redan finns i dagsläget. Exempelvis kan parkeringen på Kanalgatan utökas med 6-10 platser på sträckan strax innan passagen över Västergatan. På denna plats är det idag en infart som föreslås stängas för att minska trafikflödena på Västergatan och samtidigt skapa utrymme för parkeringen.

### Tillgänglighet till busstrafiken

Fotgängarnas tillgänglighet till busstrafiken stärks via införande av en samlad linjedragning genom centrum, vilket underlättar för orienterbarheten och möjliggör goda byten mellan linjerna. En samlad hållplats bidrar även till att hållplatsen kan utformas med hög standard då antalet resande blir högre.

### Sociala konsekvensbedömning

I den sociala konsekvensbedömningen av förslagen i trafikutredningen ingår det att titta på följande parametrar:

- socialt liv
- mötesplatser
- trygghet, inkl. orienterbarhet och tillgänglighet
- säkerhet
- närhet
- barns självständiga rörelser
- barns hälsa

Analysen görs enligt följande: Nuläget beskrivs utifrån inventeringarna som genomförts. Påverkan är de förslag som trafikutredningen presenterar. Effekten är förändrade förutsättningar för fotgängare, cyklister, bilister och kollektivtrafikresenärer.



Konsekvenserna följer på effekten. Kedjan förklaras genom exemplet nedan:

- Nuläget är en gata som har biltrafik i båda riktningar och gatuparkeringar på båda sidor. På gatan går inga bussar. Fotgängare är hänvisade till trottoarerna medan cyklister hänvisas till blandtrafiken ihop med bilisterna.
- Påverkan sker genom att gatan görs om till gångfartsområde. Trafik med motorfordon får endast ske i hastigheter anpassade till fotgängare, cirka 5-7 km/tim. Gatuparkeringar tas bort för att skapa plats för människor att gå och cykla.
- Effekten blir att bilisternas tillgänglighet är kvar (de kan fortfarande köra) men framkomligheten minskar (lägre hastighet, inte prioriterade i gaturummet). En annan effekt blir förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister, ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, större trygghet med mer befolkad gata, och fler barn som kan röra sig självständigt på gatan. Lägre bullernivåer är ytterligare en effekt.
- Konsekvensen av förändringen är att människors hälsa och mobilitet främjas, vilket framför allt är mycket positivt för barn som behöver röra sig och få trafikträning. Konsekvensen är också ett större socialt liv och ökad hälsa genom bland annat mindre buller och troligen också mindre avgaser.

Den sociala konsekvensbedömningen redovisas i sin helhet under bilaga 1.





### 5.1.2. Måluppfyllelse

#### **I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde**

Detta mål uppfylls genom att gågatan på Köpmansgatan utökas och gågata (med busstrafik) på Södergatan införs. På de gator där gångfartsområde eller en ökad stadsmässig karaktär införs skapas goda förutsättningar för främst fotgängare men även för cyklisterna.

#### **Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.**

Detta mål uppfylls genom att nätet med separerade cykelbanor utökas på Västerlånggatan, Oden-gatan, Trollsjögatan, Södergatan och eventuellt Östergatan- Västergatan. Även en förbättring av koppling över/under järnvägen bidrar till att målet uppfylls.

#### **Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.**

Detta mål uppfylls genom förbättrad koppling till och under stationsbyggnaden samt via förbättrade möjligheter att nå tågstationen från den östra sidan med en ny angoringsplats, höjd standard på busshållplats, cykelparkering, möblering m.m.. Via avlastning på östra sidan kommer entrén från väst bli bättre och mindre trafikintensiv. Tillgänglighetsanpassning av tågstationen och de offentliga platserna kring entréerna bidrar även till att målet uppfylls.

#### **Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.**

Detta mål uppfylls genom att gågatan på Köpmansgatan utökas och gågata (med busstrafik) på Södergatan införs och knyter an till Stora torg. På de gator där gångfartsområde eller en ökad stadsmässig karaktär införs skapas goda förutsättningar för ett ökat folkliv med möjlighet till möten, lek och aktivitet även i gaturummet.

### 5.2. Fortsatt arbetet

Vid införande av gågator, gångfartsområden och gator med ökad grad av stadsmässighet skapas goda förutsättningar för fler caféer på eller vid Stora torg, vilket skulle ge ett mer levande och inbjudande intryck. I och med omdaning och ombyggnation av Stora torg bör möjligheterna till socialt liv prioriteras genom exempelvis fler caféer och sittplatser vid eller på torget. Torget är en viktig mötesplats med dåligt utnyttjad potential.

Det är viktigt att se över hur fler mötesplatser kan skapas för personer i olika åldrar. Stationsbyggnaden är det första som möter en besökare som kommer med tåg till Eslöv, och det är viktigt att den ger ett mer välkomnande intryck med bland annat trevligare sittplatser och mer belysning.

Parkeringssituationen i centrum måste utredas vidare avseende utbud, reglering samt effekten av införandet av parkeringsavgifter. Ett eventuellt parkeringshus måste studeras vidare med avseende storlek och lokalisering samt vilka (boende, besökare, verksamma, pendlare) som kommer att nyttja anläggningen. Gällande lokaliseringen förordar utredningen en lokalisering som har en matning från Trehäradsväge i söder, antingen öster eller väster om spåren.

Vid införande av en ny gång- och cykelbro söder om stationen är det viktigt att skapa möjlighet för möten och att befolka stråket så att det inte upplevs som otryggt. Bron bör kopplas till plattformarna för att förbättra tillgängligheten till stationen och för att minska beroendet av den befintliga gångtunnel under spåren som stängs kvällstid. GC-bron bör även kopplas samman till det planerade cykelstråket längs det gamla järnvägsspåret väster om Järnväggsgatan samt till cykelstråket mot Trollsjögatan och de västra delarna av Eslöv. Eventuellt kan gc-bron och parkeringshuset samordnas för att befolka platsen och nyttja byggnaden för att ta upp nivåskillnaden. Förslagsvis kan ramper införas längs med fasaden.

Under utredningen har förslag om att etablerat ett nytt resecentrum öster om spåren lyfts fram. Frågan har inte studerats inom ramen för utredningen. Potentialen bör utredas tillsammans med Skånetrafiken i samband med en översyn av kollektivtrafikens linjenät och hållplatser.



# 6. Referenser

---

Eslövs infartsvägar- April 2013, Eslövs kommun

Hastighetsplan - November 2011, Tyréns AB

Eslöv parkeringsutredning- Juni 2011, Trivector Traffic

Plan för centrumutveckling- Januari 2016, Eslövs kommun

Resvaneundersökning för Skåne 2013, Sweco

RVU för Eslövs kommun- November 2015, Sweco

Eslövs kommun trafikmätningar: 2016-05-19 - 2016-06-02, Trafikia

Trafik för en attraktiv stad- Juni 2015, Trafikverket, SKL och Boverket





# 7.

## Bilaga 1 - Social konsekvensbedömning

SOCIALT LIV	
Nuläge	<p>Det sociala livet i centrum är koncentrerat till Stora torg och gatorna som ansluter, och till viss del Stadsparken under sommartid. Det finns många ödsliga områden i centrum, delvis på grund av utglesad bebyggelse och några breda gator, bland annat Västerlånggatan och Östergatan.</p> <p>Biltrafik och buller är dominerande intryck i stadsmiljön och bullernivåerna påverkar möjligheten till samtal utomhus. Biltrafiken skapar barriärer i de centrala delarna.</p> <p>Det är få barn och unga som rör sig genom centrum.</p>
Påverkan av förslagen	<p>Förslagen ger fler gångfartsområden i centrala delar av staden, bland annat vid Västergatan/Stora torg, vilket ger större utrymme för fotgängare och cyklister. Detta i kombination med bättre skyltning för att undvika onödig biltrafik genom centrum, förväntas ge minskad biltrafik. Nya cykelvägar längs med Västerlånggatan underlättar för cyklister.</p> <p>Förslagen ökar möjligheten till fler befolkade platser öster om järnvägen.</p>
Effekt av påverkan	<p>De samlade förslagen leder till mindre biltrafik i centrum och därmed tystare miljöer. När fotgängare och cyklister får mer utrymme skapas ett lugnare tempo, som underlättar för möten. Tystare miljöer inbjuder till samtal och är en god förutsättning för möten mellan människor eftersom det känns trevligare att vistas i tysta miljöer.</p> <p>Ett lugnare trafikklimate underlättar för barns självständiga rörelser.</p>
Sociala konsekvenser	<p>Det blir lättare för barn att bygga upp ett eget socialt liv när de inte är lika beroende av skjutsande föräldrar.</p> <p>Fler spontana samtal bidrar till att minska känsla av isolering. Ett lugnare och tystare centrum skapar en större tillhörighet till orten eftersom det är mer trivsamt att röra sig där.</p>
Rekommendationer	<p>Det finns förutsättningar för fler caféer på eller vid Stora torg, vilket skulle ge ett mer levande och inbjudande intryck. I och med omdaning och ombyggnation av Stora torg bör möjligheterna till socialt liv prioriteras genom exempelvis fler caféer vid eller på torget.</p>
MÖTESPLATSER	
Nuläge	<p>Under vintertid finns få mötesplatser utomhus då också uteservering vid Stora torg stängs. Stora torg är inte särskilt inbjudande i sin nuvarande utformning, bänkarna står på rad i stället för att vara vända mot varandra och torget har få funktioner som får folk att stanna upp eller uppehålla sig på torget.</p> <p>Förutom en lekplats i Stadsparken, saknas även mötesplatser för barn och unga, såsom skatepark eller temporär skridskobanan på torget.</p> <p>Järnvägsstationen är ingen trevlig plats att uppehålla sig vid och inbjuder inte till möten. Känslan inne i stationsbyggnaden är att man fortfarande befinner sig utomhus.</p>
Påverkan av förslagen	<p>En liknande påverkan som den vid parametern socialt liv.</p> <p>Västergatan får en annan karaktär förbi Stora torg, med nya gångfartsområden. Dessutom försvinner parkeringsplatser, vilket ger mer utrymme till fotgängare, cyklister eller till andra funktioner.</p>
Effekt av påverkan	<p>Det faktum att det finns mer utrymme till annat än biltrafik, kan möjliggöra exempelvis fler bänkar eller andra sittplatser.</p> <p>Mindre biltrafik och buller gör det trevligare att sitta ute och ger bättre förutsättningar för att skapa mötesplatser utomhus. Fler mötesplatser ger ökad trevnad.</p>
Sociala konsekvenser	<p>Fler mötesplatser som är befolkade ger en tryggare och trevligare närmiljö. Människor känner sig mer delaktiga i sin stad. Vistelsen i sig har ett värde därför att det gynnar den lokala handeln.</p> <p>Mötesplatser som vänder sig till vissa åldersgrupper gör att dessa blir sedda, till exempel lekplatser eller ungdomsgårdar.</p>
Rekommendationer	<p>Torget är viktig mötesplats med dåligt utnyttjad potential.</p> <p>Det är viktigt att se över hur fler mötesplatser kan skapas för personer i olika åldrar. Stationsbyggnaden är det första som möter en besökare som kommer med tåg till Eslöv, och det är viktigt att den ger ett mer välkomnande intryck med bland annat trevligare sittplatser och mer belysning.</p> <p>Skatepark/aktivitet på grönytan norr om medborgarplatsen är ett förslag, för att skapa mer liv och rörelse och platser att "hänga" vid för unga.</p> <p>Gestaltningen är viktig vid kommande omdaning av torget. Vackra platser gör att människor stannar upp och vill vistas på den platsen.</p> <p>Vid omdaning av Stora torg rekommenderar vi att det befintliga hotellet inkluderas i gestaltningen av torget. Hotellet ska kunna ge ett mervärde också för Eslövsborna och anknyta till torget på ett annat sätt än idag. Till exempel kan det finnas utställningar i lobbyn eller uteservering.</p>



TRYGGHET inkl. orienterbarhet och överblickbarhet	
Nuläge	<p>Inom centrum finns platser som är folktomma och som kan upplevas som ödsliga och otrygga, till exempel gäller det sydväst och sydost om järnvägsspåren. Eftersom befintlig gångtunnel är stängd nattetid finns det få förbindelser under järnvägen.</p> <p>Att orten är relativt bilberoende innebär att färre invånare rör sig till fots ute på gatorna.</p> <p>Det är dålig skyltning på flera ställen i samhället, såväl gatuskytning som skyltning för att styra trafikens färdväg.</p>
Påverkan av förslagen	<p>Förslagen som rör fler gångfartsgator och gågator leder till minskad biltrafik.</p> <p>För området vid gångtunneln öster om stationen föreslås att befintlig busshållplats flyttas närmare gångtunneln, samt att en hämta-lämna-zon anläggs. Detta är ett första steg för att skapa en mer befolkad, och därmed tryggare plats.</p> <p>När fler gatuparkeringar försvinner, vilket föreslås i förslaget, kan orienterbarheten förbättras. Detta är särskilt viktigt för barn.</p>
Effekt av påverkan	<p>Förslagen ger större sammanhängande zoner med gångfartsgator. Biltrafikens dominans minskar och bilisterna respekterar övriga trafikanter bättre. Intrycket blir att bilen inte dominerar och med sänkta hastigheten och sänkt ljudnivå, skapas en miljö med lägre tempo. Detta ger en bättre överblickbarhet och orienterbarhet för alla, oavsett förmågor.</p> <p>En ny skyltning för bilisterna vid rondeller på Västergatan/ Östergatan syftar att inte alla bilister ska åka genom centrum. Effekten blir att biltrafiken som inte har mål i centrum kan undvikas.</p> <p>En ny gångbro söder om stationen skapar fler stråk över järnvägen och bättre tillgänglighet, vilket är centralt speciellt nattetid. Den blir en alternativ passage, vilket är mycket viktigt ur trygghetssynpunkt där möjligheten att välja alternativa vägar är grundläggande.</p>
Sociala konsekvenser	<p>Att känna trygghet är en av de mest grundläggande faktorerna för att människor ska gå ut och vistas i sin stad. Detta gäller för samtliga åldersgrupper.</p> <p>Ökad trygghet kan leda till en positiv spiral när fler människor känner sig bekväma med att röra sig till fots eller cykla i Eslöv.</p> <p>Folkhälsan förbättras när fler människor rör sig i vardagen.</p>
Rekommendationer	<p>Det är viktigt att fortsätta utveckla ytan öster om stationen (uppgången mot ICA) då den varken är trevlig, befolkad, trygg eller tillgänglig idag. Platsen behöver öppnas mot intilliggande bebyggelse och busshållplatsen.</p>
SÄKERHET	
Nuläge	<p>Vad gäller säkerhet finns en hel del brister; exempelvis felaktigt utformade ledstråk, smala trottoarer samt halvårdiga trottoarkanter och beläggningsåtgärder. Även avfasning vid trottoarkanter är generellt dåligt utformade, vilket försvårar för personer med funktionshinder.</p> <p>Framför stationshusets entré finns ett bristande taktill ledsstråk som inte är markerat som övergångsställe och därför inte respekteras av bilisterna, trots gångfartsområdet. Väl framme vid entrén finns inte färgmarkeringar eller ledstråk som tar hand om den som korsat gatan, och trappan in till stationsbyggnaden har stora brister.</p> <p>I dagsläget finns en bristande trafiksäkerhet då bilister är vana att ha högst prioritet, de respekterar inte befintlig gågata utan kör där ändå. Som fotgängare och cyklist känner man sig utsatt på flera platser. Cykelbana saknas på Västerlånggatan och cykelbanan på Köpmansgatan är otydlig.</p> <p>Trafikmiljön i Eslövs centrum är heller inte anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Barn under tolv år bör i trafikmiljöer betraktas som funktionshindrade.</p>
Påverkan av förslagen	<p>De förslag som innebär mindre biltrafik i Eslövs centrala delar ger trafiksäkrare miljöer.</p> <p>Om biltrafiken som ska angöra stationen kan flyttas över till östra sidan, blir det säkrare för oskyddade trafikanter på den västra sidan.</p>
Effekt av påverkan	<p>Minskad biltrafik och lägre hastigheter ger bättre möjlighet för barn att tolka trafiksituationer då antalet skymmande bilar minskas. Barnen kan lättare överblicka miljön.</p> <p>När bilisterna inte har prioritet och "fritt fram" överallt, ökar deras respekt för oskyddade trafikanter.</p>
Sociala konsekvenser	<p>I förlängningen innebär trafiksäkrare miljöer att barn, samt människor med någon typ av funktionshinder, kan röra sig mer fritt.</p>
Rekommendationer	<p>Det vore önskvärt att i än högre grad verka för att trafik flyttas över till den östra sidan av stationen, för att minska trafiken på Storgatan väster om stationen där den är gångfartsgata.</p> <p>Se över ledstråk och ofullständiga beläggningsåtgärder som skapar en otillgänglig miljö för fotgängare. Detta är särskilt problematiskt med tanke på de många äldre som bor i Eslöv.</p>
NÄRHET	

Nuläge	<p>Järnvägen innebär naturligtvis en kraftig barriär och glesar ut centrum. Det finns ett begränsat antal vägar att ta sig från ena delen av Eslöv till den andra.</p> <p>I södra delarna av centrum finns ett område med mycket låg bebyggelse, vilket innebär färre bostäder och verksamheter inom området. Även de många gatuparkeringarna innebär en utglesning.</p> <p>Närhet är viktigt för att vardagslivet ska bli enkelt och för att inte öka invånarna bilberoende. I centrum finns hela fyra banker men färre livsmedelsaffärer (Ica finns på östra sidan och Coop strax utanför centrums avgränsning på västra sidan). Det finns flera tomta butikslokaler i centrum.</p>
Påverkan av förslagen	Det förslag som främst påverkar parametern närhet är den nya gångbron som föreslås över järnvägen i söder. Också de föreslagna nya busshållplatserna ger en större närhet till kollektivtrafik.
Effekt av påverkan	<p>Närheten påverkas mycket positivt av den nya gångbron, som ger genare vägar för fotgängare. Järnvägens barriäreffekt mildras något men är fortsatt stark.</p> <p>Den nya busshållplatsen på Västerlånggatan är placerad så att man kan passera genom Köpmannen, vilket ger en genväg till stationen. Det är också positivt för handeln i Köpmannen om fler människor rör sig där naturligt.</p>
Sociala konsekvenser	I och med ny gångbro kan det vara genare och gå snabbare att gå till fots, istället för att ta bilen. Detta ger en större valfrihet vad gäller färdmedel. Det kan också i förlängningen ge en ökad känsla av en sammanhållen ort, istället för en ort som är uppdelad i västra och östra sidan.
Rekommendationer	Det vore positivt med en förtätning av de centrala delarna genom att satsa på en högre bebyggelse. En förtätning ger fler människor och fler funktioner i de centrala delarna av staden, och därmed större utbud.
<b>BARNES SJÄLVSTÄNDIGA RÖRELSER</b>	
Nuläge	<p>Få barn i nedre tonåren rör sig på egen hand i centrum. Det kan bero på att de inte får för sina föräldrar, eller för att de inte tycker att centrum har något att erbjuda dem. Oavsett vilket så innebär det ett mindre livfullt centrum och att det mest är den äldre delen av befolkningen som märks på gatorna.</p> <p>Biltrafiken innebär risker för barn då de rör sig på egen hand, och det är troligt att många barn därför främst rör sig i bostadsområdena i stället. Att barn inte får, kan eller vill röra sig i centrum är en nackdel för deras utveckling till självständiga och ansvarstagande individer.</p>
Påverkan av förslagen	<p>Fler cykel- och gångbanor ger ökade möjligheter för de som inte åker bil att ta sig in till centrum och att där förflytta sig på ett tryggt och bra sätt.</p> <p>Upphöjda nya anslutande sidogator blir bekvämare för cyklister och är farddämpande för bilister som ska svänga.</p>
Effekt av påverkan	Förslagen innebär bättre möjligheter för barn att på egen hand röra sig i Eslövs centrum. När barn och unga kan röra sig mer självständigt minskar beroendet av skjutsande föräldrar.
Sociala konsekvenser	Att barn mer självständigt kan röra sig i trafikmiljöer leder till många positiva konsekvenser. De får bättre motion genom rörelse i vardagen. De får också möjlighet att skaffa sig erfarenhet av trafikmiljöer och att självständigt röra sig i närmiljön är viktigt för barn för att de ska kunna utvecklas och bli ansvarstagande och självständiga. Inte minst deras kognitiva utveckling påverkas positivt.
Rekommendationer	<p>Det är ännu oklart hur omgestaltningen av Stora torg kommer att se ut, och hur väl torget kan knyta ihop gatustrukturen på ett sätt som främjar barns mobilitet. Det är också viktigt att de stora infartsvägarna till centrum blir trevligare och mer gång- och cykelvänliga för att barn och unga ska kunna komma till centrum.</p> <p>Det är viktigt att bära med sig att barn inte kan tolka "shared place", till exempel gångfartsområden, på samma sätt som vuxna. Barn lär sig genom lek och de leker överallt; trafikmiljön måste således vara förlåtande.</p>
<b>BARNES HÄLSA</b>	
Nuläge	Buller och bilavgaser påverkar barn mer än vuxna. Eslövs centrala delar domineras av biltrafik, som alstrar buller och avgaser och därför skapar en ogynnsam miljö sett ur barns hälsoperspektiv. Det kan konstateras att barns hälsa behöver en högre prioritet med tanke på att biltrafiken ges så stort utrymme idag.
Påverkan av förslagen	Buller och avgaser kan eventuellt minskas i och med förslagen om fler gångfartsområden och gågator. Bättre möjligheter till gång- och cykeltrafik ger barn ökad motion.
Effekt av påverkan	<p>Med minskad biltrafik i centrum minskar bullret, vilket är positivt för barns hälsa.</p> <p>En eventuell positiv effekt i form av minskade avgaser och bullernivåer, ger större effekt för barn än för vuxna eftersom barn är känsligare för dessa faktorer. Buller stör barns koncentrationsförmåga, bland annat språkinläring.</p>
Sociala konsekvenser	I förlängningen kan minskade bullernivåer och avgasnivåer medföra att barn kan fungera bättre i skolan, de får lättare att koncentrera sig och får minskad risk för luftvägssjukdomar. De mest utsatta barnen är de som bor vid trafikerade vägar.
Rekommendationer	Sweco rekommenderar att kommunen fortsätter arbeta för minskad biltrafik, samt i framtida planering tar hänsyn till att skolor och förskolor inte bör anläggas längs med trafikerade vägar.



Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

§ 5

MOS.2016.2134

### Trafikutredning för Eslövs centrum

#### Ärendebeskrivning

Komunfullmäktige har gett förvaltningen i uppdrag att göra en trafikutredning för Eslövs centrum. Uppdraget grundar sig i den Centrumutvecklingsplan som har tagits fram och som antogs av kommunfullmäktige under våren 2016.

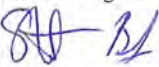
Centrumutvecklingsprojektet startade under våren 2015 och bestod av ett antal träffar med medborgare, fastighetsägare samt företagare i Eslövs centrum och med tjänstemän från Eslövs kommun. Syftet var att reda ut vad invånarna tycker om Eslövs centrum idag samt hur framtida utveckling kan se ut. Utifrån genomförda workshops togs en centrumutvecklingsplan fram som visar att det finns ett behov av att anpassa centrum i större utsträckning för fotgängare och cyklister. Några av de mål som nämns i centrumutvecklingsplanen är följande:

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

För att uppnå delar av centrumutvecklingsplanens mål har en trafikutredning genomförts, som ett första steg i detta arbete. Den framtagna trafikutredningen visar förslag och rekommendationer för hur olika trafikslag i Eslövs centrum kan fördelas eller anpassas så att gående och cyklister kan prioriteras. Det har gjorts en studie av dagens trafikflöden och förslag har tagits fram gällande hur dessa bör förändras för att centrumutvecklingsplanens mål ska kunna uppnås.

Utifrån inventering och analys av befintliga förutsättningar i Eslövs centrum har följande mål tagits fram:

1. Antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka inom Eslövs centrum och tätort.
2. Färdmedelsfördelningen ska förändras så att andelen bilresor ersätts med resor till

Justerares signatur 	Utdragsbestyrkande Christina Nilsson
--	---



Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

3. Olycksnivån ska minska för både trafikrelaterade skador och brottsrelaterade skador.
4. Biltrafikflödena genom centrum ska minska.
5. Biltrafikens hastighet inom centrum ska minska.
6. Bullernivåerna ska minska och bidra till höjd hälsonivå i Eslöv.
7. Andelen unga och tonåringar som vistas på de offentliga platserna ska öka.

Dessa mål utgör grunden till de föreslagna åtgärderna som redovisas i den framtagna trafikutredningen.

#### **Beslutsunderlag**

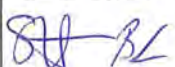
- Tjänsteskrivelse. Trafikutredning för Eslövs centrum
- Plan för centrumutveckling. Trafikutredning för Eslövs centrum
- Utkast Trafikutredning Eslövs centrum. Trafikutredning för Eslövs centrum
- Sammanställning från Workshop kring Trafikutredning för Eslövs centrum. Trafikutredning för Eslövs centrum

#### **Beredning**

Gata, Trafik och Park har genomfört en upphandling gällande utförandet av trafikutredning för Eslövs centrum, där Sweco blev det konsultföretag som fick i uppdrag att utföra arbetet. Uppdraget startade i september 2016 då ett startmöte hölls. I november hölls ett arbetsmöte på Sweco i Malmö, där representanter från Eslövs kommun och Skånetrafiken blev inbjudna. Sweco presenterade då en nulägesbeskrivning samt kvaliteter och brister. De presenterade också förslag till åtgärder för att uppnå de mål som presenterats i centrumutvecklingsplanen.

I december presenterade Sweco ett första utkast av den framtagna trafikutredningen för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Samma presentation visades också för Kommunstyrelsens arbetsutskott, Stadskärneföreningen samt för fastighetsägare i Eslövs centrum. Tjänstemän på Kommunledningskontoret har också tagit del av detta första utkast.

I sitt utkast redogör Sweco för åtgärder både på en övergripande nivå samt för Eslövs centrala delar. På en övergripande nivå handlar det om att minska biltrafiken genom centrum och istället prioritera för fotgängare och cyklister. Det bör skapas en tydligare karaktär med tydlig differentiering på gaturummen och bra förutsättningar måste finnas för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister så att färdmedelsvalet

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
	Christina Nilsson

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

förändras och biltrafiken minskar. För Eslövs centrala delar har åtgärderna delats in i sju olika kategorier. Dessa är: utökade gågator, utökade gångfartsområden, ökad stadsmässig karaktär på flertalet gator, utökat nät av separata cykelbanor på flertalet gator, förbättrad koppling över/under järnvägen, förbättrad kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra Eslöv.

Tillsammans med de åtgärdsförslag som har tagits fram har även två olika scenario testats. Scenarierna handlar om införandet av en ny cirkulationsplats i Trehäradsvägens anslutning till väg 17/113 samt ett samlat parkeringshus. Placeringen för parkeringshuset har testats i Badhusparken samt vid förlängningen av norra delen av Ystadvägen.

Den 19 januari 2017 höll Sweco i en workshop, vilket nämnden efterfrågade efter presentationen av trafikutredningen i december 2016. Tanken var att diskutera trafikutredningen som har presenterats samt de två scenarier som har testats.

#### **Yrkanden**

Janet Andersson (S) och Sofia Hagerin (C) yrkar på följande "SWECOs trafikutredning ska utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i centrumutvecklingsplanen samt för omgestaltning av Stora Torg.

Utredningen skickas till styrgruppen för centrumutvecklingen tillsammans med de synpunkter som framkom på workshopen den 19 januari 2017."

Ordföranden finner att nämnden beslutar i enlighet med Janet Anderssons (S) och Sofia Hagerins (C) yrkande.

#### **Beslut**


SWECOs trafikutredning ska utgöra ett planeringsunderlag för att nå målen i centrumutvecklingsplanen samt för omgestaltning av Stora Torg.

Utredningen skickas till styrgruppen för centrumutvecklingen tillsammans med de synpunkter som framkom på workshopen den 19 januari 2017.

Sverigedemokraterna och Miljöpartiet avstår från att delta i beslutet.

#### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsens arbetsutskott  
Gata, trafik och park
































































Justerares signatur 	Utdragsbestyrkande Christina Nilsson
--	---

# KONSEKVENSBEDÖMNING

A - medlöpande cykel i blandtrafik (västlig riktning) och dubbelriktad cykel på södra sidan mellan Västerlånggatan och Storgatan

B - cykel i blandtrafik och på enkelriktade separerade cykelbanor mellan Västerlånggatan och Storgatan

## Utvärdering av de två alternativen vid användning av funktionsmått enligt VGU

PRIORITERING	UTVÄRDERINGSASPEKT	A	B	KOMMENTAR:
1	 Tillgodose barnperspektivet			— Ja i båda alternativen.
	 Cyklisternas säkerhet/trygghet			— I alt B saknas plats för att åstadkomma en säker utformning för vänstersvägande cyklister i korsningen Norregatan/Södergatan. Cyklister måste ut i trafiken vid vänstersväng till Södergatan.
	 Fotgängarnas säkerhet/trygghet			— Tillgodoses i båda alternativen.
2	 Fotgängarnas framkomlighet/tillgänglighet			— Gångbanebredd på minst 2,0 m har eftersträvats vilket medger två gående i bredd. *I alt B understigs det måttet mitt för Intersport om inte istället invändiga tillgänglighetsåtgärder görs.
	 Cyklisternas framkomlighet/tillgänglighet			— Gångbanebredden på södra sidan, längs byggrätten, är 1,8 m i båda alt.
	 Antal passager tvärs Öster/Västergatan vid rörelse på separerad cykelbana			— Alt A: 2 passager vid rörelse på separerad cykelbana i västlig riktning. 1 passage vid cykelrörelse i östlig riktning Alt B: Ingen passage i västlig riktning. 1 passage i östlig riktning.
	 Motorfordonens framkomlighet/tillgänglighet			— Körbanebredd minskas från 6,5 m idag, till 6,0 m vilket är tillräckligt för att två bussar ska kunna mötas.
	 Lastficka			— Alt A: En lastficka på norra sidan mitt för torget framför gymet (Granlunds hörna). Båda alternativen: En lastficka på södra sidan framför Elon.
3	 Gaturummets karaktär/gestaltning			
4	 Gatuträd grönska generellt. (Östergatan och mitt för torget)			— Det finns plats för gatuträd på gatans norra sida i nya lägen, i båda alternativen.
	 Gatuträd grönska generellt. (Västergatan)			— Det finns plats för nya, smalkroniga gatuträd på gatans norra sida i båda alternativen
5	 Plats för angöring bil (korttids-p)			— Alt A: utrymme finns för angörande bilar längs den norra sidan, på sträckan Södergatan-Kanalgatan (5 platser).
6	 Plats för cykelparkering			— Alt A: ca 5,0 m bred trottoarzon ger gott om möjligheter att anordna cykelparkering. Alt B: ca 3,5 m bred trottoarzon ger mycket begränsad plats för att anordna cykelparkering.
7	 Plats för uteserveringar och kommers			— Alt A: ca 5,0 m bred trottoarzon Alt B: ca 3,5 m bred trottoarzon.
8	 Driftskostnad			— Alt A: Ingen skillnad jämfört med idag. Alt B: Driftkostnaderna ökar sannolikt jämfört med idag pga pollare mellan körbana och cykelbana.
9	 Anläggningskostnad			— Ingen beräkning är gjord men det bedöms inte vara någon större skillnad mellan alternativen.
10	 Spara befintliga gatuträd, Östergatan			
	 Spara befintliga gatuträd, Västergatan			— *I Alt B kan befintliga träd behållas, men redan idag är de för stora och kräver kontinuerlig beskärning mot fasad. Nya pelarformade träd föreslås därför även i Alt B.
ÖVRIGT	 Intrång byggrätt			— Intrång undviks
	 Tillgänglighet butikslokal Intersport			— Alt A: Utvändig tillgänglighetsramp likt befintlig situation är möjlig. Alt B: Trappa rakt fram ryms ej, men det kan lösas med trappa från sidan, alternativt med en invändig lösning.
	 Åtgärder på Stads- muséets byggnad			— Ej nödvändigt.

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

§ 44

**MOS.2018.0030**

### **Beslut om trafiklösning kring Stora torg**

#### **Ärendebeskrivning**

Under hösten 2017 har tjänstepersoner på Miljö och Samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret tillsammans med arkitekter från SYDVÄST arkitektur och landskap AB samt trafikansvariga från COWI utrett möjliga trafiklösningar kring Stora torg.

Utredningen resulterade i två alternativa lösningar (alternativ A och B) där den huvudsakliga skillnaden är placeringen av en separerad cykelbana samt om denna kan vara dubbelriktad eller inte och om den kan ligga på var sida av vägen eller inte. I utredningen har man inte bara tittat på en lösning vid Stora torg, utan kopplingarna både västerut, österut och söderut (i enlighet med det utökade projekteringsområdet) har utretts för att bland annat kunna skapa ett bra och sammanhängande gång- och cykelstråk.

I de båda ursprungliga alternativen har ett intrång i byggrätten på Wilhelm Pensers plats gjorts. Kommunstyrelsens arbetsutskott har den 13 mars 2018 beslutat att inget intrång får göras och därför har denna tjänsteskrivelse reviderats. I bilagda alternativ har SYDVÄST arkitektur och landskap och COWI optimerat måtten och alternativen tar nu hänsyn till både byggrätten och framkomligheten.

#### **Beslutsunderlag**

- Reviderad tjänsteskrivelse. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträdesprotokoll. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Reviderad, Trafikförslag gemensamt för båda alternativen, bilaga 1. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Reviderad Alternativ A: Dubbelriktad cykel söder, bilaga 2. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Reviderad Alternativ B, bilaga 3. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Reviderad konsekvensbedömning, bilaga 4. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Reviderad Trafiklösning och disposition av gaturum för Södergatan, bilaga 5. Beslut om trafiklösning kring Stora torg
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträdesprotokoll. Beslut om trafiklösning kring Stora torg

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

### **Beredning**

SYDVÄST arkitektur och landskap har i samarbete med trafikansvariga på COWI och tjänstepersoner på Miljö och Samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret utrett möjliga trafiklösningar kring Stora torg. Utredningen för Västergatan och Östergatan resulterade i två alternativ, alternativ A och B.

I enlighet med beslutet kring det utökade projekteringsområdet har blicken lyfts och stor vikt har lagts på att få till ett fungerande trafiksystem även utanför det ursprungliga tävlingsförslaget.

Tävlingsförslaget och därmed även trafiklösningarna grundar sig på Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut att SWECOs trafikutredning ska vara ett planeringsunderlag för att nå målen i centrumutvecklingsplanen samt för omgestaltning av Stora torg.

I SYDVÄST arkitektur och landskaps tävlingsförslag har byggrätten på Wilhelm Pensers plats förverkligats. Kommunledningskontoret har tillfrågats och frågan har lyfts, diskuterats och beslutats i Kommunstyrelsens arbetsutskott. Beslutet är att inget intrång i byggrätten på Wilhelm Pensers plats får göras. Att undvika ett intrång innebär att flera utvärderingsaspekter försämras för både alternativ A och B. SYDVÄST arkitektur och landskap och COWI har arbetat vidare med alternativen för att säkerställa att så många utvärderingsaspekter som möjligt tillgodoses. Detta har resulterat i reviderade alternativ som optimerats för att ta hänsyn till både byggrätt och framkomlighet.

Alternativ ”A: Dubbelriktad cykel söder”

Alternativet föreslår en dubbelriktad separerad cykelväg på södra sidan av Västergatan och Östergatan. På norra sidan finns utrymme för ett integrerat cykelfält i avskiljande material. Möjlighet för lastplats och parkeringsplatser finns på Västergatan.

Alternativ ”B: Enkelriktad cykel på var sida”

Till skillnad från alternativ A så föreslås i detta alternativ enkelriktade och separerade cykelvägar på båda sidor av Västergatan och Östergatan. Möjlighet till parkeringsplatser finns inte men en lastplats får plats på Västergatan.

Förvaltningen förordar alternativ A då detta innebär en säkrare utformning för

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

**Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden**

---

oskyddade trafikanter. Alternativ A möjliggör även för parkeringsplatser på gatorna norra sida mellan Södergatan och Kanalgatan, en punkt som i presenterad konsekvensbedömning höjdes från plats 7 till plats 5 av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

**Södergatan**

Projektgruppen har även tittat på en möjlig gestaltning för Södergatan. SYDVÄST arkitektur och landskaps tävlingsförslag föreslår precis som SWECOs trafikutredning, att delen mellan Västergatan/Östergatan och Bryggaregatan får en reglering där genomfartstrafik förbjuds för icke behörig trafik. Bussar, cyklister, varuleveranser samt övriga fordon med tillstånd skulle då även fortsättningsvis få köra på sträckan.

SYDVÄST arkitektur och landskap har i samarbete med trafikansvariga på COWI arbetat fram ett förslag på trafiklösning som presenteras i bilaga 5. I detta förslag har hänsyn tagits till tävlingsjuryns synpunkt om ett ställningstagande till torgets västra sida. Gångbanans bredd och integrering av cykeltrafiken längs Södergatan har bearbetats för att bättre stämma överens med SWECOs trafikutredning.

***Förvaltningens förslag till beslut:***

- Godkänna alternativ "A: Dubbelriktad cykel söder" som trafiklösning för Västergatan och Östergatan.
- Godkänna föreslagen trafiklösning för Södergatan.

**Yrkanden**

Janet Andersson (S) yrkar på "att alternativ B: Enkelriktad cykel på var sida, godkänns och att man lägger till lösning med rödljus Öster/Västergatan säker cykelöverfart. Godkänna trafiklösningen för Södergatan."

Andrea Wramfelt (SD) och Ronny Thall (SD) yrkar på avslag på förslag till beslut med motiveringen: "Svergiedemokraterna ser med bestörtning på den föreslagna trafiklösningen för Södergatan. Vi anser att det ska vara ett gångfartsområde, säkert för alla trafikanter i miljön."

John Fidler (L) med instämmande av Sofia Hagerin (C) och Göran Windén (NKE), yrkar på bifall till förvaltningens förslag.

**Beslutsgång**

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

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

Först ställer ordföranden proposition på om nämnden ska godkänna eller avslå trafiklösningen för Södergatan. Ordföranden finner att nämnden beslutar att godkänna trafiklösningen för Södergatan.

Sen ställer ordföranden proposition på Janet Anderssons (S) yrkande om alternativ B och John Fidlers (L) yrkande om alternativ A.

Ordföranden finner att nämnden beslutar i enlighet med Janet Anderssons (S) yrkande om att alternativ B: Enkelriktad cykel på var sida godkänns och att man lägger till lösning med rödljusen Öster/Västergatan säker cykelöverfart.

### **Beslut**

- Godkänna alternativ "B: Enkelriktad cykel på var sida" som trafiklösning och lägga till lösning vid rödljusen Södergatan-Norregatan för säker cykelöverfart från Västergatan och Östergatan.
- Godkänna föreslagen trafiklösning för Södergatan.

### **Reservationer**

Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet till förmån för sitt eget yrkande.

Centerpartiet, Liberalerna och Nya Kommunpartiet Eslöv reserverar sig mot beslutet till förmån för Liberalernas yrkande.

### **Beslutet skickas till**

Gata, Trafik och Park

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

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

§ 198

**MOS.2020.1079**

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

### **Ärendebeskrivning**

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

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

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

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse. Trafikstrategi och trafikplan för Eslövs kommun

### **Beredning**

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

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



**Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden**

---

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

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

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

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

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

**Yrkanden**

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

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

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

**Beslutsgång**

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

**Beslut**

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

**Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen - För kännedom

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

Kommunfullmäktige

§ 64

KS.2022.0257

**Antagande av förslag till Trafikstrategi 2035 för Eslövs kommun****Ärendebeskrivning**

Miljö och Samhällsbyggnad har på uppdrag av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden tagit fram en trafikstrategi för Eslövs kommun. Strategin har varit på remiss under december 2021-mars 2022 och har reviderats utifrån inkomna synpunkter. Strategin föreligger nu för antagande.

**Beslutsunderlag**

- Kommunstyrelsens beslut § 121, 2022 Antagande av förslag till Trafikstrategi 2035 för Eslövs kommun
- Förslag till beslut; Antagande Eslöv trafikstrategi 2035
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut § 66, 2022 Reviderat förslag till trafikstrategi för Eslövs kommun (Trast)
- Eslöv trafikstrategi 2035 - reviderad version
- Redogörelse av remissvar gällande Eslöv trafikstrategi 2035

**Beredning**

Syftet med Eslövs trafikstrategi 2035 är att vara ett övergripande paraply som pekar ut den långsiktiga inriktningen för kommunens strategiska arbete med trafikfrågor.

För trafikstrategin finns ett inriktningsbeslut vars funktion är att sätta ramarna för strategins innehåll och fokusområden. Inriktningsbeslutet har konkretiserats i fyra övergripande mål. Målen syftar till att göra det lätt att resa hållbart i Eslövs kommun, skapa framkomlighet till allt för alla, göra Eslövs kommun sammankopplat samt skapa en trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. För att tydliggöra vad de övergripande målen innebär finns även delmål med tillhörande strategier.

Delmålen och strategierna ska implementeras i kommunens löpande arbete med trafikfrågor. Flera av dem blir konkretiserade som åtgärder i en Trafikplan vilken Miljö och Samhällsbyggnad är ansvariga för att ta fram. De ska även finnas med andra kommunala processer som till exempel översikts- och detaljplanering.

Kommunstyrelsen föreslog vid sitt sammanträde den 31 maj 2022 kommunfullmäktige att anta trafikstrategin samt att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att följa upp strategin, lägga fokus på att skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till skolor m m samt utarbeta rutin för samverkan och dialog med vägföreningarna.

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

Kommunfullmäktige

---

### **Yrkanden**

Bengt Andersson (M) och Jan-Åke Larsson (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Fredrik Ottesen (SD) yrkar att det fortsatta arbetet med trafikstrategin ska ingå i uppdraget att ta fram en planeringsstrategi för den översiktliga planeringen i Eslövs kommun. Se bilaga.

### **Beslutsgång**

Ordförande ställer proposition på yrkandena och finner att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med Bengt Anderssons (M) m fl yrkande.

### **Beslut**

- Eslöv trafikstrategi 2035 antas att gälla från den 1 juli 2022.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att följa upp Eslöv trafikstrategi 2035 årligen.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att som en del av genomförandet av Eslöv trafikstrategi 2035 lägga fokus på att skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till skolor och andra större målpunkter för barn och unga.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att som en del av genomförandet av Eslöv trafikstrategi 2035 utarbeta en rutin för hur samverkan och dialog med vägföreningarna ska utformas utifrån trafikstrategins delmål och strategier.

### **Reservationer**

Ledamöterna i Sverigedemokraterna reserverar sig till förmån för eget yrkande. Ledamöterna i Miljöpartiet reserverar sig mot beslutet.

### **Beslutet skickas till**

Miljö och Samhällsbyggnad – Gata, trafik, park  
Kommunledningskontoret – tillväxtavdelningen  
Samtliga nämnder  
Eslövs kommuns författningssamling  
Samtliga remissinstanser

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

## Yrkande gällande "Antagande av förslag till Trafikstrategi 2035 för Eslövs kommun (KS.2022.0257)" ärende 3, Kommunstyrelsen 2022-05-31

Sverigedemokraterna ställer sig inte bakom arbetet med framtagandet av trafikstrategi och anser därför att den inte borde antas i nuvarande form.

Vi är positiva till att man har tagit in synpunkter ifrån mindre tätorter genom byalag, vägföreningar, intresse- och försköningsföreningar. Likaså att man har gett kringliggande kommuner och Skånetrafiken möjligheten att lämna synpunkter.

Man har även skickat den till Trafikverket som hade stora invändningar, men samtidigt verkar såväl Eslövs kommun som Trafikverket missa stora mål. Trafikverket skriver på sin hemsida att "En trafikstrategi är ett bra sätt att samordna trafikfrågor och samhällsplanering i kommunens övergripande planering. Trafikverket kan stötta i arbetet med den." och fortsätter med:

*Trafikstrategin kan ligga till grund för mera detaljerade planer eller åtgärdsprogram. De kan handla om ett enskilt trafikslag, en viss verksamhet eller samtliga trafikslag inom ett geografiskt område. Trafikstrategin kan också innehålla åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–2, parkeringsstrategier, eller påverkansarbete (mobility management) separat eller kopplat till den fysiska planeringen. Trafikplaner för respektive färd sätt ger möjlighet till ytterligare fördjupning, till exempel en cykelplan.*

Boverket anser att en trafikstrategi ska ha som syfte att skapa en helhetssyn för hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem som står i samklang med kommunens övriga utveckling och skriver att man bör arbeta fram trafikstrategin parallellt med kommunens översiktsplan. Det står på Boverkets hemsida att:

*Det finns ett värde i att ta fram trafikstrategin parallellt med kommunens översiktsplan, eftersom respektive dokument utgör en strategisk funktion och påverkar varandra. Kommuner som har drivit arbetena parallellt, eller med växelvis påverkan, upplever att man fått synergieffekter. När trafikstrategin varit en del av en översiktsplaneprocess har allmänheten kunnat ges ett större utrymme att tycka till om trafikens utveckling, i och med det lagstiftade samrådet som återfinns i planprocessen.*

Eslövs kommuns ambition är att ge ett uppdrag om att ta fram en planeringsstrategi för översiktliga planeringen i Eslövs kommun och det vore lämpligt att arbetet med en trafikstrategi i så fall ingick i det. Istället föreslår man att trafikstrategin ska finnas med andra kommunala processer som till exempel översikts- och detaljplanering.

Boverket lyfter att om en trafikstrategi integreras i kommunens översiktsplan innebär det att nya mål inte behöver tas fram från år till år medan förslaget till beslut är att miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ska få i uppdrag att följa upp Eslöv trafikstrategi 2035 årligen.

### Sverigedemokraterna yrkar att

- det fortsatta arbetet med trafikstrategin ska ingå i uppdraget att ta fram en planeringsstrategi för den översiktliga planeringen i Eslövs kommun

Fredrik Ottesen

Cvetanka Bojcevska

Ronny Thall

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

§ 140

**MOS.2022.0620**

### **Eslöv trafikplan 2035 - Trast**

#### **Ärendebeskrivning**

För att nå det politiska inriktningsmålet ”en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer” har miljö- och samhällsbyggnadsnämnden gett förvaltningen Miljö och Samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en trafikstrategi och en trafikplan. Arbetet med trafikstrategin är klart och den 20 juni 2022 beslutade kommunfullmäktige, § 64, att anta Eslöv trafikstrategi 2035 att börja gälla från den 1 juli 2022. Parallellt med arbetet med trafikstrategin har även en trafikplan arbetats fram.

En trafikstrategi är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Till trafikstrategin kan sedan en trafikplan kopplas, vilken innehåller konkreta åtgärder för att de uppsatta målen i strategin ska uppnås. Strategin förklarar vilka utmaningar som har identifierats och vilka strategier som bör tillämpas för att hantera dessa. Trafikplanen är en handlingsplan som realiserar strategierna till faktiska åtgärder så att de uppsatta målen nås.

Eslöv trafikplan 2035 är en del av arbetet med att omsätta Eslöv trafikstrategi 2035 i handling. Planen visar hur trafiksystemet ska utvecklas och vilka investeringar som behöver genomföras för att nå Eslöv trafikstrategi 2035. Planen tar upp brister i det befintliga transportsystemet och redogör för lämpliga åtgärder för respektive trafikslag. De övergripande åtgärderna berör hela kommunen, där ett exempel på en sådan åtgärd kan vara att kommunen ska samverka med Trafikverket för utveckling av cykelvägar längs det statliga huvudvägnätet och till utvalda målpunkter så som busshållplatser. Ett annat exempel kan vara att samverka med Skånetrafiken för att hitta alternativa lösningar till kollektivtrafiken, exempelvis anropsstyrning.

De fysiska åtgärderna, vilka mer handlar om att till exempel bygga om befintlig infrastruktur, koncentreras till de vägar i orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där Eslövs kommun är väghållare och därmed ansvarar för drift, underhåll och investering. I övriga nio orter inom kommunen är vägföreningar väghållare eftersom det här råder enskilt huvudmannaskap.

Eslöv trafikplan 2035 beskriver vilka insatser och prioriteringar som behöver göras för att uppnå en välutbyggd infrastruktur med goda kommunikationer. Planen kommer att vara viktig för framtida arbetsinsatser och projektplanering. Den kommer

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

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

också att spegla budgetarbetet under många år framöver och därför utgöra ett viktigt planerings- och budgetunderlag för avdelningen Gata, trafik och park.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Trast - Eslöv trafikplan 2035
- Kommunfullmäktiges beslut § 64, 2022 Antagande av förslag till Trafikstrategi 2035 för Eslövs kommun. Trast-trafikstrategi
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 95, 2009 Trafikplan Eslöv 1.0
- Trafikplan Eslöv 1.0
- Eslöv trafikplan 2035

### Beredning

#### *Eslöv trafikstrategi 2023*

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. Likaså är det viktigt för att kommunen ska kunna utvecklas och växa. För att arbeta med trafiksystemet på ett effektivt sätt behövs ett gemensamt ramverk att utgå ifrån, som ger en helhetsbild över möjligheter och begränsningar i systemet. Ramverket ger sedan vägledning till identifiering av åtgärder samt hur dessa ska viktas och prioriteras.

Eslöv trafikstrategi 2035 har sin utgångspunkt i globala mål som Agenda 2030, nationella mål som de transportpolitiska målen och nollvisionen, de regionala målen i region Skåne samt Översiktsplan Eslöv 2035. För trafikstrategin finns det framtaget ett inriktningsbeslut som sätter ramarna för strategins innehåll och fokusområden.

Syftet med strategin är att säkerställa att kommunen arbetar och verkar för att trafiksystemet utvecklas i den riktning som politiskt beslutats. För att lyckas med detta har inriktningsbeslutet brutits ner och konkretiserats till fyra övergripande mål;

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

För att tydliggöra vad dessa fyra övergripande mål innebär för de olika trafikslagen har delmål tagits fram för respektive trafikslag enligt nedan;

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

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

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

---

Till varje delmål har sedan strategier tagits fram, vilka är kopplingen mellan delmålen i trafikstrategin och åtgärderna i den framtagna trafikplanen. Delmålen och strategierna tydliggör det arbete som krävs för att de fyra övergripande målen ska uppfyllas.

*Eslöv trafikplan 2023*

Eslöv trafikplan 2035 är en del av arbetet med att omsätta Eslövs trafikstrategi 2035 i handling. Det övergripande syftet med planen är att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem samtidigt som den syftar till att konkretisera trafikstrategin. Åtgärdsförslag och målsättningar som redovisas i trafikplanen har sin utgångspunkt i Eslövs kommuns mål, strategier och visioner, där föreslagna åtgärder är de mest angelägna för trafiksystemet. Dessa skapar möjligheter att ställa om till ett hållbart transportsystem med hög tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikplanen, tillsammans med trafikstrategin, samlar samtliga trafikfrågor, vilka ska fungera som stöd för politiker, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen. Planen ska också underlätta samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen.

Trafikplanen omfattar nulägesbeskrivning, målbild och delmål för beskrivna trafikslag, strategier, föreslagna åtgärder samt en övergripande konsekvensbeskrivning. Intentionen med trafikplanen är att tydliggöra behov och brister inom respektive trafikslag, redovisa åtgärder som bidrar till att uppfylla de uppsatta målen samt att prioritera åtgärderna. Åtgärderna i trafikplanen redovisas inom fyrstegsprincipens samtliga steg och har prioriterats utifrån samhällsekonomiska aspekter, där åtgärder som erhållit högst prioriteringen genererar mest samhällsnytta. Planen utgör därmed ett viktigt stöd i den årliga verksamhetsplaneringen för avdelningen Gata, trafik och park, eftersom den kommer att ligga till grund för det årliga budgetarbetet.

Uppföljning och justeringar av planen kommer att ske årligen. Varje år börjar med en uppföljning av föregående år, som visar vad som har genomförts. Under våren genomförs sedan en investeringsplanering för nästkommande år. Planen utgör stöd i verksamhetens årliga planering och sträcker sig till 2035.

*Arbetsprocess och metodik*

Metoden för arbetet med trafikplanen har sin utgångspunkt i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad, vars syfte är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen att ta fram och förankra en kommunal trafikplan som är anpassad för den egna stadens förhållanden. Arbetet med planen föregås av arbetet med framtagandet av

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande



**Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden**

---

trafikstrategin, där både politiker och tjänstepersoner varit delaktiga. En SWOT-analys (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) av trafiksystemet har också gjorts, där styrkor och möjligheter pekats ut tillsammans med svagheter och hot. En arbetsgrupp har i arbetet med trafikplanen haft återkommande möten för att tillsammans peka ut brister och behov, vilka har legat till grund för åtgärdsgenereringen. För att förankra arbetet med planen och inkludera ett användarperspektiv har Eslövs medborgare fått lämna synpunkter och åtgärdsförslag via ett verktyg på webben. Samtliga inkomna synpunkter och förslag har behandlats i planen eller bemötts på annat sätt. Framtagandet av åtgärder baseras även på en utförd övergripande nätanalys för respektive trafikslag.

Åtgärderna i trafikplanen är kategoriserade enligt fyrstegsprincipen och har delats in i två kategorier, där första kategorin omfattar övergripande åtgärder som berör hela kommunen. Kategori två omfattar fysiska åtgärder som är koncentrerade till orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där det är kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär att kommunen är väghållare och ansvarar för drift, underhåll och investeringar.

Genom att arbeta med de olika åtgärdsförslagen i trafikplanen uppnås uppsatta delmål och strategier i trafikstrategin. Trafikplanen ska fungera som en utveckling av trafikfrågorna i trafikstrategin och i gällande översiktsplan. Trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Eslöv, Marieholm och Löberöds tätort och dess kopplingar till övriga orter i kommunen och till det regionala trafiknätet.

Trafikplanens övergripande syfte är att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem samtidigt som den syftar till att konkretisera trafikstrategin.

**Beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att:

- anta Eslöv trafikplan 2035 att börja gälla från den 1 oktober 2022.
- upphäva Trafikplan Eslöv 1.0, antagen av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden § 95, 2009, från och med den 1 oktober 2022.

**Beslutet skickas till**

Avdelningen Gata, trafik och park

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



ESLÖVS  
KOMMUN

# Eslöv trafikstrategi 2035



**Titel:** Eslöv trafikstrategi 2035

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

**Konsult:** AFRY

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

**Datum:** april 2022

Bild på framsidan från *Eslövs kommun*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

# ESLÖV TRAFIKSTRATEGI 2035



**Drygt 34 300 invånare**



**Cirka 3 600 verksamma företag**



**Cirka 10 500 sysselsättningstillfällen**

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

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

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

Problemformuleringarna känns igen från nationella och regionala mål och strategier som till exempel Agenda 2030<sup>1</sup>, de nationella miljömålen<sup>2</sup> och den regionala transportstrategin för Skåne 2050<sup>3</sup>.

För att det ska vara möjligt att på ett effektivt sätt arbeta med trafiksystemet behöver det finnas ett gemensamt ramverk att utgå från. Ramverket gör det möjligt att få en helhetsbild och se vilka möjligheter och begränsningar som finns i systemet. Det ger i sin tur vägledning i att identifiera åtgärder samt vikta och prioritera dem. Översiktsplanen uttrycker behovet så här: "Kommunen behöver ta fram en trafikstrategi för att samla målbilden om hur trafiksystemet ska utvecklas och vilka påverkansåtgärder som prioriteras för att uppnå ett ökat hållbart resande och attraktiva livsmiljöer".

<sup>1</sup> **Agenda 2030**

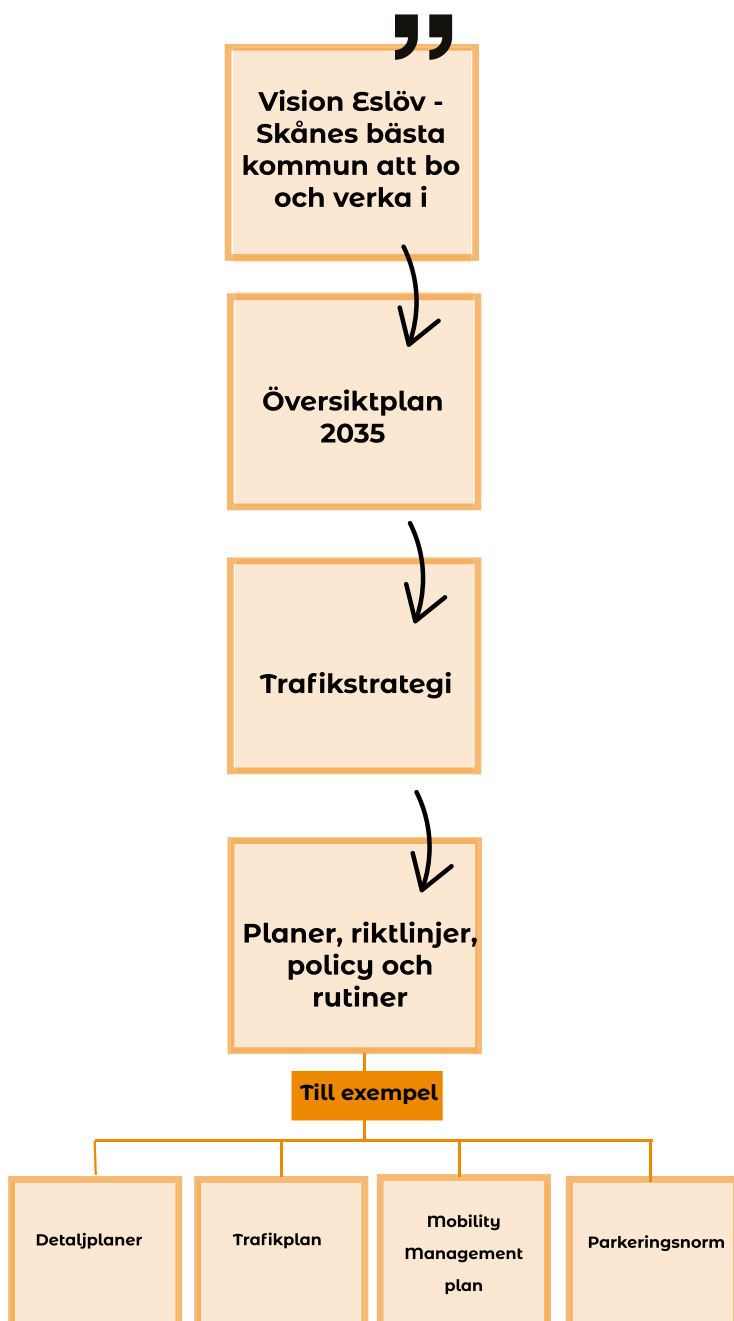
<sup>2</sup> **De nationella miljömålen**

<sup>3</sup> **Regionala transportstrategin för Skåne 2050**

## VAD INNEHÅLLER EN TRAFIKSTRATEGI?

En trafikstrategi är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen. 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 en trafikstrategi är det sedan möjligt att koppla en trafikplan. Trafikplanen är en handlingsplan, som visar vilka konkreta åtgärder som behövs och är mest angelägna i trafiksystemet. Trafikplanen utgår ifrån trafikstrategin. Åtgärderna i trafikplanen leder till att målen som satts i trafikstrategin uppnås.



### Målhierarki





### Inriktningsbeslut

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

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



## TRAFIKSTRATEGINS OMFATTNING OCH AVGRÄNSNING

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

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

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

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

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

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

## HUR ANVÄNDS TRAFIKSTRATEGIN?

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

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

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







## Övergripande mål

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



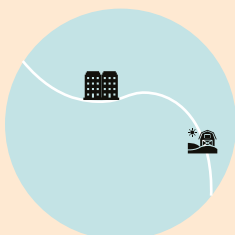
### Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun

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



### Framkomlighet till allt, för alla

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



### Ett sammankopplat Eslövs kommun

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



### Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö

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



## Delmål och strategier

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

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



## Gång och cykel

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

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

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



### Teckenförklaring till övergripande mål

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



## Gång och cykel



### Teckenförklaring till övergripande mål

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





















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



Foto: Eslövs kommun

## Kollektivtrafik

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

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Arbeta för alternativa kollektivtrafiklösningar som kan försörja områden med lägre resandeunderlag.				
	Arbeta för en ökad turtäthet och trafikering till de mindre orterna i kommunen.				
	Tillgodose en god framkomlighet för buss på de vägar som är avsedda för busstrafik.				
30% av alla resor ska göras med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel*	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.				
	Arbeta för alternativa kollektivtrafiklösningar som kan försörja områden med lägre resandeunderlag.				
	Arbeta för att utformning av tåg och bussar främjar arbete under resan.				
	Arbeta för en ökad turtäthet och trafikering till de mindre orterna i kommunen.				
Skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor	Skapa goda kopplingar till kommunens kollektivtrafikhållplatser för gång, cykel och bil.				
	Tillgodose högkvalitativ cykelparkering med god låsbarhet vid större målpunkter som exempelvis vid hållplatslägen.				
	Tillskapa goda pendlarparkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafiken.				
Tryggt att ta sig till och från kollektivtrafiken	Gestalta stations- och hållplatsmiljöer så att de upplevs trygga och attraktiva under hela dygnet.				

\*= 2018 gjordes 22% med kollektivtrafik (RVU 2018, Region Skåne).



### Teckenförklaring till övergripande mål

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



**Teckenförklaring till övergripande mål**

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



**Bil och parkering**

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

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

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



## Tunga transporter och gods

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

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



Inriktningsbeslut



Övergripande mål



Delmål för trafikslagen



Strategier

### Teckenförklaring till övergripande mål



Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun



Framkomlighet till allt, för alla



Ett sammankopplat Eslövs kommun



Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö



Foto: Eslövs kommun



**ESLÖVS  
KOMMUN**

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



ESLÖVS  
KOMMUN

# ESLÖVS TRAFIKPLAN 2035





*Eslövs trafikplan är antagen av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden den 28 september 2022. Planen är framtagen av Eslövs kommun och AFRY och ska revideras årligen.*

*Eslövs kommun: avdelningschef gata, trafik, park Christel Wohlin, utvecklingsstrateg Kristina Jönsson.*

*AFRY: uppdragsledare Charlotte Lindskog, biträdande uppdragsledare/trafikutredare Cecilia Johansson, trafikutredare Erik Malmström.*

*Omslagsbild: Susanne Hultman*

## **Innehållsförteckning**

<b>1</b>	<b>Eslövs trafikplan 2035.....</b>	<b>6</b>
1.1	Syfte och omfattning .....	7
1.2	Läshänvisning.....	7
1.3	Trafikplanen i kommunens planering .....	7
1.4	Arbetsprocess och metodik .....	8
<b>2</b>	<b>Vision och mål för trafiken i Eslöv .....</b>	<b>10</b>
2.1	Nationella mål .....	10
2.2	Barnrättslagen.....	11
2.3	Regionala mål.....	11
2.4	Lokala mål för Eslöv .....	12
2.4.1	Trafikens miljöpåverkan .....	13
<b>3</b>	<b>Trafik i Eslövs kommun .....</b>	<b>15</b>
3.1	Eslöv.....	16
3.2	Marieholm .....	16
3.3	Löberöd .....	16
3.4	Resvanor i Eslövs kommun.....	17
3.5	Bebyggelse och målpunkter .....	21
3.5.1	Målpunkter i Eslövs tätort.....	22
3.5.2	Framtida planer och pågående projekt för Eslöv .....	23
3.5.3	Målpunkter i Marieholm .....	24

3.5.4	Framtida planer och pågående projekt för Marieholm.....	25
3.5.5	Målpunkter i Löberöd .....	26
3.5.6	Framtida planer och pågående projekt för Löberöd.....	27
3.6	Gaturummens funktion och karaktär i Eslövs kommun.....	27
3.6.1	Livsrumsmodellen.....	28
3.7	Trygghet .....	31
3.8	Trafiksäkerhet.....	32
<b>4</b>	<b>Gång och cykel.....</b>	<b>39</b>
4.1	Gång .....	39
4.1.1	Krav och behov .....	39
4.1.2	Nuläge övergripande analys.....	41
4.1.3	Nuläge Eslövs tätort .....	42
4.1.4	Nuläge Marieholm .....	47
4.1.5	Löberöd .....	51
4.2	Cykel .....	55
4.2.1	Krav och behov .....	55
4.2.2	Nuläge övergripande .....	57
4.2.3	Eslövs tätort.....	58
4.2.4	Marieholm.....	63
4.2.5	Löberöd .....	68
4.3	Bristanalys .....	72
4.3.1	Övergripande.....	72
4.3.2	Eslöv.....	72
4.3.3	Marieholm.....	74
4.3.4	Löberöd .....	74
4.4	Åtgärdsförslag .....	75
4.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort.....	76
4.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholms tätort .....	85
4.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöds tätort.....	87
4.5	Konsekvenser av förändringar.....	90

<b>5</b>	<b>Kollektivtrafik (buss och tåg).....</b>	<b>91</b>
5.1	Krav och behov .....	91
5.2	Nuläge övergripande .....	92
5.2.1	Eslövs tätort.....	94
5.2.2	Marieholm.....	96
5.2.3	Löberöd .....	97
5.3	Bristanalys .....	98
5.3.1	Eslöv.....	98
5.3.2	Marieholm.....	99
5.3.3	Löberöd .....	99
5.4	Åtgärdsförslag .....	100
5.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort.....	102
5.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	103
5.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd.....	104
5.5	Konsekvenser av förändringar.....	104
<b>6</b>	<b>Bil och parkering.....</b>	<b>106</b>
6.1	Krav och behov .....	106
6.2	Nuläge övergripande .....	108
6.2.1	Eslöv.....	111
6.2.2	Marieholm.....	117
6.2.3	Löberöd .....	120
6.3	Bristanalys .....	123
6.3.1	Eslöv.....	123
6.3.2	Marieholm.....	124
6.3.3	Löberöd .....	124
6.4	Åtgärdsförslag .....	125
6.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort.....	126
6.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	129
6.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd.....	131
6.5	Konsekvenser av förändringar.....	132

<b>7</b>	<b>Tunga transporter och gods .....</b>	<b>134</b>
7.1	Krav och behov .....	134
7.2	Nuläge - övergripande .....	135
7.2.1	Eslöv .....	135
7.2.2	Marieholm .....	137
7.2.3	Löberöd .....	137
7.3	Bristanalys .....	138
7.3.1	Eslövs tätort .....	138
7.3.2	Marieholm .....	138
7.3.3	Löberöd .....	138
7.4	Åtgärdsförslag .....	138
7.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort .....	139
7.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	141
7.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd .....	142
7.5	Konsekvenser av förändringar .....	142
<b>8</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>143</b>
	<b>Bilaga 1 - Kartor .....</b>	<b>145</b>

# 1 Eslövs trafikplan 2035

Eslövs trafikplan 2035 är en del av arbetet med att omsätta Eslövs trafikstrategi 2035 i handling. Arbetet har gjorts med utgångspunkt i de kvalitetsmått som beskrivs i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad. De förslag och de målsättningar som redovisas har sin utgångspunkt i Eslövs kommuns mål, strategier och visioner.

Planen visar hur Eslövs trafiksystem ska utvecklas och vilka investeringar som behöver genomföras för att nå Eslövs trafikstrategi 2035. Strategin beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att gynna samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Eslövs trafikstrategi 2035 förklarar vilka utmaningar som har identifierats och vilka strategier som bör tillämpas för att hantera dessa. Eslövs trafikplan 2035 realiserar strategierna till konkreta åtgärder för att uppsatta mål i trafikstrategin ska nås.

Eslövs trafikplan 2035 redovisar brister i det befintliga transportsystemet och redogör för lämpliga åtgärder för respektive trafikslag. Åtgärderna som föreslås är de mest angelägna för trafiksystemet, vilket skapar möjligheter att ställa om till ett hållbart transportsystem med hög tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Övergripande åtgärderna berör hela kommunen, medan de fysiska åtgärderna koncentrerats till de vägar i orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där Eslövs kommun är väghållare.

En övergripande strategi för att uppnå detta är beskriven i Eslövs trafikstrategi 2035. Strategin kan tillsammans med delar i trafikplanen tjäna som underlag för åtgärder vid nyexploatering och ombyggnationer.

Planen och strategin samlar samtliga trafikfrågor och ska fungera som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen. Trafikplanen ska underlätta samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen. Vidare ska trafikplanen fungera som en utveckling av trafikfrågorna i Översiktsplan Eslöv 2035 och Eslövs trafikstrategi 2035. Planen ska stötta den utveckling som beskrivs där. Trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Eslöv, Marieholm och Löberöds tätort och dess kopplingar till övriga tätorter i kommunen och till det regionala trafiknätet. Trafikplanens övergripande syfte är att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem samtidigt som den syftar till att konkretisera trafikstrategin.

## 1.1 Syfte och omfattning

Eslövs trafikplan 2035 syftar till att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikslagen som behandlas i trafikplanen är:

- Gång och cykel
- Kollektivtrafik (buss och tåg)
- Bil och parkering
- Tunga transporter och gods (väg och järnväg)

Trafikplanen är en handlingsplan som omfattar nulägesbeskrivning, målbild och delmål för beskrivna trafikslag, strategier, föreslagna åtgärder samt en övergripande konsekvensbeskrivning. Syftet med trafikplanen är att tydliggöra behov och brister inom respektive trafikslag, redovisa åtgärder som bidrar till att uppfylla de uppsatta målen, samt en prioritering av åtgärderna. I trafikplanen redovisas åtgärder inom fyrstegsprincipens samtliga steg. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån samhällsekonomiska aspekter där de åtgärder som erhållit högst prioritering genererar mest samhällsnytta. Flertalet åtgärder som förordas påverkar trafikslagen i olika omfattning. På en plats kan en åtgärd resultera i samordningsvinster, medan det i andra fall kan förekomma målkonflikter som innebär att ett trafikslag får stå tillbaka till förmån för ett annat.

## 1.2 Lëshänvisning

Det inledande kapitlet, kap 1, beskriver trafikplanens syfte och omfattning tillsammans med arbetsprocess och metodik för framtagandet. Kapitel 2 innehåller visioner och mål för trafiken i Eslövs kommun, både övergripande och lokala mål. I kapitel 3 beskrivs trafiken i Eslövs kommun, med speciellt fokus på de tre tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd. Kapitlet innehåller även en beskrivning av bebyggelse och målpunkter för tätorterna samt framtida planer. Utöver det innehåller kapitlet en beskrivning av gaturummens funktion och karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. I kapitel 4–7 redovisas krav och behov, nuläge, bristanalys samt åtgärdsförslag och konsekvensen av förändringarna för respektive trafikslag. I konsekvensbeskrivningen beskrivs vilka delmål och strategier som föreslagna åtgärder kopplas till.

Kapitlen för de olika trafikslagen kan läsas fristående från varandra tillsammans med de inledande kapitlen, kap 1–3.

Samtliga kartor i rapporten återfinns i större format i Bilaga 1 - Kartor.

## 1.3 Trafikplanen i kommunens planering

Eslövs trafikplan 2035 med tillhörande strategi ska lyfta fram kommunens mål. Syftet med trafikplanen är att fastställa de åtgärder och insatser som krävs för att realisera de utmaningar och strategier som beskrivs i trafikstrategin. Trafikplanen

tydliggör vilka prioriteringar som behöver göras och utgör ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen. Trafikplanen kommer att ligga till grund för det årliga budgetarbetet.

Uppföljningar och justeringar av trafikplanen kommer att ske årligen. Varje år börjar med en uppföljning av föregående år, som visar vad som har genomförts. Under våren genomförs sedan en investeringsplanering för nästkommande år. Trafikplanen utgör ett stöd i verksamhetens årliga planering och sträcker sig till 2035.

#### **1.4 Arbetsprocess och metodik**

Eslövs trafikplan 2035 har tagits fram med utgångspunkt från Eslövs trafikstrategi 2035 tillsammans med inriktningsbeslutet och kommunens övriga inriktningsdokument. Metoden för arbetet har sin utgångspunkt i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad. Trast har tagits fram av Sveriges kommuner och Landsting i samarbete med Boverket och Trafikverket. Handbokens syfte är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikplan, som är anpassad efter den egna stadens förhållanden. I trafikplanen har samtliga trafikslags behov och förutsättningar beaktas utifrån Trast. Trafikplanen omfattar trafikslagen gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, bil och parkering samt tunga transporter och gods. Trafikslagen har analyserats med fokus på de aspekter, anspråk och kvaliteter som beskrivs i Trast.

Arbetet med trafikplanen föregås av ett arbete med framtagande av trafikstrategi, mål och strategier där både politik och en arbetsgrupp bestående av tjänstemän på kommunen varit delaktiga i framtagandet. Se Figur 1 för en schematiskskiss över arbetsprocessen. I arbetet har även en SWOT-analys av trafiksystemet genomförts där styrkor och möjligheter pekats ut tillsammans med svagheter och hot. I framtagandet av trafikplanen inleddes arbetet med att arbetsgruppen samlades i möten för att ta fram delmål och strategier kring respektive fokusområde. Därefter pekades brister och behov ut, vilka låg till grund för åtgärdsgenereringen som innebar identifiering av potentiella framtida åtgärder. De framtagna åtgärdsförslagen bör genomföras som en del i arbetet att eftersträva den framtagna målbilden för kommunen. Materialet från arbetsgruppsmötena har sammanställts och följts upp av ett platsbesök på de utpekade kritiska platserna. Konkreta åtgärder för respektive trafikslag har tagits fram kopplat till trafikstrategin.

Framtagande av åtgärder baseras även på utförd övergripande nätanalys för respektive trafikslag. Som vägledning för analysen har handboken TRAST, Trafik för en attraktiv stad, använts. Analysen har utförts på en övergripande nivå med fokus på framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Åtgärderna i trafikplanen är kategoriserade enligt fyrstegsprincipen och har delats in i två kategorier där den första kategorin som omfattar övergripande åtgärder

enligt steg 1–2 i fyrstegsprincipen berör hela kommunen. Åtgärderna som berör steg 1–2 kommer även att beaktas i arbetet med kommunens miljö-och klimatplan. Den andra kategorin av åtgärder omfattar fysiska åtgärder enligt steg 3–4. De åtgärderna har koncentrerats till de tre orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där det är kommunalt huvudmannaskap. Det kommunala huvudmannaskapet innebär att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar. För övriga delar av vägnätet i kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket, vägsamfälligheter eller vägföreningar.

Förslagen har sorterats utifrån vilket trafikslag som berörs i första hand. De har även sorterats utifrån vilken funktion som uppnås med föreslagen åtgärd. För vissa åtgärder uppnås flera funktioner, och då sker sorteringen efter den funktion som bedöms påverkas i mycket hög grad. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Åtgärdsförslagen har även getts en prioritet från 1–3. Åtgärder som fått prioritering 1 bör kunna genomföras inom den kommande femårsperioden, dvs 2023–2028. Åtgärder som fått prioritet 2 bör kunna genomföras inom intervallet 2028–2035, och prioritet 3 efter år 2035. En del åtgärdsförslag har mycket gemensamt. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. En kategori som definieras som driftåtgärder presenteras separat.

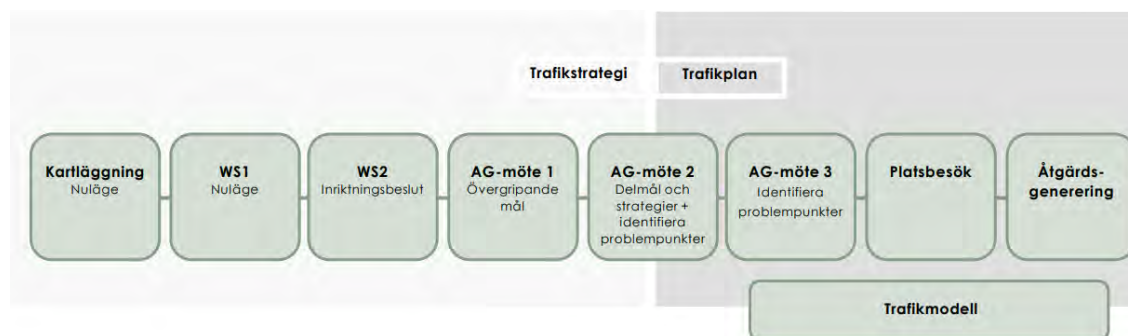
Fyrstegsprincipen härstammar från Trafikverket och principen används vid planering av åtgärder inom vägtransportsystemet. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, och den används för att säkerställa att valda åtgärder bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipens olika steg:

- **Steg 1. Tänk om**  
Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- **Steg 2. Optimera**  
Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- **Steg 3. Bygg om**  
Åtgärder i form av begränsade ombyggnationer.
- **Steg 4. Bygg nytt**  
Åtgärder i form av nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.



En trafikmodell för Eslövs tätort har tagits fram i programmet TransModeler. Trafikmodellen är en mikromodell där kommande planer och exploateringar lagts in. I modellen har trafiken räknats upp till målår 2035 för att kunna identifiera framtida brister i systemet. De platser som identifierades redovisas tillsammans med föreslagna åtgärder under trafikslaget bil och parkering.



Figur 1. Arbetsprocess för Eslövs trafikstrategi 2035 och Eslövs trafikplan 2035.

För att förankra arbetet med trafikplanen och inkludera ett användarperspektiv har Eslövs medborgare fått lämna synpunkter och åtgärdsförslag genom ett digitalt verktyg på webben. Samtliga inkomna synpunkter och åtgärdsförslag har behandlats och bemötts. Åtgärdsförslagen som kommit med i trafikplanen har genomgått en urvalsprocess med hjälp av kommunens tjänstemän. Driftåtgärder har åtgärdats direkt medan andra åtgärder har analyserats och kategoriserats för att sedan redovisas i karta och tabell i trafikplanen.

## 2 Vision och mål för trafiken i Eslöv

### 2.1 Nationella mål

Regeringen har tagit fram ett övergripande mål för den svenska transportpolitiken för att trygga en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. **Funktionsmålet** syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt användbarhet för människor och gods i transportsystemet. Funktionsmålet behandlar även jämställdhet, med fokus på att transportsystemet ska svara mot både kvinnor och mäns transportbehov. Vidare ska målet bidra till utvecklingskraft i hela landet. **Hänsynsmålet** behandlar utvecklingen av miljö, hälsa och trafiksäkerhet, bland annat genom att transportsektorn ska bidra till begränsad klimatpåverkan, samt att miljö kvalitetsmålen nås. För trafiksäkerhetsfrågorna är nollvisionen av betydande vikt. **Nollvisionen** innebär att både systemutformare och trafikanterna, har ansvar och skyldigheter för trafiksäkerheten. Ansvaret att visa hänsyn och följa trafikreglerna vilar på trafikanterna, medan ett stort ansvar vilar på kommunen som är väghållare och därmed ansvarar för utformning, drift och underhåll.

## 2.2 Barnrättslagen

Enligt barnkonventionen är alla människor som inte fyllt 18 år barn. Sedan år 2020 är FN:s konvention om barnets rättigheter (1989) lag i Sverige. För trafik- och samhällsplaneringsfrågor innebär det att barnens bästa ska beaktas i alla beslut, ärenden och åtgärder som rör barn. Vidare innebär det att ett barnrättsbaserat synsätt ska genomsyra all offentlig verksamhet. Barn är individer med egna rättigheter och fyra grundläggande principer är vägledande och ska alltid beaktas vid frågor som rör barn;

- Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde.
- Artikel 3: Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Artikel 6: Alla barn har rätt till liv och utveckling.
- Artikel 12: Alla barn har rätt till att uttrycka sin mening och få den respekterad.

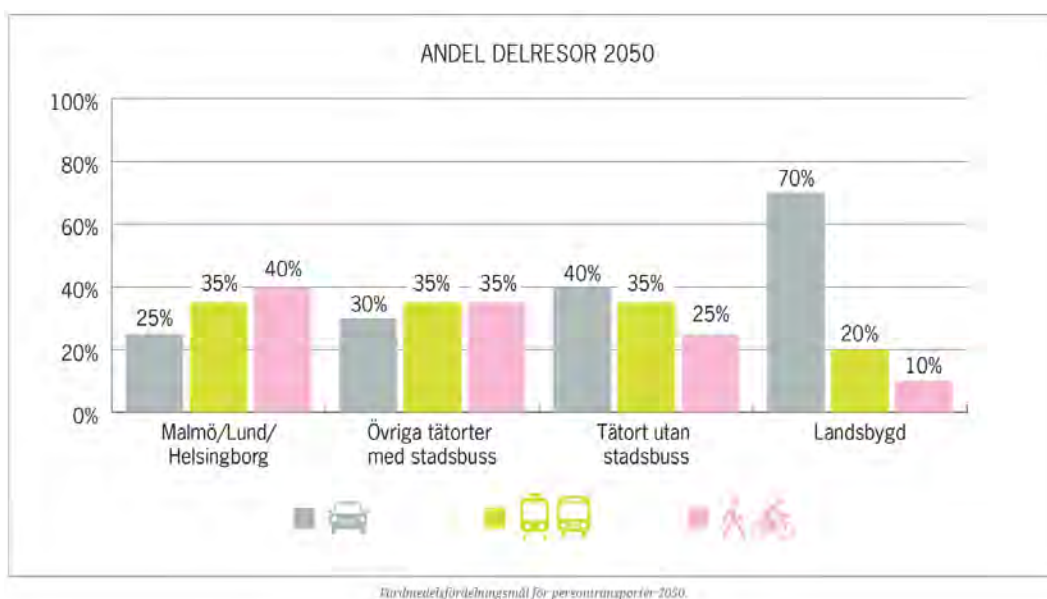
Barn har begränsade förutsättningar att visa ett trafiksäkert beteende, vilket måste beaktas vid genomförande av åtgärder i trafikmiljön. Barns begränsningar visar sig bland annat i svårigheter att bedöma avstånd och hastighet på fordon, identifiera varifrån ljud kommer, använda sitt perifera seende, samt bedöma risker. Vidare skiljer sig barns trafikmognad åt, och det är individuellt när ett barn klarar sig själv i trafiken. Barns varierande förmågor ställer krav på utformning av en säker och trygg trafikmiljö. För Eslövs kommun innebär det exempelvis att ta hänsyn till barn i trafiken genom att anpassa och begränsa motorfordons hastigheter, samt att bygga upp och anpassa trafiksystemet genom att verka för att skapa ett sammanhängande nät för oskyddade trafikanter med säkra korsningar och passager. Det innebär även att planera in tillräckligt stora friytor i staden som är lämpliga för barns utevistelse och lek. Vidare är det även av betydande vikt att förvalta och underhålla de trygga miljöer som skapas.

För barn och unga är trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik av stor betydelse för utveckling av självständighet och förmåga att röra sig fritt i samhället. Beskrivningar, analyser samt åtgärdsförslag beaktar därför särskilt barns och ungas behov avseende dessa trafikslag. Kollektivtrafiken är av särskild vikt i orter på landsbygd, där det inte är möjligt att ta sig till skola och fritidsaktiviteter till fots eller med cykel.

## 2.3 Regionala mål

Enligt den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029 bör all planering sträva mot en hållbar utveckling. I planen redovisas planerade investeringar inom regionen för den kommande tolvårsperioden. I planen finns även medel avsatt till medfinansiering för åtgärder på det kommunala vägnätet som främjar kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet, vilket kan vara aktuellt för Eslövs kommun.

I strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 (beslutad av regionala utvecklingsnämnden år 2017) finns riktlinjer för prioritering av åtgärder tillsammans med målsättningar för färdmedelsfördelningen för Skåne, se Figur 2. För Eslövs tätort bedöms målsättningar för ”övriga tätorter med stadsbuss”, vilket innebär att andelen resor för fotgängare och cyklister bör vara 35 %, andel resor med buss och tåg 35 %, samt andel bilresor 30 %. För orterna Löberöd och Marieholm bedöms målsättningen för ”tätort utan stadsbuss” som mest relevant, vilket innebär att andelen resor för fotgängare bör vara 25 %, andel bussresor 35 % och andel bilresor 40 % år 2050. Det finns inga utpekade mål för gruppen barn och unga.



Figur 2. Färdmedelsfördelningsmål för persontransporter 2050 (Region Skåne, 2017)

## 2.4 Lokala mål för Eslöv

I Eslövs kommun baseras inriktningsplaneringen på Översiktsplan Eslöv 2035 som karakteriseras av tre viktiga ledord; *regional stjärna*, *hållbara lägen* samt *lätt att leva livet*. Underordnat översiktsplanen finns en trafikstrategi för Eslöv. Trafikstrategin beskriver hur det kommunala trafiksystemet i Eslöv bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Utgångspunkten för trafikstrategin är globala mål som Agenda 2030, nationella mål i form av de transportpolitiska målen och nollvisionen, samt de regionala målen i region Skåne.

I arbetet med åtgärdsplaneringen återfinns trafikplanen som är en handlingsplan med prioritet av det hållbara transportsystemet tillsammans med hela-resanperspektivet. Fokus ligger på att oskyddade trafikanter ska prioriteras och ha en tydlig plats i trafiksystemet samtidigt som det ska finnas en tydlig gatuhierarki så att samtliga färdmedelstyper kan samspela. I arbetet med att ta fram en

trafikstrategi och trafikplan har ett inriktningsbeslut tagits fram tillsammans med fyra övergripande mål;

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

Kommunens inriktningsbeslut:

*”Inom tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd präglas gaturummen av trygga och säkra miljöer som skapar goda möjligheter för fotgängare och cyklister. Oavsett val av transportmedel är framkomligheten och tillgängligheten god. Infrastrukturen stödjer ett levande näringsliv och underlättar ett gott företagsklimat. De olika trafikslagen samverkar för att skapa en god stadsmiljö. Arbetspendling sker till hög grad med hållbara transportsätt tack vare goda kopplingar till kollektivtrafiknoder från gång-, cykel- och biltrafiken.”*

De globala, nationella och regionala målen är överordnade de kommunala målen som finns i Eslövs översiktsplan, trafikstrategi och trafikplan.

#### **2.4.1 Trafikens miljöpåverkan**

Transportsystemet bidrar till miljöproblem som påverkar människor och djurs hälsa, samtidigt som våra natur- och kulturmiljöer påverkas negativt. Transportsystemet påverkar vår miljö i alla steg, såväl som vid byggnation, drift, underhåll och avveckling, som när systemet används av motorfordonstrafiken. Det går att påverka människors behov av resor genom att planera transportsystemet och lägga fokus på utformning av trafiksystemet, markanvändning och regleringar för att systemet ska kunna nyttjas mer effektivt.

##### **2.4.1.1 Buller**

Ett återkommande problem i våra städer som påverkar vår hälsa negativt är den bullerproblematik som uppstår till följd av motorfordonstrafiken. Buller mäts i decibel, dB, och för att minska eller öka ljudnivån med 3 dBA krävs det en fördubbling eller halvering av mängden trafik på vägen. För att den upplevda ljudnivån ska halveras krävs emellertid att bullret minskar med 10 dBA, vilket innebär en betydande förflyttning av trafik för att skillnaden ska vara märkbar. Bullernivåerna minskar med ett ökat avstånd från bullerkällan. Exempel på bullerskyddsåtgärder är bullerplank, fönsteråtgärder samt åtgärdande av ventiler.

Det är väghållaren som ansvarar för att åtgärda bullernivåer över riktvärden som orsakats av vägtrafiken. Eslövs kommun är väghållare för vägarna i Eslövs tätort och Marieholm, samt för delar av vägarna i Löberöd. De större genomgående vägarna i Löberöd är statliga. I övrigt är det statlig eller enskilda väghållare för vägarna inom Eslövs kommun. Det finns ingen aktuell bullerkartläggning gjord

för Eslövs kommun, och trafikplanen behandlar inte buller i någon större utsträckning. För Eslövs infartsvägar, där det förekommer betydande trafikmängder, är målet i första hand att inte öka bullret på dessa sträckor, och i andra hand att försöka minska bullernivåerna.

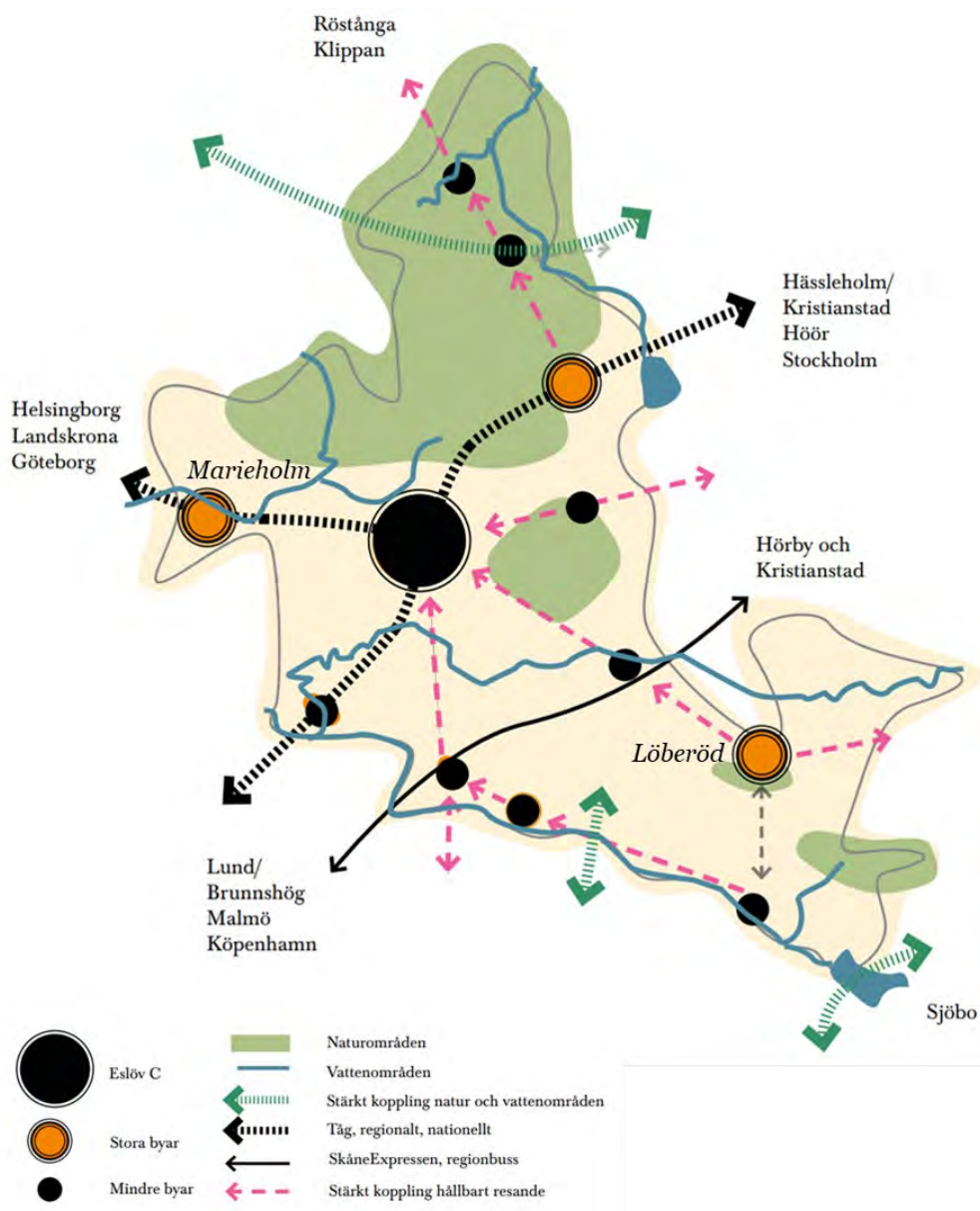
#### 2.4.1.2 Elbilar

I Sverige står inrikestransporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Både på EU-nivå och på nationellnivå har skärpta utsläppskrav införts och utsläppen inom transportsektorn i Sverige ska minska med minst 70 % till år 2030 jämfört med år 2010. Statistik från fordonsförsäljning under den andra halvan av 2021 visar att elektrifieringen av den svenska fordonsflottan går snabbare än tidigare och under den senare delen av 2021 var över hälften av alla nyregistrerade bilar laddbara, samtidigt såldes det fler rena elbilar än laddhybrider (DI 2022:4). Den främsta anledning till ökningen tros vara EU:s skärpta utsläppskrav som trädde i kraft i början av 2021 (DI 2022:7). För att underlätta framväxten av el- och laddbara personbilar, behövs stödjande infrastruktur i form av laddstationer och elkapacitet (Stockholms handelskammare 2021:4).

Kommuner behöver vara med och skapa förutsättningar för omställningen till laddbara fordon genom exempelvis information, planering och elnätinfrastruktur. Fysisk planering är ett viktigt verktyg för kommunen att använda för att i ett tidigt skede möjliggöra och styra utvecklingen av laddinfrastrukturen. Trots att elbilen ställer nya krav innebär det fortfarande fordon som tar fysisk plats och är en central del i stadsbilden. På längre sikt spås en omställning med färre och mer automatiserade fordon på vägarna, men det ligger fortfarande långt fram. Fordonens påverkan och behov i gaturummet kvarstår och förändras och innebär att vägkapacitet krävs fortsatt.

### 3 Trafik i Eslövs kommun

Eslövs kommun är den 10:e största kommunen i Skåne med cirka 34 600 invånare. Enligt kommunens prognos beräknas invånarantalet öka med cirka 5000 invånare fram till 2038. I kommunen utgörs 73 % av ytan av åkermark som kommunen värnar. Kommunen ligger i de centrala delarna av Skåne och angränsar till 7 kommuner, bland annat Lund, Höör och Hörby. För översikt av Eslövs kommun och dess kopplingar, se Figur 3.



Figur 3. Översikt av Eslövs kommun och kopplingarna inom orten och till målpunkter i regionen (Eslövs kommun, 2018).

De viktiga transportstråken i kommunen är dels järnvägen, där Eslövs station är en knutpunkt för resor mot Helsingborg i väster, Lund och Malmö i söder samt

Hässleholm och Kristianstad i nordost. Det avgår både Öresundståg och Pågatåg från stationen. Pågatågen når även orterna Stehag, Marieholm och Örtofta i kommunen.

För trafik på väg går väg E22 genom kommunen, vilken är en viktig länk för den bilburna trafiken med målpunkt Lund eller Malmö i sydväst, eller Hörby och Kristianstad i nordost. Även väg 113 är en viktig koppling mellan väg E22 och Eslövs tätort, samt mellan Eslöv och Höör.

I trafikplanen ligger fokus på tre orter i kommunen – Eslöv, Marieholm och Löberöd, där kommunen är väghållare.

### **3.1 Eslöv**

Tätorten Eslöv växte fram på 1800-talet i samband med att järnvägen anlades. Av kommunens drygt 34 000 invånare bor majoriteten av invånarna, cirka 20 000 personer år 2021, i Eslövs tätort.

Eslöv är en tätort med ett komplett utbud av service såsom vårdcentraler, stormarknader och en levande stadskärna med detaljhandel. Tätorten har även ett rikt näringsliv med allt från små företag till större livsmedelsproducenter. I tätorten finns även gymnasieskola med både teoretiska och praktiska program.

Eslövs tätort är belägen längs med Södra stambanan, vilket innebär goda tågförbindelser till andra städer i Skåne, men även vidare mot Danmark. Som komplement till detta finns det regionbusslinjer till orter i kommunen samt två stadsbusslinjer inom Eslövs tätort.

### **3.2 Marieholm**

Marieholm är kommunens näst största ort, efter Eslöv, med knappt 1700 invånare år 2021. Orten ligger i västra delen av kommunen och har en geografisk närhet till en stor del av arbetsmarknaden i södra Skåne.

I Marieholm finns förskolor samt grundskola för åk F-6. Orten erbjuder även viss service såsom livsmedelsbutik och restauranger, samt loppmarknad i de industrilokaler där Marieholms Yllefabrik tidigare hade sin tillverkning.

Sedan Pågatågen började trafikera orten år 2016 finns det möjligheter att ta sig till Helsingborg med direkttåg, eller vidare söderut till Lund och Malmö via Eslöv. Huvudparten av invånarna arbetspendlar till omkringliggande större orter. Det finns ingen busstrafik i Marieholm.

### **3.3 Löberöd**

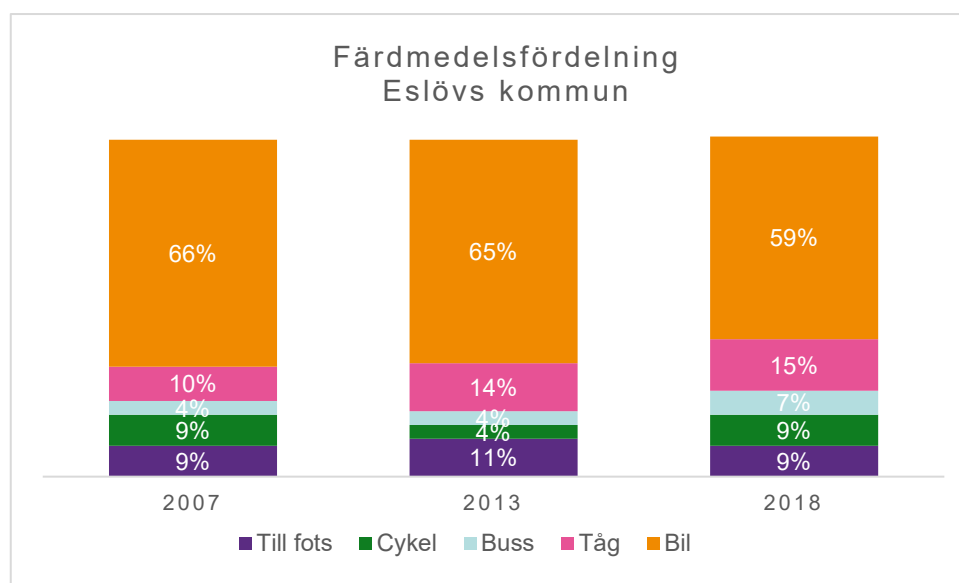
Löberöd ligger i kommunens sydöstra del och har drygt 1200 invånare år 2021. Orten växte likt Eslöv samtidigt som järnvägen anlades, sedan 1981 har dock järnvägstrafiken upphört. Delar av orten ligger idag i Höörs kommun.

Löberöd utgör ett lokalt centrum i Eslövs kommun där den sydöstra delen av kommunen har sin närmsta matbutik, vårdcentral med mera. I orten finns förskolor, grundskola för åk F-9 samt service såsom bibliotek och handel. Runt Löberöd finns flera populära naturområden såsom Braheskogen och Rövarekulan.

Genom den regionbusslinje som trafikerar Löberöd går det att nå SkåneExpressen vid väg E22 samt tågtrafik i Eslöv.

### 3.4 Resvanor i Eslövs kommun

Kommuninvånarnas resvanor över tid redovisas nedan i Figur 4. Totalt sett är bilen det vanligaste färdmedlet i kommunen, följt av tåg. Från 2007 till 2018 går det att se att andelen resor som görs med bil har minskat med 7 procentenheter, samtidigt som andelen kollektivtrafikresor har ökat med totalt 8 procentenheter. Andelen resor med cykel och till fots har legat relativt konstant över tid och utgjorde 18 % av resorna år 2018, jämnt fördelat mellan cykel och fotgängare. Sammantaget visar detta på en positiv trend, där en högre andel kommuninvånare väljer hållbara färdmedel för sina resor.

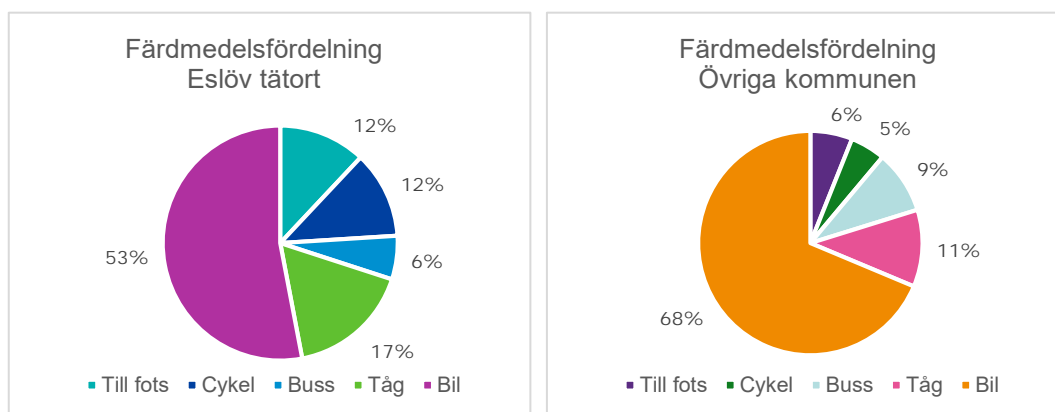


Figur 4. Färdmedelsfördelning i hela Eslövs kommun under perioden 2007-2013-2018.  
Källa: RVU Skåne 2007, 2013 och 2018.



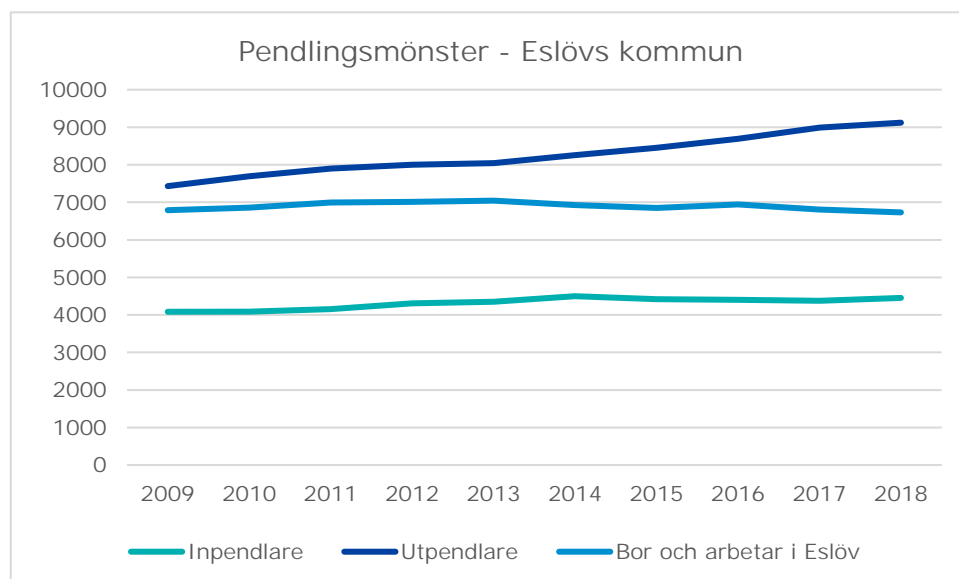
Från resvaneundersökningen år 2018 har färdmedelsfördelningen kartlagts för Eslöv tätort respektive den övriga delen av kommunen, se Figur 5. I Eslöv står bilen för drygt hälften av resorna. Av de resterande resorna utgör kollektivtrafiken respektive gång- samt cykelresor knappt en fjärdedel var. Bilresorna har en mer dominant ställning i övriga kommunen, vilken utgörs av mindre orter och landsbygd.

Jämfört med de regionala färdmedelsfördelningsmålen i Figur 2 saknas uppdelningen tätort respektive landsbygd i resvanedata för kommunen, vilket gör att en rak jämförelse inte är möjlig. I det fall man tolkar att *övriga kommunen* i Figur 5 representerar landsbygden, uppfylls regionens målbild för 2050 på landsbygd. Dock ingår tätorter i *övriga kommunen*. Sannolikt innebär detta att bilberoendet behöver minska i de övriga tätorterna i Eslövs kommun för att uppnå de regionala målen. Sett till Eslöv tätort behöver åtgärder ske för att biltrafiken ska minska i ett högre tempo än idag och att nå målet 30 % bilresor år 2050.

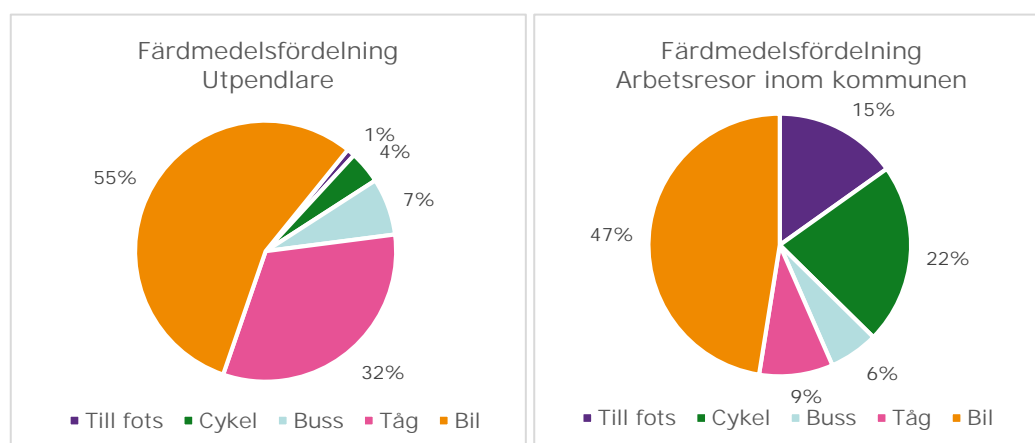


Figur 5. Färdmedelsfördelning i Eslövs tätort (till vänster) och övriga kommunen (till höger).  
Källa: RVU Skåne 2018.

Pendlingsmönster för de arbetande i Eslövs kommun redovisas i Figur 6. Den största delen av de arbetande är de som pendlar ut från kommunen. Antalet ökar över tid, mellan år 2000 och 2018 ökade utpendlarna med cirka 1500. Inpendlare samt de som både bor och arbetar i kommunen har varit på en mer konstant nivå under perioden.



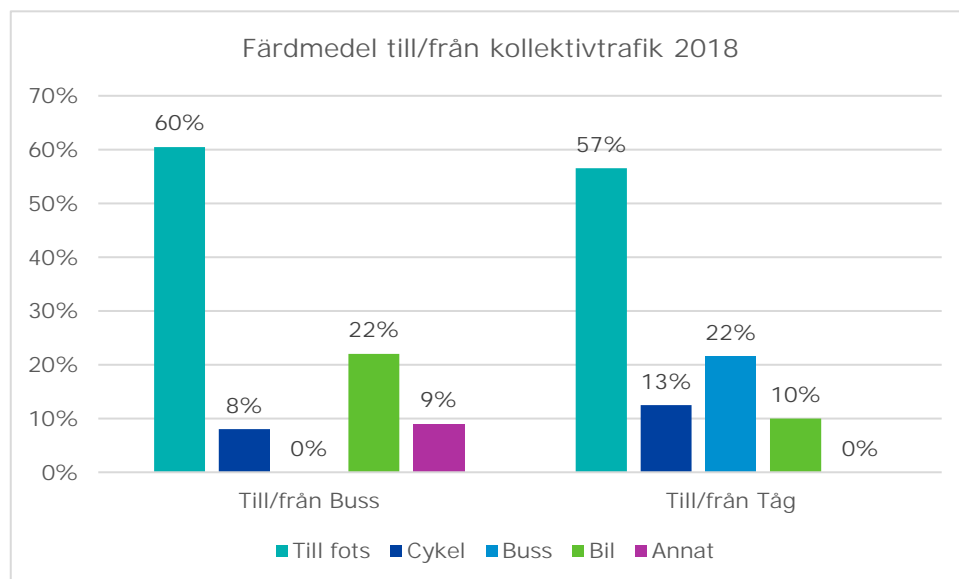
Figur 6. Pendlingsmönster över tid i Eslövs kommun.



Figur 7. Färdmedelsfördelning för de utpendlande resorna från Eslövs kommun (till vänster) samt pendlingsresor inom kommunen (till höger). Källa: RVU Skåne 2018.

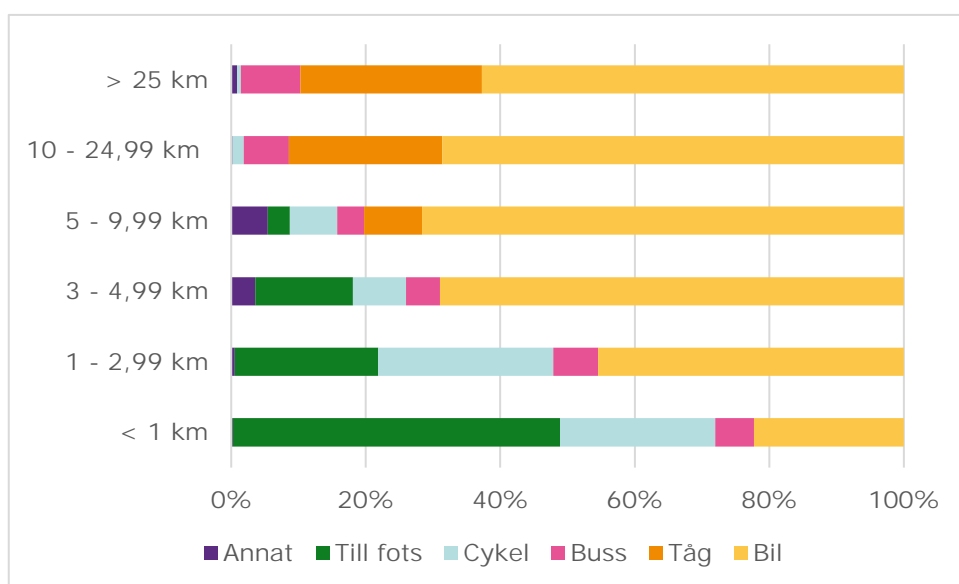
Av utpendlingsresorna sker 55 % med bil, vilket utgör knappt 5000 pendlingsresor om dagen, se Figur 7. Det finns en god potential att förflytta dessa resor till kollektivtrafik, då flera städer med en stor del arbetstillfällena går att nå via kollektivtrafik, i synnerhet via tåg. Cirka 60 % tar sig till och från hållplats eller tågstation till fots. För cykel är denna siffra 8 % till/från bussen och 13 % till/från tåget. Färdmedel till och från kollektivtrafiken redovisas nedan i Figur 8.

Bland arbetsresorna inom kommunen ser färdmedelsfördelningen annorlunda ut. En större andel resor görs till fots och med cykel, då dessa resor är kortare. Bland arbetsresorna som är 1–3 km och 3–5 km långa står bilen för 23 % respektive 66 % av färdmedelsandelen. Även här finns en potential att förflytta resor från bil till exempelvis gång eller cykel.



Figur 8. Färdmedelsfördelning till och från kollektivtrafik i Eslövs kommun.  
Källa: RVU Skåne 2018.

I dagsläget görs knappt hälften av resorna under en kilometer, och drygt 20 % av resorna mellan 1–3 kilometer, till fots. För resor under tre kilometer görs cirka 25 % med cykel och 45 % med bil. Det innebär att det finns potential att flytta över en del av de korta bilresorna till andra färdmedel, framförallt gång och cykel. Drygt 80 % av invånarna i kommunen uppger att de har tillgång till cykel, vilket innebär att det finns goda förutsättningar att välja cykel istället för bil. Se Figur 9 för färdmedelsfördelning för resor med olika längd.



Figur 9. Färdmedelsfördelning för resor med olika längd. Källa: RVU Skåne 2018.

### 3.5 Bebyggelse och målpunkter

Eslövs kommun växer och får kontinuerligt fler invånare. Enligt Översiktsplan Eslöv 2035 (antagen 2018) planeras förtätning i kollektivtrafiknära lägen, vilket framför allt innebär en förtätning inom Eslövs tätort, men även förtätning i en mindre skala i kommunens övriga orter. I översiktsplanen fastslås att förtätning inte får ske på bekostnad av kommunens grönområden. För att öka kommunens attraktionskraft och bidra till invånarnas välmående är tanken att alla invånare i Eslöv ska ha nära till natur och rekreation oavsett var man bor. Dagens Eslöv har växt fram utifrån järnvägsstationen och grundtanken har varit att planera staden utifrån principen att kombinera stadens och landsbygdens kvalitéer. Detta gjordes genom att kombinera grönska och trädgård, korta avstånd mellan kvarteren, låga hus tillsammans med gestaltade gator och torg i staden. Tanken är att fortsatt utveckla orterna i samma anda och länka ihop tätort och orternas grönområden med övrig övergripande grönstruktur, samtidigt som man värnar om den småskaliga bebyggelsestrukturen och karaktären. (Eslövs kommun, 2018)

Målpunkter utgörs främst av lokala centrum på orten, skola och förskola, arbetsplatser, fritidsområden, offentlig service, busshållplatser och stationer. Trafiknätets uppbyggnad med kopplingar mellan olika platser och målpunkter påverkar flödet av människor och resmönster. Det är viktigt att målpunkter är tillgängliga. Korta avstånd mellan bostadsområden och målpunkter tillsammans med ett finmaskigt nät är en förutsättning för att medborgarna ska välja hållbara transporter så som gång eller cykel. Även trygghetsaspekten är en viktig faktor som påverkar människors val av transportmedel.

I Eslövs kommun finns ett rikt utbud som täcker de flesta målgruppers önskemål av service, handel, rekreation och fritidsintressen. Det finns ett övervägande antal

målpunkter för barn och unga bland annat i form av ett stort utbud av fritidsaktiviteter, både inom sport och kultur. Barns fritidsintressen tenderar att variera under uppväxten där yngre barn har målpunkter nära hemmet för att sedan få målpunkter längre från bostaden i samband med att de blir äldre.

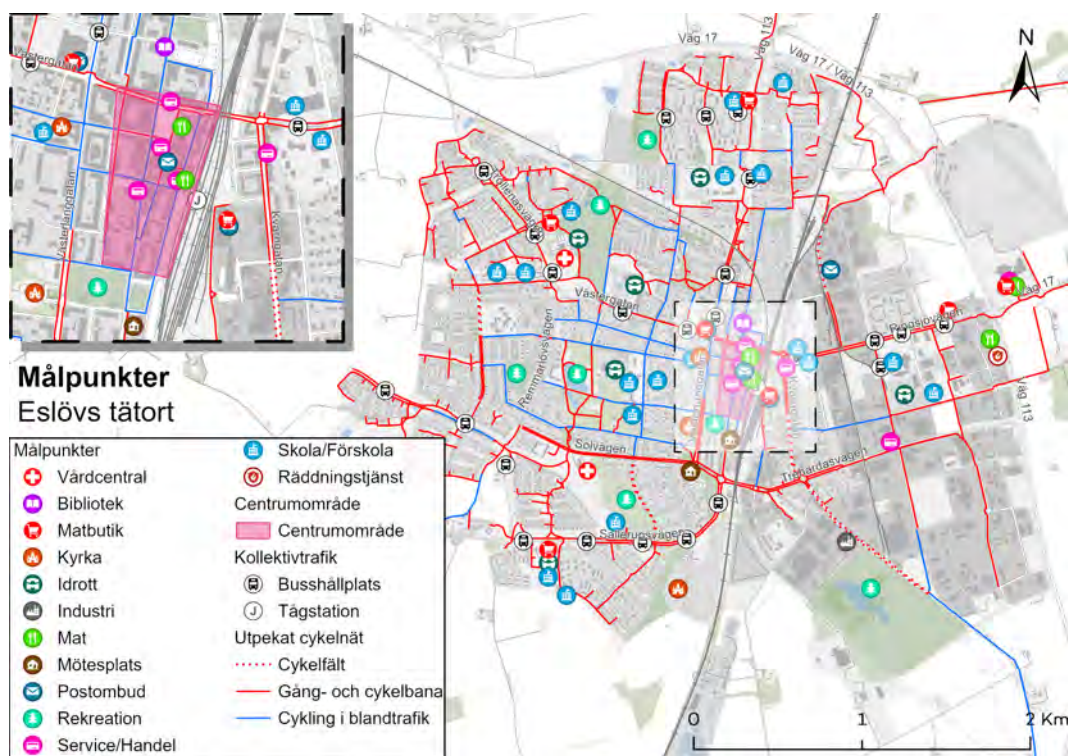
### **3.5.1 Målpunkter i Eslövs tätort**

De flesta målpunkterna i Eslövs tätort återfinns i västra delarna av staden i form av järnvägsstationen, Medborgarhuset, kyrkan, skolor/förskolor, vårdcentraler, Stora torg och handel längs med Norregatan/Södergatan, se Figur 10. I nära anslutning till järnvägsstationen, i Eslövs centrumkärna, finns en koncentration av målpunkter med caféer och restauranger. I centrum finns även ett flertal mindre livsmedelsbutiker och närlivs, medan de större livsmedelsbutikerna ligger i stadens ytterkanter.

I området öster om järnvägen finns verksamheter och sällanköpshandel tillsammans med ett fåtal bostäder. Delarna närmst järnvägsstationen ingår i riksintresse för kulturmiljövård och i området finns äldre karaktäristiska byggnader som Lagerhuset och Spritfabriken. I östra Eslöv finns Bergaområdet med flera målpunkter för unga såsom gymnasieskola och fotbollsplaner.

Öster om väg 17 ligger handelsområdet Flygstaden, där verksamheter, restaurang och sällanköpshandel har etablerats under det senaste decenniet.

Inom Eslövs tätort finns ett rikt utbud av platser och målpunkter för barn och unga i form av idrottsplatser, lekplatser samt ett flertal olika rekreativsområden som Trollsjöområdet. Det finns fyra utegym samt flertalet skolor och förskolor i tätorten.



Figur 10. Målpunkter i Eslövs tätort.

### 3.5.2 Framtida planer och pågående projekt för Eslöv

I Översiktsplan Eslöv 2035 finns planer på att utveckla stora delar av östra Eslövs tätort som i dag främst karakteriseras av industribyggnader. Se Figur 11 för framtida exploatering i Eslövs tätort. Det planeras för 1600 tillkommande bostäder fram till år 2035 och vidare utbyggnad med ytterligare 950 bostäder efter år 2035. Området kommer att få blandad bostadsbebyggelse som knyts samman av bygator och torgliknande platser där grönskan kommer att vara framträdande. Det planeras även för skola och föreningsaktiviteter som kommer att bidra till ökat folkliv och skapa mötesplatser i området.

I östra Eslöv finns ytterligare utbyggnadsplaner i form av verksamheter i anslutning till flygfältet och Flygstaden. Vidare finns det potential att skapa kopplingar till ett skogsområde, Snärjet, som möjliggör tätortsnära rekreation.

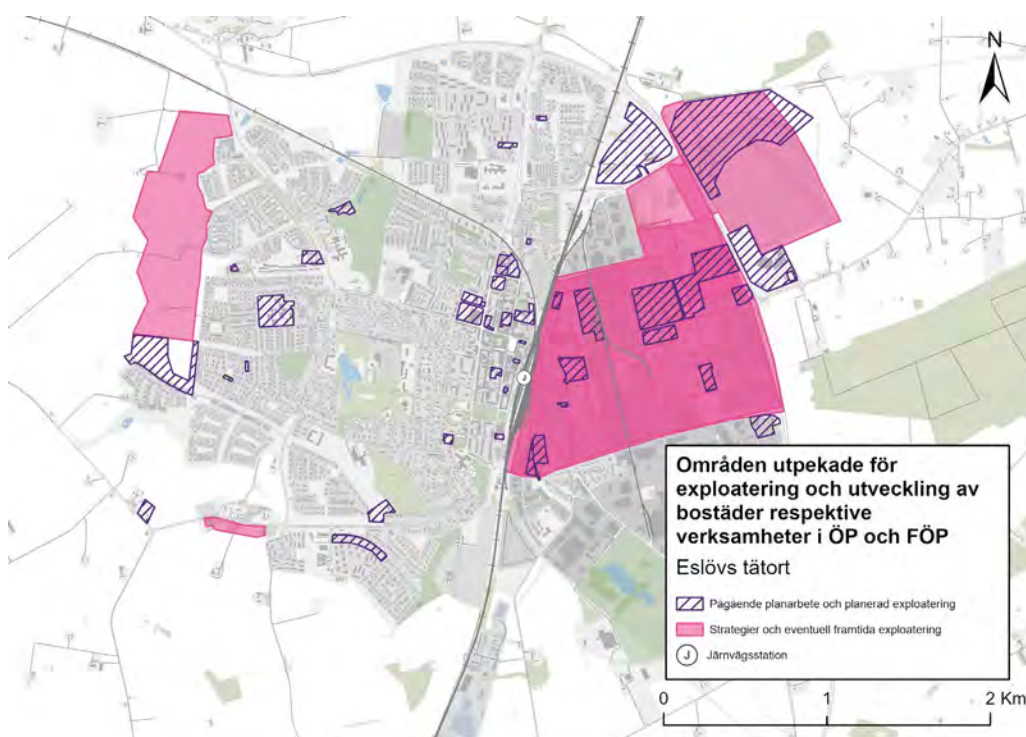
Det finns planer på att utveckla staden i väster med ytterligare bostäder, men utvecklingsmöjligheterna begränsas emellertid av att marken är högklassad jordbruksmark som inte bör bebyggas.

I de centrala delarna av Eslöv, i nära anslutning till järnvägsstationen, finns en plan för centrumutveckling. I planen beskrivs utvecklingsmöjligheter som kan bidra till att skapa en levande stadskärna med ett rikt utbud av service, handel och aktiviteter. I planen förespråkas även ökade möjligheter för grönska samt att skapa tydliga och attraktiva stråk med entréer till stadens stadskärna från alla större

infartsvägar. Söder om Eslövs centrum finns det planer på att förtäta och utveckla området, men även här begränsas stadens utveckling med hänsyn till den högkvalitativa jordbruksmarken, Natura 2000-område, Abullahagen samt Ellinge reningsverk.

Ytterligare en faktor som kan påverka Eslöv och dess invånare i stor utsträckning är den pågående lokaliseringstudien för en ny stambana mellan Hässleholm och Lund.

I Eslövs tätort pågår projekt med Gröna torg, omgestaltning av Stadsparken och Stora torg. Även Kanalgatan och Kvarngatan kommer att gestaltas om. Kvarngatan byggs om på sträckan mellan Östergatan och Pärllgatan. Det anläggs bland annat en gång- och cykelväg. I samband med ombyggnaden försvinner en del parkeringsplatser. Det planeras även för en gång- och cykelpassage samt hastighetsdämpande åtgärd på Trollenäsvägen söder om cirkulationsplatsen i korsning med Vetegatan/Anders Sassers väg.

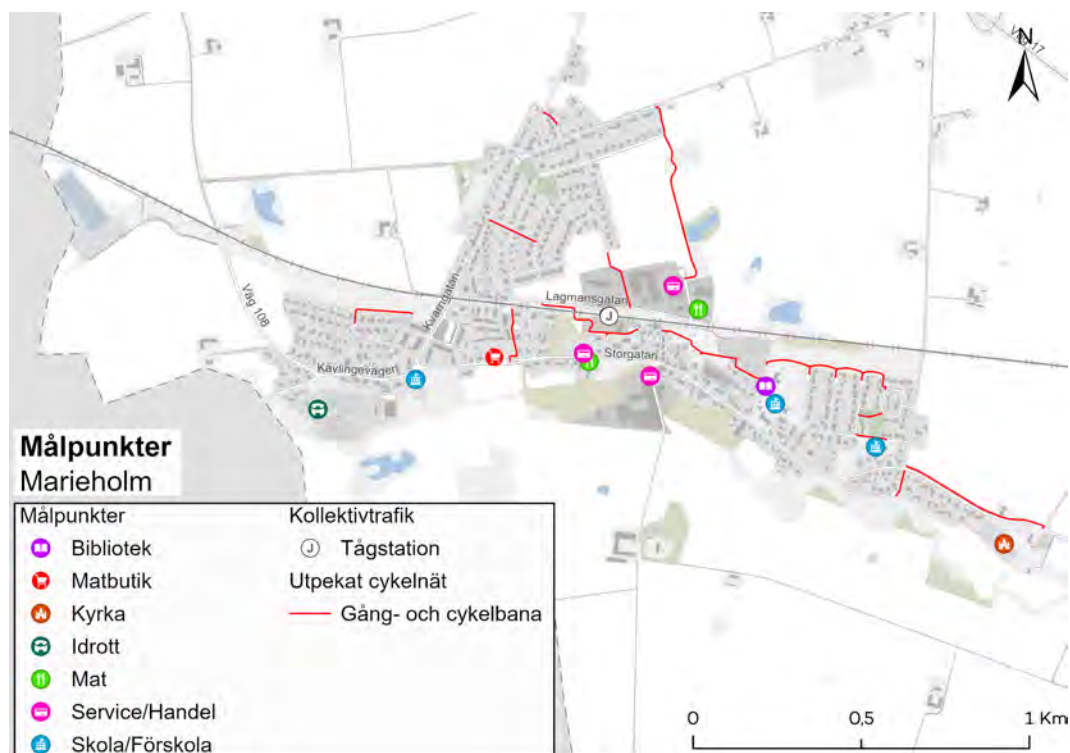


Figur 11. Exploatering i Eslövs tätort.

### 3.5.3 Målpunkter i Marieholm

Marieholm är en by med stadsmässig karaktär och rik kulturmiljö som kännetecknas av Saxån och Yllefabriken. Idag är målpunkterna utspridda i orten, och det finns ett behov av att arbeta för att knyta centrumfunktionerna till mer stationsnära lägen, se Figur 12. Betydelsefulla mötesplatser är stationen och stationsområdet som utgör en bytespunkt samtidigt som den fungerar som en entré

till orten. De största målpunkterna är de restauranger som finns i orten tillsammans med matbutik och två förskolor och skola. Andra målpunkter är Sundelius park, fritidsgården och rekreationsområdet Laddran. Det finns en idrottsplats och en utpekad motions slinga med en del som är tillgänglighetsanpassad. Även friluftsbadet är en betydande målpunkt för barn och unga under sommarhalvåret med anledning av sommarsimskolan. Det finns ett rikt föreningsliv i orten med aktiva föreningar inom PRO, boule, skytte och idrott.



Figur 12. Målpunkter i Mariefholms tätort.

### 3.5.4 Framtida planer och pågående projekt för Mariefholm

I Mariefholm finns det enligt den gällande översiktsplanen utvecklingsplaner i form av förtätning i kollektivtrafiknära läge, inom en radie på 1 km från stationen. Det står beskrivet att utvecklingen av Mariefholm ska ske så att ortens kvalitéer bibehålls tillsammans med de distinkta gränserna gentemot odlingslandskapet. Mariefholm ska inte heller växa ihop med orterna Sibbarp och Reslöv. I nordöstra delen av orten, norr om stationen, planeras det för ett område med blandad täthet och bebyggelse av bostäder och arbetsplatser. Det finns även behov av att utveckla möjligheterna för tätortsnära rekreation.

I orten planeras en utbyggnad av Mariefskolan (F-6) samt en ny förskola för cirka 70 barn. I gamla Yllefabriken finns planer på att bygga bostäder.



I Marieholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

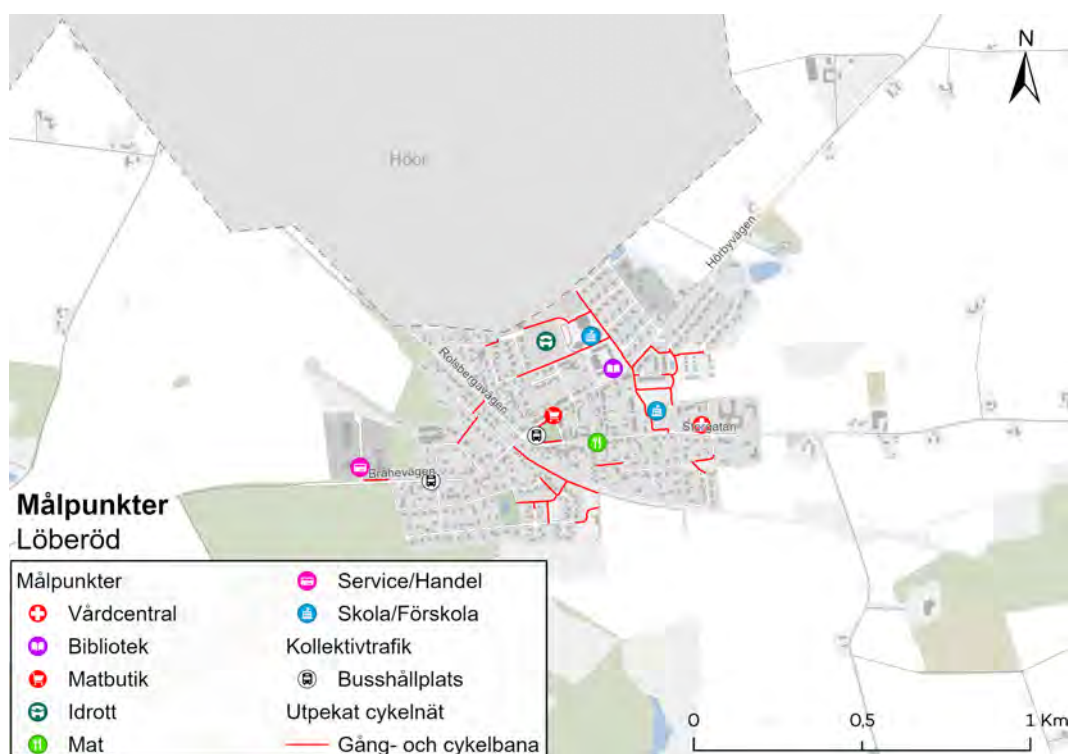
Det planeras även för två tätortsportar, en på Kvarngatan i norr, samt en på Storgatan i närheten av Östergatan vid kyrkan/kapellet.

### **3.5.5 Målpunkter i Löberöd**

Löberöd karakteriseras av småskalig och tät bebyggelsestruktur huvudsakligen för bostäder. I centrum finns både verksamheter och service tillsammans med en rik kulturmiljö. Ortens serviceutbud är målpunkt för boende på orten, men även för omkringliggande landsbygd. Gamla torget tillsammans med boulebanorna utgör en attraktiv mötesplats för ortsborna. Löberöd erbjuder målpunkter för samtliga användargrupper i form av skola och två förskolor, bibliotek, matbutik, vårdcentral, kyrkans hus, vård- och omsorgsboende och annan service/handel, se Figur 13.

Det finns även en utpekad motionsslinga, samt ett utegym intill Lönnebo förskola. Det finns även en aktiv idrottsförening, ryttarförening och hembygdsförening på orten som bidrar till att stärka den sociala samhörigheten.

I Löberöd är det nära till naturen och det finns potential att utveckla kopplingar ut i landskapet samt att skapa rekreativa stråk till naturområdet i väster. Det finns rekreationsområden och strövområden som exempelvis Braheskogen och dalgången Rövarekulan. Mellan Eslöv och Löberöd används den gamla banvallen som ett rekreations- och cykelstråk.



Figur 13. Målpunkter i Löberöds tätort.

### 3.5.6 Framtida planer och pågående projekt för Löberöd

Löberöd karakteriseras av en småskalig och tät struktur där förtätning inte möjliggörs.

Enligt översiktsplanen ska Löberöd främst utvecklas på redan detaljplanelagd mark i ortens östra delar, och det finns ett behov av att skapa en variationsbredd av boendetyper, samt en efterfrågan på hyresrätter och flerbilshus. I söder begränsas utvecklingen av orten med anledning av det riksintresseområde som Försvarsmakten anger som ”särskilt behov av hinderfrihet”.

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

### 3.6 Gaturummens funktion och karaktär i Eslövs kommun

Trafiksystemet i Eslövs kommun är uppbyggt av trafiknät för respektive trafikantgrupp. I orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd har gator och vägar olika syften och funktioner.

I Eslövs tätort har större vägar pekats ut för infarts- och genomfartstrafik tillsammans med tung trafik, medan andra mindre vägar och lokalgator ska vara anpassade för stadsliv och mer långsamma rörelser. Järnvägen utgör en betydande barriär som delar upp staden i två delar. Östra Eslöv karakteriseras idag av ett

stormskigt gatunät med glesare och äldre bebyggelse samt industrier, medan västra Eslöv karakteriseras av ett gatunät med mer finmaskig struktur, bostäder och blandstad.

I Marieholms tätort passerar järnvägen Rååbanan som trafikeras av Pågatåg och möjliggör godstransporter. Den skapar en barriär mellan norra och södra Marieholm. Genom orten passerar ett par genomfartsgator som i förlängningen övergår i statligt vägnät som har en regional funktion. Orten karaktäriseras av småskalig bostadsbebyggelse och mindre verksamhetsområden.

Löberöds tätort karakteriseras av småskalig och tät bebyggelsestruktur huvudsakligen för bostäder samt ett par mindre verksamhetsområden. Genom orten passerar genomfartsgator som tillhör det statliga vägnätet med regionala funktioner.

I Eslövs kommun har planeringen historiskt präglats av bilens framkomlighet och tillgänglighet. För att främja hållbara transporter bör fokus i stället riktas mot att prioritera fotgängare och cyklister i den fortsatta planeringen.

### **3.6.1 Livsrumsmodellen**

Livsrumsmodellen i TRAST kan användas för att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikantgruppernas prioritering i stråket. Modellen syftar till att dela in stadens gator i tre olika ”rum”; frirum, mjuktrafikrum och transportrum, samt två ”mellanrum”, beroende på vilket trafikslag som prioriteras. Rummen beskrivs utifrån att marken och dess beläggning är golvet, medan väggarna är de ytor sidan om vägen som utgörs av bebyggelse eller vegetation.

Frirummet är ett trafikrum främst för oskyddade trafikanter. Utformningen av frirummet har sin utgångspunkt i fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär en detaljrik miljö som främjar möjlighet till möten mellan människor. Exempel på frirum är torg och parker, lekplatser och rekreationsområden, samt gång- och cykelnätet. Torgytan vid Stora torg i centrala Eslöv är ett exempel på frirum, se Figur 14 .



Figur 14. Frirummet torgytan vid Stora Torg i Eslövs tätort. Fotograf: WernerNystrand.

Integrerat frirum är ett trafikrum där oskyddade trafikanter är prioriterade och motorfordonstrafiken ska anpassa sig efter de oskyddade trafikanterna, samtidigt som de håller låg hastighet. Väggar består ofta av husfasader och det är tätt mellan entréerna. Malmgatan nära Stora torg i centrala Eslöv är ett exempel på integrerat frirum, se Figur 15.



Figur 15. Det integrerade frirummet Malmgatan nära Stora Torg i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

Mjuktrafikrummet är ett trafikrum där oskyddade trafikanter och motorfordon samsas om ytorna. Rummet innefattar ofta större delen av en tätorts gaturum. Oskyddade trafikanter ska ges utrymme, medan biltrafikens ytor ska begränsas i så stor utsträckning som möjligt, med hänsyn till gatans funktion. I mjuktrafikrummet utgörs väggarna av bebyggelse med många entréer mot vägen. Det är ofta tätt mellan korsningspunkterna samtidigt som trafikmiljön präglas av låga hastigheter. De låga hastigheterna ska ge människor rörelsefrihet i rummet. Storgatan i Marieholm är ett exempel på mjuktrafikrum, se Figur 16.



Figur 16. Exempel på mjuktrafikrum längs Storgatan i Marieholms tätort. Källa: Google Maps.

Integrerat transportrum är ett livsrum där gaturummet har en transportfunktion och det förekommer sällan bebyggelse som ramar in vägen. Oskyddade trafikanter rör sig längs med vägarna och korsar ofta motortrafiken i plan i korsningspunkter. Miljön inbjuder inte till vistelse för oskyddade trafikanter. I Figur 17 visas västra delen av Ringsjövägen, Östergatan, Södergatan, Onsjövägen och Industrivägen i Eslöv som är ett exempel på integrerat transportrum.



Figur 17. Exempel på integrerat transportrum längs Ringsjövägen/Östergatan i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

I transportrummet återfinns trafikleder, motorvägar eller spårvägar där person- och godstransporter prioriteras och skyltad hastighet är 60 km/tim eller högre. I Eslöv är det främst de större vägarna, i form av in- och utfarter, som kategoriseras som transportrum. Karakteristiskt för den här typen av gaturum är att de saknar omgivande bebyggelse, samt att oskyddade trafikanter främst korsar vägarna planskilt. Exempel transportrummet är Trehäradsvägen i Eslövs tätort, se Figur 18.



Figur 18. Exempel på transportrum längs Trehäradsvägen i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

### 3.7 Trygghet

En infrastruktur med ett förutsägbart trafiksystem skapar ökad trygghet hos användarna. Trygghet är subjektivt och upplevelsen av trygghet varierar mellan olika människor och grupper. Skillnaden mellan säkerhet och trygghet definieras av Boverket enligt följande; säkerhet är den faktiska risken att utsättas för brott och ordningsstörningar, medan trygghet är individens upplevelse av säkerheten eller risken. (Boverket, 2022) Känslan av att känna sig trygg är beroende av var och ens förutsättningar. Fysisk förmåga, erfarenhet och kunskap om trafikregler, samt dygns- och säsongvariationer är faktorer som kan inverka på trygghetskänslan. I stadsplaneringssammanhang kopplas känslan av otrygghet ofta till risken att råka ut för en trafikolycka eller rädsla för människor eller oöverskådliga gaturum. Hur miljön upplevs kan kopplas till individens möjlighet till överblickbarhet, känslan av kontroll och friheten att göra vägval. Vidare påverkas upplevelsen av platsens belysning och skötsel, bostäders fönster och entréer, samt om det upplevs vara hög närvaro av andra människor i rörelse.

Genom att arbeta med trygghetsfrågor i staden och anpassa miljön till en mänsklig skala går det att öka människors rörelsefrihet och främja människors val av hållbara transporter. Exempelvis bör det finnas ett fokus på trygghetshöjande åtgärder vid utformning av miljöer som större bytespunkter för kollektivtrafik, samt kopplingar till busshållplatser i form av exempelvis gång- och cykelvägar. Som oskyddad trafikant spelar belysningen längs gång- och cykelvägar en central roll för den upplevda tryggheten. Belysningen behöver vara jämn och enhetligt ljussatt längs med hela stråket för att man ska kunna se och upptäcka hinder, men även för att man ska känna sig sedd.

Exempel på miljöer med låg standard som många undviker kan vara ensliga, storskaliga och bullriga miljöer som ger låga upplevelsekvantiteter, trånga gångtunnlar och passager, hållplatser och terminaler till allmänna färdmedel, parkeringar för cykel och bil samt garage.

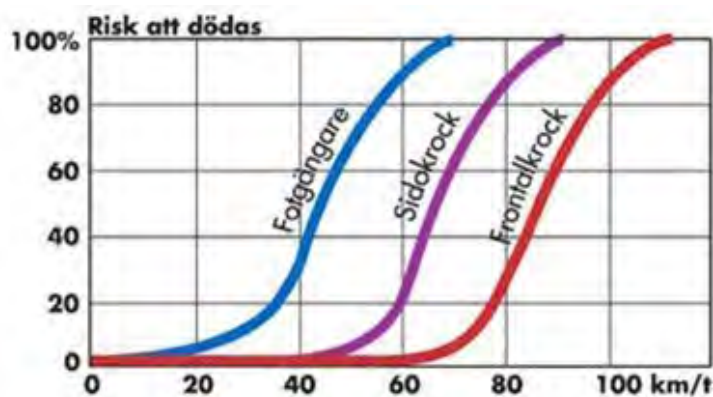
I Eslövs kommun upplevs trafiken som ett generellt trygghetsproblem som ofta lyfts av kommunens medborgare i såväl trygghetsmätningar som medborgardialoger. Kommunen arbetar kontinuerligt med trygghetsvandringar i olika områden för att kartlägga var medborgarna upplever att det finns otrygga platser. Material samlas in i dialoger och med hjälp av en digital karta. Det insamlade materialet ligger sedan till grund för framtagandet av en åtgärdsplan. År 2020 genomfördes en trygghetsmätning i Eslöv. Från resultatet gick det att utläsa att medborgarna identifierat flest trygghetsproblem i området Rönneberga, främst inom följande kategorier; konkret känsla av otrygghet, utomhusstörning, utemiljö.

### **3.8 Trafiksäkerhet**

En upplevd hög trafiksäkerhet och trygghet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för stadens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar stad. Exempelvis kan ett hastighetssäkrat övergångsställe göra att föräldrar låter sina barn gå på egen hand till skolan i stället för att skjutas med bil. Säkra cykelvägar kan bidra till ökat cyklande.

Bedömningar av behov för trafiksäkerhet utgår från nollvisionen, som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Eslövs målsättningar och denna trafikplan ska vara ett led i att nå nollvisionen.

En utgångspunkt bör vara att tätorters trafiksystem bör dimensioneras utifrån det krockvåld som den mest sårbara trafikanten klarar av i olika delar i systemet, se Figur 19. I tätortsmiljö innebär det i allmänhet att den oskyddade trafikanten är den dimensionerande faktorn i trafiknätet. På platser och i områden där bilar, fotgängare och cyklister samsas om ytan bör kollisionshastigheten mellan bil och gående samt cyklister inte överstiga 30 km/tim. Vid korsningar för biltrafik bör kollisionshastigheten vid sidokollision inte överstiga 50 km/tim, och när det gäller mötesolyckor får kollisionshastigheten vara max 70 km/tim. Ännu lägre hastigheter bör eftersträvas vid ovan nämnda ytor och korsningar. Se Figur 19.



Figur 19. Krockvåldskurvor som visar den principiella risken att dödas vid olika typer av kollisioner och vid olika kollisionshastigheter. (TRAST, 2007)

Fysiska åtgärder i trafikmiljön som ofta tillämpas i svenska städer är:

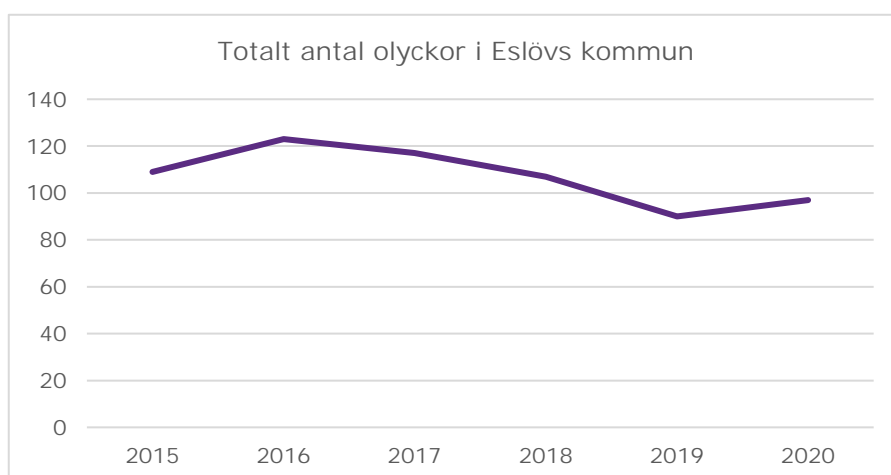
- Hastighetssäkra enskilda punkter, ofta gång- och cykelpassager inom huvudnätet.
- Hastighetssäkra stadsdelar, ofta lokalnätet i olika bostadsområden.
- Styra bort biltrafik från gaturum där genomfartstrafik och höga hastigheter inte är önskvärt.

Övriga faktorer som också spelar roll för trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter, är detaljutformning liksom drift och underhåll av trafiknäten.

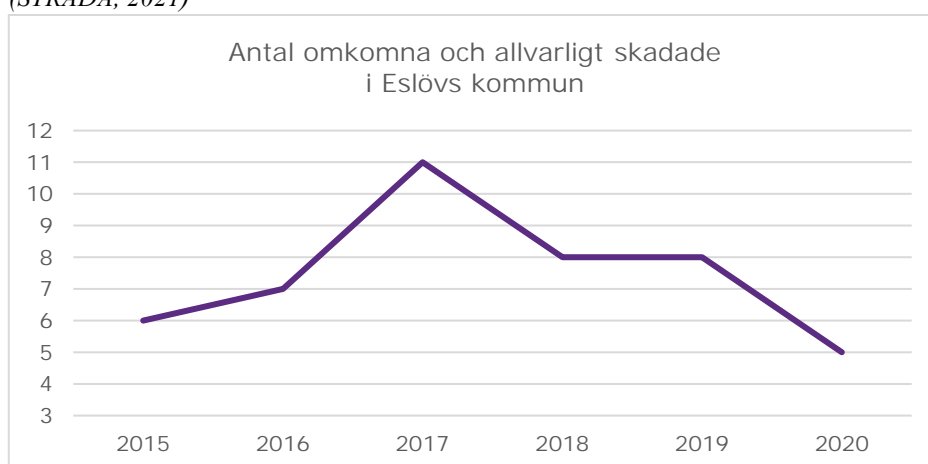
Trafiksäkerhetssituationen i Eslövs, Marieholms och Löberöds tätorter beskrivs utifrån olycksstatistik under perioden januari 2015 – december 2020 från polis och sjukhusrapporter som ingår i databasen STRADA för Eslövs kommun, se Figur 20.

Vid analys av kommunen som helhet går det att se en varierande kurva från år 2015 då det inträffade cirka 110 trafikolyckor fram till år 2020 då antalet trafikolyckor var cirka 95 stycken. Högsta noteringen skedde 2016 (123 olyckor) och lägsta noteringen skedde 2019 (90 olyckor). Se Figur 21 för antal omkomna och allvarligt skadade i Eslövs kommun.





Figur 20. Totalt antal trafikolyckor i Eslövs kommun per år under perioden 2015 till 2020. (STRADA, 2021)



Figur 21. Antal omkomna och allvarligt skadade i Eslövs kommun per år under perioden 2015 till 2020. (STRADA, 2021).

Tabell 1. Antal olyckor i Eslövs kommun 2015–2020, uppdelat per olyckans svårighetsgrad och väghållare. (STRADA, 2021).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Kommunal</b>	0	10	88	170	268	
<b>Statlig</b>	5	20	49	134	208	
<b>Enskild</b>	0	1	11	11	23	
<b>Okänd</b>	0	8	52	85	145	
<b>Totalt</b>	5	39	200	400	644	

Inom tätorterna Eslöv, Löberöd och Marieholm har det sammanlagt inträffat 311 olyckor under perioden januari 2015 - december 2020, varav 260 har skett i det

kommunala vägnätet, se Tabell 1. Olyckorna redovisas uppdelat per tätort i Tabell 2.

Tabell 2. Olyckor på kommunalt vägnät i utvalda tätorter, uppdelat per tätort och olyckans svårighetsgrad. (STRADA, 2021).

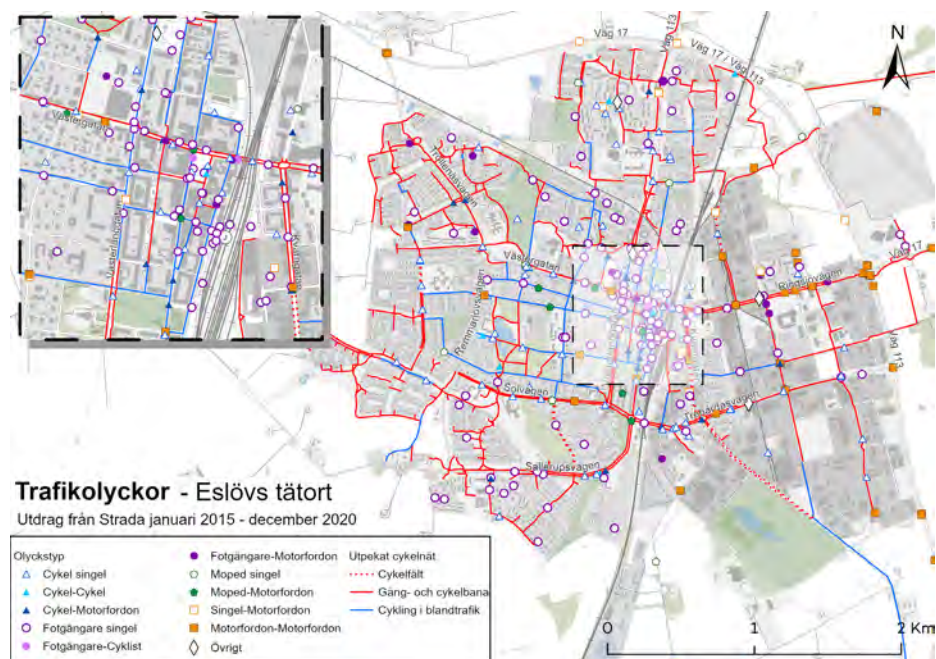
Tätort	Döds-olycka	Allvarlig olycka	Måttlig olycka	Lindrig olycka	Totalt
<b>Eslöv</b>	0	9	80	151	240
<b>Löberöd</b>	0	0	3	5	8
<b>Marieholm</b>	0	0	2	10	12
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>85</b>	<b>166</b>	<b>260</b>

Av olyckstabellerna, Tabell 2 och Tabell 3, framgår antal olyckor och dess svårighetsgrad för respektive konflikter med olika trafikslag. Det som redovisas i tabellerna är olyckor som inträffat på de kommunala gatorna inom tätbebyggt område som avgränsats enligt Figur 22, Figur 24 och Figur 26. Inga dödsolyckor finns i den officiella statistiken under perioden januari 2015 – december 2020.

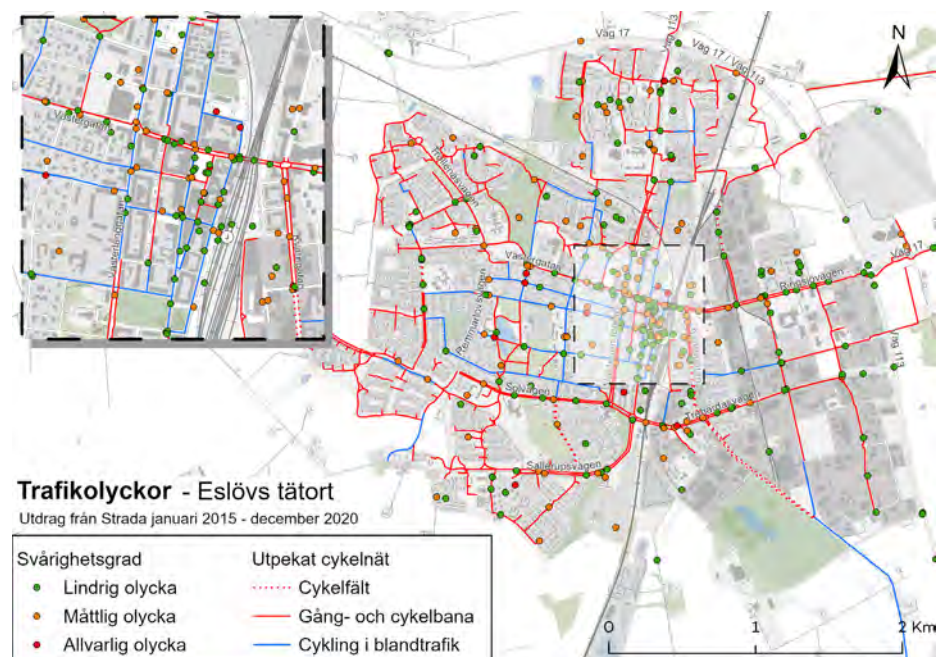
Tabell 3. Olyckor på kommunalt vägnät i utvalda tätorter, uppdelat per konflikt mellan olika trafikslag och olyckans svårighetsgrad. Inga dödsolyckor har skett under perioden. (STRADA, 2021).

Olyckor 2015–2020	Allvarlig olycka (ISS 9-)	Måttlig olycka (ISS 4–8)	Lindrig olycka (ISS 1–3)	Totalt
<b>Fotgängare - Singel</b>	3	47	38	88
<b>Fotgängare - Cyklist</b>	1	0	2	3
<b>Fotgängare - Motorfordon</b>	1	3	11	15
<b>Cykel - Singel</b>	3	21	47	71
<b>Cykel - Cykel</b>	0	1	2	3
<b>Cykel - Motorfordon</b>	0	3	21	24
<b>Moped - Singel</b>	0	2	6	8
<b>Moped - Motorfordon</b>	1	3	4	8
<b>Motorfordon - Singel</b>	0	2	8	10
<b>Motorfordon - Motorfordon</b>	0	1	25	26
<b>Övrigt - Övrigt</b>	0	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>9</b>	<b>85</b>	<b>166</b>	<b>260</b>

I Eslövs tätort har 310 olyckor inträffat under perioden år 2015–2020, varav 240 har inträffat på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Under perioden har 9 olyckor varit av allvarlig grad. 67 % av olyckorna är singelolyckor, varav 51 % av dessa berör fotgängare. Personbil är inblandad i 32 % av olyckorna som inträffat på det kommunala vägnätet i tätorten.

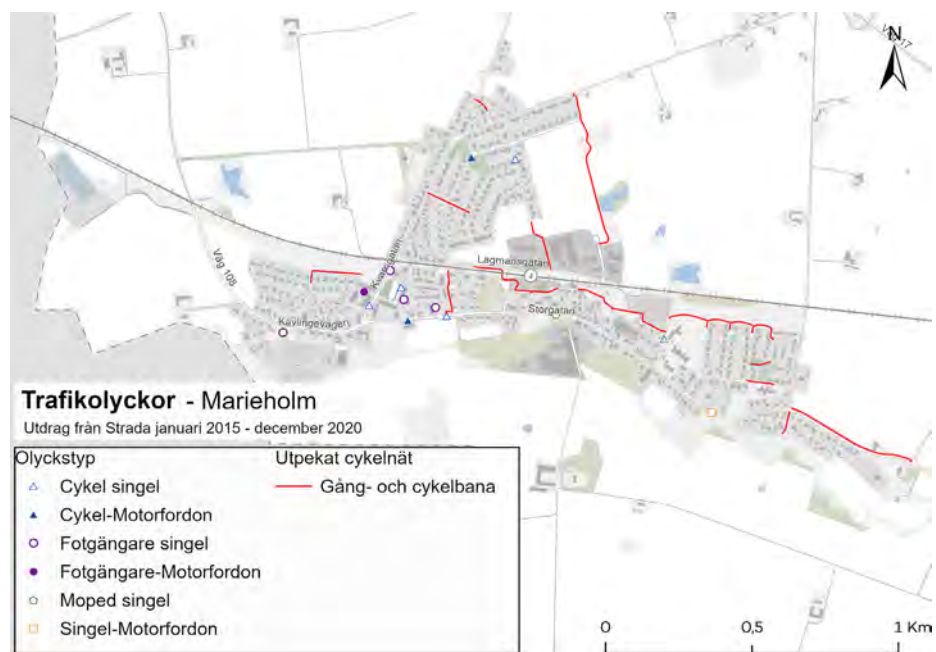


Figur 22. Trafikolyckor i Eslövs tätort under perioden januari 2015 – december 2020, uppdelat per olyckstyp i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

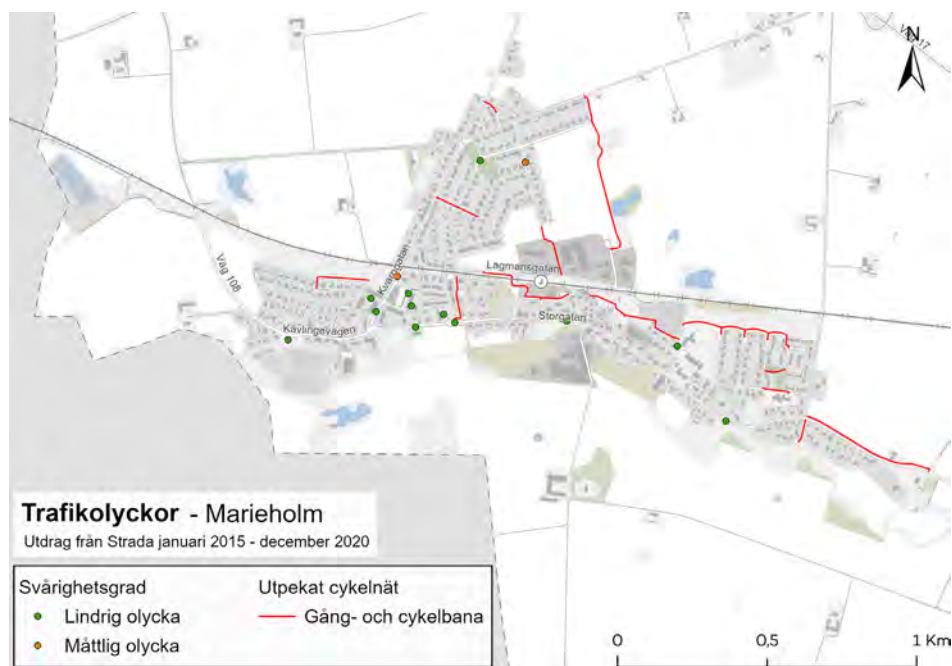


Figur 23. Trafikolyckor i Eslövs tätort under perioden januari 2015 – december 2020, uppdelat per svårighetsgrad av olycka i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

I Marieholms tätort har 14 olyckor skett under perioden, varav 12 inträffat på det kommunala vägnätet. Under perioden har inga olyckor varit av allvarlig grad, men 2 olyckor har varit av måttlig grad, se Figur 25. Singelolyckor utgör 75 % av olyckorna, varav cirka 20 % berör fotgängare. Personbilar har varit inblandade i 2 av olyckorna som inträffat på huvudgator och lokalgator, där ena var en singelolycka och den andra var en konflikt med fotgängare.

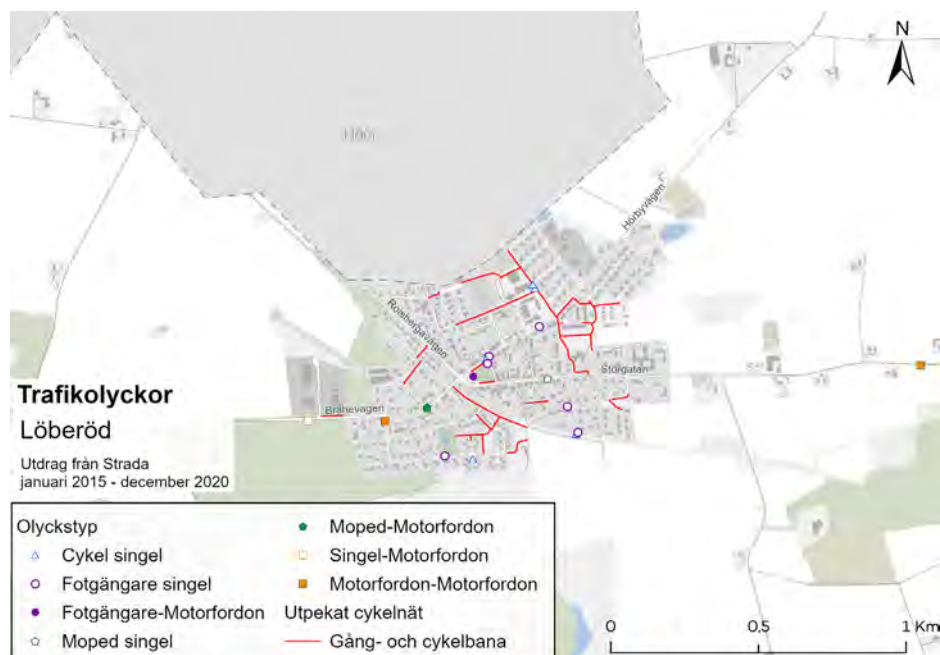


Figur 24. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Marieholm i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 25. Trafikolyckors svårighetsgrad i Marieholm i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

Under perioden år 2015 – 2020 har det inträffat 17 olyckor i Löberöds tätort, varav 8 har inträffat på det kommunala vägnätet. Av olyckorna har 3 varit av måttlig grad samt 5 av lindrig grad, se Figur 27. Personbil har varit inblandad i en av olyckorna som inträffat på det kommunala vägnätet, resterande var singelolyckor för fotgängare (4 olyckor) och cyklister (3 olyckor).



Figur 26. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörs i Löberöd i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 27. Trafikolyckors svårighetsgrad i Löberöd i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

Närmare analys av trafikolyckor för respektive trafikslag presenteras i kapitel 4 till 7.

## **4 Gång och cykel**

Gång- och cykeltrafik utgör grunden för hållbara resor och är hälsofrämjande samtidigt som dessa trafikslag bidrar till positiva sociala aspekter och ett attraktivt stadsliv. I Eslövs kommun hanteras idag gång- och cykeltrafik som ett trafikslag. Dessa två trafikantgrupper har olika krav och behov som behöver tillgodoses och det krävs att man separerar gång- och cykeltrafik från varandra i planeringsprocessen.

### **4.1 Gång**

#### **4.1.1 Krav och behov**

Människor går med olika syften. Gång används som förflyttning mellan olika målpunkter och ärenden, men också som rekreation för att till exempel motionera, flanera eller uppleva saker på vägen. I stort sett alla går och många olika behov behöver därför beaktas. Särskild hänsyn bör tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det finns potential att öka gångtrafiken genom att överföra bilresor under 1–1,5 km till gång.

Ett gångnät behöver vara sammanhängande, tätt och lokaliseras nära viktiga målpunkter. Vid förflyttning med gång mellan målpunkter och ärenden är det viktigt att avstånd upplevs korta och gångstråken gena. Andra faktorer som påverkar gåendet är lutningar, gångbanelängder och separeringsgrad med andra trafikslag, exempelvis cykel. Trafikslaget är känsligt för barriärer såsom till exempel hårt trafikerade och bullriga gator som påverkar trafiksäkerheten, kontinuiteten och attraktiviteten för gångnätet. Det är särskilt betydelsefullt att utveckla och gynna viktiga gångpassager tvärs och längs med gator med höga biltrafikflöden. Andra viktiga faktorer som påverkar gångtrafiken är markunderlagets kvaliteter, väghållning och belysning.

Upplevelsekväligheter är av stor vikt och fotgängare har ofta höga estetiska krav eftersom de rör sig långsammare och hinner uppfatta mer med alla sinnen jämfört med en bilist. Här kommer faktorer in som gestaltning, belysning, grönska, bilfria miljöer, närvaro och rörelser av andra människor samt upplevelse av den sociala miljön överlag.

Fotgängare är extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafiksäkerheten behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett gångnät, se Tabell 4.

Tabell 4. Funktionsindelning för gångnät. Källa: TRAST

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för gående	För fotgängare som tar längre promenader som motion, rekreation eller för att färdas mellan till exempel bostad och arbetsplatser, centrum och större fritidsanläggningar. Nätet sammanfaller i stora delar med huvudnätet för cykeltrafiken och består därför till stor del av kombinerade gång- och cykelvägar.
Lokalnät för gående	För fotgängaren som dagligen färdas korta sträckor om cirka 1–2 km inom en stadsdel eller tätortens Centrum, till exempel lokalt centrum, affär, skola eller fritidsaktivitet. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser

Gångtrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:

Viktiga målpunkter för fotgängare definieras och beskrivs såsom skolor, förskolor, offentliga inrättningar, resecentra, busshållplatser, centrum/handelsplatser och fritidsanläggningar/-områden. Utifrån nulägesanalysen definieras rörelsestråk för människor mellan olika målpunkter. En kilometers radie beaktas särskilt runt målpunkter som är speciellt viktiga för fotgängare och då framförallt barn och människor med funktionshinder.

Utformning av gångnätets länkar i nätet noteras och analyseras övergripande om dessa är gångbana, gång- och cykelbana, blandtrafik eller gångfartsgator.

Utformning av gångnätets passager beskrivs med fokus på trafiksäkerhet och tonvikt läggs därför vid om dessa är planskilda, hastighetssäkrade till 30 km/tim, eller inte hastighetssäkrade till 30 km/tim.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på hur fotgängare varit inblandade med olika trafikslag bil/fotgängare, cykel/fotgängare och singel.

Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för fotgängare. För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande i analysen:

- Gångnätets avbrott i det övergripande respektive lokala nätet i förhållande till viktiga målpunkter.
- Gångnätets genhetskvot som innebär verkligt avstånd mellan två punkter inom gångnätet delat med fågelavståndet. Länkar med bedömd genhetskvot över 1,5 är inte acceptabelt. (SKL, 2007)
- För korsbarhet/barriär/passage är bland annat följande nyckeltal för bedömning av vikt: Enligt TRAST upplevs barriäreffekterna som stora vid

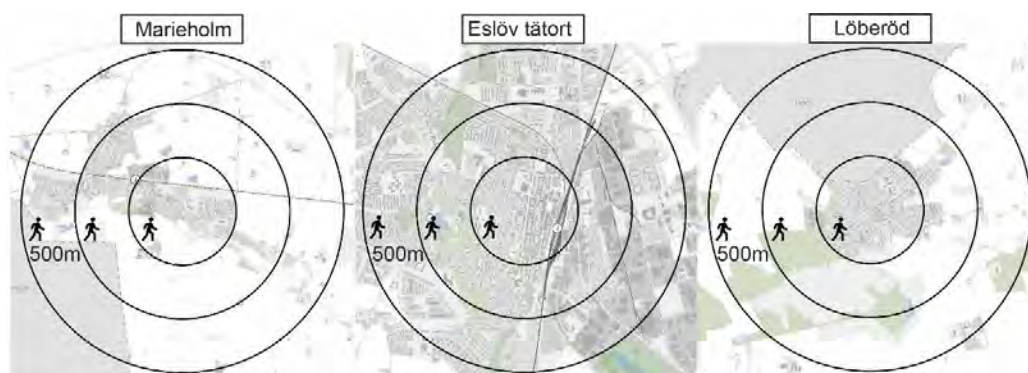
biltrafikmängder större än 800 fordon/tim eller när den skyltade hastigheten är 70 km/tim eller mer.

För behov av trafiksäkerhet lyfts bland annat följande i analysen:

- Avsaknad av hastighetssäkrad gångpassage till 30 km/tim. Passagebehov kan finnas längs en sträcka eller i punkter.
- Konfliktrisk med cykel, till exempel kombinerad gång- och cykelbana där gångtrafikflödet konkurrerar med cyklister med höga hastigheter.
- Upplevd trygghet som kan bero av sträckor, passager och platser som bedöms så otrygga att andra vägval uppenbart görs för att undvika dessa, till exempel avsaknad av belysning och närvaro av människor, trånga och ej överblickbara utrymmen.

#### 4.1.2 Nuläge övergripande analys

Hela Eslövs tätort ryms inom en cirkel med en radie på 2 km avstånd till centrum och tågstationen, se Figur 28. Marieholms tätort är mer långsträckt i östvästlig riktning, men även denna ryms med god marginal inom en radie mindre än 2 km. Löberöds tätort nås inom 1 km radie. De övergripande topografiska förhållandena i orterna bedöms inte innebära svårigheter för gående att röra sig mellan målpunkter. Avstånden inom orterna ger goda förutsättningar för att gå och cykla i alla orterna. Den senaste resvaneundersökningen, se kapitel 3.4, visar att för resor under tre kilometer görs cirka 45 % med bil. Potential för en överflyttning från bilresor för att istället färdas till fots eller med cykel bedöms vara stor.

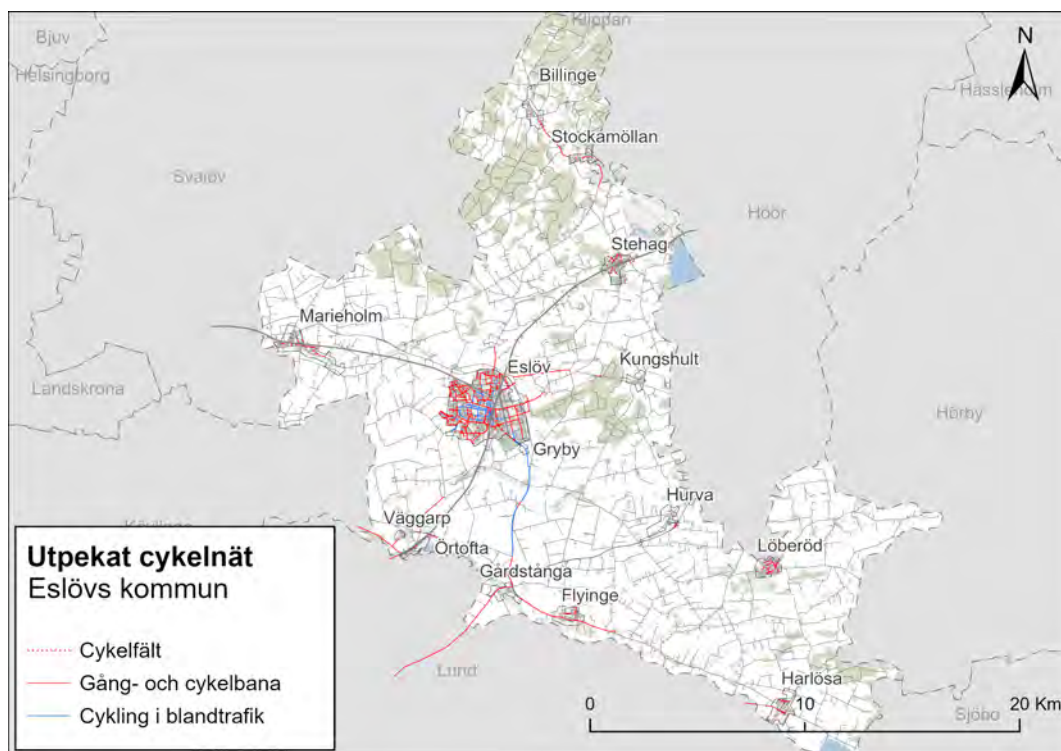


Figur 28. Avstånd från mittpunkten av de tre tätorterna Eslöv, Löberöd och Marieholm. Avståndet mellan varje ring motsvarar 500 meter.

Det finns i dagsläget inget utpekat huvudnät för gång mellan orter inom Eslövs kommun. Av Figur 29 framgår en kommunöversikt över det huvudnät för cykel som Eslövs kommun pekat ut. I dagsläget antas att huvudnät för cykel får motsvara ett huvudnät även för gång. Utanför tätorterna i Eslövs kommun finns ett fåtal delsträckor som har gång- och cykelbanor. Gångtrafikanter är hänvisade till blandtrafik i bilvägnätet. Från gångtrafikanternas perspektiv kan orterna



upplevas vara isolerade på grund av avsaknad av anvisade gångbanor i kombination med avstånd. Eslöv och Marieholm har en närmare avstånd mellan varandra jämfört med Löberöd. Löberöd har en något närmare avstånd till Hörby jämfört med Eslöv med ungefärliga fågelsavstånden 1 mil respektive 1,5 mil. Fågelavstånd mellan Eslövs och Lunds tätorter är cirka 1,5 mil.



Figur 29. Utpekat cykelnät för Eslövs kommun.

### 4.1.3 Nuläge Eslövs tätort

#### 4.1.3.1 Gång

Gångtrafiken i Eslövs tätort består av gångbanor, gång- och cykelbanor längs huvudgator och friliggande i grönområden samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångsnät, men de flesta huvudgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Av Figur 33 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter. I Eslövs centrala delar omges kvarteren av gångbanor och gångnätet är relativt tätt med maskvidder på 50 till 150 meter. Det finns delsträckor, till exempel vid Storgatan och Köpmansgatan, med relativt smala gångbanor. I centrum finns ett par gatusträckor, på Malmgatan och Storgatan, som skyltats och utformats för gångfart, se Figur 30.



*Figur 30. Storgatan har reglerats för gångfart på delsträcka förbi järnvägsstationen*

De finns två större och tydliga huvudstråk för gång och cykel i östvästlig riktning som löper parallellt med de större huvudgatorna:

- Längs stråket Trehäradsvägen/Solvägen /Sallerupsvägen löper från öster en friliggande kombinerad gång-och cykelbana. Närmare tätortens centrala delar och västerut, längs Solvägen fram till Remmarslövsvägen, löper gång- och cykelbanor på båda sidor om huvudgatan och för långa delsträckor är trafikslagen gång och cykel separerade med olika markbeläggning eller målning.
- Stråket Ringsjövägen/Östergatan/Västergatan/Trollenäsvägen påbörjas även här med friliggande kombinerade gång- och cykelbanor. En delsträcka på Ringsjövägens södra sida kantas av GCM-stöd och i övrigt åtskiljs biltrafiken med skiljeytor av gräs. Vid korsningen med Nils Johnsons väg ändras trafikrummet till en större anpassning för fotgängare och cyklister där gång och cykel separeras med olika markbeläggning, se Figur 31. Efter att Södra stambanan passerats upplevs mer torglik miljö med gångbanor på respektive sida. När Stora torg passerats får gångbanan på dess södra sida smalare dimensioner på längre delsträckor. Vid Trollenäsvägen övergår gång- och cykelstråket till mer friliggande banor igen.



Figur 31. Östergatan nära korsningen med Nils Johnsons väg.

I nordsydlig riktning bedöms längre utvecklade gångstråk finnas längs:

- Västerlånggatan/Smålandsvägen
- Södergatan/Norregatan
- delar av Kvarngatan
- Kronovägen
- En till stor del friliggande gång- och cykelbana leder från Sallerupskolan i söder, via grönområden och Ekenässkolan till Husarängens idrottsplats i norr.
- Remmarslövsvägen har gångbanor på båda sidor om vägen som övergår i en kombinerad gång- och cykelbanor söder om Solvägen söderut samt vid Trollnäsavägen norrut.

Skolgatan som leder till Ekenässkolan bedöms ha något eftersatta gångbanor. Utanför Västra skolan har en ombyggnation gjorts på Skolgatan. En äldre bussficka har tagits bort till förmån för gångbana och passager har säkrats.

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där det saknas gångbanor längs vissa vägar. I Eslövs mer perifera västra delar leder utpekade huvudnät in på lokalgator i villaområden som delvis saknar gångbanor.

Vissa huvudgator i orten upplevs som barriärer på grund av höga biltrafikflöden och breda gaturum. Här bedöms också hastighetsöverskridanden vara vanliga för bilister, se Tabell 22 samt Figur 77 i kapitel 6.2.1. Här utmärker sig Ringsjövägen, Östergatan och Trehäradsvägen särskilt. Andra vägar som också utmärker sig är Västergatan, Smålandsvägen, Trollnäsavägen, Kvarngatan och Sallerupsvägen.

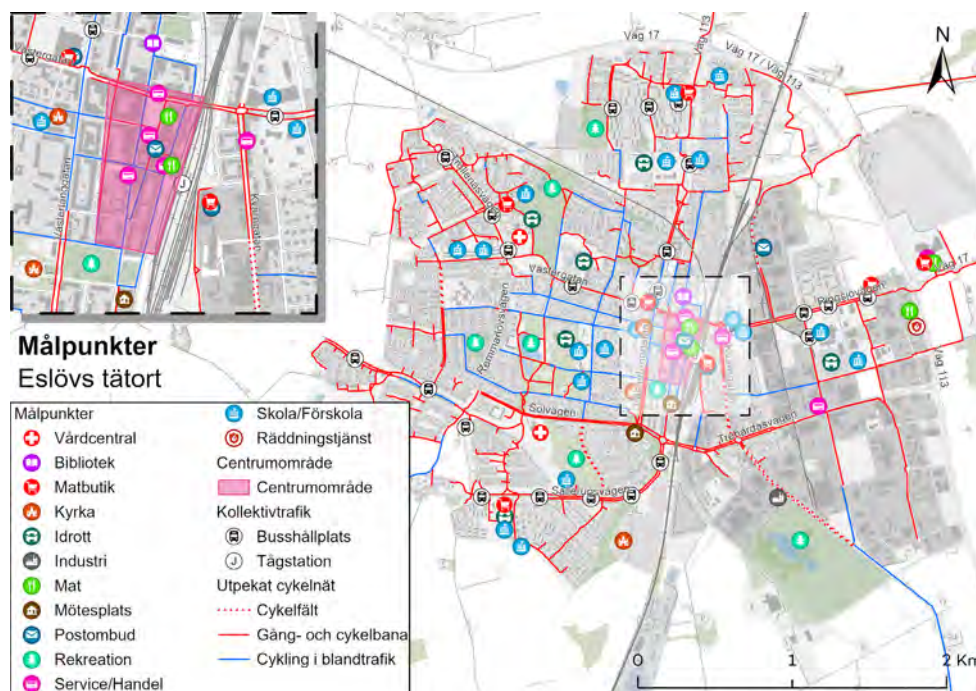
Hastighetssäkrade och planskilda gång- och cykelpassager liksom utveckling av gaturum kan motverka barriäreffekter. Hastighetssäkrade passager för gång och cykel är koncentrade till Eslövs centrala delar längs Västergatan, Östergatan och

Södergatan/Norregatan samt Solvägen. Exempel på hastighetsäkrad passage, se Figur 32. Planskilda passager finns i tätortens perifera delar främst relaterade till Rååbanan, Södra stambanan och väg 113. Det finns ett flertal planskilda passager för gång- och cykeltrafiken vid Smålandsvägen och enstaka vid Harjagersvägen och Trehäradsvägen. För ett flertal passager har refuger anlagts som inte är hastighetsäkrade och därmed inte helt trafiksäkra, se Figur 34.

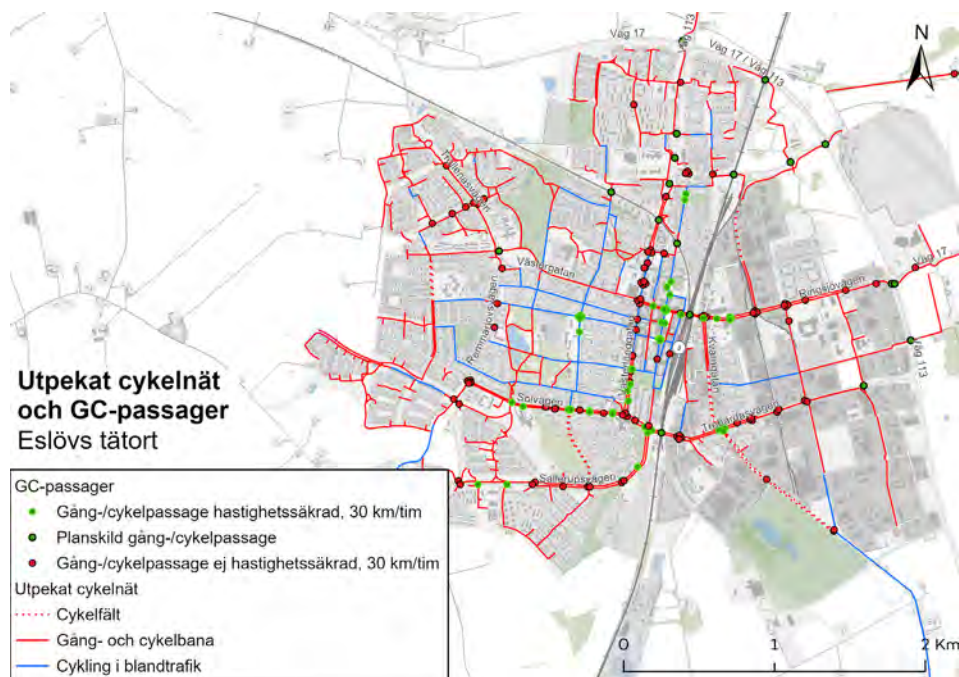


Figur 32. Hastighetsäkrad passage cirkulationsplatsen Trehäradsvägen /Södergatan.

I östra Eslöv utgör väg 113/17 en barriär mot handelsområdet Flygstaden. Det nya området har skapat ökade behov för resor dit till fots, vilket kommer att förstärkas med ytterligare när fler handelsetableringar och målpunkter byggs. För att främja aktiva resor är det viktigt att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare.



Figur 33. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet i relation till utvalda målpunkter.



Figur 34. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för fotgängare. Avstånden mellan järnvägarnas planskilda gång- och cykelpassager varierar mellan cirka 400 meter, 600 meter och 1 km, se Figur 34. Vid Rååbanan finns en gång- och cykelpassage och vid järnvägsstationen en gångpassage med ett respektive avstånd på 180 meter. Avstånden är överlag för långa för ett väl sammanhängande gångnät.

#### 4.1.3.2 Trafikolyckor

I Figur 22 och Figur 23 har olyckstyper och skadegrader för Eslövs tätort redovisats. För cirka 40 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har fotgängare varit involverade. Merparten av dessa (cirka 80 %) har varit singelolyckor. Vanliga orsaker har varit fallolyckor på grund av halka, ojämnt underlag eller trottoarkanter och till största delen bedömts vara lindriga eller måttliga olyckor. Ett fåtal, cirka 4 %, har lett till olyckor med allvarlig skadegrad.

Några olyckor med fotgängare/cyklist har ägt rum vid Stora torg/Östergatan. Flertalet av olyckorna mellan fotgängare och cyklist har skett vid stråk som används för att nå skolor och busshållplatser. Olyckor mellan fotgängare och motorfordon har varit vanligare än mellan fotgängare och cykel. Flest har skett i närheten av verksamhetsområdet Berga vid Ringsjövägen/Verkstadsvägen/Fiskargatan nära Nya Östra skolan. Några olyckor

har skett i tätortens nordvästra delar i områdena Fridasro och Solkullen. Enstaka olyckor har inträffat vid Smålandsvägen och Ystadsvägen.

#### 4.1.3.3 Trygghet

För fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I centrala Eslöv upplevs en mer mänsklig skala och mer trygga miljöer med centrum och torglika stråk där fler oskyddade trafikanter rör sig. I ortens mer perifera delar upplevs ensligare miljöer som omges av grönska som under dagtid bidrar till attraktivitet, men som under kvällstid kan upplevas otryggt, exempelvis längs Trollenäsvägen och Smålandsvägen. Öster om Södra stambanan omfattas orten av storskaliga bilorienterade verksamhetsområden som omges av höga stängsel där få oskyddade trafikanter rör sig. Kvaliteten avseende tryggheten bedöms genomgående vara låg för gång- och cykelnätet för dessa stadsdelar. Det finns ett antal planskilda gång- och cykeltunnlar i gång- och cykelnätets perifera delar som bedöms trånga med sämre siktförhållanden och som kan upplevas otrygga.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Det finns dock undantag såsom nyanlagd delsträcka vid Östergatan/Carl Engströmsskolan och delvis vid Trehäradsvägen/Solvägen där stolpar och armaturer anpassats efter en mer mänsklig skala och även riktas mot gång- och cykelbanor.

#### 4.1.3.4 Planerade åtgärder

I samband med utveckling av östra Eslöv finns ett förslag med en gång- och cykelbro över Södra stambanan i södra Eslöv. Det pågår även projekt med Gröna torg och omgestaltning av Stadsparken. Även Kanalgatan och Kvarngatan kommer att gestaltas om och delar av gatan får en gång- och cykelväg, vilket kommer gynna oskyddade trafikanter. Det planeras även för ett övergångsställe och en cykelöverfart samt hastighetsdämpande åtgärd på Trollenäsvägen söder om cirkulationsplatsen i korsning med Vetegatan/Anders Sassers väg.

### 4.1.4 Nuläge Marieholm

#### 4.1.4.1 Gångnät

Gångtrafiknätet i Marieholms tätort består av gångbanor samt några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångnät, men de flesta huvudgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Av Figur

38 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter. Gångbanorna är smala och har markbeläggningsbrister.



Figur 35. Storgatan nära Marieskolan. Källa: Google Maps

Det finns tre starkare stråk för gång och cykel i östvästlig riktning:

- Storgatan är ett huvudstråk som kantas av smala gångbanor på båda sidor samt en delsträcka med en smal friliggande gång- och cykelbana på norra sidan, se Figur 35.
- Norr om Marieskolan löper en delvis friliggande gång- och cykelbana till järnvägsstationen som binds samman med hjälp av flera kortare gatusträckor med gångbanor, undantaget Marias väg som är en återvändsgränd med fullständig blandtrafik.
- Strax norr om järnvägen längs Lagmansgatan finns ett starkt gång- och cykelstråk som har en tydlig gångbana från öster till järnvägsstationen men som brister i kontinuitet och kvalitet på västra sidan, se Figur 36.



*Figur 36. Lagmansgatans östra vägsträcka. Källa: Google Maps*

Det finns även tre starkare gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning:

- Längs Kvarngatan löper smala gångbanor på båda sidor.
- Längs Tegelvägen löper en gångbana på östra sidan som övergår i en friliggande gång- och cykelbana mot järnvägsstationen.
- Öster om denna finns en friliggande gång- och cykelbana som ansluter till Bruksgatan över plankorsning mot Storgatan där gångbana delvis saknas.

Skolgatan, Kungsgatan och Sandgatan har smala gångbanor och är viktiga kopplingar till Marieskolan.

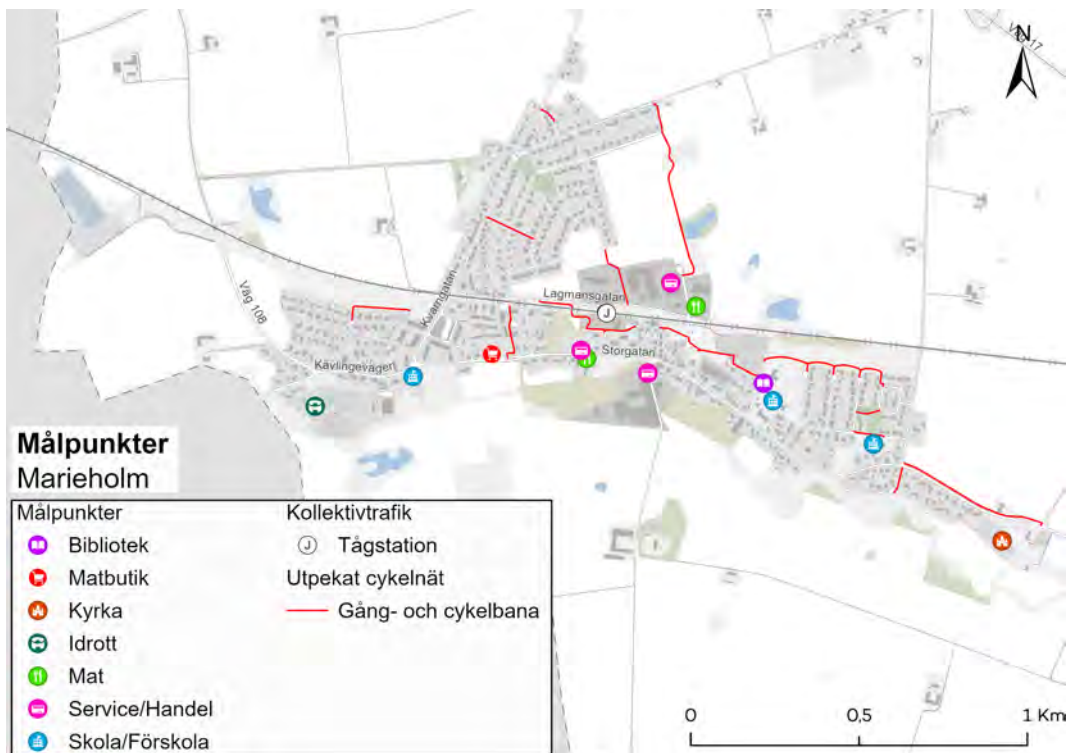
Huvudgatorna i orten, Storgatan, Kvarngatan och Kävlingevägen har skyltad hastighet 40 km/tim. Storgatan är reglerad till 30 km/tim förbi Marieskolan. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim. Trafikmätningar på Kvarngatan och Storgatan visar markanta hastighetsöverskridanden.

Två hastighetssäkrade passager är förlagda på Lagmansgatan vid järnvägsstationens cykelparkering, se Figur 37. I övrigt finns inga hastighetssäkrade passager i orten. Det finns en planskild gång- och cykelpassage vid järnvägsstationen, och två plankorsningar med järnväg där fotgängare och cyklister kan röra sig i vägrenar med begränsat utrymme. Se Figur 39.

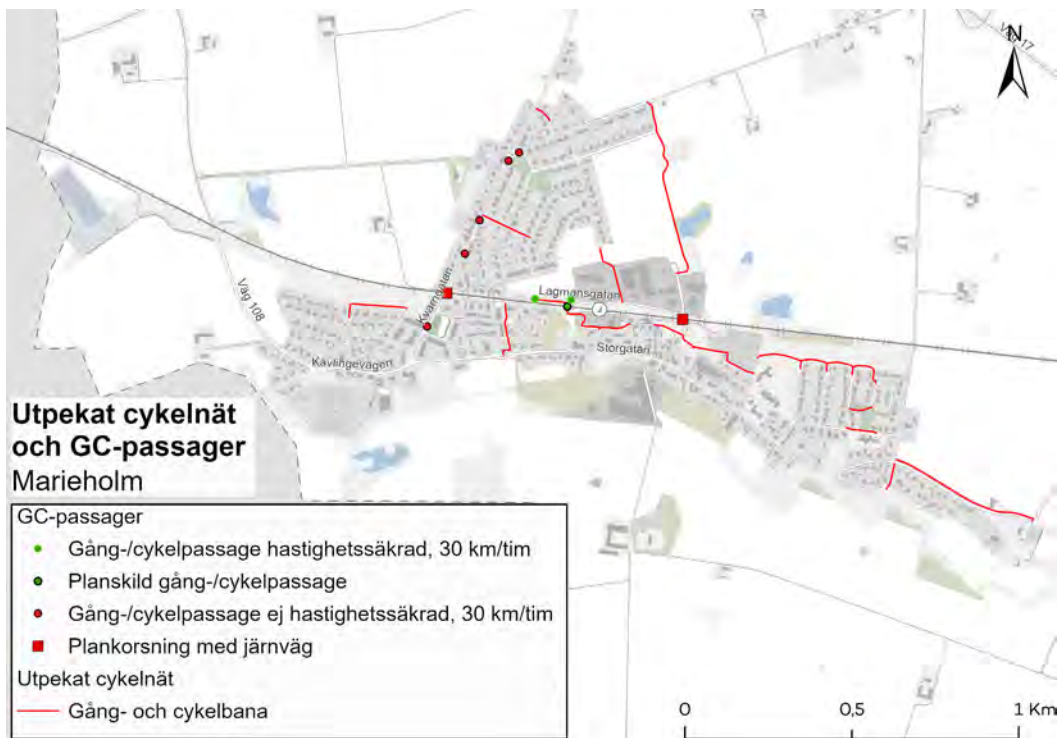


*Figur 37. Hastighetssäkrad gångpassage på Lagmansgatan vid järnvägsstationens planskilda passage. Källa: Google Maps.*





Figur 38. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet i Marieholm i relation till utvalda målpunkter.



Figur 39. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.1.4.2 Trafikolyckor

En koncentration av olyckor som inträffat kan utläsas inom område mellan Storgatan och Kvarngatan där fotgängare eller cyklister varit involverade. Av de 12 olyckor som inträffat i Marieholms tätort (januari 2015 - december 2020) har 3 involverat fotgängare. Av dessa är 2 singelolyckor, en av måttlig och en av lindrig grad. Den tredje olyckan är en lindrig olycka mellan en fotgängare och ett motorfordon.

#### 4.1.4.3 Trygghet

För fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I Marieholms tätort upplevs med sin småskaliga bebyggelse en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den planskilda gång- och cykeltunneln bedöms relativt rymlig, belyst och bedöms väl gestaltad. Det kan snarare vara trafikall trygghet vid Storgatan med smala gångbanor i kombination med hastighetsöverskridanden som kan vara ett problem. Den trafikala tryggheten kan också upplevas negativ vid Skolgatan och Lagmansgatan med smala respektive avsaknad av gångbanor.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor samt den nyanlagda planskildheten under järnvägen. Belysning vid passager och korsningspunkter överlag bedöms vara bristfällig.

#### 4.1.4.4 Planerade åtgärder

I Marieholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

### 4.1.5 Löberöd

#### 4.1.5.1 Gångnät

Gångtrafiknätet i Löberöds tätort består av gångbanor, några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet, samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångnät, men de flesta huvudgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Gångbanorna är smala och har markbeläggningsbrister. Av Figur 43 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter.



Figur 40. Brahevägen vid Västra Industrigatan. Källa: Google Maps.

Det finns två starkare stråk för gång i nordsydlig riktning:

- I östra Löberöd knyter en friliggande gång- och cykelbana till målpunkter såsom Ölyckeskolan, idrottsplaner och förskola. Vid förskolan upphör gång- och cykelbanan för att övergå till Ölyckevägen med en smal gångbana mot vårdcentral och servicehus. Se Figur 43.
- Det andra starkare stråket följer Sassarpsvägen, en smal bilväg utan gångbanor i norr och en gångbana på södra delsträckan, samt Rolsbergavägen, en cirka 6 meter bred väg med gångbana på ena sidan. Se Figur 41. Stråket passerar Brahevägen och fortsätter som friliggande gång- och cykelbana mot Södra Promenaden.



Figur 41. Sassarpsvägens södra vägsträcka har gångbana på ena sidan. Källa: Google Maps.

Det finns några starkare gång- och cykelstråk i östvästlig riktning:

- I norra Löberöd finns ett par friliggande gång- och cykelbanor som sammanbinds med mindre lokalgator som saknar gångbanor och som leder till Ölyckeskolan och idrottsplatsen.
- Brahevägen som ansluter till Hörbyvägen och Storgatan är starkare stråk för fotgängare och cyklister för att ta sig till ortens alla större målpunkter. Merparten av Brahevägen har gångbanor på respektive sida liksom Hörbyvägen och Storgatan, se Figur 40.

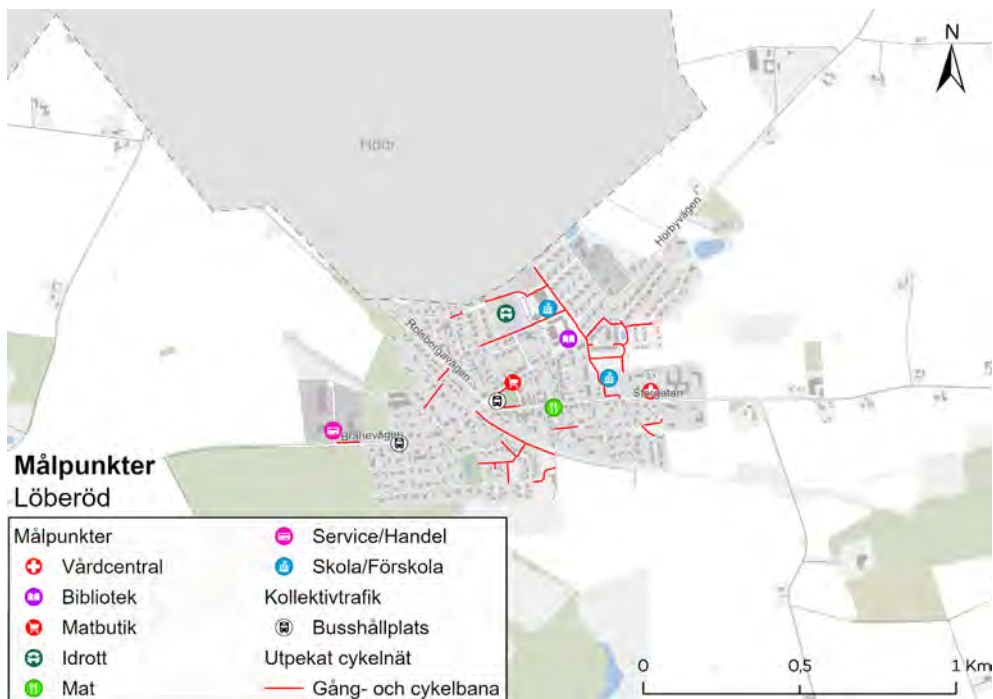
Huvudgatorna i orten, Brahevägen, Storgatan, Hörbyvägen, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen har skyltad hastighet 40 km/tim, med undantag för en delsträcka med 30 km/tim på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Storgatan har också en sträcka med 30 km/tim vid Brahehälsan. Dessa vägar är statliga med Trafikverket som väghållare. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim.

Trafikmätningar har inte utförts av Trafikverket och framgår av kapitel 6.2.3. Mätningar indikerar hastighetsöverskridanden för Hörbyvägen och Storgatan. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har långa raksträckor, vilket medför stor risk för hastighetsöverskridanden längs dessa vägar.

Det finns en hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen som är i eftersatt skick, se Figur 42 och Figur 44.



Figur 42. Hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Källa: Google Maps.



Figur 43. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd i relation till utvalda målpunkter.



Figur 44. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.1.5.2 Trafikolyckor

Flest olyckor har inträffat vid Hörbyvägen där en ansamling av olyckor skett vid Gamla torget där fotgängare och cyklister varit involverade. Av de 8 olyckor som inträffat i Löberöds tätort (januari 2015 - december 2020) har 4 involverat fotgängare. Samtliga av dessa har varit singelolyckor varav 1 har varit av måttlig grad och 3 av lindrig.

#### 4.1.5.3 Trygghet

I Löberöds tätort upplevs en relativt mänsklig skala på grund av småskalig bebyggelse samtidigt som bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den viktigaste trygghetsaspekten bedöms vara den trafikala tryggheten längs huvudgatorna som delvis kantas av smala gångbanor, eller inga gångbanor alls, i kombination med risk för hastighetsöverskridanden.

Gatubelysningen på orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta framkomligheten med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor. Belysning vid passager och korsningspunkter bedöms överlag fungerande, men en fördjupad översyn bör säkerställa detta.

#### 4.1.5.4 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

## 4.2 Cykel

### 4.2.1 Krav och behov

Liksom för gång kan människor ha olika syften med cykling. Cykling används som förflyttning lokalt mellan olika målpunkter och ärenden, som längre pendling till exempelvis arbetet, men också som rekreation. Det finns en stor potential att överföra bilresor till cykel. För barn är cykling ett steg i utveckling mot självständighet och större rörelsefrihet. Att börja cykla i tidig ålder uppmuntrar till vana att cykla även i vuxen ålder. Hänsyn behöver tas till flera målgrupper, men särskild hänsyn bör tas till barn när cykelinfrastruktur planeras. Det finns potential att öka cykeltrafik inom avstånd av 5 km och högre i undantagsfall. För pendling och rekreation kan avstånden vara betydligt längre och ökad användning av elcykel ökar avstånden i sammanhanget. Pendlingssträckor med cykel upp till 1–2 mil blir vanligare.

Ett cykelnät behöver vara sammanhängande och lokaliseras i närheten av viktiga målpunkter. Cykelstråk bör upplevas gena och maskvidder i ett cykelnät behöver vara tillräckligt stora. För ett huvudcykelnät rekommenderas minst 500 meters maskvidd (avstånd mellan anslutande cykelbanor), men gärna mindre. Andra faktorer som påverkar cykling är lutningar, cykelbanebredder och separeringsgrad med andra trafikslag såsom gång och bil. Trafikslaget är, liksom för gång, känsligt

för barriärer såsom till exempel hårt trafikerade och bullriga gator som påverkar trafiksäkerheten, kontinuiteten och attraktiviteten för cykelnätet. Det är särskilt betydelsefullt att utveckla och gynna viktiga cykelpassager tvärs och längs med gator med höga biltrafikflöden. Andra viktiga faktorer som påverkar cykeltrafiken är markunderlagets kvaliteter, väghållning och belysning.

Upplevelsekvaiteter är för cykling, liksom för gång, av stor vikt och har ofta höga estetiska krav eftersom man rör sig långsammare och hinner uppfatta mer med alla sinnen jämfört med en bilist. Här kommer faktorer in som gestaltning, belysning, grönska, bilfria miljöer, närvaro och rörelser av andra människor samt upplevelse av den sociala miljön överlag.

Cyklister är liksom fotgängare extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafiksäkerhet behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett cykelnät, se Tabell 5.

Tabell 5. Funktionsindelning för cykelnät. Källa: TRAST.

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
<b>Huvudnät för cykel</b>	För cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. Nätet består till övervägande delen av separerade cykelvägar som binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, gymnasieskolor, högskolor/universitet, sjukhus och större fritidsanläggningar.
<b>Lokalnät för cykel</b>	För cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Nätet består av både cykelvägar och lokalgator som binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss.

Cykeltrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:

Viktiga målpunkter för cyklister definieras och beskrivs såsom skolor, förskolor, offentliga inrättningar, resecentra, busshållplatser, centrum/handelsplatser och fritidsanläggningar/-områden. Utifrån nulägesanalysen definieras rörelsestråk för människor mellan olika målpunkter. Fem kilometers radie beaktas särskilt runt målpunkter som är speciellt viktiga för cyklister.

Utformning av cykelnätets länkar i nätet noteras och analyseras övergripande om dessa är cykelbana, cykelfält, gång- och cykelbana, blandtrafik eller gångfartsgator.

Utformning av cykelnätets passager beskrivs med fokus på trafiksäkerhet och tonvikt läggs därför vid om dessa är planskilda, hastighetssäkrade till 30 km/tim, eller inte hastighetssäkrade till 30 km/tim.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på hur cyklister varit inblandade med olika trafikslag bil/cyklist, cykel/ fotgängare och singel.

Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för cyklister.

För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande i analysen:

- Cykelnätets avbrott i det övergripande respektive lokala nätet i förhållande till viktiga målpunkter.
- Cykelnätets genhetsknot som innebär verkligt avstånd mellan två punkter inom cykelnätet delat med fågelavståndet. Länkar med bedömd genhetsknot över 1,5 är inte acceptabelt. (SKL 2007)
- För korsbarhet/barriär/passage är bland annat följande nyckeltal för av vikt bedömning: Enligt TRAST upplevs barriäreffekterna som stora vid biltrafikmängder större än 800 fordon/h eller när den skyltade hastigheten är 70 km/tim eller mer.

För behov av trafiksäkerhet lyfts bland annat följande i analysen:

- Avsaknad av hastighetssäkrad cykelpassage till 30 km/tim. Passagebehov kan finnas längs en sträcka eller i punkter.
- Upplevd trygghet som kan bero av sträckor, passager och platser som bedöms så otrygga att andra vägval uppenbart görs för att undvika dessa, till exempel avsaknad av belysning och närvaro av människor, trånga och ej överblickbara utrymmen.

#### **4.2.2 Nuläge övergripande**

I kapitel 4.1.2 finns en mer utförlig nulägesbeskrivning. Det kan konstateras att det finns goda grundförutsättningar att både cykla och gå i alla orterna och att potential till överflyttning av bilresor är stor för både cykel och gång.

Det finns i dagsläget ett utpekat huvudnät för cykel mellan orter inom Eslövs kommun och av Figur 29 framgår en kommunöversikt över detta. Utanför tätorterna i Eslövs kommun finns ett fåtal delsträckor som har gång- och cykelbanor. I övrigt är cykeltrafikanter hänvisade till blandtrafik i bilvägnätet. Från cykeltrafikanternas perspektiv kan orterna upplevas vara isolerade på grund av avsaknad av anvisade cykelbanor. Av kapitel 4.1.2 framgår att avstånd för cykling mellan Eslöv och Marieholm är fullt rimliga. Löberöd har ett längre



avstånd till Eslöv och Hörby liksom avståndet mellan Eslöv och Lund. Avstånden är fortfarande rimliga för arbetspendling eller rekreation, särskilt med elcykel.

### 4.2.3 Eslövs tätort

#### 4.2.3.1 Cykel

Cykeltrafiknätet i Eslövs tätort består av gång- och cykelbanor längs huvudgator och friliggande i grönområden, samt cykling i blandtrafik. Eslövs kommun har pekat ut ett huvudnät för cykel som består av gång- och cykelbanor och cykling i blandtrafik, se Figur 48. I Eslövs centrala delar har nätet täta maskvidder, men i dess mer perifera delar är maskvidderna något för stora. Det gäller för områdena Väster/Trollsjöområdet i västra tätorten samt områdena Öster, Sjöhusen och Berga i östra Eslöv. Större maskvidder finns även för cykelnätet som korsar Södra stambanan som är en stor barriär.

De finns två större och tydliga huvudstråk för gång och cykel i östvästlig riktning som löper parallellt med de större huvudgatorna, vilka beskrivs närmare i kapitel 4.1.3.1.:

- Trehäradsvägen/Solvägen /Sallerupsvägen
- Ringsjövägen/Östergatan/Västergatan/Trollenäsvägen

För det sistnämnda stråket finns en delsträcka, mellan Stora torg och Kanalgatan, nyligen byggts om till separerade gång- och cykelbanor, se Figur 45.



Figur 45. Cyklister hänvisades tidigare till blandtrafik på Västergatan mellan Stora Torg och Kanalgatan, men ombyggnation har skett till separerade gång- och cykelbanor.

I nordsydlig riktning finns starkare cykelstråk i centrumnära läge längs:

- Västerlånggatan/Smålandsvägen
- Södergatan/Norregatan
- delar av Kvarngatan

De nämnda stråken ovan har delsträckor med cyklister i blandtrafik.

- Västergatan ligger nära centrum men är också ett starkare cykelstråk som når skolor, handel och busshållplatser från norra till södra tätorten. Gatan bedöms ha potential och generösa vägbredder för att utveckla separata cykelbanor.
- Stråket Skolgatan/Vångavägen är även det ett starkare cykelstråk som sträcker sig från norra till södra Eslövs tätort. Stråket passerar viktiga målpunkter för barn såsom skolor, idrottsplatser, förskolor och grönområden. För de nämnda gatorna sker cykling i blandtrafik. Stråket kopplas vidare på Hundramannavägen söder om Skolgatan, där cykling sker i blandtrafik och cykelfält, och leder sedan hela vägen ned till gång- och cykelnätet på Sallerupsvägen.
- En till stor del friliggande gång- och cykelbana leder från Sallerupskolan i söder, via grönområden och skolor till Husarängens idrottsplats i norr. Cyklister övergår i blandtrafik längre norrut via Baldersvägen och Ängavägen.

Det finns ytterligare två starkare stråk i östra Eslöv:

- Remmarslövsvägen är en länk till gång- och cykelbanor som knyter samman norra och södra Eslöv där cykling sker i blandtrafik, se Figur 46.
- Ytterligare väster om detta stråk löper Kronovägen med gång- och cykelbanor samt cykelfält.



*Figur 46. Remmarslövsvägen med långa raksträckor och cykling i blandtrafik. Källa: Google Maps.*

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där cyklister hänvisas till blandtrafik längs vissa vägar, såsom Bruksgatan, Gasverksgatan, Per Håkanssons väg, Fiskaregatan och Åkermans väg. Längs Bruksgatan finns dock cykelfält och separerade cykelbanor norr om Östergatan. Lundavägen/Kvarngatan och Bruksgatan är idag ett starkare stråk i nordsydlig riktning med längre cykelfältsträckor.

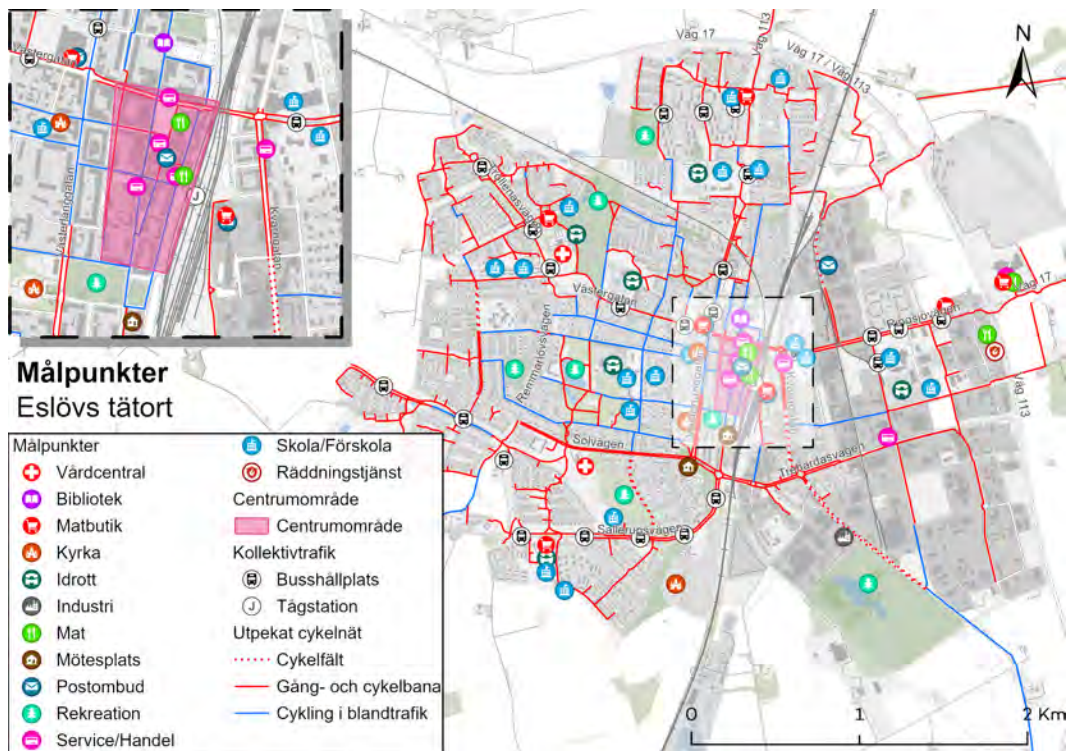
Vissa huvudgator i orten upplevs som barriärer på grund av höga biltrafikflöden, låg hastighetsefterlevnad och breda gaturum och beskrivs närmare i kapitel 4.1.3.1.

Hastighetssäkrade och planskilda gång- och cykelpassager liksom utveckling av gaturum kan motverka barriäreffekter. Hastighetssäkrade passager för gång och cykel är koncentrade till Eslövs centrala delar längs Västergatan, Östergatan och Södergatan/Norregatan samt Solvägen. Se Figur 49 men även exempel i Figur 47. Planskilda passager finns i tätortens perifera delar främst relaterade till Rååbanan, Södra stambanan och väg 113. Det finns ett flertal planskilda passager för gång- och cykeltrafiken vid Smålandsvägen och enstaka planskilda passager vid Harjagersvägen och Trehäradsvägen. För ett flertal passager har refuger anlagts som inte är hastighetssäkrade och därmed inte helt trafiksäkra.

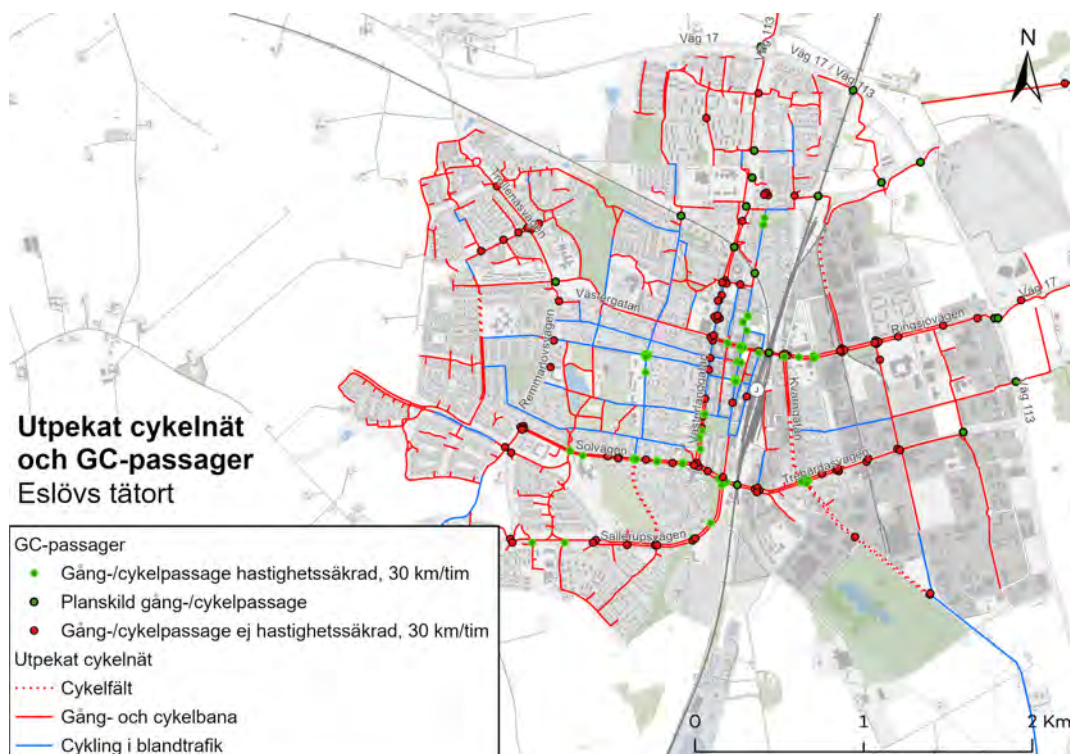
Likt för fotgängare utgör väg 113/17 en barriär för cyklister som ska till handelsområdet Flygstaden. Fler cykelresor bedöms ske i framtiden, vilket kräver att framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare säkerställs.



*Figur 47. Hastighetssäkrad gång och cykelpassage på Solvägen, anpassad för busstrafik.*



Figur 48. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i relation till utvalda målpunkter.



Figur 49. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för cyklister. Avstånden mellan järnvägarnas planskilda gång- och cykelpassager varierar mellan cirka 400 meter, 600 meter och 1 km. Avstånden är överlag för långa för ett väl sammanhängande cykelnät.

#### 4.2.3.2 Trafikolyckor

För cirka 38 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har cyklister varit involverade. Merparten av dessa, cirka 70 %, har varit singelolyckor. Totalt har 5 % av trafikolyckorna lett till allvarlig skadegrad.

Vanliga orsaker för olyckor bland cyklister har främst varit på grund av att man på egen hand cyklat omkull. Anledningarna till singelolyckor varierar och det går inte att se några trender såsom exempelvis brist på drift- och underhåll. Bland övriga cykelolyckor har mer än 25 % varit i konflikt med motorfordon. Olyckorna har främst skett vid korsningar eller med svängande motorfordon. Ett antal av singelolyckorna har uppkommit där en cyklist har fått väja för ett motorfordon.

Ansamlingar av singelolyckor med cykel har inträffat på Kronovägen, vid Trehäradsvägen strax öster om Södra stambanan, i stadsdelen Norrevång, i centrum samt vid Trollsjöområdet och Västergatan nära målpunkter för barn. Några olyckor med fotgängare/cyklist har ägt rum vid Stora torg/Östergatan. Flertalet av olyckorna mellan fotgängare och cyklist har skett vid stråk som används för att nå skolor och busshållplatser. Fler olyckor mellan cyklist och motorfordon (22 stycken) är registrerade än mellan fotgängare och cykel (3 stycken). Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### 4.2.3.3 Trygghet

För cyklistens liksom fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. Trygghetsförhållandena bedöms vara likartade med fotgängarna och beskrivs i kapitel 4.1.3.3.

#### 4.2.3.4 Planerade åtgärder

I den nuvarande regionala cykelvägsplanen inkluderas följande projekt som kommunen berörs av:

- Eslöv-Östra Asmundstorp-Trollenäs, produktion tidigast 2026
- Stabbarp-Bosarp-Öslöv, produktion tidigast 2024
- Billinge-Röstånga, produktion tidigast 2024

Projekten sker i samverkan med Trafikverket och ligger utanför tätorterna. De är även planerade åtgärder i budgeten, men nämns i detta kapitel för att ge en

helhetsbild över av vad som pågår. För ytterligare planerade åtgärder i Eslövs tätort som främjar oskyddade trafikanter, se kap 4.1.3.4.

#### 4.2.4 Marieholm

##### 4.2.4.1 Cykelnät

Cykelnätet i Marieholms tätort består av några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet, samt längre cykelstråk i blandtrafik. Det cykelnät som är utpekat av Eslövs kommun består i dagsläget endast av de friliggande gång- och cykelvägarna. Cykelnätets relation till målpunkter framgår av Figur 52.

Det finns tre starkare stråk för gång och cykel i östvästlig riktning:

- Storgatan är ett huvudstråk, som är cirka 6 meter bred och som kantas av smala gångbanor på båda sidor där cyklister färdas i blandtrafik, samt en delsträcka med en smal friliggande gång- och cykelbana på norra sidan.
- Norr om Marieskolan löper en delvis friliggande gång- och cykelbana till järnvägsstationen som binds samman med hjälp flera kortare gatusträckor med cykling i blandtrafik.
- Strax norr om järnvägen längs Lagmansgatan finns ett starkt gång- och cykelstråk som har cykling i blandtrafik, en tydlig gångbana från öster till järnvägsstationen men en smal sträcka på västra sidan där alla trafikslag ska samverka.

Det finns även tre starkare gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning:

- Längs Kvarngatan, som är cirka 7 meter bred, löper smala gångbanor på båda sidor, men cykling sker i blandtrafik, se Figur 50.
- Längs Tegelvägen sker cykling i blandtrafik som övergår i en friliggande gång- och cykelbana mot järnvägsstationen.
- Öster om denna finns en friliggande gång- och cykelbana som ansluter till Bruksgatan över plankorsning mot Storgatan där cyklister hänvisas till blandtrafik.



Figur 50. Kvarngatan med relativt brett gaturum och smalare gångbanor. Källa: Google Maps.

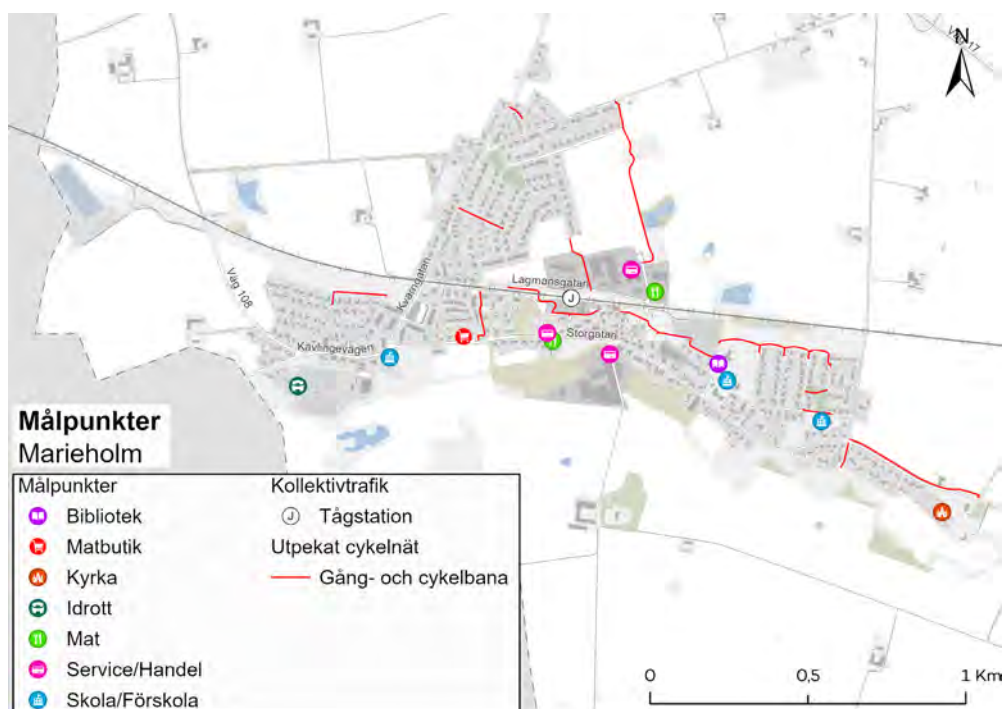


*Figur 51. Bruksgatan och plankorsning med järnväg. Källa: Google Maps.*

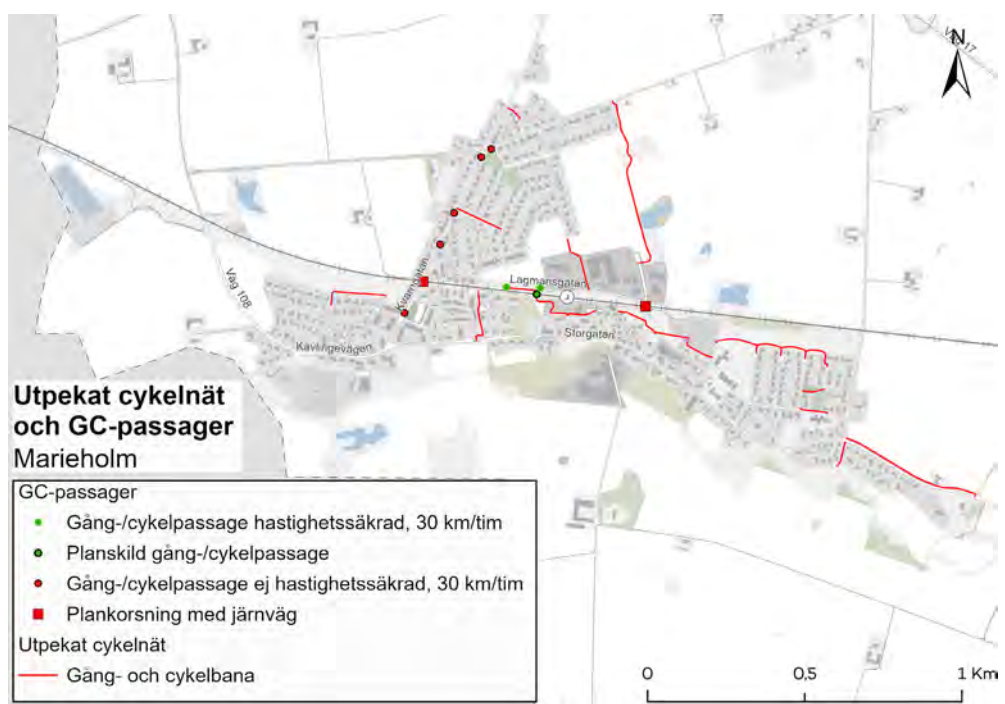
Skolgatan, Kungsgatan och Sandgatan har cykel i blandtrafik och är viktiga kopplingar till Marieskolan.

Huvudgatorna i orten, Storgatan, Kvarngatan och Kävlingevägen, har skyltad hastighet 40 km/tim. Storgatan är skyltad 30 km/tim förbi Marieskolan. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim. Trafikmätningar på Kvarngatan och Storgatan visar på hastighetsöverskridanden.

Det finns en planskild gång- och cykelpassage vid järnvägsstationen, se Figur 53. Två hastighetssäkrade passager är förlagda på Lagmansgatan vid järnvägsstationens cykelparkering. I övrigt finns inga hastighetssäkrade passager i orten. I orten finns två plankorsningar med järnväg där fotgängare och cyklister kan röra sig i vägrenar med begränsat utrymme, se Figur 51.



Figur 52. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm i relation till utvalda målpunkter.

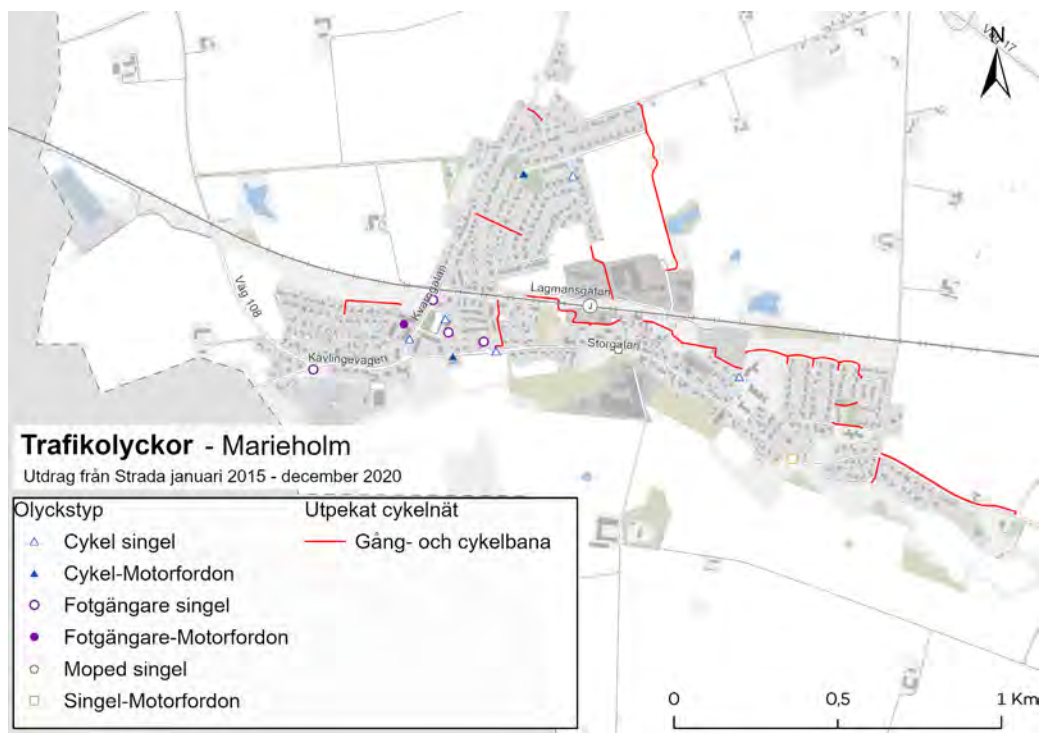


Figur 53. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

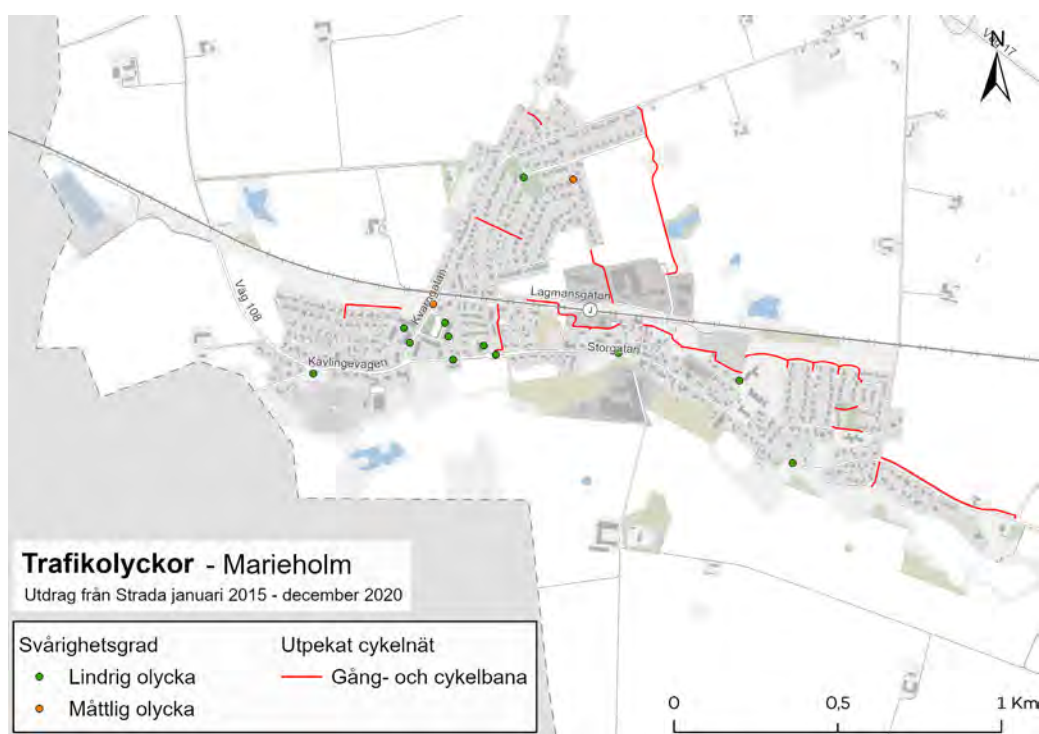


#### 4.2.4.2 Trafikolyckor

En koncentration av olyckor som inträffat kan utläsas inom område mellan Storgatan och Kvarngatan där fotgängare eller cyklister varit involverade, se Figur 54. Av de 12 olyckor som inträffat i Marieholms tätort (januari 2015 - december 2020) har 5 varit singelolyckor hos cyklister. Det har skett 2 olyckor mellan cykel och motorfordon, där båda varit av lindrig skadegrad, se Figur 55. Det går inte att se några trender bland cykelolyckornas orsaker.



Figur 54. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Marieholm. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 55. Trafikolyckors svårighetsgrad i Mariefholm. (STRADA, 2021 samt NVDB).

#### 4.2.4.3 Trygghet

För cyklistens vägval och motivation att cykla har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I Mariefholms tätort upplevs, med sin småskaliga bebyggelse, en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den planskilda gång- och cykeltunneln bedöms relativt rymlig, belyst och väl gestaltad. Det kan snarare vara trafikall trygghet vid Storgatan, med smala gångbanor och cykel i blandtrafik i kombination med hastighetsöverskridanden som kan vara ett problem. Den trafikalla tryggheten kan också upplevas negativ vid Skolgatan och Lagmansgatan med cykel i blandtrafik och med smala gångbanor respektive avsaknad av dem.

Gatubelysningen på orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor samt den nyanlagda planskildheten under järnvägen. Belysning vid passager och korsningspunkter överlag bedöms vara bristfällig.

#### 4.2.4.4 Planerade åtgärder

I Mariefholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

## 4.2.5 Löberöd

### 4.2.5.1 Cykelnät

Cykeltrafiknätet i Löberöds tätort består av några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet samt längre cykelstråk i blandtrafik. Det cykelnät som är utpekad av Eslövs kommun består i dagsläget endast av de friliggande gång- och cykelvägarna. Cykelnätets relation till målpunkter framgår av Figur 57.



Figur 56. Storgatan vid Lönnebro förskola. Källa: Google Maps.

Det finns två starkare stråk för cykel och gång i nordsydlig riktning:

- I östra Löberöd knyter en friliggande gång- och cykelbana till målpunkter såsom Ölyckeskolan, idrottsplaner och förskola. Vid förskolan upphör gång- och cykelbanan för att övergå till Ölyckevägen med blandtrafik för cykel och en smal trottoar mot vårdcentral och servicehus.
- Det andra starkare stråket följer Sassarpsvägen, en smal bilväg med cykel i blandtrafik utan gångbanor i norr och en gångbana på södra delsträckan, och Rolsbergavägen, en cirka 6 meter bred väg med cykel i blandtrafik och gångbana på ena sidan. Stråket passerar Brahevägen och fortsätter som friliggande gång- och cykelbana mot Södra Promenaden.

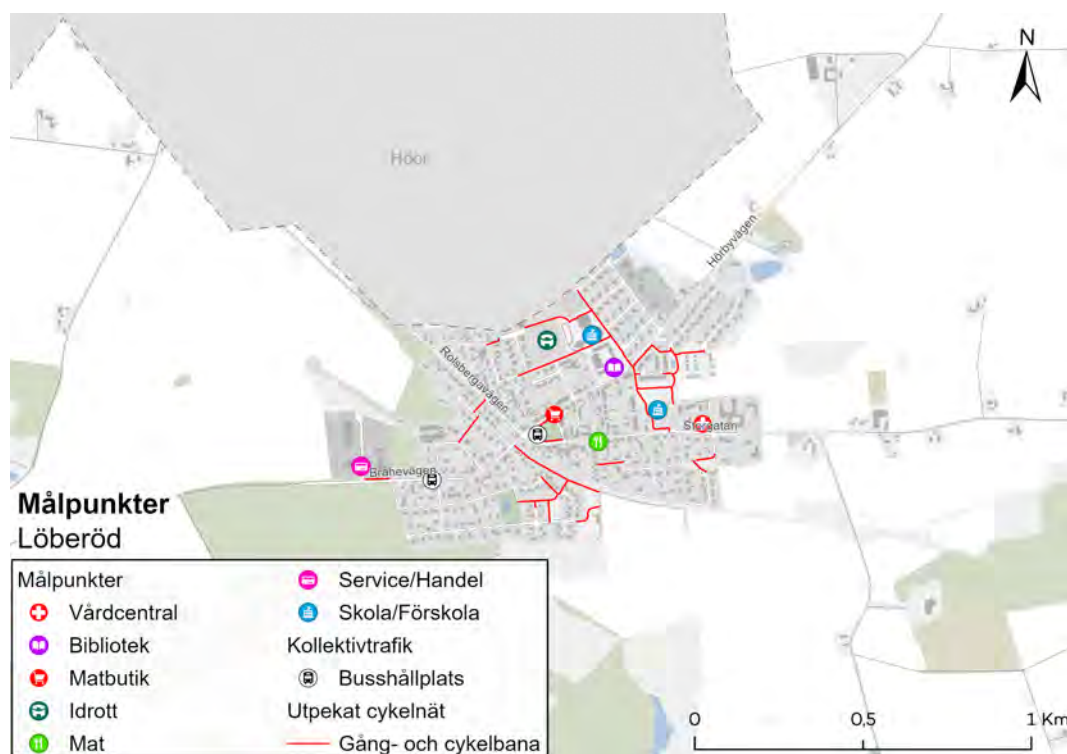
Det finns några starkare gång- och cykelstråk i östvästlig riktning:

- I norra Löberöd finns ett par friliggande gång- och cykelbanor som sammanbinds med mindre lokalgator som saknar gångbanor och som leder till Ölyckeskolan och idrottsplatsen.
- Brahevägen som ansluter till Hörbyvägen och Storgatan är starkare stråk för fotgängare och cyklister för att ta sig till ortens alla större målpunkter. Merparten av Brahevägen har gångbanor på respektive sida och cyklister färdas i blandtrafik liksom på Hörbyvägen och Storgatan, se Figur 56.

Huvudgatorna i orten, Brahevägen, Storgatan, Hörbyvägen, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen är skyltade 40 km/tim, med undantag för en delsträcka med 30 km/tim på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Storgatan har också en sträcka med 30 km/tim vid Brahehälsan. Dessa vägar är statliga med Trafikverket som väghållare. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim.

Trafikmätningar har inte utförts av Trafikverket och framgår av kapitel 6.2.3. Mätningar indikerar hastighetsöverskridanden för Hörbyvägen och Storgatan. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har långa raksträckor, varför det finns stor risk för hastighetsöverskridanden längs dessa vägar.

Det finns en hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen som är i eftersatt skick, se Figur 42 och Figur 58.



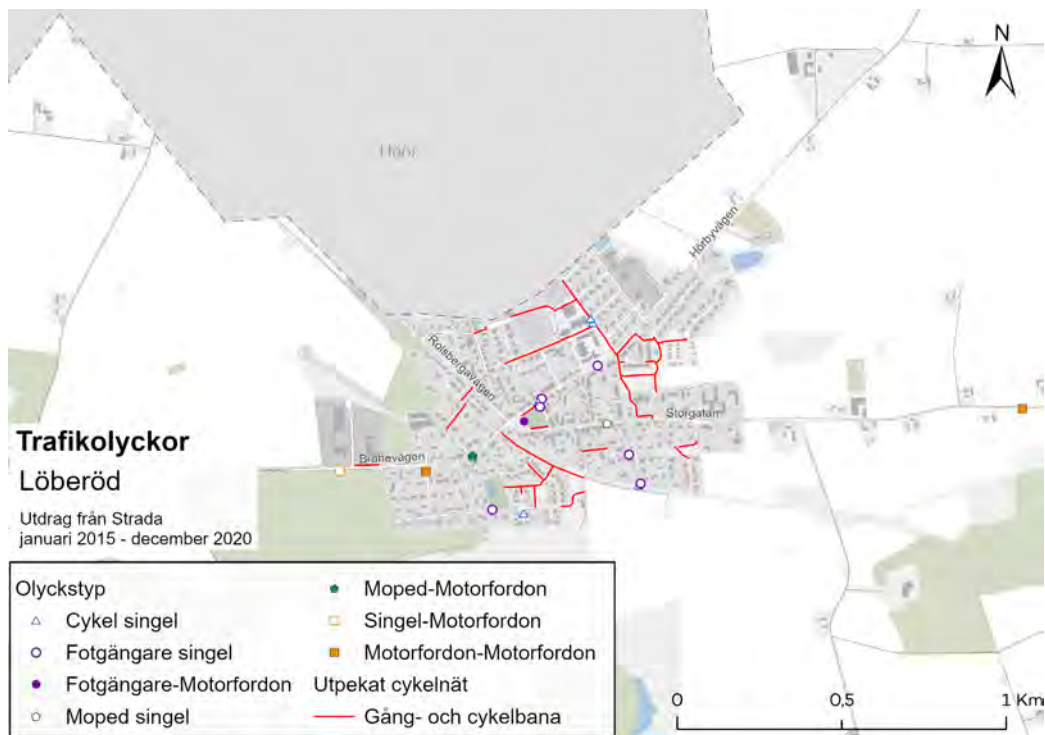
Figur 57. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd i relation till utvalda målpunkter.



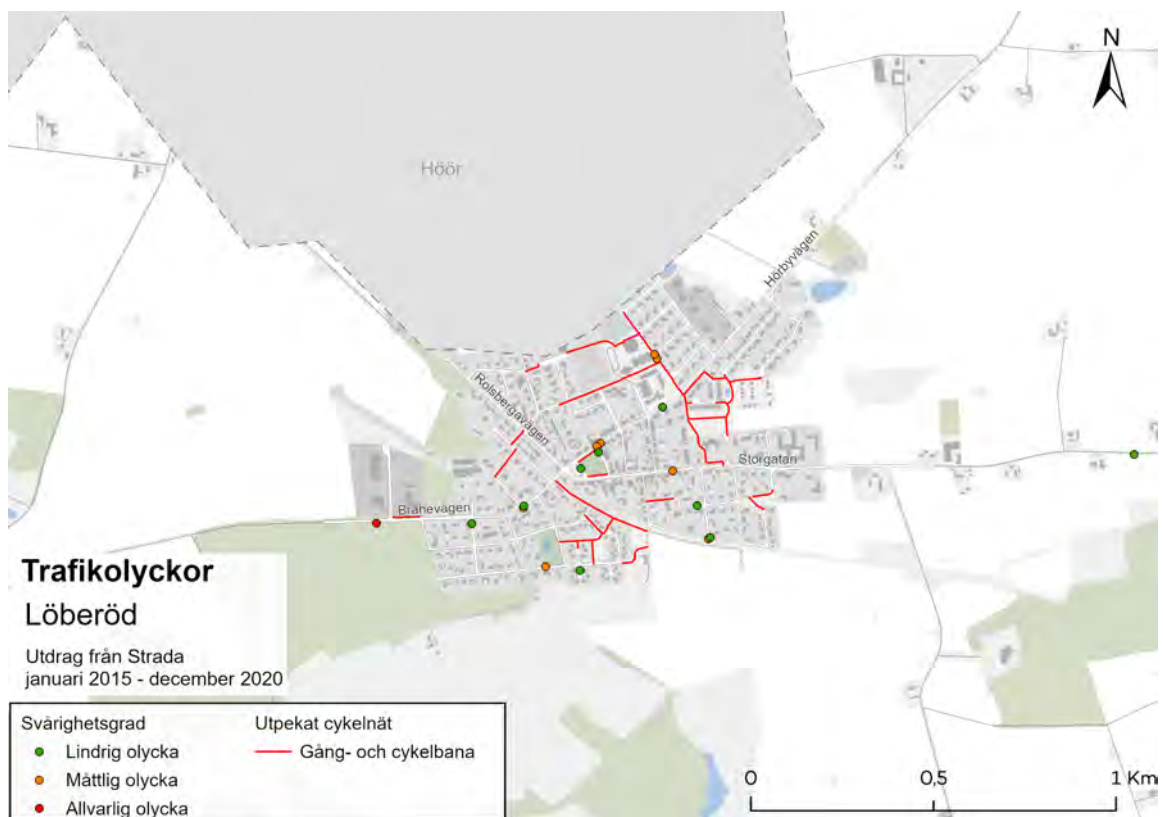
Figur 58. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.2.5.2 Trafikolyckor

Flest olyckor har inträffat vid Hörbyvägen där en ansamling av olyckor skett vid Gamla torget med fotgängare och cyklister involverade, se Figur 59. Av de 8 olyckor som inträffat i Löberöds tätort (januari 2015 – december 2020) har de 3 som inkluderar cyklister varit singelolyckor. Bland dessa har 2 skett på grund av halka på rullgrus och lett till skada av måttlig grad, se Figur 60.



Figur 59. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Löberöd. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 60. Trafikolyckors svårighetsgrad i Löberöd. (STRADA, 2021 samt NVDB).

#### 4.2.5.3 Trygghet

I Löberöds tätort upplevs, med sin småskaliga bebyggelse, en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den viktigaste trygghetsaspekten bedöms vara den trafikala tryggheten längs huvudgatorna, som delvis kantas av smala gångbanor eller inga gångbanor alls, där cyklister färdas i blandtrafik i kombination med risk för hastighetsöverskridanden.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor. Belysning vid passager och korsningspunkter bedöms överlag fungerande, men en fördjupad översyn bör säkerställa detta.

#### 4.2.5.4 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter. En åtgärd som sedan tidigare är utpekad i kommunens översiktsplan är en gång- och cykelväg på banvallen mellan Eslöv och Löberöd via Hurva och Skarhult.

### 4.3 Bristanalys

#### 4.3.1 Övergripande

I dagsläget finns inget utpekad huvudnät för gång, men Eslövs kommun har pekat ut ett huvudnät för cykel. Som utgångspunkt har därför huvudnät för cykel samt utvalt bilvägnät analyserats utifrån fotgängarens perspektiv. Nätet har i första hand analyserats för den fotgängar- och cyklistgrupp som behöver förflytta sig mellan målpunkter och fokus för denna har varit att definiera saknade länkar, barriärer, samverkan mellan olika trafikslag och trafiksäkerhetsaspekter. Trygghet har berörts genom att övergripande analysera belysningsförhållanden, upplevd närvaro av andra människor samt trånga utrymmen.

En fördjupad analys avseende kontinuitet i gångnätet behövs för att definiera saknade gånglänkar. Fördjupad analys behöver även göras av cykelnätet där huvudnät och lokalnät bör definieras närmare. Ett huvudcykelnät har definierats av Eslövs kommun, men informationen behöver kompletteras. Det är även en fördel om det finns tillhörande GIS-information kring vilka gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade eller planskilda.

#### 4.3.2 Eslöv

##### 4.3.2.1 Gång

Öster om Stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där det saknas gångbanor längs vissa vägar, till exempel Bruksgatan (längs delsträckor) och Lundavägen. I Eslövs mer perifera västra delar

leder utpekade huvudnät in på lokalgator i villaområden som delvis saknar gångbanor, till exempel Göingevägen.

Skolgatan som leder till Ekenässkolan och Västra skolan, liksom Odengatan och Malmgatan bedöms ha något eftersatta gångbanor avseende beläggning och utrymme för framkomlighet.

I Eslövs tätort upplevs ett flertal gator vara barriärer med högre flöden, breda gaturum och hastighetsöverskridanden. Olyckor mellan fotgängare och motorfordonstrafik har inträffat särskilt i närheten av starka stråk med kopplingar till skolor och busshållplatser.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för fotgängare. För att skapa en väl sammanhållen stad rekommenderas fler kopplingspunkter mellan östra och västra Eslöv över/under Södra stambanan.

Brister avseende trygghet har identifierats i Eslövs mer storskaliga och perifera miljöer där belysning och mindre gång- och cykeltunnlar bör vara föremål för närmare studier. Exempel på storskaliga miljöer är Eslövs verksamhetsområden i tätortens östra delar. Planskilda passager för gång och cykel upplevs ofta trånga och mörka med dåliga siktförhållanden. Sådana passager som är viktiga för gång- och cykeltrafikanter att ta sig mellan olika stadsdelar och som kan behöva förbättras avseende belysning och upplevelsekvantiteter är passagerna under Smålandsvägen och Rååbanan.

Det finns även behov att se över fotgängares behov av belysning i Eslövs centrala delar och längs starka gångstråk. Sämre belysningsförhållanden har noterats vid delsträckor för gång- och cykelbanor vid Östergatan, Smålandsvägen, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### 4.3.2.2 Cykel

I Eslövs mer perifera delar är maskvidderna i cykelnätet något för stora. Det gäller för områdena Väster/Trollsjöområdet i västra tätorten samt områdena Öster, Sjöhusen och Berga i östra Eslöv. Större maskvidder finns även för cykelnätet som korsar Södra stambanan. Järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 är stora barriärer för cyklister.

I Eslövs centrala delar är cyklister hänvisade till delsträckor i blandtrafik, vilket kan vara negativt för trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten. Sådana delsträckor finns på Västerlånggatan, Södergatan/Norregatan och Kvarngatan.

Stråket Skolgatan/Vångavägen passerar viktiga målpunkter för barn såsom skolor, idrottsplatser, förskolor och grönområden och cykling sker i blandtrafik med motorfordon. Söderut övergår stråket via Hundramannavägen som har smala cykelfält på båda sidor. Det friliggande stråket ansluts norrut till bilvägar med



cykel i blandtrafik. Även Remmarslövsvägen är ett starkare stråk med cykel i blandtrafik.

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där cyklister hänvisas till blandtrafik längs vissa bilvägar, såsom Bruksgatan (längs delsträckor), Gasverksgatan, Per Håkanssons väg, Fiskaregatan och Åkermans väg.

I Eslövs tätort upplevs ett flertal gator vara barriärer med högre flöden, breda gaturum och hastighetsöverskridanden. Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### **4.3.3 Marieholm**

Längs vissa vägar förekommer smala gångbanor och längs andra vägar saknas gångbanor, vilket innebär att fotgängare rör sig i blandtrafik. Det förekommer cykling i blandtrafik med motorfordon i starka cykelstråk. Förhållandena påverkar framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet negativt för både fotgängare och cyklister. Vägar som berörs av ovan nämnda brister är bland annat Storgatan, Kvarngatan, korsningen Storgatan/Kvarngatan, Lagmansgatan, Bruksgatan och Skolgatan. Trafikmätningar visar låg hastighetsefterlevnad och i kombination med smala gångbanor och avsaknad av gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade till 30 km/tim påverkas både trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Det finns även behov att se över fotgängares och cyklisters behov av belysning i Marieholms tätort längs starka gång- och cykelstråk och passager. Storgatan, Kvarngatan och Bruksgatan föreslås prioriteras.

#### **4.3.4 Löberöd**

I Löberöd förekommer smala gångbanor eller avsaknad av gångbanor längs bilarnas huvudvägnät. Cykling sker i blandtrafik med motorfordon i starka cykelstråk. Det har negativ påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för fotgängare och cyklister. Vägar som berörs av ovan nämnda brister är bland annat Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen. Dessa vägar har långa raksträckor och stor risk finns för låg hastighetsefterlevnad. I kombination med smala gångbanor, cykling i blandtrafik och avsaknad av gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade till 30 km/tim påverkas både trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten negativt. Trafikverket är väghållare för dessa vägar.

En översiktlig bedömning är att belysningsförhållandena generellt kan vara fungerande i Löberöds tätort, men fördjupad studie behövs för att säkerställa detta.

#### 4.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för gång och cykel har delats in enligt fyrstegsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstegsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Driftåtgärder presenteras för sig då det är åtgärder som anses kunna genomföras i direkt närtid. Steg 1- och 2-åtgärder presenteras i Tabell 6.

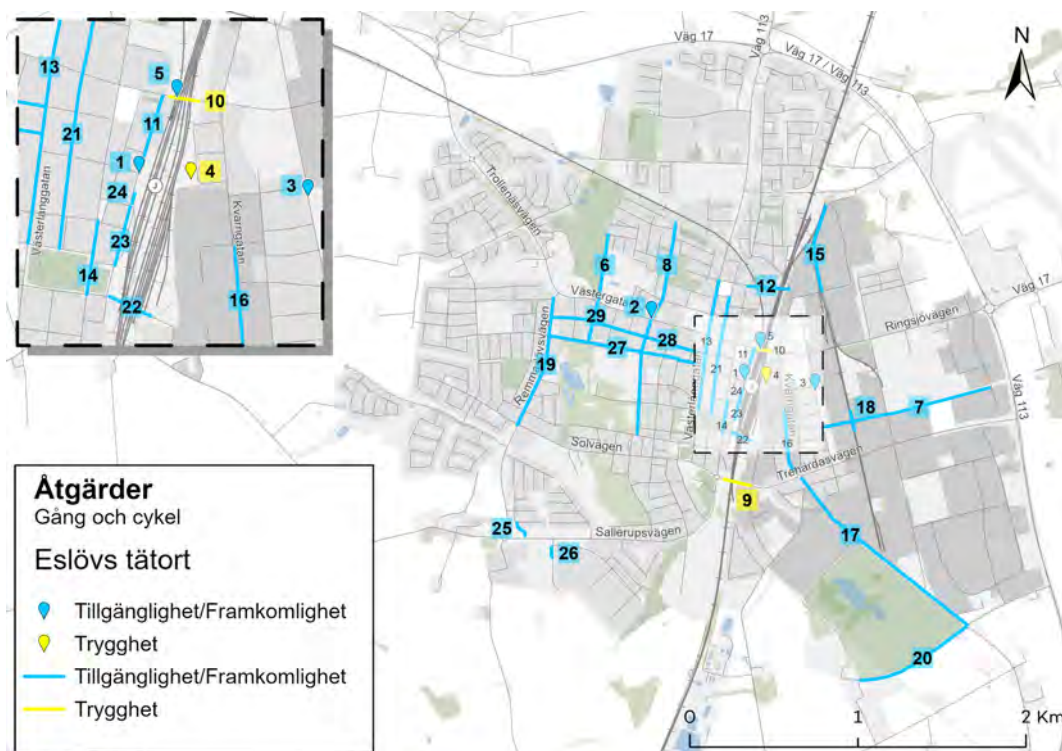
Tabell 6. Steg 1- och 2-åtgärder för gång och cykel.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Gång</b>		
Identifiera <b>de viktigaste gångstråken</b> i Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd samt vad respektive gångstråk har för behov.	T/F, Ts, Tr	1
Fördjupad analys av huvudnät och lokalnät. Ta fram en <b>gångplan</b> .	T/F, Ts, Tr	2
<b>Gång och cykel</b>		
Ta fram en <b>gång- och cykelstandard</b> med tre nivåer för vägnätet, som tar hänsyn till geografiskt läge och kvalitet (exempelvis framkomlighet, genhet, trafiksäkerhet och upplevelsekaraktär).	T/F, Ts, Tr	1
<b>Inventering och utvärdering av gång- och cykelpassager</b> med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet.	T/F, Ts, Tr, Hr	1
Fördjupad analys avseende <b>belysningsförhållanden</b> utifrån fotgängares och cyklister perspektiv längs banor och i korsningspunkter.	T/F, Ts, Tr, Hr	1
Ta fram en <b>standard</b> för hur tillgängligheten för gång och cykel ska tillgodoses i <b>offentlig miljö vid ombyggnationer</b> .	T/F, Ts, Tr, Hr	2
<b>Definiera och utreda gång- och cykelnätet till stora målpunkter för barn och unga</b> såsom skolor, fritidsanläggningar, busshållplatser och tågstationer.	T/F, Ts, Tr, Hr	1

Införa en <b>årlig trafiksäkerhetsuppföljning</b> (genom exempelvis kartläggning av olycksstatistik) och utifrån det prioritera trafiksäkerhetsåtgärder.	<b>Ts</b>	1
Inventering av <b>enkelt avhjälpta hinder</b> i gång- och cykelnätet.	<b>T/Fr</b>	1
Utveckla <b>tydligare skyltning</b> till viktiga målpunkter.	<b>T/F, Tr, Hr</b>	2
<b>Implementera Mobility Management arbete</b> , exempelvis genom olika informationskampanjer eller incitament för att välja mer hållbara transporter.	<b>Ts, T/F, Tr, Hr</b>	2
<b>Motverka skjutsning med bil till skolan</b> genom Mobility Management åtgärder.	<b>Ts, Hr</b>	1
Studera <b>ytterligare kopplingar över järnvägen</b> för att säkerställa långsiktig utveckling av attraktiva och gena stråk för gång och cykel i relation till kommande stadsutveckling.	<b>Ts, T/F, Tr, Hr</b>	1
<b>Cykel</b>		
Fördjupad analys av huvudnät och lokalnät. Ta fram en <b>cykelplan</b> .	<b>T/F, Ts, Tr</b>	1
Utveckla en <b>cykelkarta</b> med befintligt och önskat cykelnät indelat i olika kategorier (exempelvis separering, cykelfält och blandtrafik) för att tydliggöra cykelnätet.	<b>T/F</b>	2
<b>Samverka med Trafikverket</b> för utveckling av cykelvägar längs det statliga huvudvägnätet och till utvalda målpunkter såsom busshållplatser.	<b>T/F, Ts, Tr</b>	2
Identifiera målpunkter där det bör byggas <b>högkvalitativa cykelparkeringar</b> (exempelvis väderskydd, möjlighet till ramlås och god belysning).	<b>T/F, Tr</b>	1
<b>Mäta cykelflöden</b> i utvalda cykelstråk i Eslöv för att kunna prioritera var åtgärder behövs.	<b>T/F</b>	2

#### 4.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 61-Figur 63 med närmare beskrivningar enligt Tabell 7. - Tabell 9. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 61. Åtgärder för tillgänglighet och framkomlighet för gång och cykel i Eslövs tätort.

Tabell 7. Åtgärder avseende tillgänglighet och framkomlighet för gång och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Gång</b>			
1	Utforma som gångfartsområde vid stationen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
4	Öka tryggheten genom exv. Utökad belysning vid stationen.	Tr	2
11	Bredda gångbana till stationen och tillgänglighetsanpassa oordnade passager längs Storgatan.	T/F	1
28	Uppgradera gångbana längs Malmgatan.	T/F	2
<b>Cykel</b>			
2	Se över korsningsutformning och säkra cyklisters utfart i blandtrafik på Vångavägen/Västergatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
3	Tydliggör cykelkoppling med hjälp av vägvisning på Gasverksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3

5	Utred skyltning för enkelriktad cykelväg på Östergatan.	T/F	3
7	Omgestaltning av gaturummet samt utveckla ytterligare ett starkt cykelstråk från Östra Eslöv till järnvägsstationen i samband med ny exploatering. Längs Per Håkanssons väg.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
12	Bygg ny cykelkoppling över järnvägen mellan Norregatan och Hildasfältsgatan.	T/F	2
13	Bygg cykelbana och utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket Västerlånggatan och förlängningen norrut.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
14	Bygg cykelbana mellan Villavägen och Kyrkogatan längs Södergatan.	<b>T/F</b>	2 (pågår)
15	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Bruksgatan.	T/F	2
16	Bygg cykelbana längs Kvarngatan.	T/F	1
17	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Lundavägen.	T/F	
18	Måla cykelfält på Bruksgatan. Utred omfattning.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
19	Utred cykelbana alternativt cykelfält längs Remmarlövsgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
20	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Södra vägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
26	Bygg cykelkoppling från befintlig cykelväg till cykelparkering vid livsmedelsbutik vid Sockenvägen.	T/F	2
29	Utred ny cykelbana längs Baldersvägen.	<b>T/F</b>	3

	<b>Gång och cykel</b>		
6	Utred förbud av motorfordonstrafik längs Ängavägen.	Tr, <b>T/F</b>	3
8	Utred ny cykelbana längs Vångavägen och uppgradering av gångbana, utred cykelbana längs Skolgatan och i förlängning mot Sallerupsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
9	Tydligare skyltning och fler vägmarkeringar gällande enkelriktad GC-bana på Trehärdasvägen.	Tr	1
10	Öka belysningen i tunneln under järnvägen på Östergatan.	Tr	2
21	Omgestaltning av gaturummet för att främja oskyddade trafikanter tex genom att anlägga en cykelgata eller ett gångfartsområde längs Kanalgatan.	T/F	2
22	Gång- och cykelkoppling över järnvägen mellan Storgatan och Bangårdsgatan.	T/F	1
23	Utred separering av oskyddade trafikanter från övrig trafik och tydliggör passager på Storgatan.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	3
24	Utred separering av oskyddade trafikanter från övrig trafik på Storgatan vid stationen.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	3
25	Bredda gångbana till gång- och cykelväg mellan Ringarevägen och Sallerupsvägen	T/F	3
27	Uppgradera gångbana och utred ny cykelbana längs Odengatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2



Tabell 8. Passageåtgärder för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Passager – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Gång</b>		
12	Hastighetssäkra cykelöverfart över befintlig passage på Trollenäsvägen. Upphandling pågår.	Ts, Tr, T/F	2 (Klart)
15	Hastighetssäkra övergångsställe vid skolan på Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	1
26	Hastighetssäkra övergångsställe vid skolan på Trollsjögatan.	Ts, Tr, T/F	1
	<b>Cykel</b>		
8	Utred lämplig cykelkoppling Västergatan/Ängavägen.	Ts, Tr, T/F	1
10	Måla cykelpassage vid korsningen Per Håkanssonsväg/Verkstadsvägen.	Ts, Tr, T/F	2
16	Utred möjlig passage under järnvägen på Norregatan.	Ts, Tr, T/F	1
17	Bygg övergångsställe med cykelpassage på Vångavägen/Västergatan.	Ts, Tr, T/F	1
	<b>Gång och cykel</b>		
1	Hastighetssäkra passage vid korsningen Östergatan/Brukskatan.	Ts, Tr, T/F	1
2	Hastighetshetsssäkra övergångställen på Trehärdasvägen.	Ts, Tr, T/F	2
3	Hastighetshetsssäkra övergångställen på Smålandsvägen.	Ts, Tr, T/F	2
4	Förtydliga passage i gaturummet på Brukskatan.	Ts, Tr, T/F	3
5	Bygg upphöjd passage på Västergatan.	Ts, Tr, T/F	2
6	Bygg upphöjd passage på Hemmansvägen.	Ts, Tr, T/F	3
7	Bygg passage på Lantmannavägen.	Ts, Tr, T/F	1
9	Bygg planskild passage på Väg 17.	Ts, Tr, T/F	1
11	Ta bort refug i norra benet av korsningen (Verkstadsvägen).	Ts, Tr, T/F	3



13	Hastighetssäkra passage på Harjagersvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
14	Hastighetssäkra passager i cirkulationsplats på Trolleäsvägen/Vetegatan/Anders Sassers väg.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
18	Hastighetssäkra passage på Västergatan/Ulvåagatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
19	Bygg passage på Skogsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
20	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim vid passagera i korsningen Marieholmsvägen/Trolleäsvägen/Husarvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
21	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage över Smålandsvägen mellan Lindebo förskola och Paletten förskola.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
22	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket Verkstadsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	3
23	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage Trehäradsvägen/Järnvägsgatan	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
24	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket från Sallerupskolan till Husarängens idrottsplats i norr.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
25	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket från Ekenässkolan till Eslövshallen och i förlängningen ned till Sallerupsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1



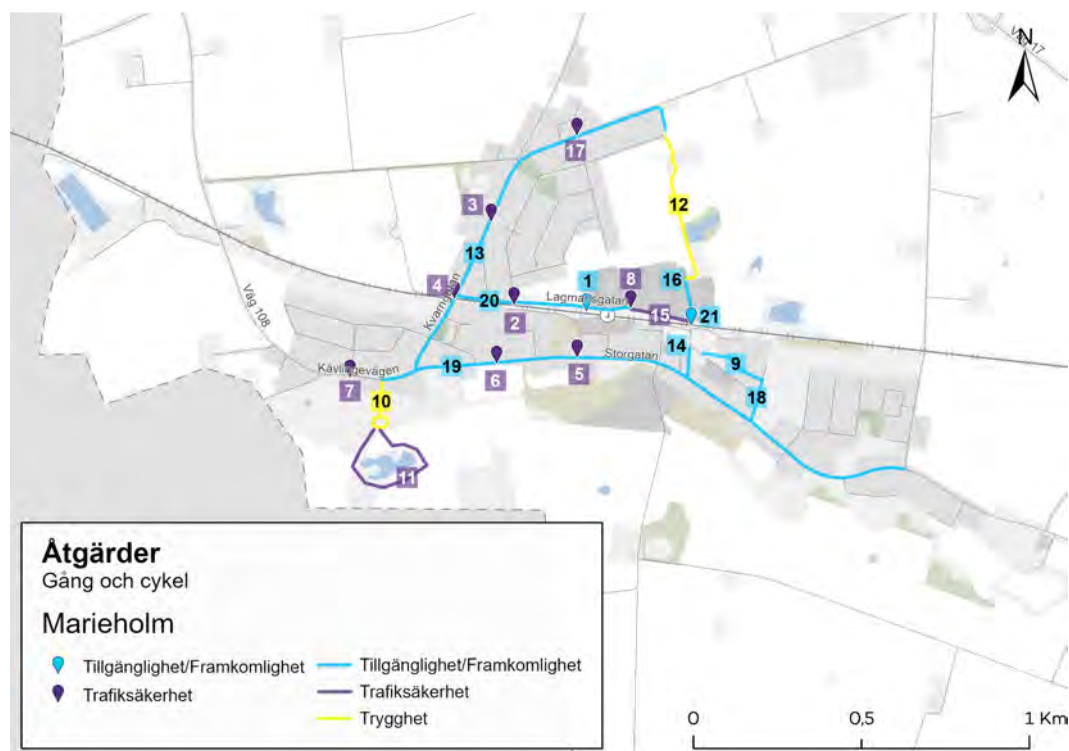
Figur 63. Åtgärder för drift för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Tabell 9. Driftåtgärder för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Driftåtgärder – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Cykel</b>			
1	Väderskyddade cykelställ vid Trollsjögatan i Sahlins park.	T/F, Tr, Hr	2
2	Väderskyddade cykelställ vid stationen.	T/F, Tr, Hr	2
3	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov på Södergatan.	T/F, Tr, Hr	3
5	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov vid Eslövs station.	T/F, Tr, Hr	2
6	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov på Norregatan.	T/F, Tr, Hr	2
<b>Gång och cykel</b>			
4	Ersätt bommar med pollare på Tröskevägen.	T/F	2
7	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt vid övergångsställe på Solvägen.	Ts	2
8	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt vid övergångsställe på Lantmannavägen/Säterivägen.	Ts	3

#### 4.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholms tätort

Åtgärdsförslag presenteras i Figur 64 med närmare beskrivningar enligt Tabell 10.



Figur 64. Åtgärder för gång- och cykel i Marieholms tätort.

Tabell 10. Gång- och cykelåtgärder i Marieholms tätort.

Nr	Åtgärd – GC - Marieholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Gång</b>			
5	Bygg övergångsställe på Järnvägsgatan vid Storgatan.	Ts, Tr, T/F	3
10	Förbättra belysning på grusvägen runt Laddran.	Tr	3
16	Bygg ihop saknad länk i gångnätet mellan järnvägs korsning - korsning och rekreationsstråk norrut längs Bruksgatan.	Ts, Tr, T/F	3
<b>Cykel</b>			

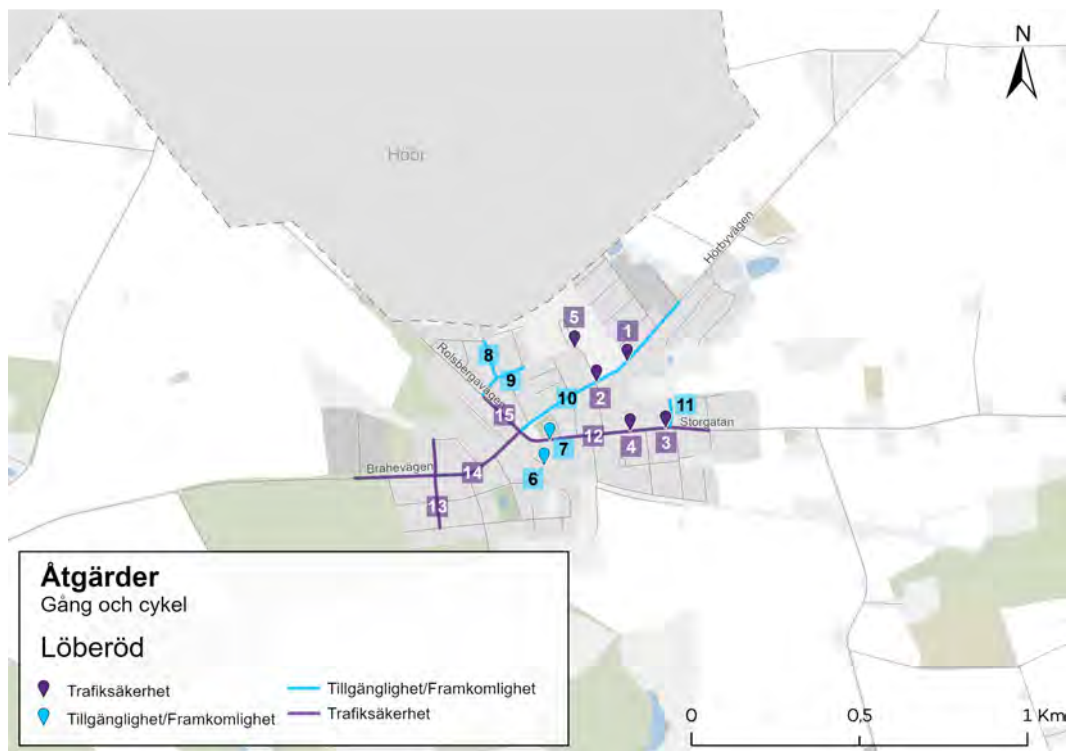
1	Väderskyddade cykelställ vid busshållplats på Lagmansgatan.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
	<b>Drift</b>		
9	Förbättra drift och underhåll på GC-väg mellan Skolgatan och Sandgatan.	T/F	3
11	Förbättra drift - och underhåll av grusvägen runt Laddran.	Ts	3

	<b>Gång och cykel</b>		
2	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt i korsningen Lagmansgatan/Ringvägen.	<b>Ts</b>	3
3	Hastighetssäkra passage på Kvarngatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	-
4	Hastighetssäkra passage inklusive väntyta vid plankorsning. Utveckla mer utrymme och bättre trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid planpassager mellan järnväg och Kvarngatan respektive Bruksgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	3
6	Hastighetssäkra passage vid livsmedelsbutik på Storgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
7	Hastighetssäkra passage vid Kävlingevägen/Tvärgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
8	Skapa passage på Lagmansgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
12	Inför belysning längs gång- och cykelstråket mellan Bruksgatan och Ringvägen.	Tr	2
13	Bygg gemensam gång- och cykelväg på ena sidan vägen. Utred kombinerad gång- och cykelbana längs Kvarngatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
14	Breda trottoar och tillgänglighetsanpassa oordnade passager. Uppgradera gångbana längs Bruksgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
15	Skapa passage längs Lagmansgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
17	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage mot Tegelvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1

18	Uppgradera gångbana längs Skolgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel trots smal bilväg.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
19	Uppgradera gångbana längs Storgatan och Kävlingevägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel trots smal bilväg. Utred hastighetsäkning av passager Storgatan vid Marieholmsbadet/idrottsplatsen, Järnväggsgatan, Bruksgatan, Skolgatan och Östra Karaby.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
20	Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder för gång och cykel på Lagmansgatans västra del.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
21	Utveckla mer utrymme och bättre trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid planpassager mellan järnväg och Kvarngatan respektive Bruksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1

#### 4.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöds tätort

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 65 med närmare beskrivningar enligt Tabell 11. Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpvägen är statliga vägar och samverkan bör ske med Trafikverket.



Figur 65. Åtgärder för gång- och cykel i Löberöds tätort.

Tabell 11. Gång- och cykelåtgärder i Löberöds tätort

Nr	Åtgärd – Gång och cykel - Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Cykel</b>		
5	Utred cykelkopplingar vid skolan på Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	3
7	Väderskyddade cykelställ vid busshållplats på Storgatan.	Tr, Hr, T/F	2
	<b>Gång och cykel</b>		
1	Hastighetssäkra passage på Hörbyvägen.	Ts, Tr, T/F	3
2	Hastighetssäkra passage vid korsningen Hörbyvägen/Stora Tvärgatan/Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	1
3	Hastighetssäkra passage på Storgatan intill Ölyckevägen.	Ts, Tr, T/F	2
4	Hastighetssäkra passage på Storgatan.	Ts, Tr, T/F	3
6	Utökad skyltning och markering av GC-bana på Battavägen.	Tr, Hr, T/F	3
8	Utred förstärkning av gång- och cykelstråk längs Sassarpsvägen samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas. Mycket smal vägbredd.	T/F	2
9	Utred förstärkning av gång- och cykelstråk för att uppnå ett mer sammanhängande gång- och cykelnät på Nygatan. Samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas.	T/F	2
10	Uppgradera gångbana längs Hörbyvägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Uppgradering av befintlig hastighetssäkrad gång- och cykelpassage.	Tr, Hr, T/F	2
11	Utred förstärkning av gång- och cykelkoppling till friliggande gång- och cykelstråk från Storgatan via Ölyckevägen.	T/F	2
12	Uppgradera gångbana längs Storgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Utred hastighetssäkring av passage i närheten av korsningen med	Ts, Tr, T/F	1



	Apoteksgatan som bör samordnas med en tydligare gång- och cykelkoppling till det friliggande gång- och cykelstråket norrut via Ölyckevägen.		
13	Utveckla tydligare gång- och cykelstråk längs Parkgatan/Hemvägen för ett mer sammanhängande nät.	Ts, Tr, T/F	3
14	Uppgradera gångbana längs Brahevägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Utred hastighetssäkring av passage vid korsningen med Parkgatan och busshållplatsen.	Ts, Tr, T/F	2
15	Uppgradera gångbana längs Rolsbergavägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas.	Ts, Tr, T/F	2

#### 4.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till alla Eslövs lokala mål, men särskilt målen som eftersträvar att det ska vara lätt att resa hållbart i Eslövs kommun, ett sammankopplat Eslöv samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts. Vissa vägar som har åtgärdsbehov är statliga vägar och här behövs samverkan med Trafikverket.

Flera åtgärder är utredningsinriktade och innebär att inventeringar och utvärderingar behöver göras. Det är viktigt för att skapa ett tillräckligt bra kunskapsunderlag och ett helhetsperspektiv för fortsatta åtgärdsprioriteringar på lång sikt. Ett sådant arbete underlättar också för utveckling av kommande exploateringsområden där möjligheter finns att prioritera rätt från början.

Ett flertal åtgärdsförslag, både avseende utredning och fysiska åtgärder, bidrar till barns och ungas resande och bör prioriteras. Delmålet **ta fram en tydlig prioritering för trafiksäkerhetsåtgärder gällande säkra gång- och cykelvägar till större målpunkter** gynnas i hög grad då skolor och fritidsaktiviteter utgör målpunkter för barn och unga. För barn och unga är trafiksäkerhet en viktig aspekt. Det är viktigt att tänka hela stråk mellan barnens viktiga målpunkter och utveckla hastighetssäkrade passager till 30 km/tim samt säkra gång och cykellänkar. Att säkra hela stråk på detta sätt bidrar även till bättre framkomlighet och kontinuitet. För barn är dess upplevelser längs gång- och cykelnätet viktiga. Barn och föräldrar ska känna sig trygga när de går och cyklar, men nog så viktigt är att även omgivande miljöer bidrar till ett attraktivt gång- och cykelnät som förhöjer upplevelsen av att gå och cykla. Kommande utredningsuppdrag bör inkludera även detta.

Åtgärdsförslag såsom nya gång- och cykelbanor, hastighetssäkrade passager, bättre cykelparkering, förbättrad belysning och upplevelsekvantiteter i kombination med mobility managementåtgärder leder till att fotgängaren och cyklisten jämföras med bilen då de ges utrymme och får ta mer plats. Det inbjuder till fler att gå och cykla inom tätorten och ger möjlighet att ställa bilen när kortare resor ska göras. **Åtgärdsförslagen kommer att bidra till alla de delmål som Eslövs kommun formulerat för trafikslagen gång- och cykel.**

Vissa åtgärdsförslag, såsom exempelvis hastighetssäkrade passager och nya gång- och cykelbanor, påverkar framkomlighet för bil. Det kan leda till att, den idag på flera vägar, bristfälliga hastighetsefterlevnaden förbättras i orterna. Sådana åtgärdsförslag kan påverka framkomlighet för utryckningstrafik och buss negativt, varför anpassningar behöver utredas för att skapa acceptabla förhållanden där behoven är extra stora för dessa användare.

## 5 Kollektivtrafik (buss och tåg)

### 5.1 Krav och behov

Kollektivtrafiken är en viktig del i ett hållbart och effektivt transportsystem. Nyttan i att få fler att resa med kollektivtrafik är att resorna flyttas från bil till buss och tåg. För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik behövs bra resandeunderlag, vilket är en förutsättning för hög turtäthet.

Det innebär att bebyggelseutveckling bör ske utmed befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk. Linjenätet och järnvägsstationen bör samlokaliseras för bra samverkan mellan trafiknätets olika nivåer. Det är också viktigt med effektiva förbindelser till stora målpunkter (till exempel högskola och sjukhus) i de större städerna.

Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas av restiden, effektiva linjestreckningar, närhet till hållplats vid start- och målpunkt, turtäthet, lokalisering av resecentra och bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. Kollektivtrafiken har anspråk på snabbhet, korta restider men även enkelhet och trygghet för resenärerna.

För tåg bör gångavståndet till stationen inte vara mer än 1000 meter. Gångavstånd till hållplats för lokal busstrafik är svårt att tillgodose eftersom olika människor har olika förutsättningar och preferenser. Exempelvis kan avståndet 200 meter anses vara för långt för personer med nedsatt rörelseförmåga. För normalresenären är snarare ett hållplatsavstånd på 400–600 meter. Mindre än 400 meters gångavstånd bör eftersträvas vid nya områden.

Kollektivtrafikens turtäthet i rusningstrafik bör vara cirka 15–30 minuter i Eslövs tätort, bedömt efter stadens storlek. För att vara konkurrenskraftig mot biltrafiken bör restidskvoten<sup>1</sup>, inklusive gång-, vänte- och eventuell bytestid, inte vara större

---

<sup>1</sup> Restidskvot = Restid med kollektivtrafik / Restid med bil

än 2,0. Detta ställer i sin tur krav på färdhastigheten (inklusive tid för hållplatsstopp) men innebär också att linjedragningen måste vara rimligt gen.

För aktuell nulägesbeskrivning och bristanalys i Eslöv, Marieholm och Löberöd har bedömningar skett utifrån riktlinjer enligt Tabell 12 samt bytesmöjligheter mellan kollektivtrafiklinjer.

Tabell 12. Kvalitetsbehov för kollektivtrafiken.

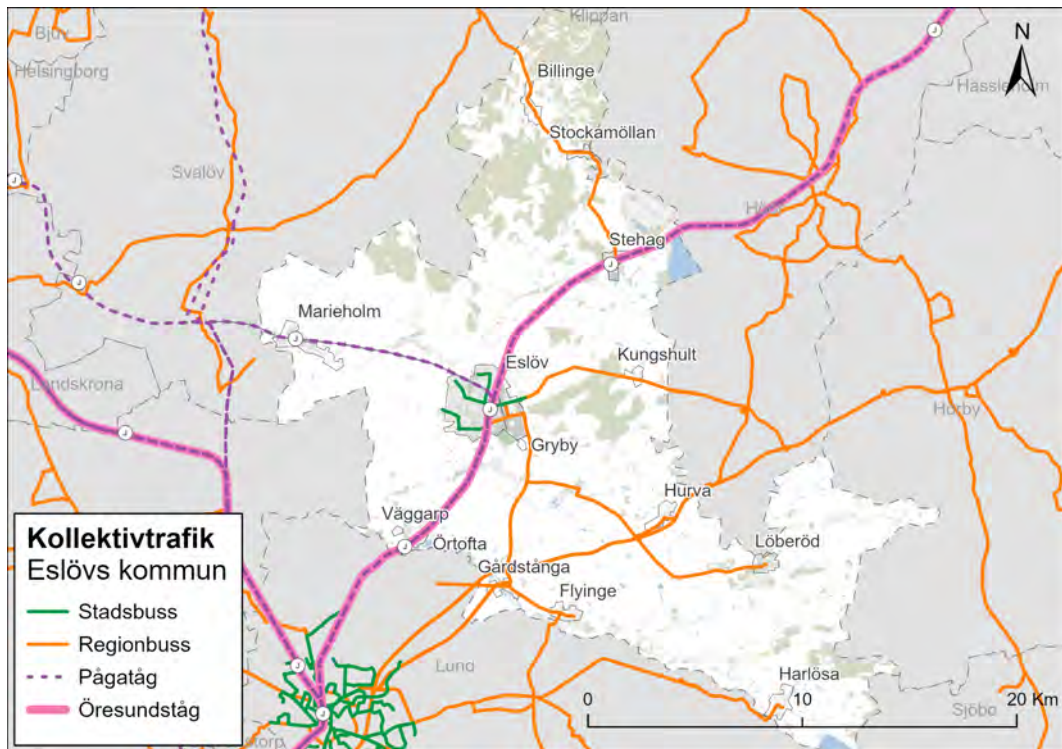
Kvalitet	Mått
Turtäthet	15–30 minuter
Gångavstånd järnväg	1000 meter
Gångavstånd buss	400 meter

## 5.2 Nuläge övergripande

Inom Eslövs kommun finns det ett brett utbud av kollektivtrafik i form av stadsbuss i Eslövs tätort, regionbuss samt tåg. Av det totala antalet resor år 2018 gjordes cirka 22 % med kollektivtrafik (15 % med tåg och 7 % med buss).

I Eslövs kommun är utpendlingen större jämfört med inpendlingen till kommunen. År 2018 var det knappt 4500 inpendlare jämfört med drygt 9100 utpendlare, vilket motsvarar 13% respektive 27 % av kommunens invånare. Av det totala antalet utpendlare skedde 32 % av resorna med tåg och 7 % med buss. Motsvarande siffror för inpendlingen var 20 % med tåg och 7 % med buss. För både in- och utpendlingsresorna är det bilen som dominerar.

Eslövs kollektivtrafiklinjer redovisas nedan i Figur 66. Finast maskvidd av linjer finns i Eslöv tätort, där det även finns stadsbuss. Regionbusslinjerna trafikerar främst söder och öster om staden samtidigt som tågtrafiken tjänar Marieholm och Stehag i norr. Även Örtofta i sydväst har tågtrafik.



Figur 66. Kollektivtrafiklinjer i Eslöv kommun.

Turtätheten för flera av busslinjerna är av god standard, se Tabell 13. Tätast trafik körs av SkåneExpressen-linjerna (SkE) längs väg E22. Turtätheten till Löberöd och andra omgivande orter i kommunen är mindre god och är jämnt fördelad under dagen. Tågtrafiken har i genomsnitt 10-minuterstrafik under maxtimme mot Lund och Malmö, respektive 20-minuterstrafik mot Hässleholm, vilket är en god standard.

Många av de orter som SkE trafikerar nås även via tåg eller regionbuss från Eslövs tätort, vilket gör att linjerna troligtvis främst nyttjas av de boende på orterna söder om väg E22 eller på landsbygden nära väg E22.

Tabell 13. Busstrafik i Eslövs kommun.

Linje	Linjetyp	Sträckning	Antal avgångar per vardag per riktning	Turtäthet under rusningstrafik
1	Stadsbuss	Solkullen–Stationen–Flygstaden	38 + 38	20-minuterstrafik
2	Stadsbuss	Rönneberga–Stationen–Bäckdala	39 + 38	20-minuterstrafik

SkE1	Regionbuss	Kristianstad– Malmö	42 + 42	15-minuterstrafik
SkE2	Regionbuss	Hörby–Lund	44 + 42	15-minuterstrafik
155	Regionbuss	Harlösa–S Sandby–Lund	16 + 17	30-minuterstrafik
157	Regionbuss	Eslöv– Gårdstånga– Flyinge	6 + 6	-
436	Regionbuss	Eslöv–Löberöd	10 + 10	-
474	Regionbuss	Hörby–Eslöv	10 + 10	-
518	Regionbuss	Klippan– Ljungbyhed– Röstånga– Stehag	14 + 12	-

Tabell 14. Tågtrafik i Eslövs kommun. \*Avgångar från Eslöv station mot Helsingborg går via Marieholm och trafikering redovisas på denna rad.

Station	Typ av tåg	Riktning	Trafikering
Eslöv	Öresundståg Pågatåg	Linjer mot Helsingborg*, Malmö, Hässleholm	Under maxtimme (per riktning och timme) Fem avgångar mot/från Malmö Tre avgångar mot Hässleholm
Marieholm	Pågatåg	Helsingborg - Malmö	En avgång per riktning och timme
Stehag	Pågatåg	Kristianstad - Malmö	Två avgångar per riktning och timme
Örtofta	Pågatåg	Kristianstad - Malmö	Två avgångar per riktning och timme

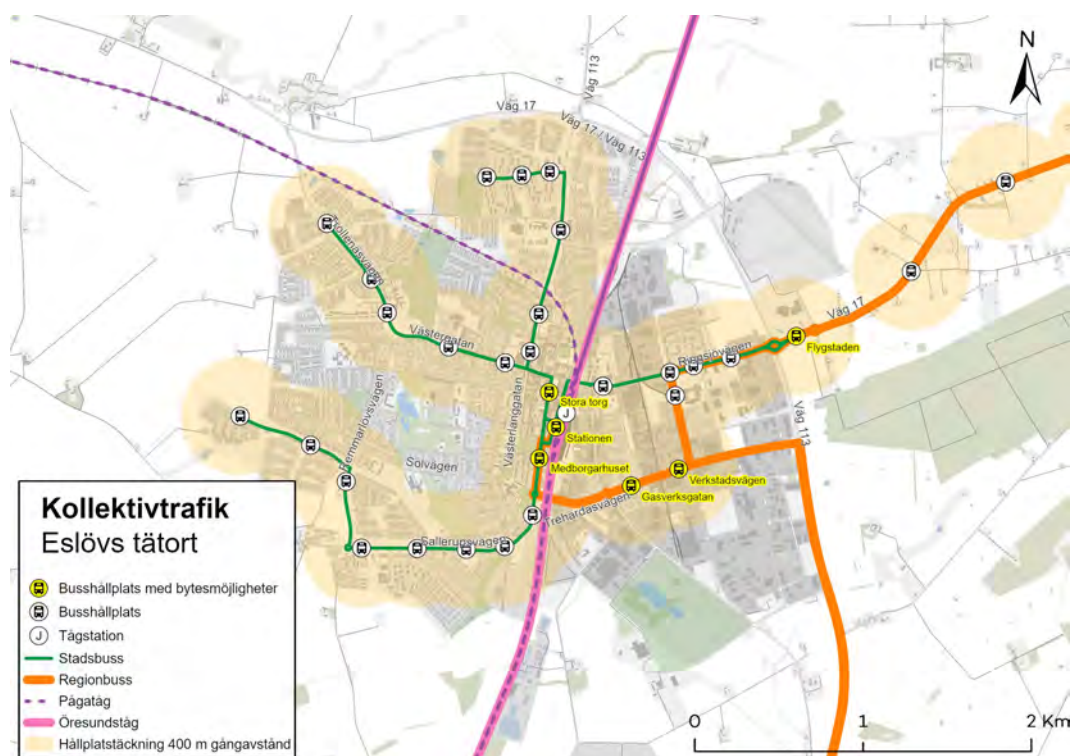
### 5.2.1 Eslövs tätort

Eslövs station är den stora knutpunkten i orten och kommunen. Här trafikerar två stadsbusslinjer sedan en tredje linje lades ned vid årsskiftet 2019/2020. Flera av regionbussarna i kommunen går inom staden tillsammans med Pågatåg och Öresundståg. Det är troligtvis här som flest byten sker mellan stads- och regionbuss, även om det finns möjlighet att göra detta vid andra hållplatser i Eslöv. Avstånden mellan hållplatsläge för stads- och regionbuss till järnvägsstationen är cirka 150 respektive 200 meter.

Stadsbussarna inom orten har en god turtäthet och har ett upptagningsområde (se Figur 67) som täcker merparten av den västra delen av orten och större målpunkter. Upptagningsområdet på 400 meter representerar fem minuters resa till fots.

Det finns områden i Eslövs tätort som saknar god tillgänglighet till kollektivtrafik. Dessa områden sträcker sig likt en korridor i västra Eslöv. Här ingår bland annat området Ekenässkolan, samt ett antal bostadsområden. Även i verksamhetsområdet i sydöstra Eslöv saknas god tillgång till kollektivtrafik.

Inom en radie på 1 kilometer från stationen går det att nå Eslövs stadskärna med centrumverksamheter, flera skolor och förskolor samt bibliotek och vårdcentral.



Figur 67. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Eslöv.

För pendling med tåg mot de arbetsplatstäta städerna Malmö och Lund avgår det sex tåg i respektive riktning från Eslöv station. Från stationen nås Malmö centralstation inom 25 minuter, vilket ger en god tillgänglighet. Restidskvoten från ett bostadsområde i västra Eslöv till Stortorget i Malmö är cirka 1,7 i restidskvot, vilket är acceptabelt. Restidskvoten sjunker desto närmare stationen man är.

Färre avgångar med tåg går till och från Hässleholm och Kristianstad, som troligtvis har färre arbetspendlare från Eslöv.

Den största delen av invånarna i Eslöv har mindre än 2 kilometer (fågelvägen) till stationen, vilket motsvarar 10 minuter med cykel. Trots detta står endast 13 % av resorna till tågtrafiken i kommunen med cykel (se Figur 8). För busstrafik är samma siffra 8 %.

### 5.2.1.1 Planerade åtgärder

Det finns inga kända planerade åtgärder för kollektivtrafiken i Eslövs tätort.

## 5.2.2 Marieholm

Genom Marieholm sträcker sig Rååbanan, där det sedan år 2016 går Pågatågstrafik. Från Marieholm avgår ett tåg per timme mot Malmö och Eslöv, respektive ett tåg mot Helsingborg. Detta är det enda kollektivtrafikutbudet i orten. I Figur 68 visas befintliga kollektivtrafiklinjer med upptagningsområde.

Närmast tågstationen ligger verksamheter. Detta innebär att en stor andel av resandeunderlaget, som utgörs av de boende, har längre än 5 minuter till den enda kollektivtrafiknoden i orten. Ser man till det acceptabla gångavståndet till en järnvägsstation (1 km, se Tabell 12), nås dock i stort sett hela tätorten.

Norr om stationen planeras ett nytt bostadsområde. Även detta område kommer att ligga inom ett acceptabelt avstånd till järnvägsstationen.



Figur 68. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Marieholm.

### 5.2.2.1 Planerade åtgärder

Det finns inga kända planerade åtgärder för kollektivtrafiken i Marieholm.

### 5.2.3 Löberöd

Bland regionbussarna går SkåneExpressen-linjerna 1 och 2 endast längs med väg E22. Detta innebär att det är långt att resa till fots eller med cykel för de flesta i kommunen. Från Löberöd är det möjligt att resa med regionbuss 436 och byta i Hurva till dessa linjer och resa vidare mot Malmö och Lund eller Hörby och Kristianstad. Det är även möjligt att resa med linje 436 till Eslövs station och byta till tåg.

Linje 436, som är den enda kollektivtrafiken i Löberöd, har ett upptagningsområde som redovisas i Figur 69. Stora delar av orten når någon av hållplatserna inom fem minuter till fots. Undantaget är de östra delarna av orten, där apotek, vårdcentral och tandläkare är lokaliserade.

Även om SkE och tågtrafiken har en god turtäthet, har anslutande linje 436 endast en avgång per timme, vilket ger en mindre god tillgänglighet med kollektivtrafik i Löberöd. Det går ingen busstrafik till Löberöd under helger. Restidskvoten från centrala Löberöd till Stortorget i Malmö är strax över 2,0, vilket innebär att kollektivtrafiken inte utgör ett attraktivt resalternativ.

Många av de orter som SkE går till nås även via tåg eller regionbuss från Eslövs tätort, vilket gör att linjerna troligtvis främst nyttjas av de boende på orterna söder om väg E22 eller på landsbygden nära väg E22.



Figur 69. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Löberöd.



### 5.2.3.1 Planerade åtgärder

Åtgärder som sedan tidigare pekats ut i kommunens översiktsplan är följande:

- Kommunen ska verka för ökad turtäthet för Löberöd inklusive granskning av vilka kopplingar som är av särskild betydelse för Löberödsborna (samarbete med Skånetrafiken)
- Kommunens ska verka för mer tillgängliga och användarvänliga busshållplatser i Löberöd (samarbete med Trafikverket och Skånetrafiken)

## 5.3 Bristanalys

Kollektivtrafiken i Eslövs kommun har analyserats utifrån krav och behov. Kraven rör kvaliteter såsom turtäthet, närhet till hållplats/station från målpunkter samt bytesmöjligheter.

Generellt saknas i kommunen avgångar under kvällstid och helger för regionbussarna som knyter samman de mindre orterna med Eslövs tätort.

Sett till Eslövs kommun som helhet varierar restidskvoten till andra orter i regionen kraftigt. Boende i Eslövs tätort och de andra järnvägsanslutna orterna kan på konkurrenskraftig tid ta sig till exempelvis Lund och Malmö.

För orter med regionbusstrafik är detta inte fallet, och det tar ofta mer än dubbelt så lång tid att ta sig till målpunkter med buss jämfört med bil. Detta gäller även en sträcka som exempelvis Löberöd och Eslöv. Det saknas kollektivtrafikkopplingar mellan flera av de mindre orterna i kommunen, speciellt under kvällar och helger, exempelvis från Löberöd samt orterna längs med berörd busslinje. Från Hurva, Flyinge och Harlösa är det möjligt att resa kollektivt till Eslöv under helger, men detta kräver ett eller flera byten och en resa via Lund för att byta till tåg mot Eslöv station. Även större orter i andra kommuner, såsom Hörby, saknar trafikering under kvällar och helger från Eslöv.

### 5.3.1 Eslöv

Flera målpunkter saknar närhet till stadsbuss sedan den tredje stadsbusslinjen, som främst trafikerade västra Eslöv, drogs in. Målpunkter som skolor (åk F-6 samt 7–9) som saknar närhet till kollektivtrafik medför ofta att föräldrar skjutsar sina barn i bil, vilket leder till mer utsläpp och en mindre trafiksäker miljö vid skolorna.

Vid byten mellan buss och tåg i Eslöv är sträckan mellan hållplats och station över 200 meter. Detta innebär att byten tar lång tid för resenärerna, särskilt för personer med rörelsehinder.

I Eslövs tätort finns det goda förutsättningar för att nyttja kollektivtrafiken i högre utsträckning, särskilt för pendling. Cykelnätet till stationsområdet är idag inte tillräckligt bra och behöver förstärkas. Det saknas även säkra och väderskyddade

cykelparkeringar vid stationen. Samtidigt finns en stor potential för fler pendlare att använda cykel på väg till kollektivtrafiken, se Figur 8.

### **5.3.2 Marieholm**

Från Marieholm avgår ett tåg i timmen i respektive riktning under hela dygnet, bortsett från nattetid mellan klockan 01 – 04. Turtätheten är konstant, vilket innebär att resenärerna har liten möjlighet att vara flexibla i sin resa till och från jobbet. Under samtal med tjänstepersoner har det även framkommit att det finns bekymmer med tillförlitligheten längs Helsingsborgsbanan där inställda avgångar förekommer.

Efter att tåglinjen lanserades i Marieholm har busslinje mot Eslöv dragits in. Detta betyder att invånare mellan Marieholm och Eslöv saknar god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Vid Marieholms station saknas väderskyddade cykelparkeringar på båda sidorna av spåret.

### **5.3.3 Löberöd**

Löberöd utgör ett lokalt centrum i Eslövs kommun där den sydöstra delen av kommunen har sin närmsta matbutik, vårdcentral med mera. Kollektivtrafiken i Löberöd utgörs av linje 436. Linjen fortsätter inte längre österut i kommunen än Löberöd, vilket innebär att de som vill resa dit behöver ta sig till orten med bil eller cykel.

Sista avgången från Löberöd till Eslöv sker vid 17:30, och sista avgång från Eslöv sker vid 17:00. Detta innebär att det finns begränsade möjligheter att pendla med kollektivtrafik till och från Löberöd, vare sig resenären ska till arbete eller skola. Under helgerna avgår ingen busstrafik till eller från Löberöd, vilket gör invånarna i och runt orten helt beroende av bil för att göra utflykter och ärenden. Det begränsar även barn och ungas rörelsefrihet och möjlighet att ta sig till och från aktiviteter utanför orten.

Trots att det finns täta avgångar från väg E22 genom SkåneExpressen eller tågtrafik i Eslöv är restidskvoten i flera reserelationer, exempelvis Löberöd till Malmö eller Eslöv, över 2,0.

Vid båda hållplatserna i Löberöd saknas cykelparkering.

## 5.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för kollektivtrafik har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader.

Fyrstagsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. I Tabell 15 presenteras steg 1- och steg 2-åtgärder för kollektivtrafik och i Tabell 16 steg 3- och 4-åtgärder.

Tabell 15. Steg 1- och 2 åtgärder för kollektivtrafik.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Samverka med Skånetrafiken</b> för att hitta alternativa lösningar till kollektivtrafik, exempelvis <b>anropsstyrning</b> .	Hr, T/F	1
Utökat samarbete på <b>samverkansmöten</b> mellan Skånetrafiken och kommunen (exempelvis översyn av stadsbusstrafiken, ökad <b>turtäthet</b> , förlänga <b>trafikeringstider</b> och förbättrad <b>realtidsinformation</b> ).	Hr	1
Inventera och utveckla attraktiva och väl upplysta <b>hållplatslägen</b> med tillhörande <b>cykelparkering</b> för järnvägsstationer samt busshållplatser.	Hr	2
Införa låncykelsystem likt exempelvis Malmö by bike i anslutning till Eslövs station för inpendlande resenärer.	Hr	2
Utred om det går att minska <b>avståndet mellan färdmedelsbyten</b> vid resecentrum och hur väl tidtabellerna synkar för att skapa ett samlat resecentrum samt attraktiva restider med kollektivtrafik.	Hr	2
Utred <b>behov av säkra passager</b> för att minska järnvägens barriäreffekt.	Ts, T/F	2
Implementera Mobility Management arbete, exempelvis genom olika <b>informationskampanjer</b> eller <b>incitament</b> för att välja mer hållbara transporter, för	Hr, Öv	2

kommuninvånare i allmänhet och nyinflyttade i synnerhet.		
Utred <b>trygghet</b> vid hållplatser och stationer, särskilt där mätningar har visat att otrygghet upplevs såsom Rönneberga.	Tr	2
Inventera <b>enkelt avhjälpna hinder</b> enligt Boverkets föreskrifter, HIN, för att säkra att hållplatserna i kommunen är <b>tillgängliga</b> .	T/F	2
<b>Samverka med Trafikverket</b> för utveckling av cykelvägar längs det statliga huvudvägnätet till busshållplatser.	T/F	2
Utred <b>framkomligheten</b> för busstrafiken i vägnätet för att kartlägga vilka flaskhalsar som finns.	T/F	2

Tabell 16. Steg 3- och 4 åtgärder för kollektivtrafik.

Åtgärd		Prioritet
Införa <b>cykelparkeringar</b> vid större knutpunkter för kollektivtrafiken med <b>väderskydd</b> , möjlighet att <b>låsa i ram</b> . Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Hr	1
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Eslövs <b>tågstation</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	1
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Marieholms <b>tågstation</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	2
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Löberöds <b>busshållplatser</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	3

### 5.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Eslövs tätort presenteras i Figur 61 med närmare beskrivningar enligt Tabell 17.



Figur 70. Åtgärder för kollektivtrafik i Eslövs tätort.

Tabell 17. Åtgärder för kollektivtrafik i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tillgänglighetsanpassa busshållplats vid Västerlånggatan.	T/F	2
2	Skapa ett sammanhållet resecentrum vid Eslövs station.	<b>Hr, T/F</b>	1
3	Se över busshållplatsens placering vid Ringsjövägen.	T/F	2
4	Inför cykelparkering med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Eslövs station. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
5	Inför cykelparkering med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Storgatan. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Mariefholm

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Mariefholm presenteras i Figur 71 med närmare beskrivningar i Tabell 18.



Figur 71. Åtgärder för kollektivtrafik i Mariefholms tätort.

Tabell 18. Åtgärder för kollektivtrafik i Mariefholms tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik – Mariefholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Komplettera hållplatsläge med väderskydd på Lagmansgatan.	Tr, T/F	2
2	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Marias väg. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, T/F	2
3	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram i vid Sundelius väg. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, T/F	2
4	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Lagmansgatan. Det	Tr, Hr, T/F	2

	kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.		
5	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Lagmansgatan. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Löberöd presenteras i Figur 72 med närmare beskrivningar i Tabell 19.



Figur 72. Åtgärder för kollektivtrafik i Löberöds tätort

Tabell 19. Åtgärder för kollektivtrafik i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik - Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tillgänglighetsanpassa busshållplats på Brahevägen intill Parkgatan.	T/F	1
2	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram på Storgatan intill Gamla torget. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.5 Konsekvenser av förändringar

Ovan beskrivna åtgärder bedöms sammantaget ha positiva konsekvenser på kollektivtrafiksystemet i Eslövs kommun och bidra till ett ökat hållbart resande i kommunen. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.

Genom att utföra föreslagna inventeringar och utredningar skapas ett kunskapsunderlag för att införa riktade åtgärder för de utmaningar som finns idag, samt för att förutse kommande behov av åtgärder.

För att nå målen att **öka andelen kollektivtrafikresor** i kommunens resor i allmänhet, samt för **arbetsresor** i synnerhet, bidrar flertalet åtgärder föreslagna ovan. Samtliga förslag bedöms ge en attraktivare kollektivtrafik, vilket har potential att öka andelen kollektivtrafikresor.

Att förbättra kollektivtrafiken på orter på landsbygden, exempelvis Löberöd, ger en mer levande landsbygd. En förbättrad kollektivtrafik ger barn och ungdomar rörelsefrihet, vilket bidrar till att de kan ta sig till och från aktiviteter och skola utan att vara beroende av skjuts från vårdnadshavare eller ett eget fordon. På landsbygden krävs en dialog med Skånetrafiken och Trafikverket för att komma överens om en ambitionsnivå i relation till potentiellt resandeunderlag. Vid lågt resandeunderlag är det möjligt att erbjuda anropsstyrd kollektivtrafik. Detta ger en ökad tillgänglighet för dem som saknar bil eller körkort samt ett alternativ för dem som har tillgång till någotdera.

Delmålet att **skapa bättre förutsättning för kombinationsresor** uppnås genom att förbättra möjligheterna utifrån hela-resan-perspektivet, från dörr till dörr. Åtgärder såsom utveckla cykelparkeringar vid hållplats och station innebär att en skolungdom eller arbetspendlande på ett bekvämt och tryggt sätt kan ställa sin cykel för att därefter använda kollektivtrafiken som nästa del i sin resa. Att sadeln är torr tillsammans med att cykelhjälm och batteri till elcykeln går att låsa in gör vardagen enklare för kollektivtrafikanvändarna. Att införa låncykelsystem i Eslövs tätort som kan användas både av inpendlare och boende skapar goda möjligheter för att byta från tåg eller buss till cykel. Exempelvis kan inpendlare som kommer med tåg byta till cykel och på ett flexibelt sätt ta sig vidare till sin arbetsplats i staden.

Vidare skapas även förutsättningar för kombinationsresor genom att ha goda möjligheter till pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoderna. Dessa åtgärder redogörs för i kapitel 6.4.

**Tryggt att ta sig till och från kollektivtrafik** innebär vägen till och från hållplatsläge, samt under väntetiden på stationen eller hållplatsen. Denna trygghet förbättras genom att först kartlägga och utreda var det upplevs otryggt för att därefter göra riktade åtgärder på dessa platser. En åtgärd som innebär ökad trafiktrygghet är att förbättra cykelstråken (inklusive passager) till de stora knutpunkterna i Eslöv, Marieholm och Löberöd. En annan åtgärd som bidrar till ökad trygghet är att förstärka med belysning i korsningspunkter, längs gång- och cykelvägar samt vid hållplatser och stationer. Den ökade tryggheten från åtgärderna bedöms göra kollektivtrafiken attraktivare som i sin tur bidrar till ett ökat hållbart resande.



## 6 Bil och parkering

### 6.1 Krav och behov

Planering för biltrafik behöver balanseras med övriga trafikslag och en hållbar stadsutveckling. Ett biltrafiksystem behöver vara i samklang med det totala resbehovet liksom med stadens attraktivitet och en hållbar utveckling. En avvägning behöver ske mellan olika trafikslag och olika kvaliteter i de olika näten.

Biltrafiken har anspråk på god framkomlighet, tillgänglighet och hög trafiksäkerhet. Biltrafikens krav och behov på tätorternas väg och gatunät beror på om resan utförs helt inom tätorten, har börjat utanför med mål inom tätorten, eller om resan går genom tätorten. Den totala restiden är viktig, men inom tätorten är tillgängligheten viktigare än framkomligheten, medan genomfartstrafiken önskar en hög framkomlighet, mätt i såväl hastighet som kapacitet. Bilismens behov behöver relateras till olika livsrums och olika funktionskrav på vägar. Se även kapitel 3.6.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett bilnät, se Tabell 20.

Tabell 20. Funktionsindelning för bilnätet. Källa: TRAST

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för bil	Nätet består av gator för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan stadsdelar inom tätorten. Inom huvudnätet finns länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och besökspunkter inom staden och fjärrpunkter utanför tätorten.
Lokalnät för bil	Nätet omfattar gator för trafik som till övervägande del har målpunkt utmed gatan. Viktiga målpunkter är huvudnätet för bil och målpunkter inom stadsdelen.

Bilparkering är en viktig faktor för biltrafikens tillgänglighet och bilnätets funktion. Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för resmönstret och kan påverka biltrafikmängden i ett område. Parkering kan användas som ett aktivt instrument i stadsplaneringen. Kommunen kan med hjälp av parkeringsbehovstal och styrdokument kompromissa mellan tillgänglighetsanspråk från biltrafik och andra anspråk i staden.

*Biltrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:*

Viktiga målpunkter för bilister definieras och beskrivs såsom arbetsplatser, resecentra, busshållplatser, handelsplatser, skolor, dagis, fritidsanläggningar/-områden och bostäder.

Bilnätets länkar beskrivs med avseende på hastigheter och relateras till funktioner och trafikrum samt storlek på biltrafikflöden.

För utryckningsfordon har framkomligheten stor betydelse och för ambulanstransporter är raka och jämna vägar viktiga. För analysen bedöms de större huvudgatorna samt anslutningsvägar till räddningstjänstens station.

För närmare beskrivning av tung trafik och godstransporter hänvisas till Kapitel 7.

Av Figur 73 framgår tolkning av vägklasser för förståelse av hierarkier i ett väg- och gatunät.

Klass	Trafik-försörjnings-funktion	Lugna gatan	TRAST/ VGU	Statligt vägnät
0	Europa		Övergripande huvudnät	Europa-väg
1	Sverige		Övergripande huvudnät	Nationell stamväg Riksväg
2	Storregion	Genomfart/ Infart	Övergripande huvudnät	Nationell stamväg Riksväg
3	Storregion Region	Genomfart/ Infart Huvudgata	Övergripande huvudnät Huvudnät	Riksväg Primär länsväg
4	Region	Huvudgata	Huvudnät	Primär Sekundär länsväg
5	Stad Tätort	Huvudgata	Huvudnät	Sekundär Tertiär länsväg
		Lokalgata*	Lokalnät	
6	Stadsdel Tätortdel	Lokalgata*	Lokalnät	Tertiär länsväg
7	Kvarter	Lokalgata	Lokalnät	
8	Fastighet			

Figur 73. Översättningstabell för vägklass från NVDB (Nationell vägdatabas)

Bilnätets korsningar beaktas såsom till exempel planskildhet, signalreglering, cirkulationsplats och väjning/stopp.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på bil mellan olika trafikslag bil/bil, bil/ cykel, bil/fotgängare. Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för bilister i relation till andra behov för orten.

För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande för analysen:

- Avsaknad av länkar i bilnätets huvudnät respektive lokala nät i förhållande till viktiga målpunkter.
- Kapacitet i länkar eller korsningspunkter.
- Förekomst av passager som är hastighetssäkrade alternativt belastade av fotgängare och cyklister på ett sådant sätt att biltrafikens framkomlighet är låg.

För behov av trafiksäkerhet beaktas följande för analysen:

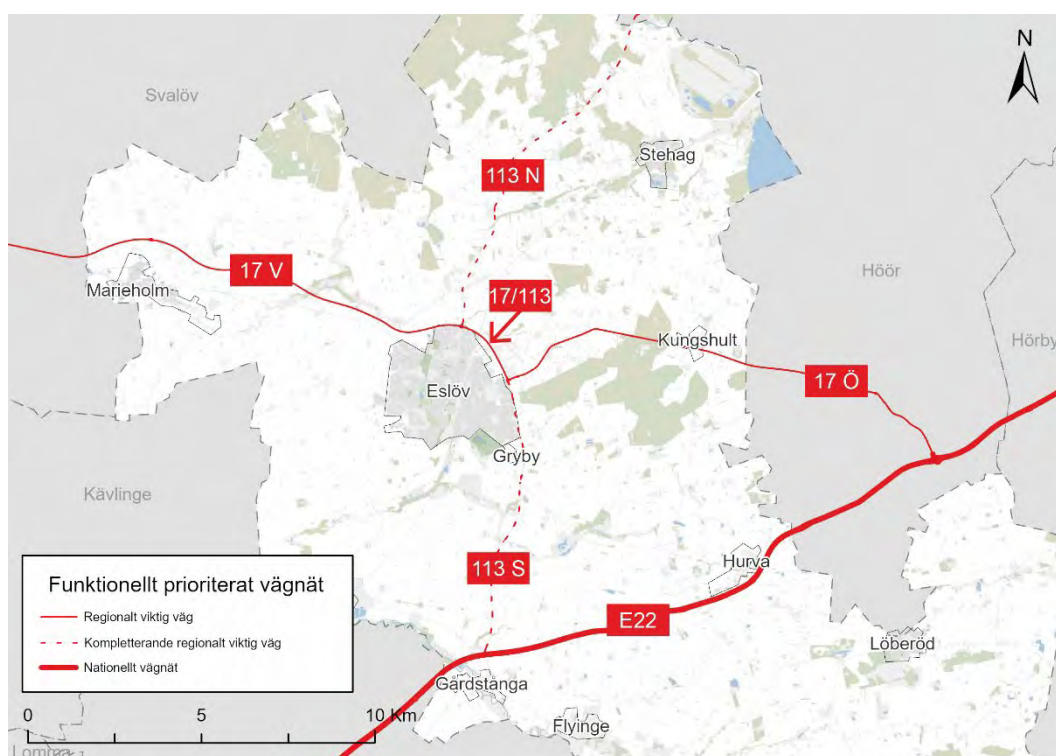
- Hastighetsnivåer för konfliktsituationer med alla trafikslag.

Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Den är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika den. Närmare beskrivning finns i kap 3.8 Trafiksäkerhet.

Vid bedömning av trafiksäkerhet kan 85-percentilen av motorfordons punkthastigheter uppmätas. Detta görs med fördel omedelbart före konfliktpunkten – till exempel strax före en gång- och cykelkorsning. Med 85-percentil menas att högst 85 av 100 bilar har den angivna hastigheten. Men det finns andra faktorer utöver 85-percentil som bör vägas in i samband med att hastighetssäkrade åtgärder sätts in, exempelvis om ett stråk används mycket av barn och unga eller där framkomligheten för oskyddade trafikanter kan gynnas i kombination med en trafiksäkerhetsåtgärd.

## **6.2 Nuläge övergripande**

För det nationella vägnätet som passerar Eslövs kommun innehar väg E22 de högre trafikflödena. Väg 17 och väg 113 har stor inverkan på bilisternas rörelsemönster och skapar en god tillgänglighet till närliggande kommuner och regioner, se Figur 74 och Tabell 21.



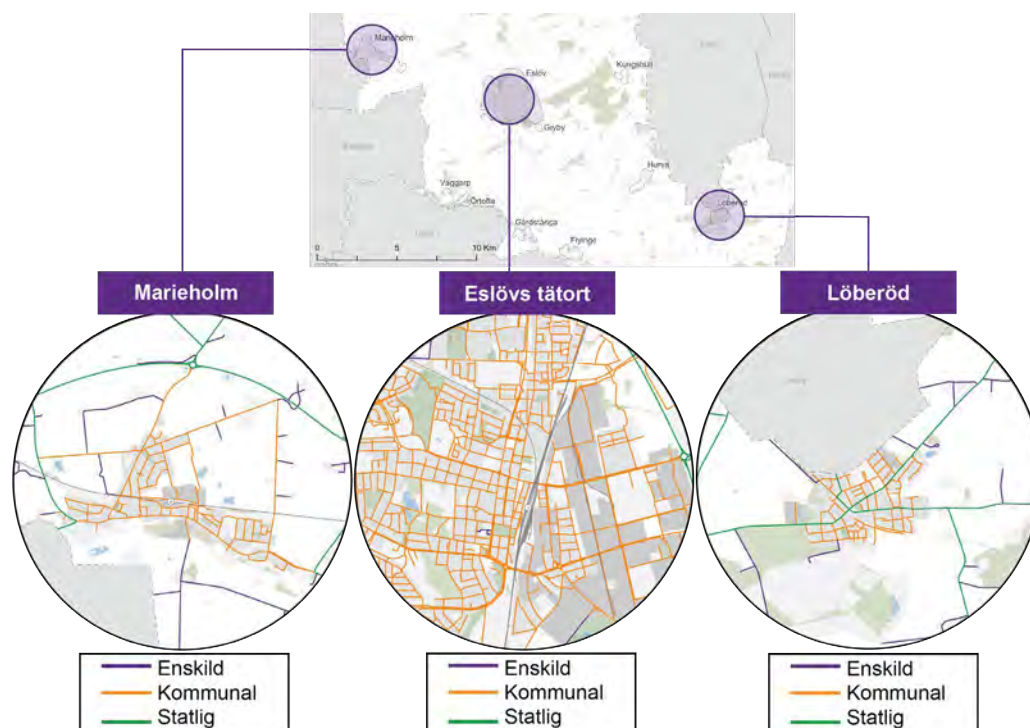
Figur 74. Nationellt och regionalt vägnät.

Tabell 21. Biltrafikflöden på det nationella och det regionala vägnätet.

Väg	Flöde fordon/dygn (mätår)
E22	23 000 (2019)
17/113	9500 (2018)
17 V	6500 (2018)
17 Ö	6000 (2018)
113 S	13 000 (2017)
113 N	5500 (2017)

Bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen och cirka 60 % av alla resor görs med bil. I Eslövs tätort finns en tydlig hierarki med huvudgator och ett finmaskigt lokalnät.

I tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd utgörs största delen av vägnätet av kommunala vägar, men det förekommer även enskilda och statliga vägar. Det som skiljer Löberöd från de två andra orterna är att de centrala huvudvägarna genom samhället är statliga vägar, vilket innebär att kommunen inte är väghållare. Se Figur 75 och Tabell 29.



Figur 75. Väghållare i Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd.

Utveckling av strategier och planer för bilparkering i kommunen är ett ständigt pågående arbete. Parkeringsnormen delar in Eslövs kommun i två zoner, en för Eslövs tätorts centrala delar och en för kommunens övriga delar, med olika minikrav på parkeringsbehov vid nybyggnation. Genom att implementera olika typer av mobilitetsåtgärder finns det möjlighet att reducera parkeringstalet med 20–30 %. Storleken på reduktionen beror på platsens förutsättningar och vilka typer av åtgärder som genomförs.

I Eslövs tätorts centrala delar är allmän parkering avgiftsbelagd eller försedd med krav på P-skiva. I de mest centrala delarna finns 10- och 30-minutersparkering som utgörs av kantstensparkering. Större parkeringsytor i nära anslutning till

centrum har längre tidsgräns med avgift för 4- respektive 24-timmars parkering. Se Figur 78.

Parkeringsnormen liksom utveckling av avgiftszoner är styrmedel för en mer hållbar markanvändning, att underlätta för människor att resa hållbart samt styra biltrafikflöden för att minimera dess störningar.

I Eslövs tätort finns tre pendlarparkeringar. I Marieholm finns en pendlarparkering norr om järnvägsstationen, och i Löberöd finns en vid busstorget i nära anslutning till affären.

### **6.2.1 Eslöv**

Biltrafikens övergripande huvudnät vid Eslövs tätort består av väg 17 och väg 113, vilka omger ortens nordöstra del, se Figur 76. I Eslövs tätort leder merparten av huvudnätet till dessa övergripande vägar. Huvudnätet består av Trehäradsvägen, Lundavägen, Ringsjövägen, Östergatan, Västergatan, Västerlånggatan, Trollenäsvägen, Smålandsvägen och Harjagersvägen. Ett mindre prioriterat huvudnät sammankopplar orten, dels till mindre regionala vägar mot sydväst, dels mellan huvudgatorna, och omfattas av Sallerupsvägen, Remmarslövsvägen och Bruksgatan.

Vissa gator har klassats som mer betydelsefulla lokalgator såsom Solvägen, Kvarngatan och Verkstadsvägen och även dessa gator sammanbinder huvudvägnätet. Övriga gator ingår i det lokala nätet varav ett flertal har en viktig uppsamlingsfunktion.

Östergatan/Ringsjövägen är idag en av de större infartslederna som leder till Eslövs tätort och utgör en sammanbindande ryggrad för östra Eslöv, som kopplar till tvärgående gator. Östergatan/Ringsjövägen inklusive Trehäradsvägen är de större infartsvägarna med flöden mellan 8000–10000 fordon/dygn. Ringsjövägen har en högre andel tung trafik vilket innebär att ett stort antal tunga transporter väljer denna väg dels mot centrala Eslöv, dels mot verksamhetsområdena i östra Eslöv.

Trehäradsvägen är förhållandevis bred och har en kombinerad funktion som infartsled för person- och godstrafik samtidigt som dess karaktär ändras till stadsgata när den leder via bostadsbebyggelse. Tillsammans med Harjagersvägen och Södra vägen/Lundavägen ska den avlasta Östergatan/Ringsjövägen.

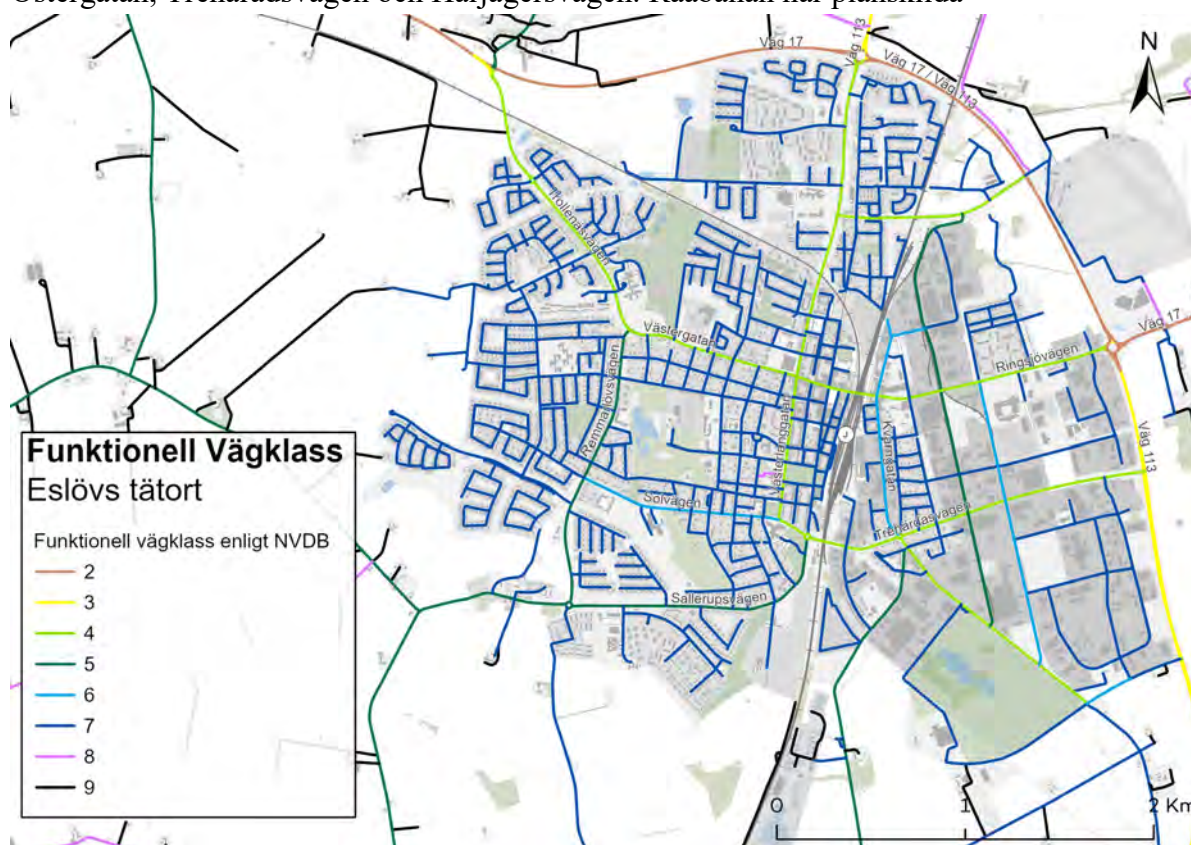
Harjagersvägen har ett något lägre flöde, cirka 2600 fordon/dygn, med en jämförelsevis högre andel tung trafik (cirka 9,2 %). Lundavägen har flödet cirka 1900 fordon/dygn.

Kvarngatan, Smålandsvägen, Trollenäsvägen, Västergatan och Sallerupsvägen innehar något lägre biltrafikflöden mellan cirka 4000–6000 fordon/dygn.

Biltrafiken bedöms omfattas av genomfartstrafik till de perifera stadsdelarna och lokal trafik.

Även Solvägen har ett lägre flöde med cirka 3000 fordon/dygn och en lägre andel tung trafik (cirka 4,9 %).

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan barriärer för lokaltrafiken vilket kan göra att trafiken belastar huvudnätet i högre grad. Inom Eslövs tätort finns planskilda bilvägskorsningar med Södra stambanan för Östergatan, Trehäradsvägen och Harjagersvägen. Rååbanan har planskilda



korsningar med Smålandsvägen och Trollenäsvägen. Se Figur 34.

Figur 76. Funktionell vägklass enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

Flöden uppmätta 2019 på det kommunala vägnätet i Eslövs tätort redovisas nedan i Tabell 22. De mätningar som genomförts under 2020 och 2021 har varit påverkade av pandemin samt en ombyggnad av Östergatan, vilket har gjort att flöden på denna samt omkringliggande nät inte anses representativa.

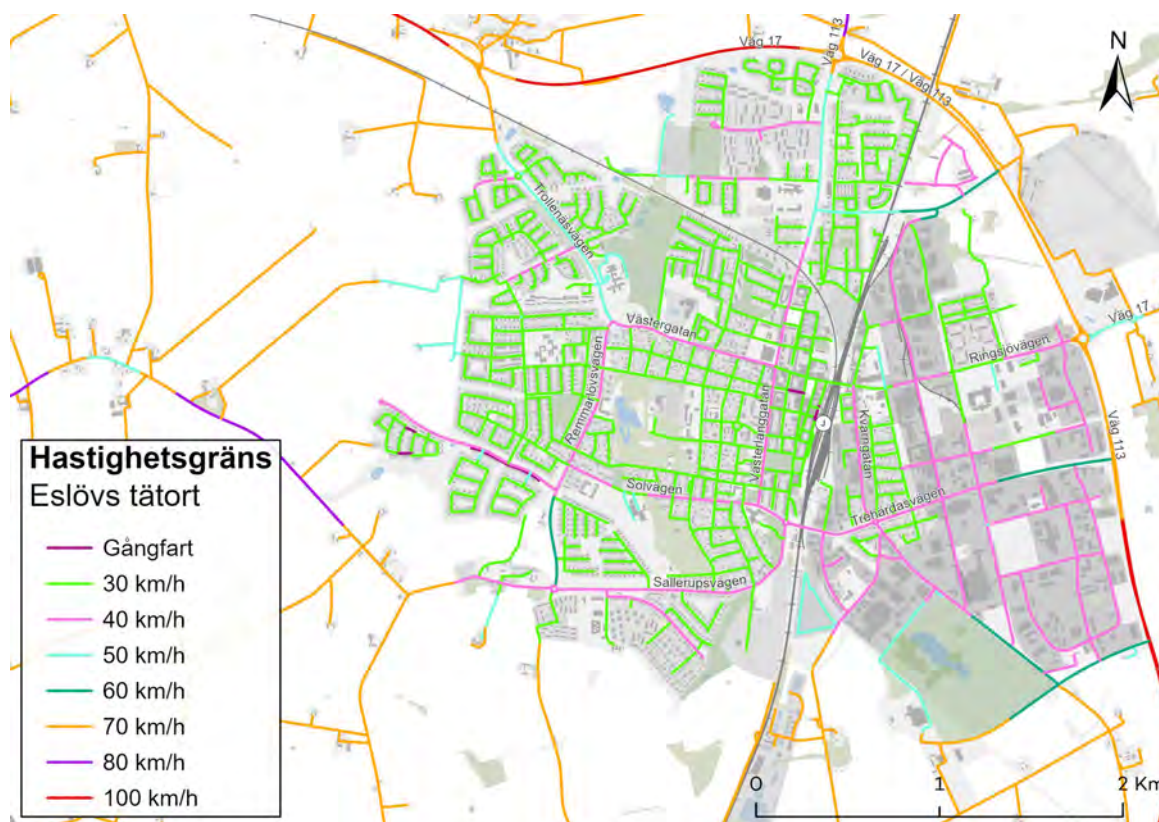
Tabell 22. Flöden på det kommunala vägnätet i Eslöv tätort. 85-percentil innebär att 15 % av bilisterna kör den uppmätta hastigheten eller fortare.

Eslöv Gata	Dygns- trafik (f/d)	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	85- percentil (km/tim)	Tung trafik
Harjagersvägen	2600	2019	60	57	63	9,2%
Kvarngatan N	5100	2019	40	36	42	4,3%
Kvarngatan S	4800	2019	40	42	47	5,3%
Ringsjövägen	8700	2019	40	43	52	8,9%
Sallerupsvägen N	4500	2019	40	43	52	6,3%
Smålandsvägen	5600	2019	40	35	42	5,8%
Solvägen	3100	2019	30	39	47	4,9%
Södra vägen	1900	2019	60	58	68	13,5%
Trehäradsvägen	9400	2019	40	37	42	4,5%
Trollenäsvägen	5300	2019	50	48	54	4,6%
Västergatan	6000	2019	40	40	47	5,4%
Östergatan	9800	2019	30	31	35	4,2%

I dagsläget finns vissa kapacitetsbrister i Eslövs tätorts tre större huvudinfartsvägar vilka beskrivs i kapitel 6.3 - Bristanalys. I Eslövs centrum kan en viss tröghet upplevas för bilister vid Västergatan/Östergatan, men förhållandena bedöms vara på en acceptabel nivå.



Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till ”Rätt fart i staden”. Av Figur 77 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för infarter till verkshetsområden och ortens centrala delar. Bashastigheten för lokalnätet är 30 km/tim.



Figur 77. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB.

Bilvägnätet har kompletterats med olika hastighetssänkande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. För Eslövs huvudgator finns refuger vid ett flertal gång- och/eller cykelpassager, men upphöjda passager har även utvecklats över huvudgator, på anslutande tvärgator eller upphöjda korsningar. Endast upphöjda passager bedöms säkerställa hastigheten 30 km/tim och ge en trafiksäker passage. Även planskilda passager bedöms trafiksäkra. En översiktlig inventering visar omfattning av trafiksäkra passager i orten, se Figur 34 i kapitel 4 - Gång och cykel. Hastighetssäkrade passager är koncentrerade till Eslövs centrumfunktioner vid till exempel Östergatan, Stora torg, Norregatan och Solgatan.

Av Tabell 22 kan utläsas att det generellt sker hastighetsöverskridanden på alla uppmätta vägar. De vägar som utmärker sig med större hastighetsöverskridanden av skyltad hastighet är Kvarngatan (södra delen), Ringsjövägen, Sallerupsvägen, Solvägen, Västergatan, Östergatan och Trolleånsvägen. Av Figur 34 framgår

förekomst av hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i orten. Bedömningen är att antalet hastighetssäkrade passager samt andra hastighetssänkande åtgärder behöver utökas för att möjliggöra hastighetsefterlevnad.

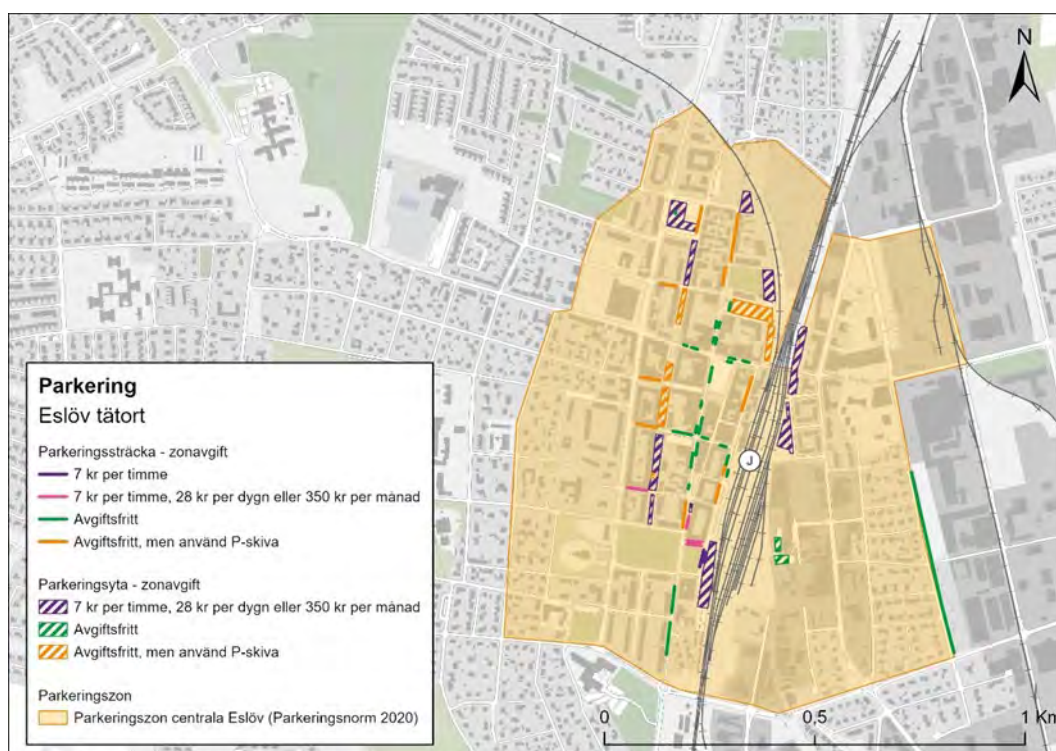
För uttryckningstrafiken är räddningstjänstens station, som är lokaliserad vid Vikhemsvägen som ansluter till Ringsjövägen nära cirkulationsplatsen med väg 113, viktig att beakta.

### 6.2.1.1 Parkering

I Eslövs tätort finns tre pendlarparkeringar. Dessa är lokaliserade vid Medborgarhuset (nära järnvägsstationen), Stinstorget och norr om Stinstorget. Det finns cirka 800 allmänna parkeringsplatser att tillgå i centrala Eslöv.

Beläggningsstudier av allmänna parkeringsytor genomfördes i april 2019.

Studierna visar att beläggningen i centrala Eslöv varierar under dygnet och beroende på dag och helgdag. Jämfört med tidigare beläggningsstudier som gjorts år 2018 har beläggningsgraden minskat något under förmiddag och helg, medan eftermiddag och kväll ökat marginellt. Utöver de allmänna parkeringsplatserna finns flertalet korttidsparkeringar på 10–30 min längs gatorna i centrala Eslöv. (Sweco, 2019)



Figur 78. Avgiftszoner i Eslöv. Parkeringszonen för Eslövs centrala delar enligt parkeringsnorm syns i bakgrunden.

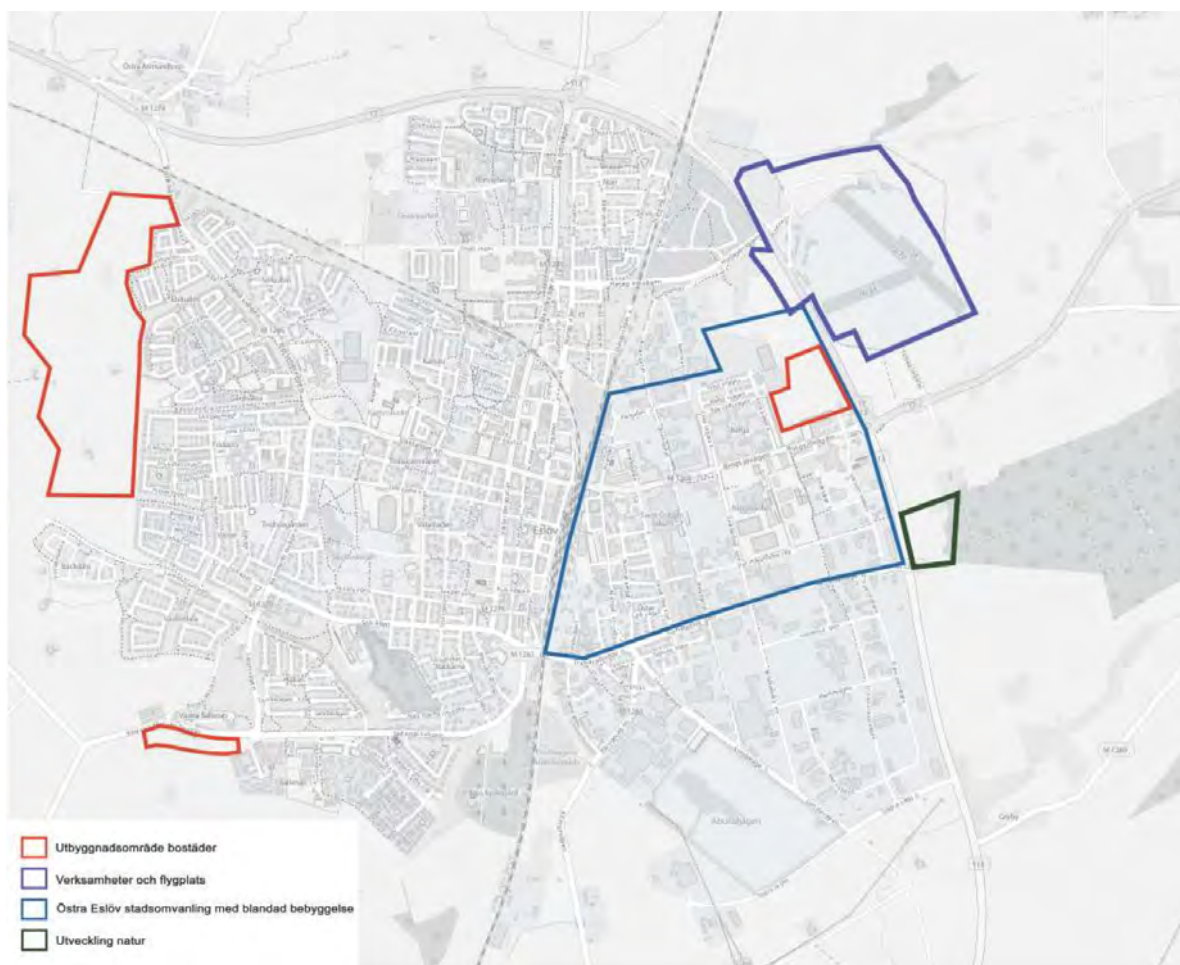
### 6.2.1.2 Trafikolyckor

För cirka 32 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har motorfordon varit involverade. Bland knappt hälften av dessa, cirka 46 %, har oskyddade trafikanter varit inblandade. Dessa olyckor sker främst vid korsningar och där motorfordon svänger och korsar en gång- eller cykelväg. Av olyckorna där motorfordon är inblandade är majoriteten (cirka 82 %) lindriga skador. Totalt har 2 olyckor med motorfordon varit av allvarlig grad under perioden, se Figur 22 och Figur 23.

Olyckor mellan fotgängare och motorfordon har varit vanligare än mellan fotgängare och cykel, se närmare beskrivning i Figur 22. Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen. Olyckor mellan motorfordon har främst inträffat i de östra delarna av tätorten, längs med Östergatan/Ringsjövägen och vid cirkulationsplatsen väg 113/väg 17/Ringsjövägen.

### 6.2.1.3 Planerade åtgärder

Eslöv har i dagsläget flera utbyggnadsområden, se Figur 79. Området Flygstaden i nordost består av ett stadsnära externt handelscentrum med livsmedelsbutik och sällanköpshandel. Öster om järnvägen pågår omvandling av verksamhetsområde till stationsnära stadsbygd med blandad stad. Området ska präglas av blandad täthet och funktioner med 1 600 nya bostäder som byggs fram till år 2035. Öster om väg 113 ska ett naturområde skapas för tätortsnära rekreation. Området blir då en del av ett större natur- och rekreationsstråk ihop med det befintliga naturområdet Snärjet längre österut. I västra Eslöv planeras för ny bostadsbebyggelse med varierande täthet och funktioner med 600 nya bostäder fram till år 2035. I sydvästra Eslöv planeras för småskalig bostadsbebyggelse i bymiljö.



Figur 79. Utvecklingsområden i Eslöv från kommunens översiktsplan. Källa: Åtgärds trafik genomfart i Eslöv.

I samband med utveckling av östra Eslöv kommer behov och förutsättningar att ändras för biltrafiken. En åtgärdsvalsstudie utfördes för genomfartstrafiken i Eslöv med hänsyn till nuläge och framtida planer. Eslövs kommun har beslutat att vidare utreda åtgärds paket 1 och 3 som föreslås i denna. Eslövs kommun har även lyft åtgärds förlag som berör väg 113 som inspel till den regionala planen, där ett helhetsgrepp behöver göras från Eslövs tätort till Gårdstånga. I samband med arbetet med trafikplanen har en trafikmodell för Eslövs tätort tagits fram, i programmet TransModeler, där kommande planer och exploateringar lagts in. I modellen har trafiken räknats upp till målår 2035 för att kunna identifiera framtida brister i systemet.

### 6.2.2 Marieholm

Biltrafikens övergripande huvudnät i Marieholms tätort består av Kävlingevägen och Storgatan i östvästlig riktning som ansluter till väg 108 vilken har en förbifartskoppling till väg 17, se Figur 80. Även Kvarngatan tillhör huvudnätet och är en nordsydlig koppling mot väg 17. Förbifarten avlastar ortens vägnät från

genomfartstrafik. Tätortens kopplingar till väg 17 kan innebära risk för genomfartstrafik även om skyltningen för en större reserelation till och från Kävlingsleden via förbifarten.

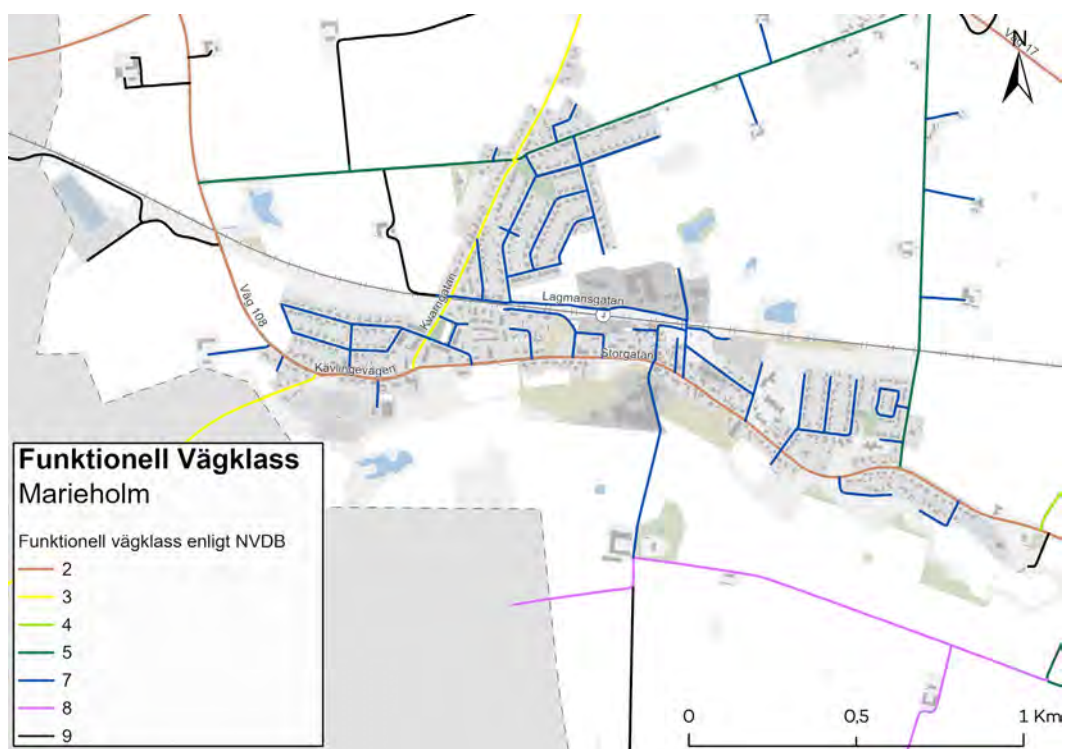
Sibbarpsvägen och Östergatan kantar orten i nordsydlig riktning. Övriga gator har klassats som lokalgator.

Storgatan och Kvarngatan är viktiga för utryckningstrafikens framkomlighet. Räddningstjänstens lokal är belägen vid Kvarngatan strax söder om plankorsningen med järnvägen.

Kvarngatan, Lagmansgatan och Bruksgatan leder till järnvägsstationen. Järnvägen Råabanan utgör en barriär i orten mellan norra och södra Marieholm och har korsningar i plan för blandtrafik med alla trafikslag vid Kvarngatan och Bruksgatan. Bilpendelparkering är belägen på norra sidan vilket innebär att den större andelen som bor på södra sidan behöver passera plankorsningarna med järnvägen för att parkera och ta sig till tåget. Se Figur 39.

Lagmansgatan är viktig för tillgängligheten till järnvägsstationen och har delvis en smal körbana med blandtrafik.

Storgatan är förhållandevis smal, cirka 6 meter bred, medan Kvarngatan har cirka 7 meters körbanebredd.



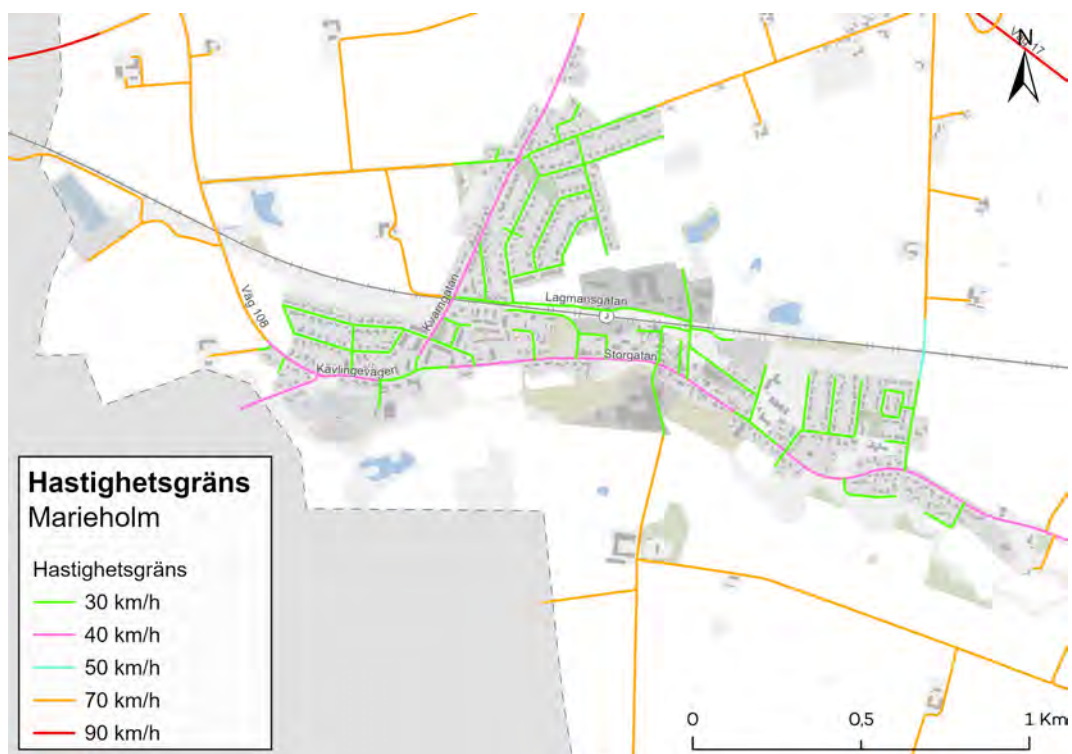
Figur 80. Funktionell vägklass i Marieholm enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

Uppmätta flöden på Kvarngatan och Storgatan är cirka 1300 respektive 1400 fordon/dygn. Se Tabell 23. Kapacitet för bilflödet bedöms fungera.

*Tabell 23. Flöden på det kommunala vägnätet i Marieholm tätort. 85-percentil innebär att 15% av bilisterna kör den uppmätta hastigheten eller fortare.*

Marieholm Gata	Dygns- trafik (f/d)	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	85-perc (km/tim)	Tung trafik
Kvarngatan	1300	2019	40	52	63	5,6%
Storgatan	1400	2019	40	49	58	6,7%

Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till ”Rätt fart i staden”. Av Figur 81 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för korsningspunkten Kvarngatan/Storgatan samt en delsträcka förbi skolan på Storgatan. Bashastigheten för lokalnätet är 30 km/tim.



Figur 81. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB i Marieholm.

Bilvägnätet har kompletterats med två upphöjda hastighetssänkande gång- och cykelpassager på Lagmansgatan nära cykelparkering och den enda planskilda gång- och cykelpassagen under järnvägen. Utöver detta saknas upphöjda gång- och cykelpassager i gång- och cykelnätet. Se Figur 39.

Av Tabell 23 kan utläsas att hastighetsefterlevnaden är låg på Kvarngatan och Storgatan.

För utryckningstrafiken är Räddningstjänstens station lokaliserad vid Kvarngatan söder om järnvägen viktig att beakta.

#### 6.2.2.1 Trafikolyckor

Bland de 12 olyckor som inträffat i Marieholm under perioden januari 2015 - december 2020 har motorfordon varit involverade i 4 av dem. Av dessa har fotgängare varit inblandade i 2 och cyklist i 1 olycka. Samtliga olyckor har varit av lindrig grad. Från olycksdata går det inte att utläsa några mönster eller områden där motorfordon löper större risk att vara inblandade i olyckor.

#### 6.2.2.2 Planerade åtgärder

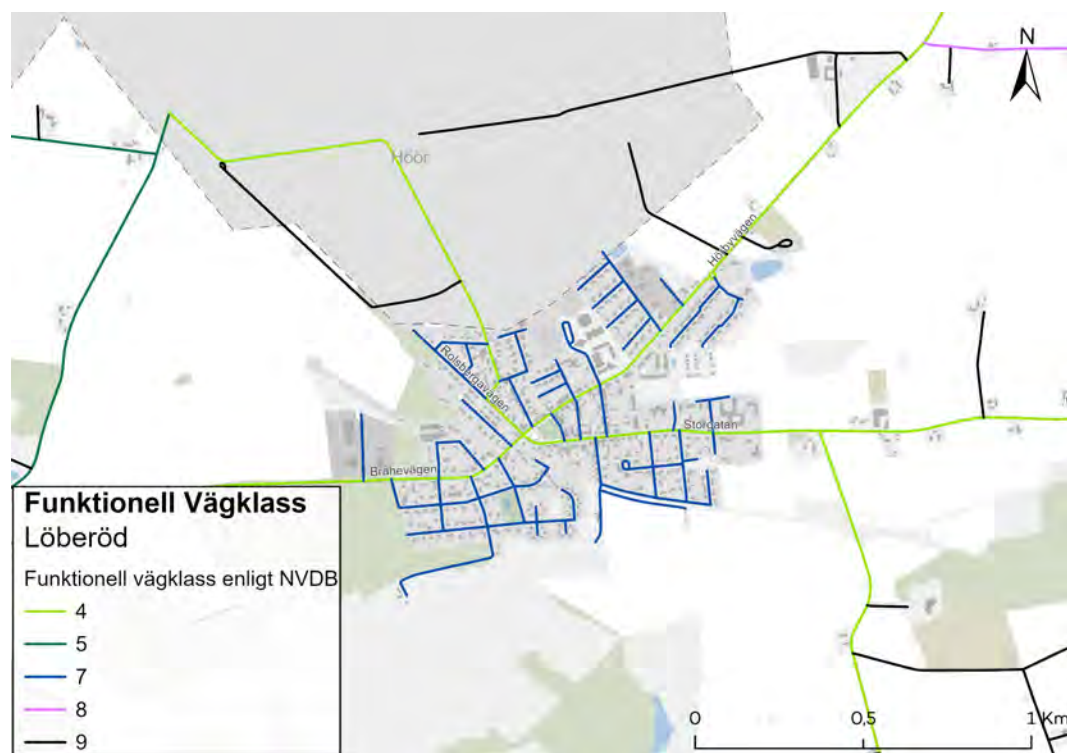
Utveckling av korsningen Storgatan/Kvarngatan planeras med syfte att förbättra trafiksäkerheten. Två tätortsportar planeras, dels en på Kvarngatan norrifrån, dels en på Storgatan i öster vid kyrkan/kapellet nära Östergatan.

### 6.2.3 Löberöd

Biltrafikens övergripande huvudnät i Löberöds tätort består av Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen, se Figur 82. Dessa vägar tillhör det statliga vägnätet varför Trafikverket är väghållare för dessa vägar. Övriga gator har klassats som lokalgator.

Huvudvägnätet är viktigt för utryckningstrafikens framkomlighet. Räddningstjänstens lokal är belägen vid västra utkanten av orten vid Brahevägen.

Huvudnätets körbanebredder är relativt smala, cirka 6,5 meter, undantaget Sassarpsvägen och Rolsbergavägen, som är 5–6 meter breda. Brahevägen har ett högre bilflöde jämfört med de andra vägarna och är på gränsen att upplevas som en större barriär. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har något högre flöden av tung trafik jämfört med Marieholm, vilket kan bero på att de är statliga vägar som har funktion av genomfart och inte bara en lokal funktion.



Figur 82. Funktionell vägklass i Löberöd enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

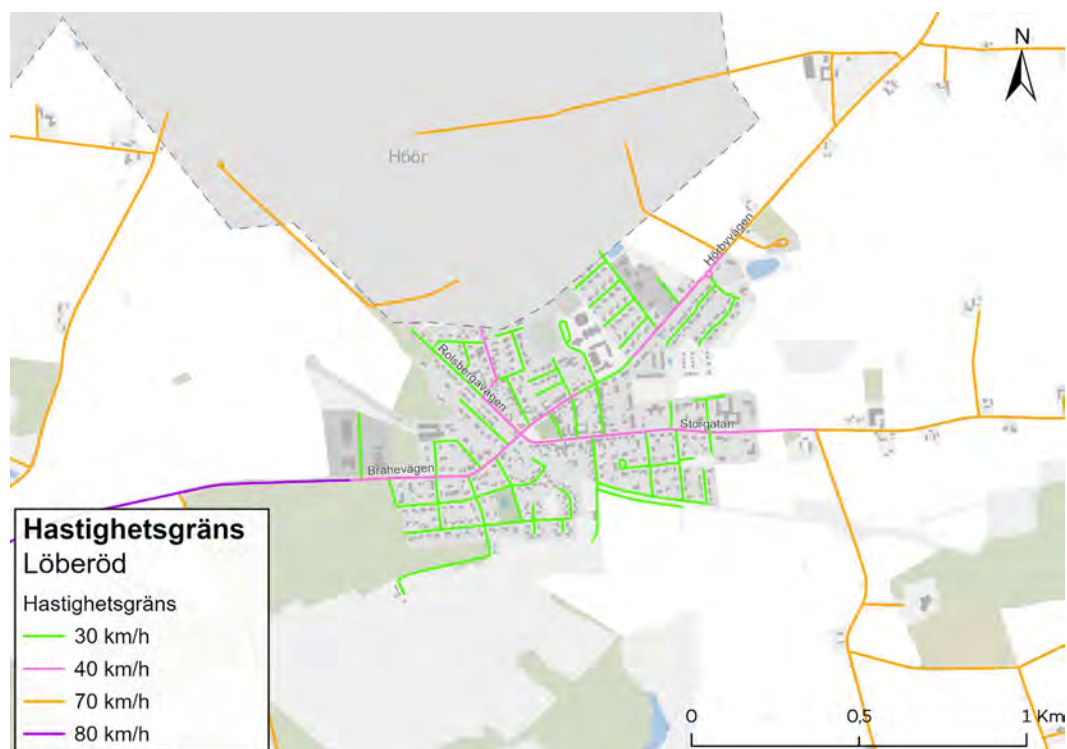
Uppmätta flöden på Brahevägen och Storgatan är cirka 3500 respektive 2100 fordon/dygn. Se Tabell 24. Kapacitet för bilflödet bedöms fungera.

Tabell 24. Flöden på det statliga vägnätet i Löberöds tätort. Källa: Trafikverket

Löberöd Gata	ÅDT	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	Tung trafik
Brahevägen	3420	2011	80	75	7,3%
Hörbyvägen	900	2013	70	77	8,9%
Sassarpsvägen	490	2015	50	46	5,1%
Storgatan	2040	2020	40	50	8,8%



Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till ”Rätt fart i staden”. Av Figur 83 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för en delsträcka förbi Ölyckeskolan som skyltas 30 km/tim. På Storgatan skyltas 30 km/tim på delsträcka utanför Brahehälsan. Bashastigheten för det lokala vägnätet är 30 km/tim.



Figur 83. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB i Löberöd.

Bilvägnätet har kompletterats med en upphöjd hastighetssänkande gång- och cykelpassage på Hörbyvägen som sammanbinds av gång- och cykelbana på båda sidor, men som idag är relativt sliten. I övrigt saknas upphöjda gång- och cykelpassager i gång- och cykelnätet. Se Figur 44.

Av Tabell 24 kan utläsas att hastighetsefterlevnaden bedöms vara låg på Hörbyvägen och Storgatan.

I Löberöd finns en pendlarparkering vid busstorget, i nära anslutning till affären.

#### 6.2.3.1 Trafikolyckor

Av olyckorna som inträffat i Löberöds tätort under perioden januari 2015 - december 2020 har motorfordon varit inblandat vid 1 tillfälle. Den lindriga olyckan skedde genom en kollision mellan ett motorfordon i cirka 30 km/tim och en stillastående taxi.

### 6.2.3.2 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

## 6.3 Bristanalys

Biltrafiken i Eslövs kommun har analyserats utifrån krav och behov redogjorda för i kapitel 6.1. Krav och behov rör kvaliteter för framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i första hand. Här lyfts också att biltrafikens behov behöver balanseras med behov för andra trafikslag och en hållbar stadsutveckling.

Trafiksystemet som helhet i ett stadsutvecklingsperspektiv behöver analyseras.

Generellt sett kan utläsas problem med hastighetsefterlevnad i de aktuella orternas huvudvägnät och att mycket genomfartstrafik samt tung trafik förekommer på vissa vägar.

För Eslövs tätort har problematiken med genomfartstrafik utretts tidigare, vilket utmynnat i åtgärdsförslag som även tas upp i denna trafikplan.

### 6.3.1 Eslöv

I Eslövs tätorts bilvägnät förekommer brister i hastighetsefterlevnad på flertalet huvudgator. Vissa huvudgator har även så pass höga trafikflöden att de upplevs som barriärer för oskyddade trafikanter. Följande vägsträckor har hittills lyfts i utredningssammanhang:

- Väg 113 är utpekad som en regionalt prioriterad väg, vilket innebär att framkomlighet är prioriterad. Hastighetsefterlevnaden är generellt sett låg. Gång- och cykeltrafik är tillåtet längs med vägen, men anses olämplig på grund av de höga hastigheterna.
- Ringsjövägen och Östergatan karaktäriseras av hög framkomlighet för biltrafik, vilket leder till mycket genomfartstrafik och höga hastigheter. Sträckningen utgör en av huvudinfarterna mot Eslöv, vilket innebär att trafiken västerut behöver passera Stora torg. Sträckan är olycksdrabbad.
- Trehäradsvägen har hög framkomlighet i förhållande till mängden trafik med höga hastigheter som följd. Det anses också vara anledningen till att de olyckor som inträffat på denna gata är allvarligare än motsvarande olyckor på andra infartsvägar. I övrigt anses Trehäradsvägen ha god standard och potential att klara av ökade trafikmängder.
- Södra vägen och Lundavägen är naturliga infartsvägar, men framkomlighet och trafiksäkerhet begränsas av tung trafik. Orkla är en verksamhet som alstrar mycket korsande tung trafik.

I dagsläget upplevs kapacitetsbrister i huvudvägnätet enligt följande:

- Trevägs korsningen mellan Trehäradsvägen och väg 113 där det under eftermiddagens dimensionerande timme kan uppkomma köbildning på Trehäradsvägen mot Traktorvägen.
- Köbildning kan uppkomma på Södra vägen på grund av trevägs korsningen med väg 113. Finns risk att trafik omfördelas till andra korsningar. Kan bli problem eftersom mängden tung trafik är stor på Södra vägen och riskerar omfördelas till andra vägar istället.
- Vid cirkulationsplatsen Ringsjövägen/väg 113 kan köbildning skapas i cirkulationsplatsen på grund av kö för vänstersvängande bilister till Vikhemsvägen, vilket kan leda till framkomlighetsproblem för Räddningstjänsten. Köbildning uppkommer även söderut. Cirkulationsplatsen är olycksdrabbad.

Trafikmodellen för år 2035 visar att de definierade problemområdena enligt ovan ökar. I övrigt kan utläsas att ökningen av flöden på de flesta huvudvägarna medför en viss minskning av framkomligheten på mer lokala vägar, men den bedöms fortfarande acceptabel. Framkomlighetsproblem vid cirkulationsplatsen Ringsjövägen/113 bedöms vara mest problematisk åtföljd av korsningarna Trehäradsvägen/väg 113 och Södra vägen/väg 113.

Avseende parkeringssituationen i centrala Eslöv finns fortsatt utredningsbehov. Belägningsgraden av ytorna har kartlagts år 2019. Allmänna parkeringsytor öster om Södra stambanan bedöms inte vara tillräckligt tillgängliga. Skyltning till de allmänna parkeringsytorna behöver förbättras.

### **6.3.2 Marieholm**

I Marieholms tätorts bilvägnät förekommer brister i hastighetsefterlevnad vid Storgatan och Kvarngatan, vilket i kombination med smala gångbanor och cykling i blandtrafik påverkar säkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Trots förbifart och anpassad skyltning finns risk för genomfartstrafik. Sådan trafik kan bidra till höga hastigheter.

Bilvägspassager i plan med järnväg kan utgöra hinder för utryckningstrafik. Dessa passager har ingen tydlig separering av gång- och cykeltrafiken från biltrafiken.

### **6.3.3 Löberöd**

I Löberöds tätorts bilvägnät förekommer brister i hastighetsefterlevnad vid Hörbyvägen och Storgatan, vilket i kombination med smala gångbanor och cykling i blandtrafik påverkar säkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Troligen förekommer en större andel genomfartstrafik via Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan som kan bidra till höga hastigheter.

## 6.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för bil baseras på utförd övergripande nätanalys samt ”Åtgärdsvalsstudie Genomfartstrafik” i Eslöv genomförd år 2018.

Åtgärdsförslagen har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstegsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Steg 1 och steg 2 åtgärder framgår av Tabell 25.

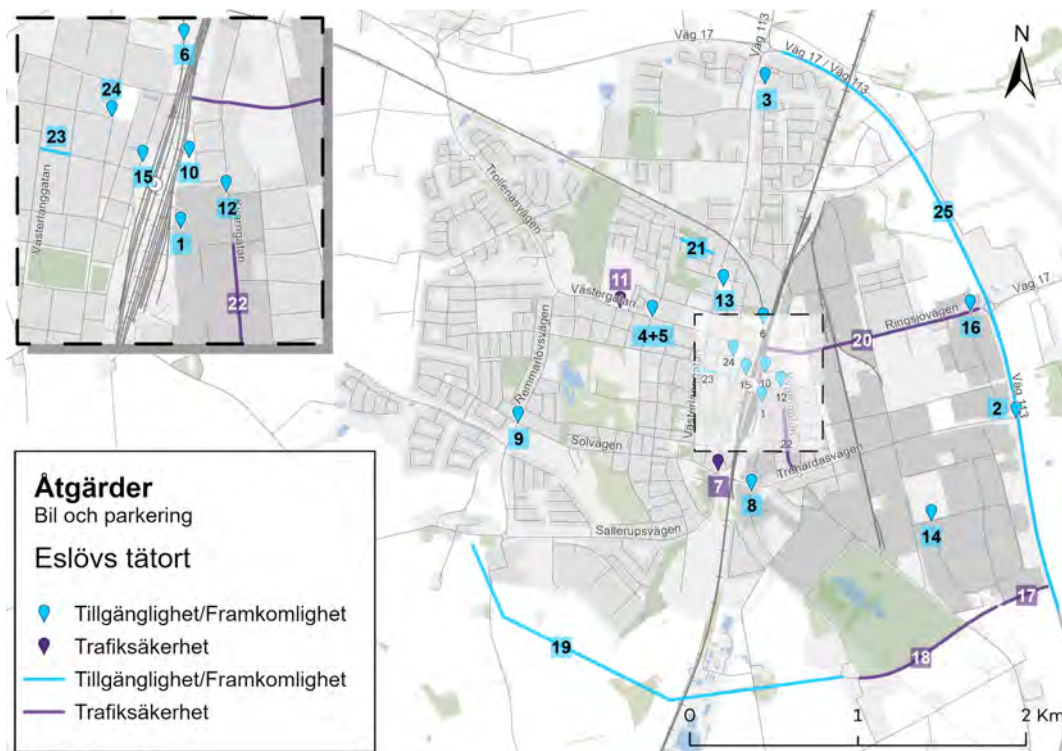
Tabell 25. Steg 1- och 2 åtgärder för bil och parkering.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Bil</b>		
<b>Styr trafiken till lämpliga färdvägar</b> genom olika åtgärder i trafiksystemet. Arbeta med vägvisning.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Samverka med Trafikverket</b> gällande bland annat vägvisningen mot Eslövs tätort.	F/T	2
Identifiera gator/vägar för att <b>hitta lämpliga hastighetsdämpande åtgärder</b> och var de bör lokaliseras, exempelvis Kvarngatan.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Identifiera <b>korsningspunkter</b> i kommunen <b>för att se över trafiksäkerheten.</b>	Ts	1
<b>Utveckla mer permanenta hastighetsbegränsande lösningar</b> för att kunna avskaffa hastighetsbegränsande blomsterlådor. Inventera var det är lämpligt.	Ts	1
<b>Minska antalet korta bilresor</b> (under 3 km) genom <b>Mobility Management</b> åtgärder.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Utföra <b>Mobility Management åtgärder riktade mot motorfordonstrafiken</b> för att tydliggöra cyklisters och fotgängares behov i trafiken.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Bilparkering</b>		
Genomför <b>en beläggningsstudie</b> för att få en uppfattning om det faktiska behovet av parkeringsplatser.	Ts, F/T, Tr, Hr	1

Ta fram en <b>parkeringsstrategi</b> med fokus på Eslövs tätort.	Ts, F/T, Tr, <b>Hr</b>	1
Undersök möjlighet till <b>parkeringsytor för husbilar i tätorten</b> - parkering/rastplats/uppställningsplats.	<b>F/T</b>	3
<b>Samnyttja parkeringsytor</b> för funktioner med olika ändamål.	<b>F/T</b>	2
Arbeta systematiskt med <b>avgiftsbeläggning och tidsreglering av parkeringsplatser</b> , utöka zonen för betalparkering.	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
Undersöka <b>för- och nackdelar</b> med att <b>bilda ett kommunalt parkeringsbolag</b> .	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
Ta fram en <b>metod för</b> att arbeta med <b>parkeringsköp</b> .	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
<b>Utryckningstrafik</b>		
Öka samarbetet med räddningstjänsten för att säkerställa god <b>framkomlighet på utryckningsvägar</b> .	Ts, <b>F/T</b>	2

#### 6.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsvalsstudien som utfördes år 2018 föreslår åtgärdspaket som bör implementeras i bilvägnätet. Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 84 med närmare beskrivningar enligt Tabell 26. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 84. Åtgärder för bil och parkering i Eslövs tätort.

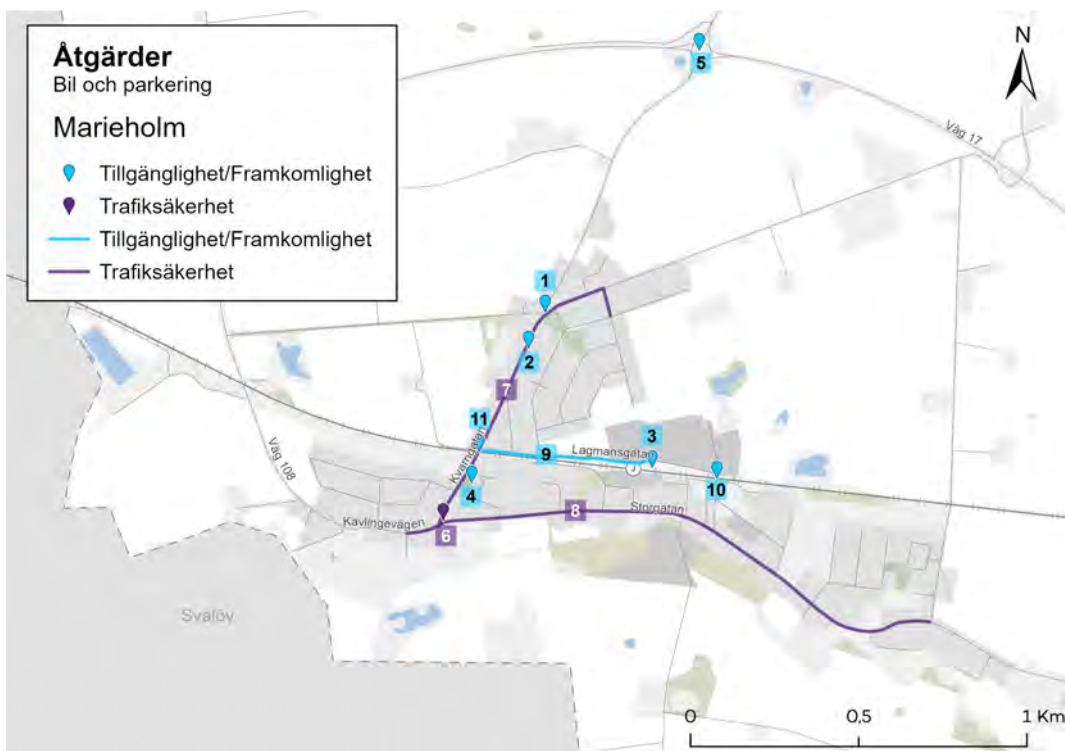
Tabell 26. Åtgärder för bil och parkering i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
2	Bygg cirkulationsplats vid korsningen Trehärdsvägen/Väg 113.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
3	Se över korsningsutformning, eventuell avsmalning vid korsningen Klippanvägen/Bosarpsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
4	Bygg cirkulationsplats i korsningen Västergatan/Skolgatan/Vångavägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
7	Justera spårviddhinder på Södergatan för att omöjliggöra smitväg vid cirkulationsplats.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
9	Se över korsningsutformning, exempelvis cirkulationsplats i korsningen Solvägen/Säterivägen/Remmarlovsvägen	Ts, Tr, <b>T/F</b>	
11	Säkra sikt genom att beskära träd på Västergatan.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	1

14	Se över reglering och inför väjningsplikt vid korsningen Maskinvägen/Åkerivägen.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
16	Utred framkomlighet och kapacitet för motorfordonstrafikanter samt se över cykelpassage vid korsningen Ringsjövägen/Lidängsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
17	Bygg högersvängskörfält mot väg 113 på Södra vägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
18	Inför hastighetsdämpande åtgärder längs Södra vägen.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
19	Ny ringled.	T/F	2
20	Ringsjövägen/Östergatan bör utredas avseende trafiksanerande åtgärder avseende skyddade trafikanter och motorfordon.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	1
22	Hastighetsdämpande åtgärder längs Kvarngatan	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
25	Väg 113 bör utredas i ett helhetsperspektiv. Samverkan med Trafikverket.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
	<b>Parkering</b>		
1	Skylta till hämta- och lämnazon bakom ICA Kvantum.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
5	Reglera parkering på Vångavägen.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
6	Planera för ett mobilitetshus på parkering vid Bastugatan/Glasgränd.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
8	Sätt upp skylt med parkeringsförbud på Ystadsvägen.	T/F	2
10	Sätt upp laddstolpar på parkering vid Kvarngränd.	Hr, <b>T/F</b>	2
12	Sätt upp laddstolpar på parkering vid Kvarngatan.	Hr, <b>T/F</b>	2
13	Ta ett helhetsgrepp om parkering på Föreningstorget	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
15	Ökad bevakning av parkering på Storgatan.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
21	Ta bort gatuparkering på Stallgatan (Mellan Tröskevägen och Vångavägen).	Tr, Hr, <b>T/F</b>	1
23	Ta bort markparkering på Bryggaregatan (Mellan Kvarngatan och Västerlånggatan)	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
24	Översikt av P-ledningssystem vid Malmgatan/Stora torg.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	1

### 6.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 85 med närmare beskrivningar enligt Tabell 27. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 85. Åtgärder för bil och parkering i Marieholms tätort.

Tabell 27. Åtgärder för bil och parkering i Marieholms tätort.

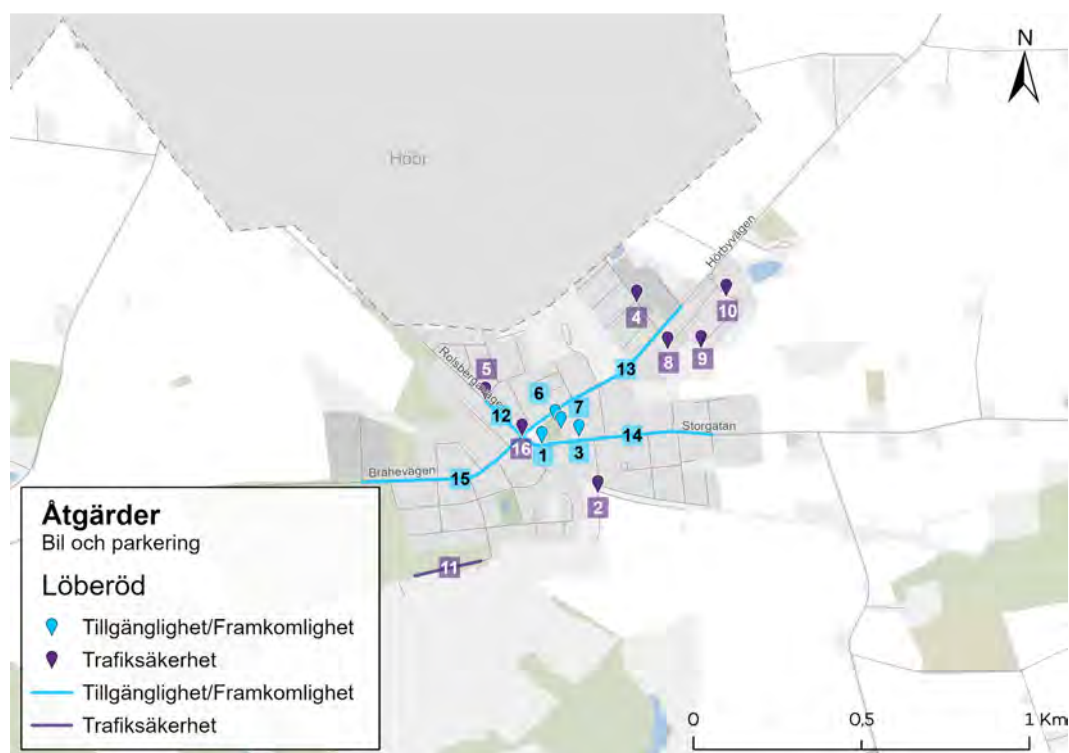
Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Marieholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
1	Förtydliga cirkulationsplats i gaturummet vid Västergatan/Kvarngatan/Sibbarpsvägen.	Ts, Tr, T/F	3
5	Vägvisning för väg 108 vid cirkulationsplats.	T/F	3
6	Se över korsningsutformning vid korsningen Kvarngatan/Storgatan.	Ts, Tr, T/F	1 (Klart)
7	Ny beläggning och anpassning av bilkörbanans bredd kan behövas när kombinerad gång- och cykelbana utreds längs Kvarngatan.	Ts, Tr, T/F	1
8	Hastighetsdämpande åtgärder längs Storgatan. Tätortsport i östra delen av orten och hastighetsrädd övergångsställe vid	Ts, Tr, T/F	2



	Mariaskolan/Skolgatan. Storgatan behöver också särskilt studeras med hänsyn till bilkörbanans smalare vägbredd när trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel utreds längs gatan. En avvägning behöver göras för att uppnå acceptabla förhållanden för alla trafikslag.		
9	Hänsyn behöver tas till bilkörbanans smala vägbredd när framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder utreds för gång och cykel på Lagmansgatans västra del.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
10	Biltrafikens framkomlighet behöver vara fortsatt god som en förutsättning när bättre framkomlighet för gång och cykel utreds vid plankorsningarna med järnväg på Bruksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
11	Biltrafikens framkomlighet behöver vara fortsatt god som en förutsättning när bättre framkomlighet för gång och cykel utreds vid plankorsningarna med järnväg på Kvarngatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
	<b>Parkering</b>		
2	Se över utformningen av parkering för att undvika backande rörelser ut på Kvarngatan.	<b>T/F</b> , Tr, Hr	3
3	Sätt upp laddstolpar vid Lagmansgatan.	<b>T/F</b> , Tr, Hr	2
4	Genomför beläggningsstudie för parkeringsplatserna runt torget (Stora torg).	<b>T/F</b> , Tr, Hr	3

### 6.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 86 med närmare beskrivningar enligt Tabell 28. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder. För åtgärdsförslag som berör Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan och Rolsbergavägen behöver dialog ske och avtal skrivas med Trafikverket som är väghållare för dessa vägar. Ett alternativ är att Eslövs kommun tar över väghållaransvaret för dessa vägar, vilket ger kommunen rådighet över vägarna.



Figur 86. Åtgärder för bil och parkering i Löberöds tätort.

Tabell 28. Åtgärder för bil och parkering i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
2	Sätt upp pollare för att hindra biltrafiken på Trädgårdsvägen vid Södra Promenaden.	Ts, Tr, T/F	2
4	Fysiska hinder för att hindra buskörning vid Östergatan/Sommargatan.	Ts, Tr, T/F	2
5	Skyltning, förtydliga kurva vid korsningen Rolsbergavägen/Sassarpsvägen.	Ts, Tr, T/F	2

8	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Smedjegatan.	Ts, Tr, T/F	2
9	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Fyrspettsgatan.	Ts, Tr, T/F	2
10	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Blåsbälsgatan.	Ts, Tr, T/F	2
11	Hastighetsdämpande åtgärder på Södra vägen.	Ts, Tr, T/F	3
12	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Rolsbergavägen.	Ts, Tr, T/F	2
13	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Hörbyvägen.	Ts, Tr, T/F	2
14	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Storgatan.	Ts, Tr, T/F	1
15	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Brahegatan.	Ts, Tr, T/F	2
16	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim i korsningen Hörbyvägen/Storgatan	Ts, Tr, T/F	1
<b>Parkering</b>			
1	Omvandla ytan till pendlarparkering vid Storgatan.	Tr, Hr, T/F	2
3	Utred parkeringslösning vid Livsmedelsbutik vid Lilla Tvärgatan.	Ts, Tr, T/F	3
6	Parkeringsförbud runt gamla torget, förutom RHP på Gamla torget.	Ts, Tr, T/F	2
7	Ny RHP vid Gamla torget.	Ts, Tr, T/F	2

## 6.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till Eslövs lokala mål, såsom målen som eftersträvar framkomlighet för alla, ett sammankopplat Eslöv samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.

Flera åtgärder är utredningsinriktade och innebär att inventeringar och utvärderingar behöver göras. Det är viktigt för att skapa ett tillräckligt bra kunskapsunderlag och ett helhetsperspektiv för fortsatta åtgärdsprioriteringar på lång sikt. Ett sådant arbete underlättar också för utveckling av kommande exploateringsområden där möjligheter finns att prioritera rätt från början.

Flera åtgärdsförslag för bil behöver samverka med åtgärdsförslag för gång och cykel där helhetsperspektiv och systemtänkande krävs för att skapa goda helhetslösningar. Det kan till exempel handla om att beakta en godtagbar framkomlighet för bil i samband med utveckling av gång- och cykelstråk längs med och tvärs en bilvägssträcka. Sådana åtgärder förväntas bidra till delmålet **anta en tydlig prioriteringsordning av trafiken i gaturummet.**

Åtgärdsförslag med samverkan kring gång- och cykelåtgärder liksom ett flertal åtgärdsförslag kopplat till parkering bedöms också bidra till delmålet **endast 20 % av resor kortare än 3 kilometer utförs med bil.**

Det finns åtgärdsförslag för alla orter som bidrar till delmålet **minska genomfartstrafiken genom tätorterna**, men ett flertal åtgärder har utretts och behöver fortsatt utredas för att minska genomfartstrafiken i Eslövs tätort och beskrivs här närmare.

*Ringsjövägen/Östergatan bör utredas avseende trafikanerande åtgärder* där även utveckling av anslutande och parallella vägar och exploateringsplaner behöver beaktas. Gång, cykel, kollektivtrafik och särskilt utryckningstrafik har sina behov längs stråket varför systemtänkande och helhetsperspektiv är av vikt när åtgärder ska planeras längs sträckan och översyn av skyltning behöver göras. Målet är att fler ska välja Trehäradsvägen vid resor till centrala och västra Eslöv istället för Ringsjövägen/Östergatan.

*Översikt av P-ledningssystem* föreslås med syfte att minska mängden söktrafik över Stora torg och för att undvika sökande efter parkeringsplatser till de mest kritiska delarna av Östergatan.

*Bygg cirkulationsplats i korsningen Trehäradsvägen/väg 113.* Målet är att fler ska välja Trehäradsvägen till centrala och västra Eslöv. Korsningen med väg 113 ska bli den naturliga infarten till Eslöv och den behöver bättre kapacitet och en trafiksäkrare utformning i form av en cirkulationsplats, som även kan fungera som en tätortsport och bidra till att väg 113 kan upplevas som en tätortsgenomfart när Eslöv exploaterats österut. Hållplatslägen på Trehäradsvägen kan flyttas österut för att skapa ett vidare upptagningsområde. En cirkulationsplats kan möjliggöra en cykelpassage i plan mot ny cykelbana mot Gryby. Trehäradsvägen har behov för alla trafikslag varför system- och helhetstänkande behövs för när stråket längs Trehäradsvägen ska utvecklas. Översyn av skyltning behöver göras. Detta åtgärdsförslag kräver en åtgärdsvalsstudie och avtal med Trafikverket.

*Korsningen Södra vägen/väg 113 föreslås få en standardhöjning med separat högersvängfält ut och längre vänstersvängfält in.* En oanvänd bussficka placerad söder om korsningen kan användas som accelerationsfält ut från Södra vägen. Syftet med förslagen är att undvika risk för att tung trafik från industriområdet vid Lundavägen väljer att ta en omväg via Trehäradsvägen mot väg 113. System- och helhetstänkande avseende alla trafikslag behövs när stråket längs Södra vägen ska utvecklas. Detta åtgärdsförslag kräver en åtgärdsvalsstudie och avtal med Trafikverket.

Väg 113 bör utredas i ett helhetsperspektiv där även utveckling av kommunala anslutande vägar och exploateringsplaner behöver beaktas. Samtidigt som framkomligheten för bil ska beaktas så behöver hastighetsöverskridanden motverkas. Cykelförbindelser längs väg 113 och söderut mot Lund behöver beaktas liksom en ny cykelbana mellan Gryby och befintlig cykeltunnel under väg 113. Det är en statlig väg varför dialog behöver ske och avtal skrivas med Trafikverket. Trafikverkets väg har utretts i en åtgärdsvalsstudie.

Det finns flera åtgärdsförslag avseende bilparkering, dels med strategisk inriktning för hela kommunen, dels fysiska åtgärder för respektive ort. Genom att arbeta strategiskt med parkering kan ett effektivare markutnyttjande erhållas till förmån för bebyggelse, grönområden och vattenhantering. Det kan också bidra till att öka andelen hållbara resor. Delmålet **anordna bilparkering som främjar hållbara transporter och ger effektivt markutnyttjande, tillgodose bilparkering i anslutning till viktiga målpunkter och uppnå 80 % beläggningsgrad för bilparkering i centrum** kan främjas av åtgärdsförslagen.

## 7 Tunga transporter och gods

### 7.1 Krav och behov

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för såväl näringslivets utveckling som för regional och lokal utveckling. Men fler arbetsplatser, transporter av farligt gods och mer intensiv varuförsörjning skapar även problem i form av ökade olycksrisker och miljöstörningar. Situationen kan också snabbt ändras för att svara upp mot ändrade kommersiella förutsättningar.

Med rätt utformning av nätet för godstrafik kan kommunen till viss del underlätta för den tunga trafiken att välja rätt väg. Genomfartstrafik och trafik med målpunkter utanför stadskärnan som industriområden, externa handelsetableringar etc. kan med hjälp av bland annat lokala trafikföreskrifter styras till lämpligt nät för godstrafik. Huvudprincipen bör vara att trafik utan målpunkter i stadskärnor, annan sammanhängande stadsbebyggelse samt bostads- och rekreationsområden ges möjlighet att välja vägar utanför dessa områden.

Tung trafik ställer särskilda krav på utrymme, tillgänglighet, framkomlighet, bärlighet med mera. Biltrafiknätet måste därför utformas med särskild hänsyn till

lastbilarnas körvägar, lastning och lossning, parkering med mera. De gator som rekommenderas för tung trafik bör vara trafiktåliga samt att antalet boende som blir störda av trafiken blir så få som möjligt.

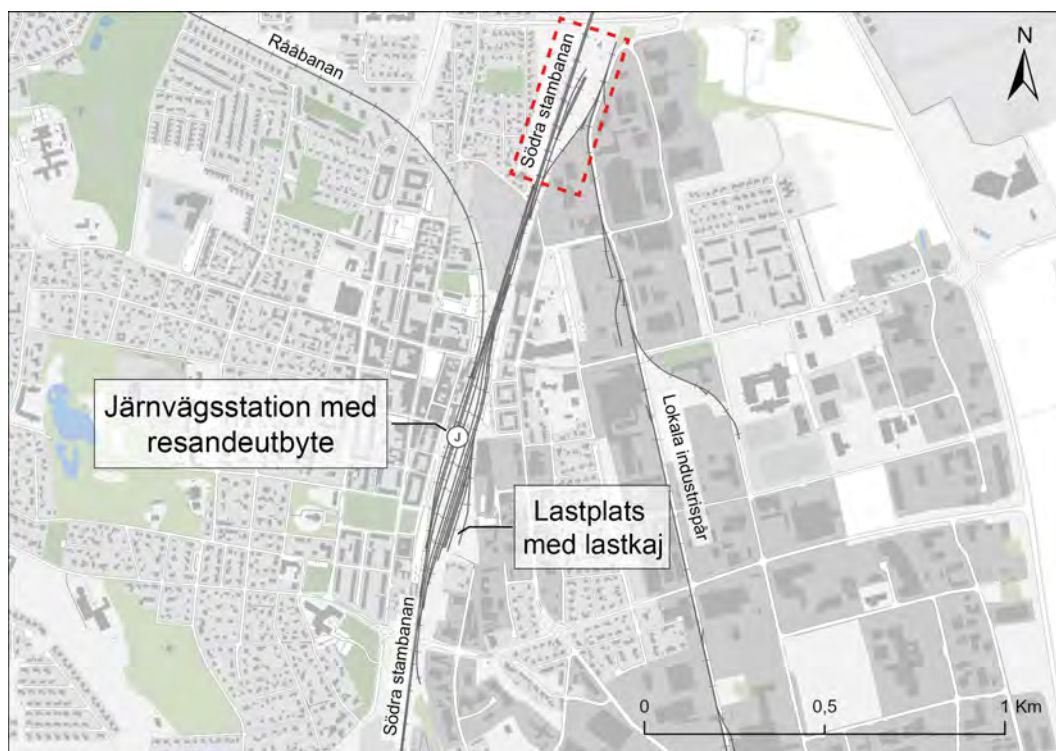
Transporter av farligt gods kan vid olyckor få stora konsekvenser och kräver därför särskilda bestämmelser. Riskerna kan reduceras genom att de farligaste ämnena endast får transporteras på utpekade delar av gatunätet.

## **7.2 Nuläge - övergripande**

### **7.2.1 Eslöv**

Inom Eslövs kommun sker godstransporterna både via järnväg och väg. Enligt Översiktsplan Eslöv 2035 (2018) passerar i snitt 63 godståg per dygn på Södra stambanan. Rååbanan möjliggör också transport av gods och farligt gods. Från den centralt placerade godsbangården i Eslövs tätort går det så kallade Industrispåret, där både Eslövs kommun och industri är infrastrukturförvaltare. Då Industrispåret ägs av Eslövs kommun styrs förutsättningarna av användandet och tider för transporter av kommunen.

Godsbangården är centralt placerad och medför att lastplatsen, som i dagsläget är lokaliserad i södra änden av Eslövs godsbangård, upptar attraktiv mark för förtätning av tätorten, se Figur 87. I takt med att Eslövs tätort förtätas samtidigt som ambitionen är att uppnå en ökad intermodal godshantering, så utreddes under våren 2021 en alternativ lokalisering för lastplatsen. Det lokaliseringsalternativ med störst potential utifrån geografisk placering och byggbarhet på 2–3 års sikt ansågs då vara en ny terminalyta och anslutningsspår parallellt med Södra stambanan vid Bruksgatan och Industrispåret i anslutning till Eslövs bangård.



Figur 87. Kartbild över Eslöv med järnvägsspår och lokalisering av lastplats.

För industri- och varutransporter är säkerhet och framkomlighet viktiga parametrar för att skapa ett attraktivt trafiksystem, vilket för tunga transporter på väg ofta innebär breda körfält och transportleder utan interaktion med gång- och cykeltrafik. Det finns i dagsläget ett utpekad vägnät för tunga transporter som sammanställs av Länsstyrelsen. Lämpliga leder för tung trafik är:

- Väg 17, Förbifart norr och öster om tätorten
- Väg 113, Förbifart norr och öster om tätorten
- Väg 1261, Sallerupsvägen
- Väg 1263, Ellingevägen (ej delen mellan väg 1264 och infartsväg till Ellinge avloppsreningsverk)
- Bruksgatan
- Harjagersvägen
- Kvarngatan
- Lundavägen
- Pärlgatan
- Smålandsvägen
- Södra vägen
- Trehäradsvägen (väg 1275)
- Verkstadsvägen

I Eslövs kommun är vägarna E22, 13, 17 och 113 rekommenderade transportvägar för farligt gods.

Östergatan/Ringsjövägen är idag en av de större infartslederna som trafikeras av godstrafik. Bruksgatan, söder om Östergatan, utgör en viktig del i strukturen för transporter till och från de verksamheter som ligger i östra Eslöv.

Under det senaste decenniet har e-handel varit en kraftigt växande trend som förutspås att fortsätta växa. Det behövs en tydlig strategi och plan för hantering av tunga transporter och gods i kommunen. För att arbeta mot hållbarhetsmålen (internationella, regionala och kommunala) finns möjlighet att arbeta med varuleveranser genom att exempelvis lasta om gods till mindre fordon eller cyklar vid en omlastningscentral.

#### 7.2.1.1 Planerade åtgärder

I samband med stadsomvandlingen för östra Eslöv kommer den tunga trafiken delvis flyttas över till Harjagersvägen, Trehäradsvägen och Södra vägen. En ny fördelning av den tunga trafiken bidrar till att skapa en bättre trafiksituation både i centrala Eslöv, och väster om järnvägen.

### 7.2.2 Marieholm

För Marieholm finns förbifartsvägarna väg 17 och väg 108 som möjliggör att orten kan avlastas från genomfart av godstrafik. Väg 1207, Kvarngatan, i Marieholm har förbud för genomfart av tung trafik. Det är därför främst den godstrafik som ska till verksamheter i orten som belastar det interna vägnätet. I orten finns handel samt ett par större verksamhetsområden vid Storgatan och Bruksgatan som kan generera tung trafik. Analys av utförda mätningar av biltrafikflöden visar inte på avvikande stora flöden avseende tung trafik.

#### 7.2.2.1 Planerade åtgärder

I översiktsplanen finns det en åtgärd utpekad som innebär dialog med Trafikverket om upplevda problem med godstrafik och tung trafik genom orten.

### 7.2.3 Löberöd

Biltrafikens övergripande huvudnät i Löberöds tätort består är ett statligt vägnät med funktion av sekundära länsvägar. Det innebär att viss genomfartstrafik med gods uppkommer inom orten. Av genomförda trafikflödesmätningar kan utläsas att merparten av Löberöds huvudnät har något högre andel tung trafik jämfört med Marieholm, men andelen tung trafik bedöms vara av en storleksnivå som förekommer på den typen av vägar.

I orten finns handel men även ett par större verksamhetsområden. Verksamhetsområdena är belägna i ortens västra respektive nordöstra ytterområden där särskilt det västra bedöms kunna generera en större andel tung



trafik. Lokaliseringen av verksamhetsområdena innebär att tung trafik inte behöver passera genom hela orten om väl valda rutter görs.

#### 7.2.3.1 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter. I översiktsplanen finns det en åtgärd utpekad som innebär dialog med Trafikverket om upplevda problem med godstrafik och tung trafik genom orten.

### 7.3 Bristanalys

#### 7.3.1 Eslövs tätort

Det finns inget tydligt anvisat vägnät för tunga transporter. Det medför att gods och leveranser kan ledas via orternas alla gator och vägar, vilket hämmar framkomligheten för övriga trafikslag. Det finns ingen tydlig strategi eller plan för tunga transporter, gods eller farligt gods i kommunen.

#### 7.3.2 Marieholm

Marieholms verksamhetsområden är belägna centralt i orten vilket innebär att den tunga trafik som genereras på grund av dessa behöver ledas genom orten via huvudvägnätet.

#### 7.3.3 Löberöd

Löberöds huvudvägnät består av ett statligt vägnät med funktion av sekundära länsvägar, vilket innebär att genomfartstrafik som även innefattar tung trafik behöver köra igenom orten. Det finns även ett par verksamhetsområden i ortens ytterkanter som bedöms generera tung trafik.

### 7.4 Åtgärdsförslag

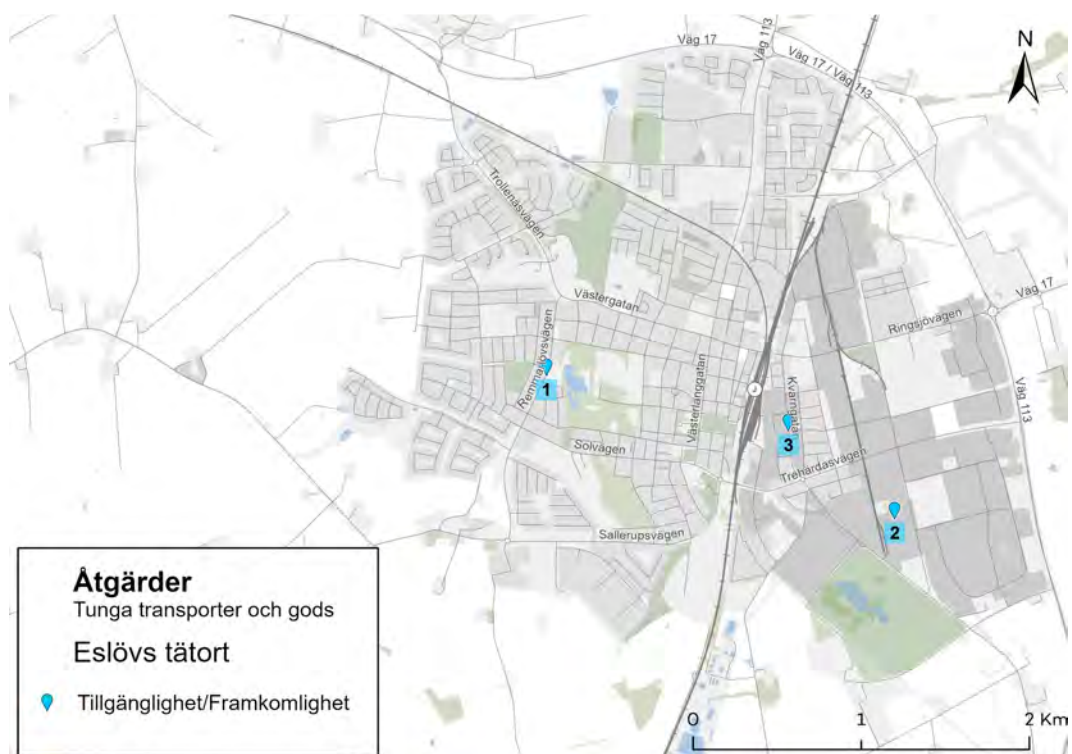
Nedan följer åtgärdsförslag för tung trafik. Åtgärdsförslagen har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstagsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Steg 1 och Steg 2 åtgärder framgår av Tabell 29.

Tabell 29. Steg 1- och 2 åtgärder för tunga transporter och gods.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
Ta fram en <b>plan</b> där <b>utpekade stråk för tunga transporter</b> tydliggörs.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Upprätta vägvisning</b> med hänsyn till vägars bärighetsklassning.	F/T	1
Starta upp <b>testbäddsprojekt</b> (exempelvis sensorer i soptunnor).	F/T	3
<b>Kartlägga företagens transportbehov och ruttplanering</b> med syfte att minimera flöden och minska genomfartstrafik på mindre lämpliga sträckor.	F/T, Hr	1
Upprätta <b>samverkansgrupp med privata näringsidkare</b> i kommunen för att systematisera platser och tider för lastning/lossning för att samordna varuleveranser.	F/T, Hr	1
Utred <b>industrispårets användning och potential.</b>	Ts, F/T, Tr, Hr	2
Utred <b>alternativa placeringar för godsbangården.</b>	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Verka för att uppnå en <b>överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.</b>	Ts, F/T, Tr, Hr	1

#### 7.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Av Figur 88 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 30.



Figur 88. Åtgärder för tunga transporter och gods i Eslövs tätort.

Tabell 30. Åtgärder för tunga transporter och gods i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tydligare skyltning för att undvika tunga transporter genom bostadsområde på Remmarlovsvägen.	T/F	2
2	Förbjud uppställningsplats intill AB Sydsten – Betongfabrik i Eslöv.	T/F	2
3	Reglering av varutransporter till verksamheter vid Per Håkanssons väg i samband med omgestaltning av Kvarngatan.	T/F	3

### 7.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Mariefholm

Av Figur 89 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 31.



Figur 89. Åtgärder för tunga transporter och gods i Mariefholms tätort.

Tabell 31. Åtgärder för tunga transporter och gods i Mariefholms tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Mariefholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Förtydliga vägvisning för tunga transporter på Teckomatorpsvägen.	T/F	2

### 7.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Av Figur 90 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 32.



Figur 90. Åtgärder för tunga transporter och gods i Löberöds tätort.

Tabell 32. Åtgärder för tunga transporter och gods i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Utred angöringsmöjligheter vid livsmedelsbutik och se över trafiksituationen på platsen. På Lilla Tvärgatan.	Ts, T/F	3
2	Tydligare vägvisning för transporter till livsmedelsbutik. Hörbyvägen/Gamla torget.	T/F	1

## 7.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till Eslövs lokala mål, men särskilt målen som eftersträvar framkomlighet för allt och alla samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.

Genom att utföra föreslagna utredningar skapas ett kunskapsunderlag för att införa riktade åtgärder, men också för att förutse kommande behov av åtgärder.

Åtgärder som att ta fram plan för utpekade stråk för tunga transporter och upprätta vägvisning med hänsyn till vägars bärighetsklass bidrar till målet att **skapa ett definierat nät för tung trafik i orterna**. Det skapar bättre möjligheter att styra den tunga trafiken med syfte att skapa god framkomlighet och bättre trafikmiljö för alla trafikslag i Eslövs trafiksystem. Åtgärdsförslagen bidrar också till målet att **skapa god framkomlighet för transporter och gods på utpekat vägnät**.

Delmålet **ökad samverkan med näringsidkare gällande godstransporter** uppnås genom att upprätta samverkansgrupp med privata näringsidkare. Att starta upp testbäddsprojekt samt kartlägga företagens transportbehov och ruttplanering kräver också en samverkan med företagare är även sådana åtgärdsförslag som goda effekter av samverkan med verksamhetsutövare. De aktuella åtgärdsförslagen bidrar även till målet **öka användning av ny teknik** som resulterar i ett minskat behov av tunga transporter gynnas.

## 8 Referenser

Boverket, 2022. Boverket.se

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/>

Dagens Industri Mobilty Insights, mars 2022.

Eslövs infartsvägar, rapport, april 2013.

Eslövs kommun, 2018. Översiktsplan Eslöv 2035, Eslövs kommun, antagen maj 2018.

Genomfartstrafik i Eslöv, Åtgärdsvalsstudie, Sweco, 2018.

Fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv.

Hastighetsplan, Eslövs kommun, samrådsversion november 2011.

Länsstyrelsen Skåne, 2021, Sammanställning över allmänna vägar 2021 Skåne län.

NTF, 2021. Barn som trafikanter. <https://ntf.se/ntf-anser/barn/>

Parkeringsavgifters effekter på handel. Ver 1.1. Sweco, 2019.

Proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

Näringsdepartementet. Regeringen.se. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Region Skåne, 2017. Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Region Skåne, 2019. Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018.

Rätt fart i staden, 2021. Trafikverket.

Stockholms Handelskammare, Elbilar på frammarsch – En prognos över framtidens fordonsflotta, 2020.

Trast, 2007. Trafik i en attraktiv stad. Utgåva 2. SKL, Trafikverket, Boverket.

Trast, 2015. Trafik i en attraktiv stad. Utgåva 3. ISBN: 978-91-7585-274-4. SKL, Trafikverket, Boverket.

Vägverket, 2005 1a. Barnen och vägplaneringen – En kunskapsöversikt. (Publikation 2005:27).

Vägverket, 2005 1b. Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering (Publikation 2005:37).

## **Bilaga 1 - Kartor**



# MILJÖSTRATEGI FÖR ESLÖV

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

## Innehåll

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

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

## Bakgrund och syfte

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

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

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

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

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

## Ansvar och förväntningar

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

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

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

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

## **Från mål, genom prioriteringar, till resultat**

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

## **Kopplingar**

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

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

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

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

## **Styrmedel**

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

### **Ansvar**

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

### **Utveckling av befintliga processer**

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

### **Kommunikation**

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

### **Utbildning**

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

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

### **Samverkan**

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

### **Stöttning och samordning**

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

## **Lagstiftning och myndighetsutövning**

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

## **Morötter och piskor**

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

## **Uppföljning och redovisning av resultat**

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

## **Organisation**

### **Kommunfullmäktige**

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

### **Styrgrupp**

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

### **Intern referensgrupp**

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

**Samordnare**

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

**Uppföljning**

Den årliga uppföljningen ska bidra till att utveckla kommunorganisationens miljöarbete.

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



## **Målen**

### **1. Rik natur i Eslöv**

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

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

#### **1.1 Andelen skyddad natur ska öka**

##### **Fakta**

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

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

#### **Nuläge och väg framåt**

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

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

#### **1.2 Den biologiska mångfalden ska bevaras och utvecklas**

##### **Fakta**

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

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

Kommunorganisationens verksamhet ska bidra till att den biologiska mångfalden ökar.

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

### **Nuläge och väg framåt**

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

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

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

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

### ***1.3 Våra vattenförekomster ska uppnå God ekologisk- och kemisk status***

#### **Fakta**

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

#### **Nuläge och väg framåt**

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

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

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

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

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

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

##### **Fakta**

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

##### **Nuläge och väg framåt**

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

Kommunorganisationen ska arbeta för att utveckla friluftslivet i kommunen.

## ***2. Ren miljö i Eslöv***

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

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

#### ***2.1 Vara en god miljö-förebild***

##### **Fakta**

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

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

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

##### **Nuläge och väg framåt**

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

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

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

### **Fakta**

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

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

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

### **Nuläge och väg framåt**

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

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

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

### **2.3 Kommunikation och samverkan**

#### **Fakta**

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

#### **Nuläge och väg framåt**

Det saknas idag ett strategiskt arbete kring kommunorganisationens miljökommunikation.

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

#### ***Minskad nedskräpning, avfallsminimering och hållbar avfallshantering***

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

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

### **Ur avfallsplan för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby samt Merab**

#### *Minskad nedskräpning*

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

#### *Avfallsminimering*

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

#### *Hållbar avfallshantering*

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

Målet innebär att steg tas upp för avfallstrappan.

### **3. Begränsad klimatpåverkan i Eslöv**

***Eslövs kommun ska bidra till att begränsa klimatpåverkan.***

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

Målet innebär att Eslövs kommunorganisation ska arbeta aktivt för att:

#### **3.1 Balansera och kompensera växthusgasutsläpp**

##### **Fakta**

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

##### **Nuläge och framåt**

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

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

### ***3.2 Bli fossilbränsle fria***

#### **Fakta**

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

#### **Nuläge och väg framåt**

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

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

### ***3.3 Minska effekt- och energianvändningen***

#### **Fakta**

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

#### **Nuläge och framåt**

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

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



### ***3.4 Ökad förnybar energiproduktion***

#### **Fakta**

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

#### **Nuläge och väg framåt**

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

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

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

### ***3.5 Resa och transportera hållbart***

#### **Faktaruta**

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

#### **Nuläge och väg framåt**

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

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

## **Framtagandeprocess**

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

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

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

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

## **Bilaga 1 – Indikatorer**

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

### **Indikatorer Rik natur i Eslöv**

#### **Skydda natur**

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

#### **Bevara natur**

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

#### **Vattenvårdsarbete**

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

#### **Invasiva arter**

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

#### **Friluftsliv**

- Sträcka utmarkerade cykel- och vandringsleder

### **Indikatorer Ren miljö i Eslöv**

#### **Vara en god miljöförebild**

- Andel ekologiskt odlade livsmedel
- CO<sub>2</sub>-ekvivalenter/kg livsmedel
- Andel ekologiskt odlad kommunägd mark
- Andel ekologiskt odlad mark i kommunen

- Vattenförbrukning per invånare
- Vattenförbrukning kommunorganisationen

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

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

### **Minskad nedskräpning, avfallsminimering och hållbar avfallshantering**

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

### **Indikatorer Begränsad klimatpåverkan i Eslöv**

#### **Balanserade växthusgasutsläpp**

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

#### **Fossilbränslefritt**

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

#### **Minska effekt- och energianvändningen**

- Total energianvändning i kommunen
- Energianvändning i fastighetsbeståndet

### **Mer förnybar energiproduktion**

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

### **Hållbara transporter och resor**

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

## Antagande av miljöstrategi för Eslövs kommun

### Beslut

- Miljöstrategi för Eslöv antas.
- Naturmiljöprogram antaget av kommunfullmäktige i mars 2020, Miljöpolicy för Eslöv antagen av kommunfullmäktige juni 2018 och Eslövs miljömålsprogram antaget av kommunfullmäktige i april 2016, upphävs som styrande dokument.

### Ärendebeskrivning

Miljö och Samhällsbyggnad har tagit fram en Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer: Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv och Energi- och klimatplan för Eslöv. I de tillhörande planerna beskrivs det arbete som ska leda fram till målen i Miljöstrategi för Eslöv. Miljöstrategin med tillhörande planer har under 2023 varit ute på remiss och reviderats utifrån inkomna synpunkter.

Syftet med framtagandet av miljöstrategin med tillhörande planer är att det nya miljöstyrsystemet ska vara enhetligt, koncist, enkelt att förstå och samla det arbete som bidrar till de nationella miljömålen och därmed till stora delar av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Eslöv är också en av Sveriges ekokommuner och har därmed visat på ambitionen om att vilja ta ansvar och bidra till en hållbar utveckling.

### Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens beslut § 14, 2024
- Tjänsteskrivelse; Antagande av Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer: Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv och Energi- och klimatplan för Eslöv
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut §197, 2023 Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer
- Miljöstrategi för Eslöv, med bilagorna 1, 2a och 2b
- Naturplan för Eslöv
- Miljöplan för Eslöv
- Energi- och klimatplan för Eslöv
- Samrådsredogörelse av inkomna svar på remiss i ärendet Miljöstrategi för Eslöv med tillhörande planer
- Miljömålsprogram för Eslöv

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

---

- Eslövs miljöpolicy
- Naturmiljöprogram för Eslöv

### **Beredning**

Under år 2022 påbörjades arbetet med att förenkla, effektivisera och utveckla kommunorganisationens miljöarbete. Arbetet innebär att en miljöstrategi med mål och indikationer har tagits fram där målen ska visa kommunorganisationens ambition och riktning inom miljöområdet och indikationerna ska visa på status samt behov av insatser. Till Miljöstrategin för Eslöv har tre tillhörande planer också tagits fram: Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv samt Energi- och klimatplan för Eslöv. De tillhörande planerna har ett gemensamt upplägg där åtgärder, kostnader och ansvar tydliggörs. Miljöstrategin med tillhörande planer ska följas upp genom en gemensam process och organisation. Till miljöstrategin kopplas också den avfallsplan som tas fram i samarbete med kommunerna Höör och Hörby samt avfallsbolaget Mellanskånes Renhållningsaktiebolag (Merab). Avfallsplanen kommer delvis omfattas av samma uppföljningsprocess.

I framtagandet av miljöstrategin med tillhörande planer har en organisation med kommunens ledningsgrupp och andra nyckelpersoner inom organisationen varit delaktiga. I framtagandeprocessen har även Ebo, Merab och Krafringen varit delaktiga. Under våren 2023 var Miljöstrategin för Eslöv ute på tjänstepersonremiss och under perioden juli-september 2023 skickades samtliga planer ut på remiss till kommunens nämnder, avdelningarna på Miljö och Samhällsbyggnad, Tillväxtavdelningen, bolagen Merab, Ebo, Krafringen och VA SYD, samt Länsstyrelsen Skåne och kommunerna Höör och Hörby.

Inkomna synpunkter finns med i samrådsredogörelsen där Miljö och Samhällsbyggnad har bemött respektive synpunkt både genom återkoppling och i vilken utsträckning som synpunkten har föranlett till någon justering i planerna. Miljö och Samhällsbyggnad har i stor utsträckning tagit hänsyn till inkomna synpunkter och i de fall synpunkterna inte föranlett till någon justering i planerna motiveras det tydligt. Sammantaget är inkomna synpunkter generellt positiva till Eslövs kommuns samlade miljöarbete som ryms inom miljöstrategin med tillhörande planer.

En del av de inkomna synpunkterna belyser att det kan innebära utmaningar med att flera mål och åtgärder inte är tidsatta, specificerade eller

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

Kommunfullmäktige

---

kvantifierade eftersom det kan göra det svårt att utläsa ambitionsnivån, vetenskap kring när målet eller åtgärden är uppfylld samt hur mycket arbete och resurser som krävs. Kommunledningskontoret delar dessa synpunkter, samtidigt som det finns en stor förståelse för svårigheterna kring att fastställa precisa och mätbara åtgärder och mål. Miljö och Samhällsbyggnad besvarar ovanstående synpunkter med att målformuleringarna snarare ska visa en riktning än ett tydligt målsnöre och att målen är tillräckligt öppna för verksamhetens egna resurser och tillräckligt tydliga för att göra skillnad i önskad riktning vilket öppnar upp för flexibilitet.

Kommunledningskontoret bedömer, precis som Miljö och Samhällsbyggnad även själva nämner, att det kommer kräva ett stort ansvar och ställa höga krav på respektive förvaltning och/eller avdelning att utföra och prioritera bland åtgärderna. Inte minst kommer det ställa höga krav på samverkan inom och mellan förvaltningar. Samtidigt bedömer Kommunledningskontoret att ökad samverkan mellan och inom förvaltningar är fördelaktigt för ett mer enat och effektivare arbete kring miljöfrågor.

Kommunledningskontoret ser också positivt på förtydligandet kring uppföljningsarbetet och att resultatet av uppföljningen ska användas för att utveckla kommunorganisationens miljöarbete. I uppföljningsarbetet bedömer samtidigt Kommunledningskontoret att det ska finnas utrymme för att, vid behov, revidera åtgärder. Kommunledningskontoret ser positivt på att Miljö och Samhällsbyggnad i framtiden öppnar upp för möjligheten att involvera aktörer utanför kommunorganisationen till målen i miljöstrategin. Sammantaget är Kommunledningskontoret positiva till att kommunens miljöarbete blir mer enhetligt och samlat då det ger bättre förutsättningar för att arbeta mer långsiktigt och metodiskt med miljöfrågor inom hela organisationen.

När arbetet med att ta fram miljöstrategin med tillhörande planer inledes fanns ett flertal styrdokument för frågor kopplade till det nationella miljömålssystemet runt om i kommunorganisationen. Dokumenten var inte tydligt kopplade till, eller avgränsade mot, varandra och i flera fall uttalades olika mål och ställningstaganden i samma fråga i olika dokument. För att undvika dubbelstyrning föreslås att Naturmiljöprogrammet som antogs av kommunfullmäktige 2020, Miljömålsprogrammet som antogs av kommunfullmäktige 2016 samt Miljöpolicy för Eslöv som antogs av

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



Kommunfullmäktige

---

kommunfullmäktige 2018, upphävs som styrande dokument i samband med antagandet av Miljöstrategi för Eslöv. Eslövs kommuns Energi- och klimatplan 2.0, antagen av kommunfullmäktige 2015, gäller under perioden 2015-2020 och antas därmed vara upphävd.

Kommunstyrelsen föreslog vid sitt sammanträde den 6 februari 2024 kommunfullmäktige besluta att anta Miljöstrategin och upphäva Naturmiljöprogrammet, Miljömålsprogrammet samt Miljöpolicy för Eslöv. Kommunstyrelsen antog vid samma sammanträde Naturplan för Eslöv, Miljöplan för Eslöv och Energi- och klimatplan för Eslöv under förutsättning att kommunfullmäktige antar Miljöstrategin.

**Yrkanden**

Bengt Andersson (M) och Anna Lorentzson (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Max Love da Rocha (V) yrkar

- att stycket på sida 5 i miljöstrategin som inleds med ”Enligt Eslövs kommuns reglemente” stryks och ersätts med:

”Det är kommunstyrelsen som ansvarar för samordningen av kommunens miljöstrategiska arbete.”

- att stycket under rubriken ”Styrgrupp” på sida 7 i miljöstrategin ersätts med:

”Miljöstrategins styrgrupp utgörs av kommundirektörens ledningsgrupp tillsammans med kommunens miljöstrateg och de tre tillhörande planernas samordnare. Styrgruppen ansvarar för att miljöstrategin med tillhörande planer följs och tillämpas i kommunens alla verksamheter. Styrgruppen ska hållas uppdaterad om arbetet med planerna kopplade till miljöstrategin och kan besluta om ändringar i dessa planer.”

Fredrik Ottesen (SD) och Ted Bondesson (SD) yrkar

- Förslagen rörande ekologiska produkter stryks och ersätts med en satsning på lokalproducerat.

- Att Eslöv lämnar Sveriges ekokommuner.

- Att förslagen om förnybara energikällor byts ut till fossilbränsle fria energikällor.

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

Kommunfullmäktige

---

- Att konsekvenserna av omställningen till fossilbränslefritt utreds vilket inkluderar livscykelperspektivet för inblandade produkter och tjänster.
- Att kommunen ska motverka spridandet av microplaster.

Bengt Andersson (M) yrkar avslag på Max Love da Rochas (V) och Fredrik Ottesens (SD) m fl yrkanden.

### **Beslutsgång**

Ordförande ställer proposition på yrkandena och finner att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med Bengt Anderssons (M) m fl yrkande.

### **Reservation**

Ledamöterna i Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet reserverar sig till förmån för egna yrkanden.

### **Beslutet skickas till**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
Eslövs kommuns författningssamling

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

## Gällande utredning kring Södergatan i Eslöv (bussgata)

Vi anser att Södergatan är för smal för att öppnas för både busstrafik och biltrafik. Det blir sannolikt trångt och svårt att få plats för parkeringar. Att öppna gatan för biltrafik ökar risken för skador på fordon.

Den föreslagna ändringen skulle innebära längre körtid vilket kommer ge negativ effekt på punktligheten samt försämrade arbetsmiljö för förarna. Vi har ett krav på att minst köra 90% punktligt (0:59 min för tidigt och -2:59 försent) understiger vi det värdet vitesbeläggs vi från Skånetrafiken.

Vi har idag en tight planering där det inte finns några marginaler för förlängda körtider. En ökad körtid skulle troligen dimensionera fler bussar alternativt att vi måste glesa ut turerna vilket inte är ett fördelaktigt alternativ då bussarna redan idag är fulla i peak.

Vi behöver gemensamt diskutera hur mycket längre körtiderna kan bli och sedan testplanera samt sedan utvärdera effekten av förändringarna. Testkörning och omplanering tar ca 2 veckor.

Skulle vi behöva genomföra den här förändringen bör den ske i samband med ett av våra större tidtabellsskiften som sker i juni, augusti eller december med framförhållning på minst 90 dagar.

2024-06-03  
Irene Hrimfei  
0413-621 95  
irene.hrimfei@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Tjänsteskrivelse. Marklov för skyfallsdamm på fastigheterna Skatan 10 och Eslöv 54:2, Eslöv**

### **Förslag till beslut**

Att bevilja ansökan om marklov för skyfallsdamm på Skatan 10 och Eslöv 54:2 med stöd av 9 kap. 35 § plan- och bygglagen (2010:900).

Att godkänna Robert Kjellin vars certifikat är giltigt till och med den 24 juli 2024 som kontrollansvarig. Beslut om kontrollansvarig kan inte överklagas, 13 kap. 2 § 6 plan- och bygglagen.

Tekniskt samråd anses uppenbart obehövt i ärendet i enlighet med 10 kap. 14 § 2 plan- och bygglagen. Beslut om tekniskt samråd kan inte överklagas, 13 kap. 2 § 6 plan- och bygglagen. Ytterligare handlingar krävs för startbesked, se sidan 9 av 9.

Enligt fastställd taxa, antagen av kommunfullmäktige den 30 maj 2022 § 49, utgör avgift för marklov 6 037 kronor och avgift för tekniskt utförande 8 022 kronor. Totalt 14 059 kronor.

### **Beslutsunderlag**

2024-04-19 Ansökan,  
2024-04-19 Markplaneringsritning  
2024-04-19 Markplaneringsritning  
2024-04-19 VA-ritning  
2024-04-19 Marksektionsritning  
2024-04-19 Markplaneringsritning  
2024-04-19 Övrigt, Plantering av stamträd, Principritning  
2024-05-27 Internt yttrande  
2024-05-28 Internt yttrande

## Redogörelse för ärendet

Ansökan avser marklov för skyfallsdamm. Dammen och markförändringarna planeras göras på fastigheten Skatan 10. En liten del av åtgärden placeras på fastigheten Eslöv 54:2. Åtgärden görs inom följande detaljplaner; E 337 ”Detaljplan för Skatan” och detaljplan E 256 ”Detaljplan för skola och verksamheter mm inom Bergaområdet söder om Ringsjövägen i Eslöv”. Detaljplan E 337 fick laga kraft den 29 juni 2023 och detaljplan E 256 fick laga kraft den 2 november 1999. För området där åtgärden ska göras gäller följande bestämmelser enligt detaljplan E 256 – kvartersmark för skola i den nordligaste delen av åtgärdens placering och natur med plats för gång, cykel och dike med bestämmelsen  $n_1$  – markytan skall möjliggöra infiltration av dagvatten för den östligaste delen av åtgärdens placering. Enligt E 337 gäller bestämmelserna park, fördröjning<sub>1</sub> – fördröjningsdamm för dagvatten och skyfall ska utföras tät så att vatten inte kan infiltrera underliggande jordlager och inom området fördröjning ska en vattenmängd på minst 2730 kubikmeter omhändertas samt  $a_1$  – startbesked får inte ges för park förrän markföroreningar har avhjälpats.

Med åtgärden ska en skyfallsdamm anläggas, vilken kommer att kunna hantera minst 2 730 kubikmeter vatten. Platsen där dammen ska placeras är en lågpunkt i området och i dagsläget finns det några vallar som kommer tas bort när anläggandet av dammen görs. Fördröjningen av dagvatten med skyfallsdammen gör så att dagvattenhanteringen gynnas för utbredningsområdet och förbättrar dagvattensituationen nedströms. Även flödet i den större dagvattenledningen som går söderut längs den östra kanten av Skatan 10 minskas vid anläggandet av skyfallsdammen. Den föreslagna dimensioneringen klarar alla regn upp till och med 100-årsregn och bidrar till att säkra upp området för kommande klimatförändringar. Nya ledningar grävs ner som sammanbinder den nya skyfallsdammen med det befintliga dagvattennätet. En del av en befintlig dagvattenledning och en dagvattenbrunn rivs och ersätts med en ny ledning och elementbrunn dit även skyfallsdammen kopplas på.

I samband med anläggandet av dammen kommer det planeras ett antal träd, buskar, lökar och gräs på området runt dammen. Skyfallsdammen kommer vara gräsbeklädd och kommer vara torrlagd de tider då det inte varit någon större nederbörd. När den är torrlagd kan skyfallsdammen användas som vistelseyta för skolor och för allmänheten. Bänkar ställs intill gångstråket

som går runt skyfallsdammen och ny gatubelysning tillkommer. Området intill skyfallsdammen kommer kunna nyttjas även när dammen agerar fördröjning för nederbörd.

Platsen där skyfallsdammen ska uppföras ligger inom av länsstyrelsen utsett område för särskilt värdefulla kulturmiljöer för järnvägsstaden, Eslöv.

### **Remissinstanser**

Eslövs kommuns avdelning Gata/Trafik/Park har hörts i ärendet och har inget att erinra om åtgärden. Yttrandet bifogas i sin helhet.

Eslövs kommuns miljöavdelning har hörts i ärendet och skickar med information om att det genomförts miljöteknisk kontroll av massor på fastigheten och då har föroreningar påträffats. Grävning i mark som innehåller föroreningar kräver anmälan till miljöavdelningen. Anmälan ska även ske för dagvattenanläggningen till miljöavdelningen. Yttrandet bifogas i sin helhet. Om sökande väljer att bemöta yttrandet kommer deras bemötande bifogas före nämndsammanträdet.

### **Berörda sakägare**

Åtgärden har inte bedömts strida mot detaljplanerna och sakägare har av denna anledning inte hörts.

### **Motivering**

Av 9 kap. plan- och bygglagen (2010:900) följer:

35 § Marklov ska ges för en åtgärd som

1. inte strider mot en detaljplan eller områdesbestämmelser,
2. inte förhindrar eller försvårar det berörda områdets användning för bebyggelse,
3. inte medför olägenheter för användningen av sådana anläggningar som anges i 13 § 1,
4. inte medför störningar eller betydande olägenheter för omgivningen, och
5. uppfyller de krav som
  - a) följer av 2 kap. 6 § tredje stycket och 8 kap. 9-12 §§, om lovet avser en åtgärd inom ett område med detaljplan, eller
  - b) följer av 2 kap. och 8 kap. 9-12 §§ i de delar som inte har prövats i områdesbestämmelser, om lovet avser en åtgärd utanför ett område med detaljplan.

Marklov får ges till en åtgärd som endast innebär en liten avvikelse från detaljplanen eller områdesbestämmelserna, om avvikelsen är förenlig med syftet med planen eller bestämmelserna. Lag (2011:335).

11 § Det krävs marklov för schaktning eller fyllning som inom ett område med detaljplan avsevärt ändrar höjdläget inom en tomt eller för mark inom en allmän plats, om inte kommunen har bestämt annat i detaljplanen. Om ett visst höjdläge för markytan är bestämt i detaljplanen, krävs det trots första stycket inte marklov för att höja eller sänka markytan till den nivån. Lag (2014:900).

12 § Det krävs marklov, om kommunen har bestämt det i detaljplanen, för

1. trädgårdsskärning,
2. skogsplantering, och
3. markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet.

Trots första stycket 3 krävs det inte marklov för åtgärder för att anlägga gata, väg eller järnväg på mark som enligt detaljplan får användas för det ändamålet. Lag (2018:1370).

Av 2 kap. plan- och bygglagen följer:

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och
8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477).

Av 8 kap. plan- och bygglagen följer:

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

12 § Det som gäller i fråga om tomter enligt 9-11 §§ ska i skälig utsträckning tillämpas också på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader, dock att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av föreskrifter meddelade med stöd av denna lag.

[---]

Lag (2011:335).



Av 6 kap. plan- och byggförordningen (2011:338) följer:

5 § För åtgärder som inte kräver lov krävs det en anmälan vid

1. rivning av en byggnad eller en del av en byggnad,
2. nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900) har undantagits från krav på bygglov,
3. en ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt,
4. en installation eller väsentlig ändring av en hiss, eldstad, rökkanal eller anordning för ventilation i byggnader,
5. en installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt,
6. en sådan ändring av en byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden,
7. underhåll av ett sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § andra stycket plan- och bygglagen eller motsvarande äldre föreskrifter,
8. nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk,
9. uppförande eller tillbyggnad av ett sådant komplementbostadshus som avses i 9 kap. 4 a § plan- och bygglagen,
10. uppförande eller tillbyggnad av en sådan komplementbyggnad som avses i 9 kap. 4 a § plan- och bygglagen,
11. ändring av en komplementbyggnad som innebär att den blir ett komplementbostadshus,
12. tillbyggnad som avses i 9 kap. 4 b § första stycket 1 plan- och bygglagen,
13. byggande av takkupor som avses i 9 kap. 4 b § första stycket 2 plan- och bygglagen, eller
14. inredning av ytterligare en bostad i ett enbostadshus.

Om det vid åtgärderna kan antas uppkomma farligt avfall ska detta framgå av anmälan. Förordning (2020:708).

#### *Bedömning i ärendet*

Åtgärden strider inte mot detaljplanerna och bedöms uppfylla kraven om kapacitet som anges i detaljplan E 337. Skyfallsdammen utföres tät, men infiltration och fördröjning kan ske både inuti själva dammen och i slänten som omgärdar dammen. Markförändringarna och skyfallsdammen bedöms inte försvåra användandet av området intill. Skolans elever och allmänheten kommer fortsatt kunna använda platsen som vistelseyta. Skyfallsdammen

förhindrar eller försvårar inte heller tillkommande byggnation söder om åtgärden, utan dammen gör så att tillkommande bebyggelse inte behöver höjas lika mycket som krävts ifall skyfallsdammen inte kommit till stånd. De naturvärden som finns på platsen beaktas och åtgärden bedöms inte bidra till olägenheter för omgivningen, utan bedöms istället bidra till att minska de olägenheter som kan uppstå med dagvatten för fastigheter runt omkring samt söder om åtgärden då skyfallsdammen avlastar det befintliga dagvattensnätet. Skyfallsdammen med tillhörande marknivåförändringar bedöms inte heller påverka den särskilt värdefulla kulturmiljön negativt. Förvaltningen föreslår av de anledningar att bevilja marklov.

### **Avgift**

Ansökan inkom den 19 april 2024 och föreläggande om komplettering skickades den 27 maj 2024. Komplettering inkom den 30 maj 2024 och ärendet bedömdes vara komplett samma dag. Nämnden ska, enligt 9 kap. 27 § plan- och bygglagen, fatta beslut i ärendet inom tio veckor räknat från den 19 april 2024. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden förväntas fatta beslut vid sitt sammanträde den 19 juni 2024. Avgiften har därför inte reducerats med stöd av 12 kap. 8a § plan- och bygglagen.

### **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.

För miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Dave Borg  
Förvaltningschef

Christian Nielsen  
Bygglovschef

## Upplysningar

- Åtgärder får inte påbörjas innan byggnadsnämnden lämnat ett startbesked, 10 kap. 3 § plan-och bygglagen.
- Enligt 9 kapitlet 42 a § plan-och bygglagen får ett lov verkställas fyra veckor efter det att beslutet har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar även om beslutet inte vunnit laga kraft.
- Åtgärder som påbörjas innan beslutet vunnit laga kraft sker på egen risk.
- Åtgärden ska ha påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag som beslutet vinner laga kraft, 9 kap. 43 § plan-och bygglagen.
- Åtgärden kräver tillstånd från fastighetsägaren.
- Åtgärden kräver tillstånd av eller anmälan till VA-syd eller Eslövs kommuns miljöavdelning.
- Planering av mark vid tomtgräns ska ske i samråd med berörda markägare så att ytvatten inte kan rinna in på angränsande tomter.
- Arbete i närheten av gata kan kräva gräv tillstånd och trafik anvisningsplan, kontakta Eslövs kommuns avdelning Gata/Trafik/Park.
- Den beslutade avgiften kommer att faktureras. Mervärdesskatt betalas inte på avgiften.
- Ett beslut om att ge lov eller positivt förhandsbesked kungörs i Post- och Inrikes Tidningar. Ägare till grannfastigheter och andra berörda sakägare kommer då att informeras.

## Beslutet skickas till

Sökande

Kontrollansvarig

Fastighetsägare

Sakägare

## Ytterligare handlingar krävs för att få startbesked

Av plan- och bygglagen 8 kap. följer:

4 § Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,

2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. laddning av elfordon.

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §. Lag (2020:239).

#### **Följande handlingar ska lämnas in**

- Förslag till kontrollplan med tillhörande riskbedömning
- Åtgärdsredovisning eller riskbedömning gällande markförorening enligt miljöavdelningens yttrande

Innan begärda handlingar inkommer kan startbesked inte lämnas och utan startbesked får åtgärden inte påbörjas.

## Ansökan om lov- och anmälningspliktiga åtgärder

Fyll i dina kontaktuppgifter på första sidan, sedan fyller du i antingen

- sidan 2 för att ansöka om lov eller
- sidan 3 om det är anmälningspliktiga åtgärder.

Mer information om åtgärder som kräver bygglov eller anmälan hittar du på [eslov.se/bygga](http://eslov.se/bygga).

### Sökande/byggherre

Namn BioGaia Production AB	Personnummer/organisationsnummer 556591-9767	
Adress Vindelvägen 3	Postnummer 24138	Ort Eslöv
E-post pp@biogaiaproduction.se	Telefon 0727278555	
Faktureringsadress om annan än sökandens	Fakturareferens Peter Persson	

### Fastighet

Fastighetsbeteckning Skatan 10 Eslöv
Fastighetens adress (om annan än sökandens) Per-Håkanssons väg
Fastighetsägare (om annan än sökanden) Eslövs kommun

### Kontrollansvarig

Namn	Personnummer/organisationsnummer	
Adress	Postnummer	Ort
E-post	Telefon	

*utgår då det är marklov*

### Information om personuppgiftshandling

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig och behandlar personuppgifter som ett led i nämndens myndighetsutövning.

Personuppgifterna kommer att bevaras och gallras i enlighet med nämndens informationshanteringsplan. Du har rätt att kontakta oss om du vill få information om vilka uppgifter som nämnden behandlar om dig. Du har även rätt att begära rättelse, eller begära att vi begränsar behandlingen för att göra invändningar, eller begära radering av dina personuppgifter. Dessa rättigheter kan ibland begränsas.

På [eslov.se/gdpr](http://eslov.se/gdpr) hittar du mer information om hur Eslövs kommun behandlar personuppgifter.

## Anmälan om

<b>Nybyggnad eller tillbyggnad av:</b> <input type="checkbox"/> Tillbyggnad av bostadshus max 15 m <sup>2</sup> <input type="checkbox"/> Komplementbostadshus <input type="checkbox"/> Komplementbyggnad (till exempel garage, förråd, växthus) <input type="checkbox"/> Takkupa (utan ingrepp i bärande konstruktion) <b>Ändring av:</b> <input type="checkbox"/> Bärande konstruktion <input type="checkbox"/> Planlösning (avsevärd) <input type="checkbox"/> Ändring från komplementbyggnad till komplementbostadshus	<b>Installation eller väsentlig ändring av:</b> <input type="checkbox"/> Eldstad/kamin <input type="checkbox"/> Rökkanal <input type="checkbox"/> Hiss <input type="checkbox"/> Ventilation <input type="checkbox"/> Vattenförsörjning i en byggnad eller inom en tomt <input type="checkbox"/> Avlopp i en byggnad eller inom en tomt <input type="checkbox"/> Vindkraftverk <input type="checkbox"/> Brandskyddet i byggnaden	<b>Övriga åtgärder:</b> <input type="checkbox"/> Rivning av hel eller del av byggnad <input type="checkbox"/> Bygglovsbefriade åtgärder enligt plan- och bygglagen (2010:900) 9 kap. 7 § <input type="checkbox"/> Underhåll av bevarandevärd byggnadsverk <input type="checkbox"/> Inredning av ytterligare en bostad i enbostadshus
---	---	--

Nyttillkommen byggnadsarea (BYA) m <sup>2</sup>	Nyttillkommen bruttoarea (BTA) m <sup>2</sup>
Planerad byggstart <input checked="" type="checkbox"/> Snarast <input type="checkbox"/> Datum: _____	Kan farligt avfall förekomma? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

### Byggnadstyp

<input type="checkbox"/> Enbostadshus	<input type="checkbox"/> Fritidshus	<input type="checkbox"/> Komplementbyggnad
<input type="checkbox"/> Tvåbostadshus	<input type="checkbox"/> Flerbostadshus	<input type="checkbox"/> Komplementbostadshus
<input checked="" type="checkbox"/> Annat: <u>Skylfallsdamm</u>		

### Bifogade handlingar

<input type="checkbox"/> Situationskarta/Förenklad nybyggnadskarta <input type="checkbox"/> Fasadritningar 1:100 <input type="checkbox"/> Planritningar 1:100 <input type="checkbox"/> Sektionsritningar 1:100 <input type="checkbox"/> Konstruktionsritningar	<input type="checkbox"/> Kontrollansvarigs certifikat (om åtgärden kräver kontrollansvarig) <input type="checkbox"/> Förslag till kontrollplan <input type="checkbox"/> Energiberäkning <input type="checkbox"/> Brandskyddsbeskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Annat: <u>se nedan</u>
Beskrivning av projektet <u>enligt bifogade ritningar</u> <u>R-51.1-03</u> <u>M-61.1-01</u> <u>M-16.1-02</u> <u>M-16.2-01</u> <u>M-18.1-01</u> <u>Plantering av stamträd</u>	



BETECKNINGAR

- Tomrör  $\varnothing$ 50 för belysningskabel
- ◆ Galvad Belysningsstolpe 4 m  
roflackerad inkl. fundament.  
Armatyr: Fox Design/NYX  
330 LED

Miljö och Samhällsbyggnad i Eslöv

2024 -04- 19

Dnr

Koordinatsystem:  
SWEREF 99 13 30, RH 2000

BET	ANT	ANDRÄKN AVSR	DATUM	SIGN

MARKLOVSHANDLING

Kv SKATAN 10  
ESLÖVS KOMMUN



UPPGÄLSE	RITAD/REVISER AV	HANDLAGARE
	S ANDERSSON	S ANDERSSON

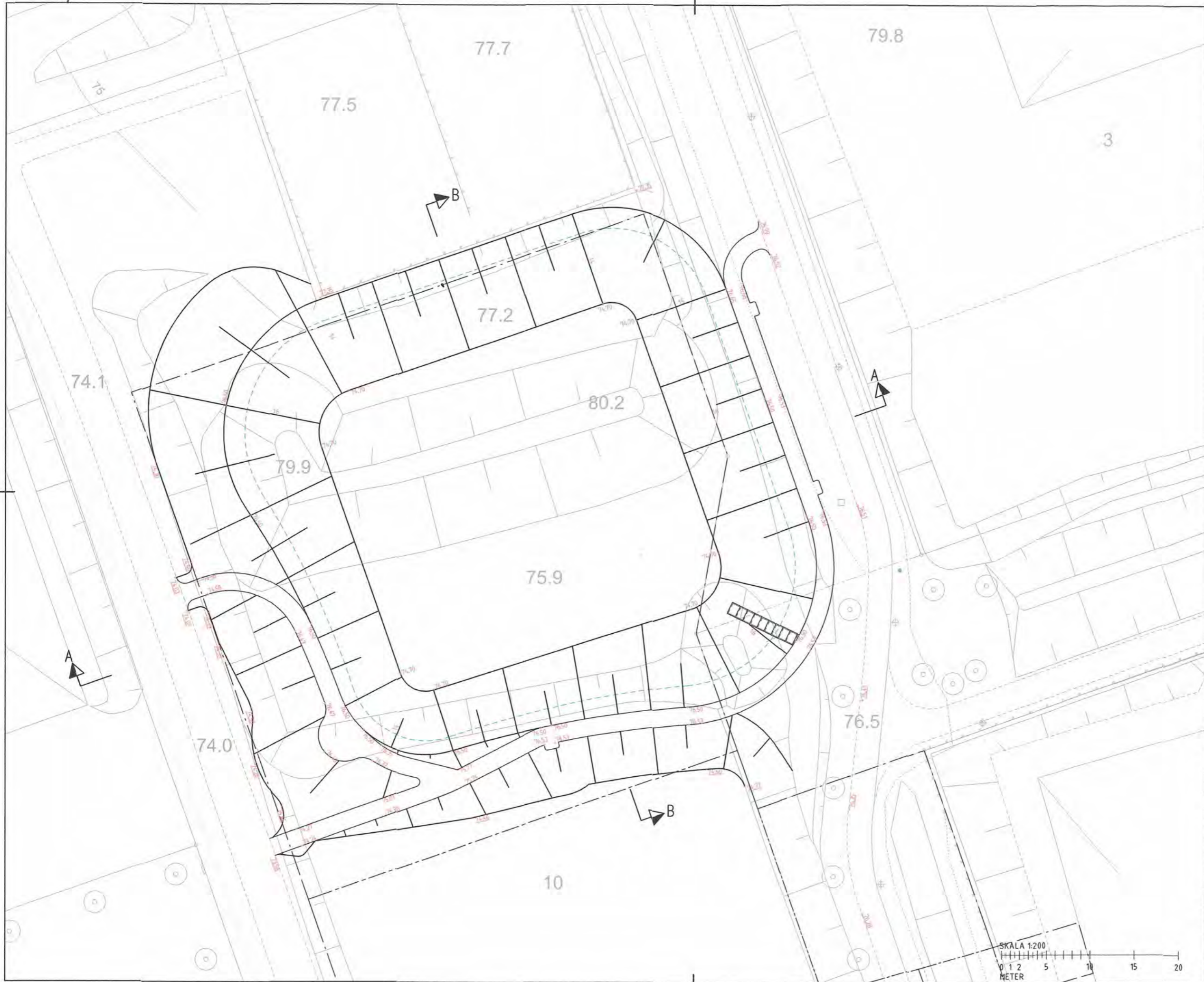
DATUM  
2024-04-17

ANSVÄRIG	NUMMER	BET
S ANDERSSON	M-611-01	

Kv SKATAN 10  
FÖRDRÖJNINGSDÄMM FÖR SKYFALL

BELYSNINGSPÅN





**BETECKNINGAR**

- 74.50 Projekterad höjd
- 74.50 Befintlig höjd
- Linje för HHW-yta
- 75.9 Befintliga höjder

Miljö och Samhällsbyggnad i Eslöv

2024 -04- 19

Dnr

BET	ANT	ÄNDRINGEN ANSÖR	DATUM	SEN

MARKLOVSHANDLING

Kv SKATAN 10  
ESLÖVS KOMMUN



UPPDRAGS NR	BITÄCKNINGENS TR. AV	HANDLÄGGARE
	S. ANDERSSON	S. ANDERSSON

DATUM	ANSVÄRIG
2024-04-17	S. ANDERSSON

Kv SKATAN 10  
FÖRDRÖJNINGSDAMM FÖR SKYFALL

HÖJDPAN	SKALA	KOPPIER	BET
	A1=1:200 A3=1:400	M-16.1-02	







**BETECKNINGAR**

- Bef. Dagvattenledning
- ✕ — Bef. Dagvattenledning som rivs och proppas
- Bef. Spillvattenledning
- Bef. Spillvattenledning, tryckledning
- Bef. Vattenledning
- — Bef. Dagvattenbrunn
- Ny Dagvattenledning
- Linje för HW-yta
- B1-400 Tillsynsbrunn av PP, tät, körbar befäckning

Miljö och Samhällsbyggnad i Eslov

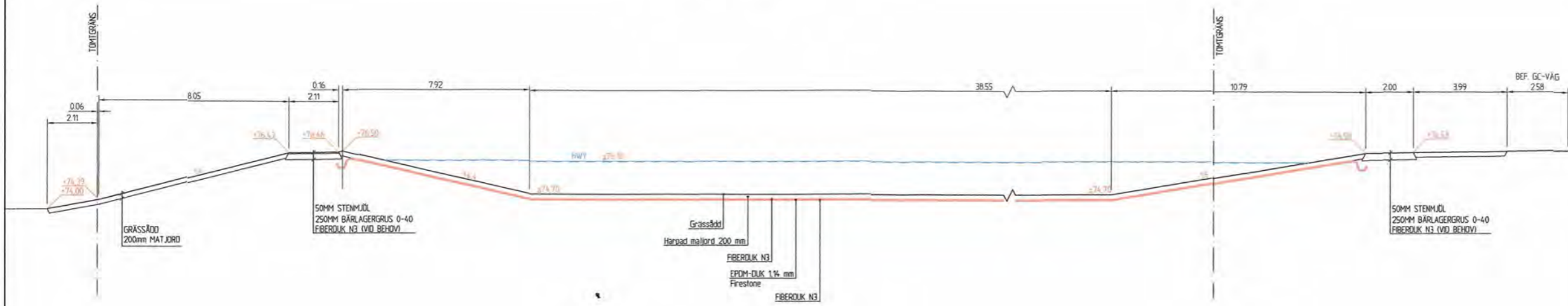
2024-04-19

Dnr

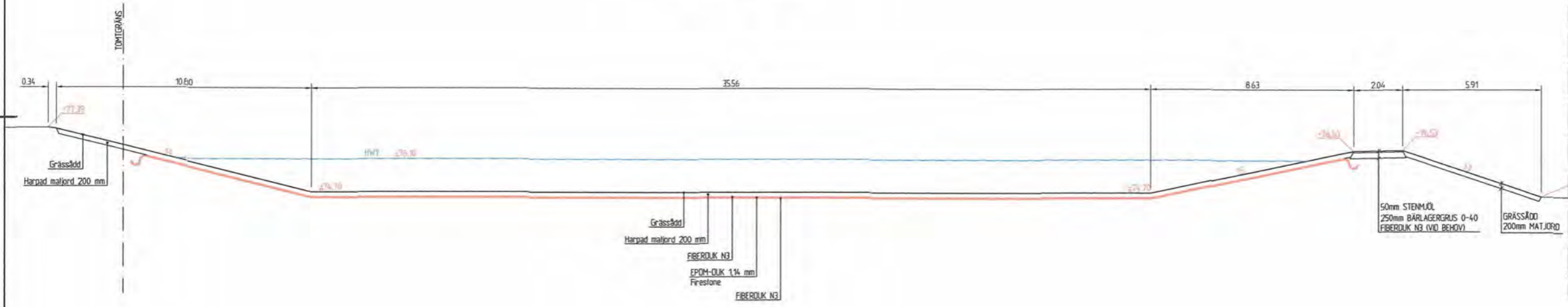
**GALLER**  
 SIDOHÄNGT GALLER ENL. VA-SYD  
 "RIKTLINJER FÖR UTFORMNING AV ÖPPNA DAGVATTENANLAGNINGAR" SÄTTAS PÅ NYTT Ø1000-UTLOPP. PÅ Ø200-INLOPP SÄTTES EN VERTIKAL OCH EN HORIZONTAL GALLERSTÄNG I MITTEN ENLIGT RIKTLINJERNA FRÅN VA-SYD.

BET	ANT	ÄNDERKEN AVSR	DATUM	SKA
<b>MARKLOVSHANDLING</b>				
Kv SKATAN 10 ESLÖVS KOMMUN				
				
UPPGÄV	RISSÄNDNING	AV	ANSVARIG	MANUSKRIF
		S. ANDERSSON	S. ANDERSSON	S. ANDERSSON
DATUM	2024-04-17			
Kv SKATAN 10 FÖRDRÖJNINGSDÄM FÖR SKYFALL				
VA-PLAN				
SKALA	A1=1:200	NUMMER	R-511-03	
	A3=1:400			

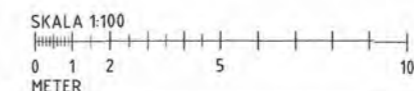
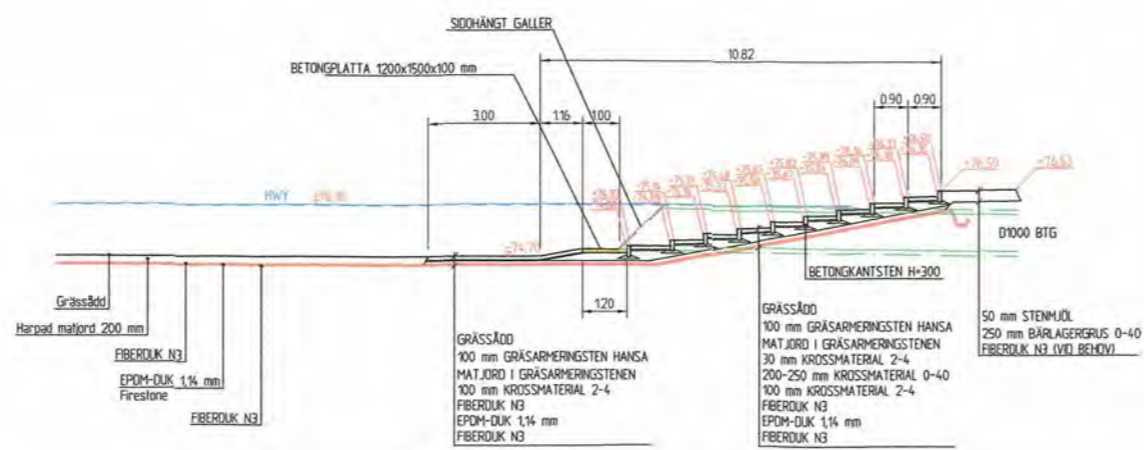
SEKTION A-A



SEKTION B-B



SEKTION UTLOPP I DAMM



Miljö och Samhällsbyggnad i Eslöv  
2024 -04- 19  
Dnr

BET	ANT	ÄNDERKEN AVSER	DATUM	SEN
<b>MARKLOVSHANDLING</b>				
<b>Kv SKATAN 10 ESLÖVS KOMMUN</b>				
UPPRAGAR	SITADKONSTR. AV	HANDLAGGARE		
2024-04-17	S. ANDERSSON	S. ANDERSSON		
Kv SKATAN 10 FÖRDRÖJNINGSDAMM FÖR SKYFALL				
NORMALSEKTIONER				
SKALA A1=1:100	NUMMER	BET		
A3=1:200	M-16.2-01			



B1/20  
B2/20  
B3/20  
B4/20  
B5/20  
B6/20

B1/10  
B2/10  
B3/10  
B4/10  
B5/10  
B6/10

L3/1555  
L2/1449  
L1/1555

NR	ART	KVALITET	C/C	ANTAL
<b>TRÄD</b>				
T1	Pinus avium Sunburst	16-18 cm/kl	3a	3
T2	Quercus Robur Skogsh	16-18 cm/kl	4	4
T3	Tilia Cordata Skogsh	16-18 cm/kl	5	5
<b>BUSKAR</b>				
B1	Amorpha canescens	Ca 3,5f	Buskblandning	30
B2	Malus Sargenti	Ca 3,5f	Buskblandning	30
B3	Aronia melanocarpa	Ca 3,5f	Buskblandning	30
B4	Camus Max	Ca 3,5f	Buskblandning	30
B5	Sambucus nigra	Ca 3,5f	Buskblandning	30
B6	Lenkera coccinea	Ca 3,5f	Buskblandning	30
<b>LÖKVÄXTER</b>				
L1	Tulipa Turkestanica	0,15 m	1496	
L2	Narcissus Carlton	0,15 m	1440	
L3	Crocus chrysantha	0,15 m	1555	
<b>BESKRIVNING</b>				
Träd skall planteras i trädgård enligt ritning från Eslövs kommun "Plantering av stamträd (2 m värdskåp), PIPSPRITNING"				
Täckbark ligger runt träd enligt samma ritning samt under busktyper, 100 mm.				

**BETECKNINGAR**

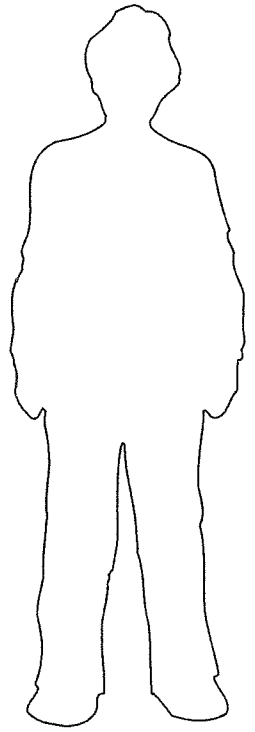
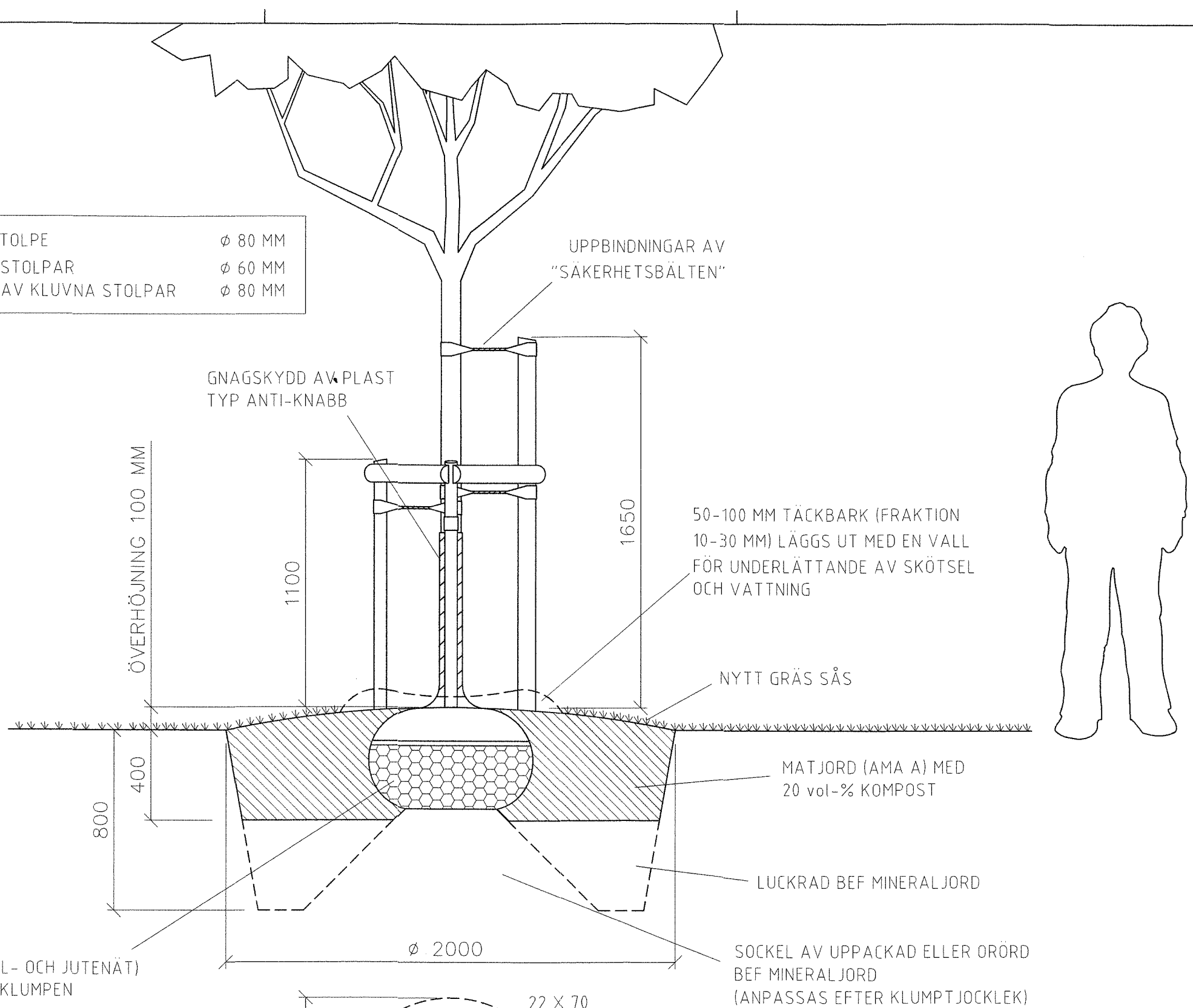
- GR Avgrusad gångyta
- GS Gräsarmeringsten typ Hansa från St Eriks
- G Matjord med grässådd, Parkblandning
- L1 Lökplantering i gräsyta, sort enligt växtförteckning
- L2 Lökplantering i gräsyta, sort enligt växtförteckning
- L3 Lökplantering i gräsyta, sort enligt växtförteckning
- B1-6 Buskplantering, sort enligt växtförteckning
- Bänk
- Bänkbord, Kompan Agora Picnic
- Betongplatta
- Nytt träd, Sort enl. växtförteckning
- Ny Belysningsstolpe

Miljö och Samhällsbyggnad i Eslov  
2024 -04- 19  
Dnr

BET	ANT	ANVÄNDNING AVSÄR	DATEM	SOV
<b>MARKLOVSHANDLING</b>				
<b>Kv SKATAN 10 ESLÖVS KOMMUN</b>				
ÖPPNINGS- DATUM	BETÄD/KÖNSTR. ANSVARE	AVSÄR	HANDLÄGGARE ANSVARE	
2024-04-17	S. ANDERSSON	S. ANDERSSON	S. ANDERSSON	
Kv SKATAN 10 FÖRDRÖJNINGSDAMM FÖR SKYFALL				
BELÄGGNINGSPLAN				
SKALA A1=1:200 A3=1:400	NUMMER M-18.1-01	BET		

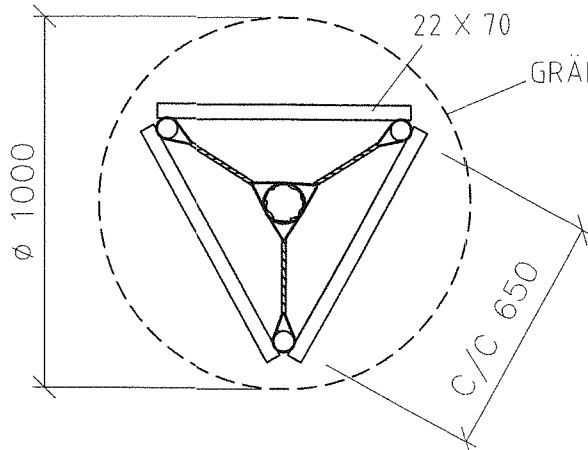
Dnr BYGG 2024-000257 - Ankom 2024-04-19

- 1 ST HÖG STOLPE                       $\phi$  80 MM
- 2 ST LÅGA STOLPAR                  $\phi$  60 MM
- 3 ST STAG AV KLUVNA STOLPAR    $\phi$  80 MM



KLUMPNÄT (BÅDE STÅL- OCH JUTENÄT)  
 VIKS NER TILL 1/3 AV KLUMPEN

DETALJ AV UPPBINDNING  
 PLAN



**MARK  
 KOMPANJET**

RITAD AV, KONSTRUERAD AV  
 JS

ESLÖV 2015-08-24

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

PLANTERING AV STAMTRÄD (2 M VÄXTBÄDD)  
 PRINCIPRITNING  
 A3 SKALA 1:20

RITINGSNUMMER	ÄNDR BET

**Från:** Hellström, Sandra  
**Skickat:** 2024-05-27 10:25:09  
**Till:** "Hrimfei, Irene" <irene.hrimfei@eslov.se>  
**Ämne:** GTps yttrande marklov skyfallsdamm Skatan 10

Hej,

Avdelningen gata, trafik och park har fått en remiss gällande marklov för skyfallsdamm på Skatan 10.

Vi har inga synpunkter.

Diarienummer: BYGG 2024-000257

Med vänlig hälsning

Sandra Hellström  
Projektledare  
Miljö och Samhällsbyggnad  
Eslövs kommun, 241 80 Eslöv  
0413-622 52

[sandra.hellstrom@eslov.se](mailto:sandra.hellstrom@eslov.se)

[www.eslov.se](http://www.eslov.se)

Läs mer om hur Eslövs kommun hanterar personuppgifter här [www.eslov.se/gdpr](http://www.eslov.se/gdpr)

## **Miljöavdelningens yttrande i ärende 2024-000257, fastigheten Skatan 10**

### **Förorenad mark**

Det har genomförts en miljöteknisk kontroll av schaktmassor inom fastigheten Skatan 10, Eslöv, å 210312, där det påträffats föroreningar.

Ska man gräva i mark som innehåller föroreningar så behöver man anmäla det till Miljö och Samhällsbyggnad, miljöavdelningen, i enlighet med 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Anmälan ska inkomma till Miljö och Samhällsbyggnad minst 6 veckor innan grävning påbörjas.

Upptäcks några andra föroreningar på fastigheten ska ni enligt 10 kapitlet 11 § miljöbalken genast kontakta miljöavdelningen. Ofta har man vid något tillfälle fyllt ut fastigheter med massor som inte varit rena. Om fyllnadsmassor påträffas så finns det en risk för föroreningar och miljöavdelningen ska kontaktas omgående.

Bygglov/startbesked bör ej beviljas innan sökanden redovisat vilka åtgärder och/eller riskbedömningar som gjorts för att säkerställa att marken är lämplig för tänkt användning.

### **Dagvatten**

Om man ska anlägga en dagvattenanläggning inom planlagt område som ska användas för flera fastigheter så ska det anmälas till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Anmälan ska göras senast sex veckor innan anläggningen börjar byggas.

Lagstöd: 9 kap, 2 och 7 §§ i miljöbalken samt 13 och 14 §§ förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

2024-06-07  
Magnus Pettersson  
0413-627 09  
magnus.pettersson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Nybyggnation av paviljonger för skolverksamhet på fastigheten Hassle 4:127

### Förslag till beslut

Att bevilja ansökan om att uppföra paviljonger (204 kvadratmeter bruttoarea) på skolgården på fastigheten Hassle 4:127 med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900).

Att godkänna Tony Mattias Lindbro som kontrollansvarig.

Tekniskt samråd krävs i ärendet i enighet med 10 kap. 9-10 och 14 §§ plan- och bygglagen.

Enligt fastställd taxa, antagen av kommunfullmäktige, utgör avgift för lov 14 976 kronor och avgift för tekniskt genomförande 10 314 kronor. Totalt 25 290 kronor.

### Beslutsunderlag

Certifikat 2024-04-26  
Certifikat 2024-04-26  
Teknisk beskrivning 2024-04-26  
Sektionsritning 2024-04-26  
Planritning 2024-04-26  
Situationsplan 2024-04-26  
Ansökan 2024-04-26  
Remissvar 2024-04-30  
Fasadritning 2024-04-26

### Redogörelse för ärendet

Ansökan avser bygglov inom detaljplan s 4, vilken vann laga kraft 1981. För fastigheten gäller följande bestämmelser: A, allmänt område med en högsta byggnadshöjd om 4,0 meter. Ansökan lämnades in om tidsbegränsat bygglov då en förväntad tillfällig elevtopp föreligger. Åtgärden är planerlig varför ett permanent bygglov beviljades. Konsekvensen för sökanden blir att innan paviljongerna tas bort ska en ansökan om rivningslov lämnas in. Sökanden

informerades om detta vid skypemöte den 28 maj 2024.

### **Remissinstanser**

Eslövs kommuns miljöavdelning har lämnat in ett yttrande i ärendet, yttrande bifogas.

### **Berörda sakägare**

Inga sakägare har hörts. Planenlig åtgärd.

### **Motivering**

Av 9 kap. plan- och bygglagen (2010:900) följer:

30 § Bygglagen ska ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan, om

1. den fastighet och det byggnadsverk som åtgärden avser

a) överensstämmer med detaljplanen, eller

b) avviker från detaljplanen men avvikelsen har godtagits vid en tidigare bygglovsprövning enligt denna lag eller äldre bestämmelser eller vid en fastighetsbildning enligt 3 kap. 2 § första stycket andra meningen fastighetsbildningslagen (1970:988),

2. åtgärden inte strider mot detaljplanen,

3. åtgärden inte måste avvakta att genomförandetiden för detaljplanen börjar löpa, och

4. åtgärden uppfyller de krav som följer av 2 kap. 6 § första stycket 1 och 5, 6 § tredje stycket, 8 och 9 §§ samt 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9-11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§.

Om åtgärden är en sådan ändring av en byggnad som avses i 2 § första stycket 3 b eller c, ska bygglov ges även om fastigheten eller byggnaden inte uppfyller kraven i första stycket 1.

Sådana åtgärder som genomförts utan bygglov med stöd av 4-4 c §§ eller motsvarande äldre bestämmelser ska inte beaktas vid bedömningen av om ett byggnadsverk eller en åtgärd överensstämmer med detaljplanen. Lag (2018:636).

Av 2 kap. plan- och bygglagen följer:

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan, [---]

5. möjligheterna att hantera avfall,  
[---]

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477).

9 § Planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt denna lag får inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan



påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Av 8 kap. plan- och bygglagen (2010:900) följer:

1 § En byggnad ska

1. vara lämplig för sitt ändamål,
2. ha en god form-, färg- och materialverkan, och
3. vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

2 § Om inte annat följer av detta kapitel eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 § ska kraven i 1 § uppfyllas på så sätt att de,

1. vid nybyggnad uppfylls för hela byggnaden,
2. vid ombyggnad uppfylls för hela byggnaden eller, om detta inte är rimligt, den betydande och avgränsbara del av byggnaden som påtagligt förnyas genom ombyggnaden, och
3. vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad uppfylls i fråga om ändringen.

[---]

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

11 § I fråga om att på en bebyggd tomt vidta sådana ändringar av en byggnad som kräver lov enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 7 § eller åtgärder som kräver anmälan enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 8 § ska 9 § tillämpas

i den utsträckning som är skälig med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper. Lag (2011:335).

12 § Det som gäller i fråga om tomter enligt 9-11 §§ ska i skälig utsträckning tillämpas också på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader, dock att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. [---]

#### *Bedömning i ärendet*

Fastigheteten och åtgärden följer gällande detaljplan. Paviljongerna placeras 8 meter från befintlig skolbyggnad. Fasadens material är vit korrugerad plåt, det platta taket täcks av en grå takduk. Paviljongerna är tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga och bedöms vara lämpliga för att hantera den uppkomna situationen med en temporär elevtopp.

#### **Avgift**

Ansökan inkom den 26 april 2024 och ärendet bedömdes vara komplett samma dag. Nämnden ska, enligt 9 kap. 27 § plan- och bygglagen, fatta beslut i ärendet inom tio veckor räknat från den 26 april 2024. Avgiften har inte reducerats med stöd av 12 kap. 8a § plan- och bygglagen.

#### **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.

#### **Upplysningar**

Åtgärder får inte påbörjas innan byggnadsnämnden lämnat ett startbesked, 10 kap. 3 § plan-och bygglagen.

Enligt 9 kapitlet 42 a § plan-och bygglagen får ett lov verkställas fyra veckor efter det att beslutet har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar även om beslutet inte vunnit laga kraft.

Åtgärder som påbörjas innan beslutet vunnit laga kraft sker på egen risk.

Åtgärden ska ha påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag som beslutet vinner laga kraft, 9 kap. 43 § plan-och bygglagen.

Åtgärden kräver tillstånd från fastighetsägaren.

Åtgärden kräver eventuellt anmälan till VA-syd.

Den beslutade avgiften kommer att faktureras. Mervärdesskatt betalas inte på avgiften.

Ett beslut om att ge lov eller positivt förhandsbesked kungörs i Post- och Inrikes Tidningar.

Ägare till grannfastigheter och andra berörda sakägare kommer då att informeras.

**Beslutet skickas till**

Sökande

Kontrollansvarig

Fastighetsägare

### **Kallelse till tekniskt samråd**

Kontakta handläggaren med förslag på tider. Mötet hålls antingen via Skype eller i stadshuset. Av plan- och bygglagen 10 kap. följer:

19 § Vid det tekniska samrådet ska man gå igenom

1. arbetets planering och organisation,
2. byggherrens förslag till kontrollplan och de handlingar i övrigt som byggherren har gett in,
3. hur identifieringen av avfall och återanvändbara byggprodukter har gjorts,
4. behovet av att byggnadsnämnden gör arbetsplatsbesök eller av andra tillsynsåtgärder,
5. behovet av ett färdigställandeskydd,
6. behovet av utstakning,
7. byggnadsnämndens behov av ytterligare handlingar inför beslut om kontrollplan eller startbesked, och
8. behovet av ytterligare sammanträden.

Lag (2020:603).

Av plan- och bygglagen 8 kap. följer:

4 § Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,
2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. laddning av elfordon.

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §. Lag (2020:239).

### **Följande handlingar ska lämnas in inför mötet**

- Förslag till kontrollplan med tillhörande riskbedömning
- Energiberäkning
- Konstruktionshandlingar
- Dimensioneringskontroll - EKS (BFS 2011:10) avdelning A 25 §
- Konstruktionsdokumentation - EKS (BFS 2011:10) avdelning A 29 §
- VA-handlingar
- Dagvattenhantering
- Ventilationshandlingar
- Brandskyddsbeskrivning
- Bredbandsanslutning

Mattias Lindbro  
Annehällsvägen 13  
24436 KÄVLINGE

### Bekräftelse på din årsrapportering

Din årsrapportering är nu granskad och godkänd. Det innebär att när du uppvisar ditt certifikat som Kontrollansvarig ska du göra det tillsammans med denna bekräftelse för att det ska vara giltigt.

Nästa årsrapport ska vara insänd senast den 20 december 2024. Du behöver skicka in din årsrapport före detta datum för att certifieringen ska vara giltig.

Mer information om din certifiering finns i certifieringsregeln för området som finns tillgänglig på:

[www.ri.se](http://www.ri.se)

Med vänlig hälsning

### RISE Research Institutes of Sweden AB

#### Certifiering - Person



Frida Dahlström

### RISE Research Institutes of Sweden AB

Postadress  
Box 553  
371 23 Karlskrona

Telefon  
010-516 63 00  
telefon tid kl 8:30-11:30

E-post / Internet  
fragor.person@ri.se  
www.ri.se/personcertifiering

Org.nummer  
556464-6874

**RI  
SE**

**Kontrollansvarig**

**Behörighet K**

**Certifikatsnummer: SC0903-17**

**Förnamn: Mattias**

**Efternamn: Lindbro**

**Personnummer: 811005-3975**

**Beslutsdatum: 2022-12-20**

**Giltigt t.o.m.: 2027-12-19**

**Aktuell giltighet ska alltid kontrolleras på vår hemsida [www.ri.se](http://www.ri.se)  
(se personcertifiering)**



**PERSON  
CERT**

## TEKNISK BESKRIVNING MODULSYSTEM S2000-23

Skola/Förskola

### MODULMÅTT

Modulyttermått; BxLxH= 3,0 x 9,6 x 3,3 m.  
Invändig takhöjd 2,7m.

### GOLVBJÄLKLAG

$U_p = 0,180 \text{ W/m}^2, \text{ K}$

2 mm linoleummatta i skolsal och grupprum med flera.  
1,5 mm plastmatta i kapprum och toaletter med uppvikt sockel.  
22 mm golvspån.  
45x220 mm tvärgående bjälkar, cc600 mellan längsgående  
limträbalkar 90x225 mm.  
220 mm mineralull kvalitet 33.  
6 mm Oljehärdad board.

### TAKBJÄLKLAG

$U_p = 0,175 \text{ W/m}^2, \text{ K}$

1,2 mm Takduk, helklistrad Protan SE-duk, grå.  
12 mm plywood.  
45x55-75 mm Takkilar.  
45 mm mineralull med papp kvalitet 36.  
45x170 mm regler cc600 mellan längsgående  
Limträ-balkar 66x405 mm.  
120 mm mineralull kvalitet 33.  
45 mm mineralull kvalitet 36.  
0,15 mm åldringsbeständig plastfolie.  
28x70 mm glespanel cc300.  
13 mm Gips / 13 mm Akustikskiva Gyptone Quattro Nr 20

### YTTERVÄGG

$U_p = 0,214 \text{ W/m}^2, \text{ K}$ ; fönster  $U_p = 1,3$

21 mm Brandimpregnerad panel.  
15 mm luftad plåtregel.  
4,5 mm Cembrit Windstopper.  
45x195 mm stående regel cc600 mellan limträ-pelare 66x275 mm.  
195 mm mineralull kvalitet 33.  
0,15 mm åldringsbeständig plastfolie.  
13 mm gips eller Fermacell.

### INNERVÄGG MOT KAPPRUM OCH GRUPPRUM (bärande)

2 st 13 mm gips eller fermacell.  
45x70 mm stående regelstomme, cc600 mellan  
2 st LT-pelare 66x180 mm mellan limträpelare 66x180 mm.  
70 mm mineralull.  
2 st 13 mm gips eller fibergips.

### FASTA INNERVÄGGAR

13 mm fermacell.  
45x70 mm stående regelstomme.  
70 mm mineralull.  
13 mm fermacell.

### SYSTEM-INNERVÄGGAR (grönmarkerade)

13 mm färdigbehandlad gipsskiva med målad glasfiberväv.  
70 mm stående regelstomme cc900.  
45 mm mineralull.  
13 mm färdigbehandlad gipsskiva med målad glasfiberväv.

### DÖRRAR OCH FÖNSTER

Ytterdörr 11x21V av Aluminium med 2-glas energiglasrutor  
med Boda eller Assa fallregellås exkl. cylinder.  
Fönster fasta eller öppningsbara inåtgående med dreh-kipp-beslag.  
Skola: Innerdörrar 10x21 mellan skolsal-kapprum, skolsal-grupprum samt  
mellan klassrum (låskista och täckbricka).  
Förskola: Innerdörrar 10x21 mellan Allrum-kapprum, Allrum-lekrum samt  
mellan avdelningar (låskista och täckbricka).

### TAKAVATTNING

Takavattning med gemensam hängränna och ett stuprör per fasadsida var 4-6:e modul.

### YTSKIKT INVÄNDIGT

Väggtytor med vitmålad glasfiberväv i färgen Vit NCS S 0502-Y Glans 20.  
Tasckivor vitmålade i färgen Vit NCS S 0502-Y Glans 7.  
Linoleummatta i färgen Blå NCS S 4010-R90B med marmorerat mönster i  
skolsal.  
Plastmatta i färgen Mörkblå NCS S 4020-R80B i kapprum och våtutrymme  
med uppvik.

### MILJÖ:

#### 1. VENTILATION

Ventilation via enhetsaggregat. Aggregatet har inbyggda filter för till- och  
frånluft, samt värmeväxlare. Övriga rum har kanaliserad till och frånluft.

#### 2. UPPVÄRMNING

##### Utförande med elvärme.

Uppvärmning sker med skyddsjordade lågtempererade el-radiatorer som  
regleras via inbyggd elektronisk termostat.

Förskola: Därutöver golvvärme i allrum, lekrum och entré.

#### 3. SOLAVSKÄRMNING

Samtliga rum är försedda med invändiga persienner.

#### 4. BELYSNING

Allmänbelysning dimensionerad för 500 lux via led-armaturer monterade mot  
undertak. Fast belysning med närvarostyrning entré-/korridorssida.  
I WC och städutrymme LED-armatur.  
Utomhusbelysning över entrédörr i LED tänds antingen via strömbrytare  
och/eller skymningsrelä.

#### 5. AKUSTIK

Tasckivor i skolsal och grupprum är av fabrikat Gyptone BIG typ Quattro 41  
med ljudabsorptionsfaktor 0,8  $\alpha$ W enligt Gyproc AB.  
Varje skolsal är även utrustad med en ljudabsorberande nålbar anslagstavla av  
typen Lintex EDGE Wall.

#### EL-INSTALLATION

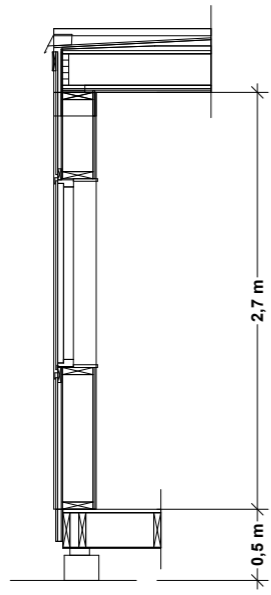
Varje Skolenhet anslutes med elkabel dimensionerad för 32 A belastning.  
Huvudsäkring i byggnaden för 20 A belastning per avdelning.  
Modulerna är inbördes sammankopplade i modulskarv med skarvdon dolda  
bakom demonterbar panel på hjärtväggen.  
Förskola: Bör ha en huvudsäkring på 32 A per avdelning.

#### GRUNDLÄGGNING / SOCKELINKLÄDNAD

Grundläggning utgörs av fyra längsgående bärlinor av trä enl. objektsspecifik  
grundläggningsritning.  
Mellan modul och mark inklädes den ventilerade grunden med glespanel.

2023-03





S2000

TAKBJÄLKLAG

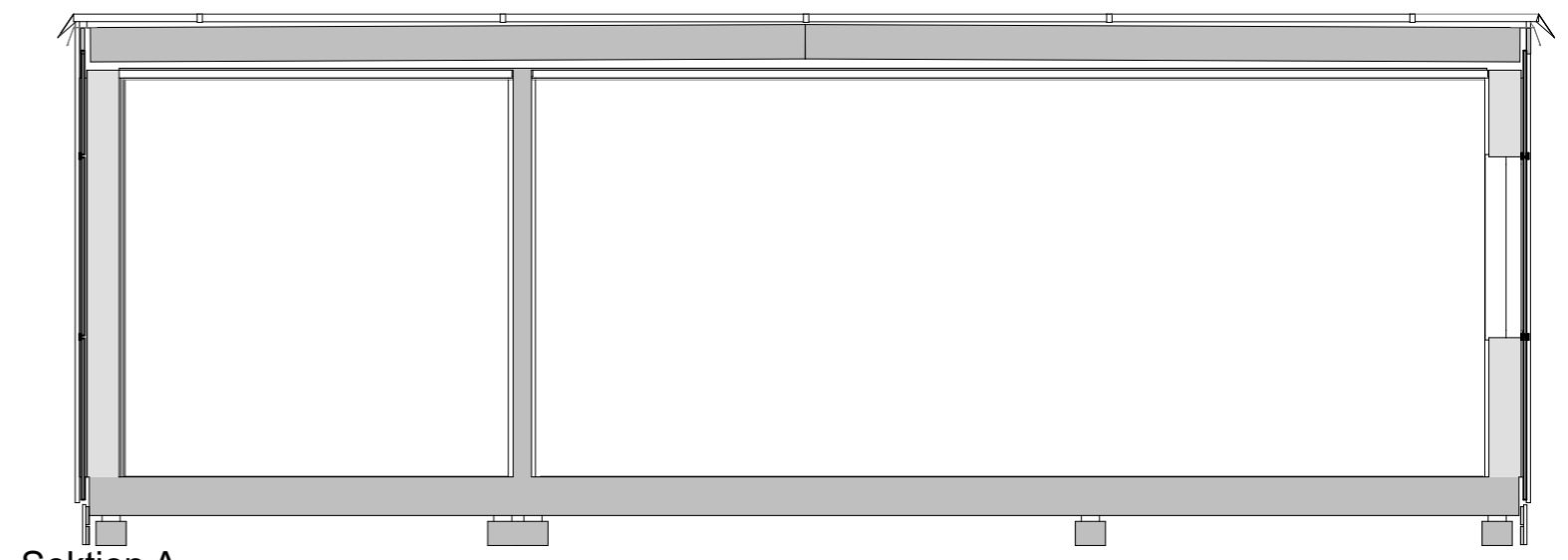
- 1,2 mm helklistrad PVC-takduk
- 12 mm plywood
- 45x55-75 mm takkilar
- 45x170 mm träreglar mellan längsgående limträbalkar 66x405 mm
- 45+120+45 mm mineralull
- 0,15 mm fukstjärr
- 28x70 mm glespanel
- 13 mm gipsplank/Gyptone taksivor

FÖNSTERYTTERVÄGG

- 12 mm Wafertex/ 21 mm träpanel
- 15 mm Luftad plätregel
- 4,5 mm cementfiberskiva
- 45x195 mm stående regel mellan limträpelare 66x275 mm
- 195 mm mineralull
- 0,15 mm fukstjärr
- 13 mm gipsskiva med glasfiberväv

GOLVBJÄLKLAG

- 2 mm Linoleummatta/ 1,5 mm plastmatta med uppvik i toaletter
- 22 mm golvspånskiva
- 45x220 mm golvbjälkar mellan längsgående limträbalkar 90x225 mm
- 220 mm mineralull
- 6 mm oljehärdad board



Sektion A  
1:50

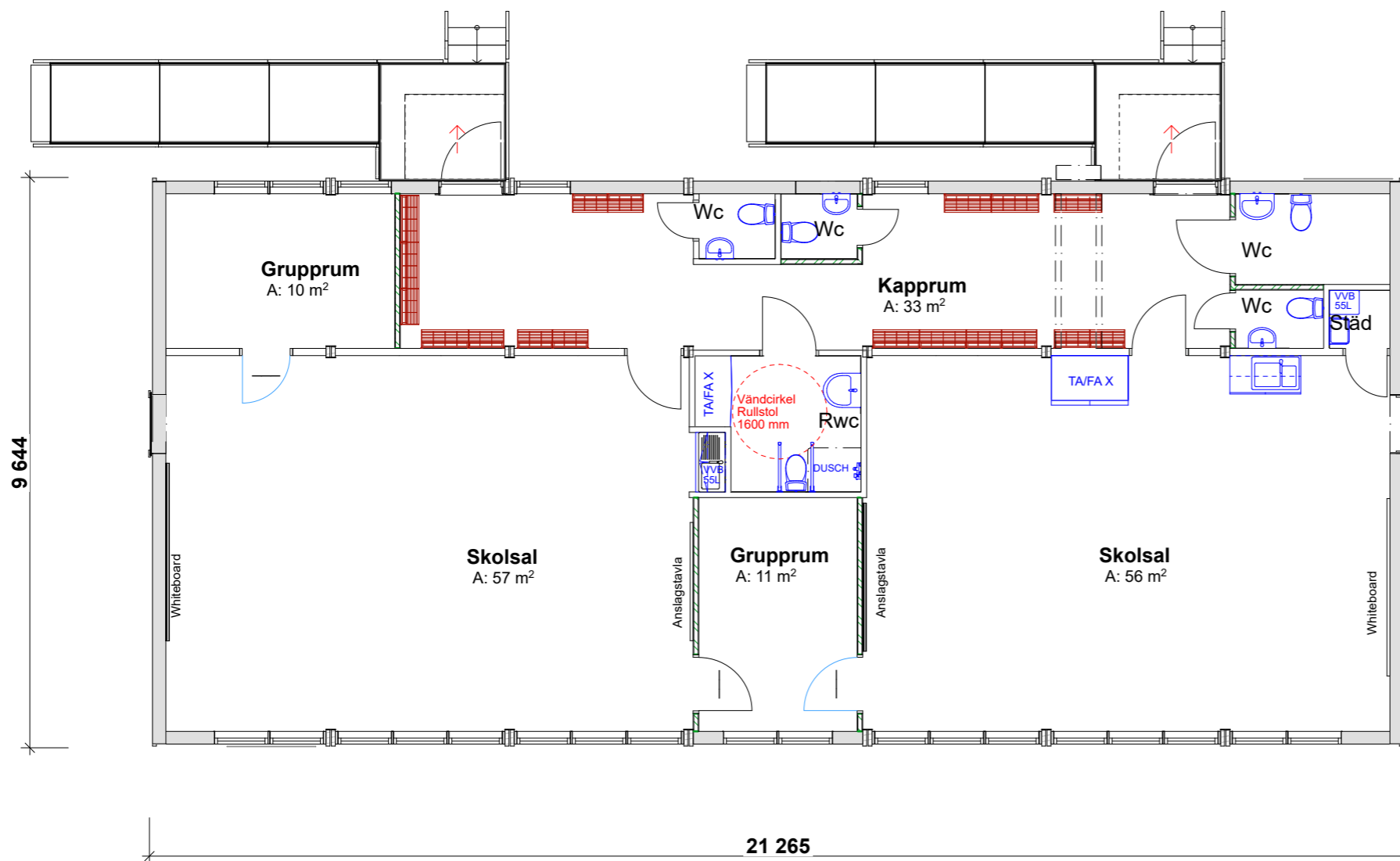
Ritningen är skyddad enligt upphovsrättslagen och får inte kopieras, spridas eller i övrigt användas utan upphovsmannens medgivande

BYGGLOVSHANDLING

 Expandia Moduler AB 021-80 41 10 <a href="http://www.expandia.se">www.expandia.se</a> <a href="mailto:info@expandia.se">info@expandia.se</a>	BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN	
	ESLÖVS KOMMUN TILLFÄLLIG SKOLBYGGNAD STEHAG ESLÖVS KOMMUN HASSLE 4:127 S2000 SEKTIONS-RITNING A3				
Datum:	Ritad av:	Skala:	Avtalsnummer:	Ritningsnummer:	Rev:
2024-04-17	EGt	1:50	0	244059.61	

Dnr BYGG 2024-000273 – Ankom 2024-04-26

Ritningen är skyddad enligt upphovsrättslagen och får inte kopieras, spridas eller i övrigt användas utan upphovsmannens medgivande

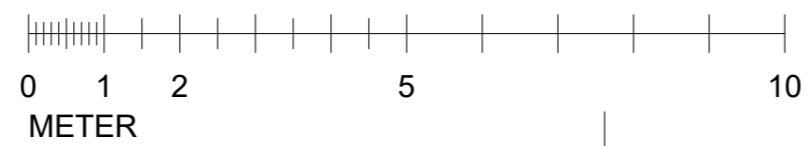


Plan 1  
1:100

ETAPP 1

ETAPP 1

SKALA 1:100



Utrustning ingår enligt förfrågningsunderlag.

BYGGLOVSHANDLING

		BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
		<b>ESLÖVS KOMMUN</b> TILLFÄLLIG SKOLBYGGNAD STEHAG ESLÖVS KOMMUN HASSLE 4:127 S2000 PLANRITNING A3 BLH KLASSRUM			
Expandia Moduler AB 021-80 41 10 www.expandia.se info@expandia.se		Datum:	Ritad av:	Skala:	Avtalsnummer:
		2024-04-16	EGT	1:100	0
				Ritningsnummer:	Rev:
				244059.01	

Dnr BYGG 2024-000273 – Ankom 2024-04-26



© Miljö och Samhällsbyggnad

# FÖRENKLAD NYBYGGNADSKARTA

Fastighet: Del av Hassle 4:127

Gatuadress: -

Linn Dimmlund

Mättningsingenjör

Datum: 2024-04-18

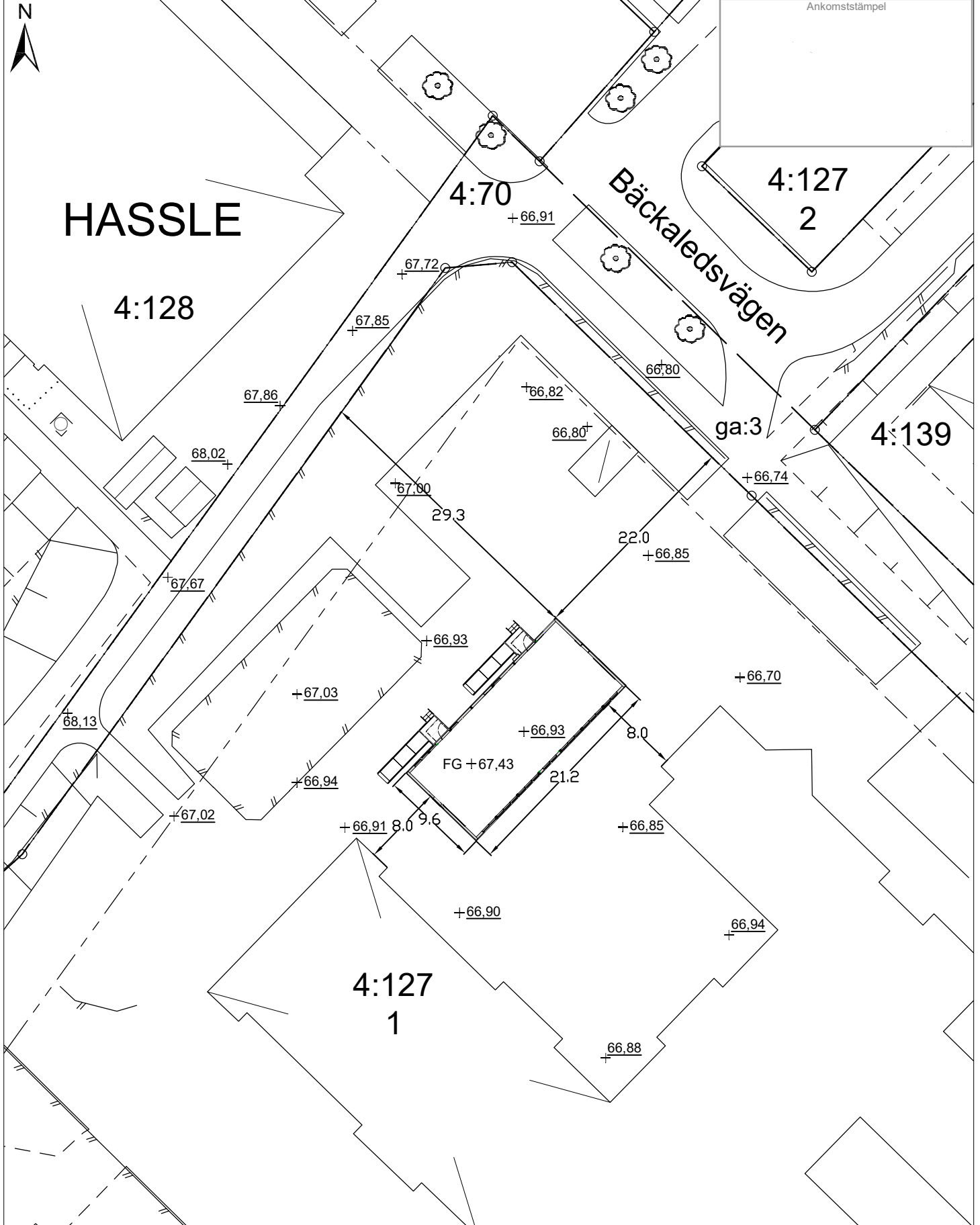
Areal m<sup>2</sup>: -

Koordinat- och höjdsystem  
SWEREF 99 13 30, RH2000

+00,00 Befintlig nivå

Avvägd: 2024-04-16

Ankomststämpel



0 25 50 m

Skala 1:500 Orig. format A4

## Bygg - Söka bygglov och andra åtgärder

Ärendenummer Minut Bygg	240426-ESL-BYGG-PBL-FB70
Inskickat	2024-04-26 08:50

### Information om fastigheten

Fastighetsbeteckning	HASSLE 4:127
Omfattas fastigheten av detaljplan	Ja
Status	L
Gäller ärendet del av fastigheten?	Fastigheten har endast en adress.
Fastighetens adress(er)	BYGDEGÅRDSVÄGEN 4
Peka ut byggnaden/området på kartan	Vald koordinat (WGS84): 55.9031092489196,13.3912642874154

### Vad ska du göra?

	Tillbyggnad
--	-------------

### Bygga till

På vilken byggnad önskar du bygga till?	Annan byggnad
Vid val av annan byggnad/åtgärd, ange vilken:	Skola

### Uppgifter om befintlig byggnad

Ytor på befintlig byggnad
---------------------------

Byggnadsarea	Bruttoarea
4175 m2	4175 m2

Material på befintlig byggnad
-------------------------------

Fasad (till exempel betong, plåt, puts, tegel, trä.)	Fasadens färg eller NCS-nummer	Tak (till exempel betongplattor, papp, plåt, tegel.)	Takets färg eller NCS-nummer
Tegel	Gul	Tegel	Röd

### Uppgifter om tillbyggnad

Ytor på tillbyggnaden
-----------------------

Byggnadsarea	Bruttoarea
200 m2	200 m2

Material på tillbyggnaden	Annat (ange nedan)
---------------------------	--------------------

Ange material på tillbyggnaden
--------------------------------

Fasad (till exempel betong, plåt, puts, tegel, trä.)	Fasadens färg eller NCS- nummer	Tak (till exempel betongplattor, papp, plåt, tegel.)	Takets färg eller NCS-nummer
Träfasad, Plåt	S1502-B50G, S3502-Y, vit korrigerad plåt	Takduk, helklistrad Protan SE- duk	Grå

Beskriv det du vill bygga med egna ord

Etablering av tillfälliga moduler (skollokaler) på befintlig asfaltsyta. Ansökan avser tidsbegränsat lov 5 år. Avetablering tar ca 2 veckor. Mark som påverkas av etableringen kan vara asfalt vid en eventuell fräsning av ledningar (el). Denna asfalten återställs i sådana fall vid avetableringen. Ingen övrig påverkan på marken.

## Bilagor

### Bilagor som ska lämnas in med din ansökan/anmälan

Situationsplan	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	Sitplan_bygglov_skolsalar.pdf Situationsplan
Planritning	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	244059.01_PLANRITNING_A 3_B LH_KLASSRUM.pdf Planritning
Sektionsritning	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	244059.61_SEKTIONSRI TNING_A3.pdf Sektionsritning
Fasadritning	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	244059.11_FASADRI TNING_A3_B LH.pdf Fasadritning
Teknisk beskrivning	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	3_Tekn_B_S2000- 23_EL,_2023-03.pdf Teknisk beskrivning
Övriga filtyper	<b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b> <b>Filnamn:</b> <b>Typ:</b>	Adobe_Scan_21_dec._2023. pdf Certifikat Bekräftelsebrev_Årsrapporter ing_(incl._Signature)_SA- 0012563.pdf Certifikat

## Uppgifter om kontrollansvarig

Certifieringsnummer	SC0903-17
Certifierad till och med	2027-12-19
Certifierad av	RISE
Behörighetsnivå	Kvalificerad
Förnamn	Tony Mattias
Efternamn	Lindbro
Adress	Annehällsvägen 13
Postnummer	244 36
Ort	Kävlinge

Eslövs kommun  
Postadress 241 80 Eslöv Besöksadress Stadshuset, Gröna torg 2 Telefon 0413-62000  
Epost [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se) Webb [www.eslov.se](http://www.eslov.se)

E-post

mattias.lindbro@eslov.se

## Ansöker du som privatperson eller företag?

Ansöker du som privatperson eller företag?

Företag

## Mina företag

Registrerade företag

60

## Företagsuppgifter

### Sökande - företag

Namn på företaget	ESLÖVS KOMMUN - Serviceförvaltningen
Organisationsnummer	16212000-1173
Kundnummer	55
Adress	Box 82
Postnummer	241 22
Ort	Eslöv
Projektnummer / Fakturareferens	Referensnummer: 78100008

### Fakturamottagare

Fakturamottagare	Samma uppgifter som ovan
------------------	--------------------------

### Företagsombud (kontaktperson)

Förnamn	Henrik Gustav
Efternamn	Holmelin
Adress	Oxelgatan 7
Postnummer	243 34
Ort	Höör
E-post	henrik.holmelin@eslov.se
Telefon	041362220
Söker du	åt företaget ovan (inget mer information behövs)
Ange eventuellt antal ytterligare byggherrar	0

## Övrig information

### Signeringsinformation

Ankomsttid:	2024-04-26 08:50
<b>Signerat av:</b>	Henrik Gustav Holmelin
Utgivare:	Henrik Gustav Holmelin
Signatur verifierad:	2024-04-26 08:50

## Miljöavdelningens yttrande i ärende BYGG 2024-000273, fastigheten Hassle 4:127

### Hygienlokaler

Bygglovsansökan avser en skola som ska anmälas till miljöavdelningen i god tid innan arbetet påbörjas enligt förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd § 38.

Verksamheten är anmälningspliktig enligt förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd och ska anmälas till miljöavdelningen i god tid innan arbetet påbörjas enligt § 38 (1998:899).

En anmälningspliktig verksamhet får påbörjas tidigast sex veckor efter det att anmälan har gjorts. E-tjänst för anmälan om anmälningspliktig verksamhet finns på kommunens hemsida, [www.eslov.se \(https://service.eslov.se/AE38\)](https://service.eslov.se/AE38).

### Hälsoskydd

Miljöavdelningen gör bedömningen att verksamhetsutövaren och fastighetsägaren till en skola bör känna till Folkhälsomyndighetens allmänna råd om städning (FoHMFS 2014:19), ventilation (FoHMFS 2014:18), temperatur (FoHMFS 2014:17) och fukt och mikroorganismer (FoHMFS 2014:14) för att säkerställa att olägenhet enligt miljöbalkens kapitel 9 § 3 inte uppstår för barnen. Förordning (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll ska också förmedlas.

Verksamhetsutövaren ansvarar för skolans egenkontroll genom att bedriva ett löpande, systematiskt arbete för att förhindra att lokaler eller det man gör i verksamheten påverkar människors hälsa eller miljön negativt. Detta anges i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll.

### Ventilation

Miljöavdelningen gör bedömningen att fastighetsägaren bör uppfylla Folkhälsomyndighetens allmänna råd om ventilation (FoHMFS 2014:18). Vid insättning av nya fönster är det viktigt att tilluften inte hindras. Tilluft kan tillföras rummen genom ventiler direkt i ytterväggen eller genom springventiler i fönster eller anslutning till fönster.

I skolor och lokaler för barnomsorg bör uteluftsflödet inte understiga ca 7 l/s per person vid stillasittande sysselsättning. Ett tillägg på minst 0,35 l/s per m<sup>2</sup> golvarea bör göras så att hänsyn också tas till föroreningar från andra källor än människor. Om koldioxidhalten i ett rum vid normal användning regelmässigt överstiger 1 000 parts per million (ppm), bör detta ses som en indikation på att ventilationen inte är tillfredsställande.

Vid nyetablering av skolor och nya inventarier avges det mycket emissioner från materialen den första tiden. Emission från byggnadsmaterial är den dominerande källan till flyktiga ämnen i inomhusluften. Hög koncentration av emissioner bedöms som en olägenhet enligt 9 kap. 3 § miljöbalken. Barn är extra känsliga för luftföroreningar och med avseende på försiktighetsprincipen i miljöbalken bör åtgärder vidtas genom att forcera ventilationen under en period för att minska risk för att de utsätts för emissioner.

### **Städning**

Att skolan har fungerande städrutiner för att minimera förekomst av damm, pollen och allergener från husdjur är viktigt. Att utföra allergirond årligen kan vara en del av skolans egenkontroll. Astma- och Allergiförbundet har tagit fram checklistan Allergirond i förskolan som kan användas som en del av skolans egenkontroll och i arbetet att kontinuerligt förebygga allergiproblem.

### **Resurshushållning**

I miljöbalkens portalparagraf (1 kap. 1§) anges att miljöbalken ska tillämpas så att återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

I miljöbalkens hänsynsregler (2 kap. 5§) anges att alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas. Installationer i byggnader ska vara av sådan typ att god hushållning av vatten och energi främjas.

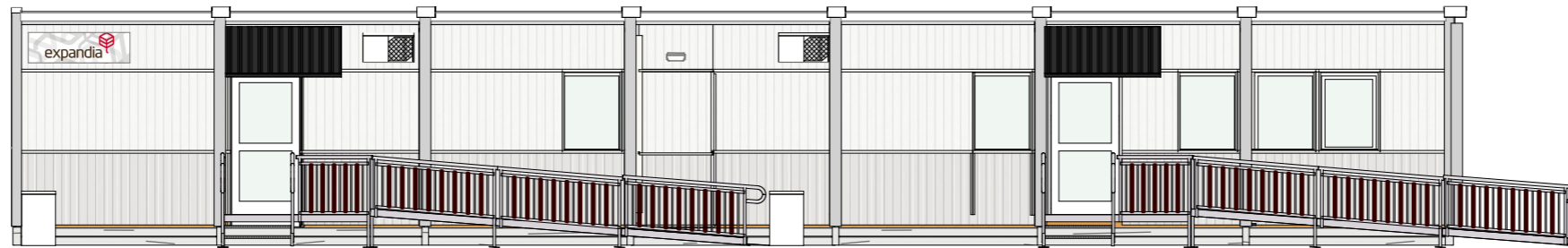
God hushållning av vatten i bebyggelse innebär att bästa teknik ska användas avseende installation av toalettarmatur, övriga sanitetsinstallationer och vattenkranar. God hushållning av energi förutsätter att bästa teknik ska användas så att byggnaden är energieffektiv.



Ritningen är skyddad enligt upphovsrättslagen och får inte kopieras, spridas eller i övrigt användas utan upphovsmannens medgivande



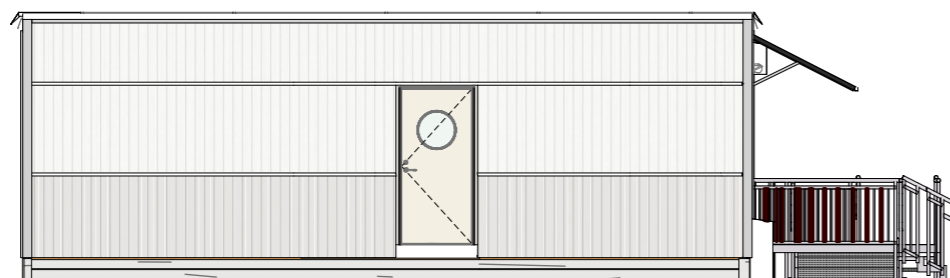
NCS: S1502-B50G →  
NCS: S1502-B50G →  
NCS: S3502-Y →  
**Entresida**  
1:100



**Baksida**  
1:100



**Gavelsida vänster**  
1:100



**Gavelsida höger**  
1:100

SKALA 1:100



BYGGLOVSHANDLING



Expandia Moduler AB  
021-80 41 10  
www.expandia.se  
info@expandia.se

Datum:  
2024-04-18

Ritad av:  
EGT

BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
ESLÖVS KOMMUN TILLFÄLLIG SKOLBYGGNAD STEHAG ESLÖVS KOMMUN HASSLE 4:127 S2000 FASADRITNING A3 BLH			
Skala:	Avtalsnummer:	Ritningsnummer:	Rev:
1:100	0	244059.11	

2024-06-10  
Magnus Pettersson  
0413-627 09  
magnus.pettersson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Nybyggnad av ny reningsanläggning därefter rivning av befintlig anläggning på fastigheten Vieröd 1:20

### Förslag till beslut

Att bevilja ansökan om bygglov för ny reningsanläggning med stöd av 9 kap. 31 § plan- och bygglagen (2010:900).

Ansökan omfattar även rivning av befintlig anläggning, en sådan rivning är inte lovpliktig men anmälningspliktig med stöd av plan- och byggförordningen (2011:338) 6 kap. 5 § första punkten. Startbeskedet i ärendet kommer alltså att omfatta även rivningen.

Att godkänna Richard Dahlberg som kontrollansvarig.

Tekniskt samråd krävs i ärendet i enighet med 10 kap. 9-10 och 14 §§ plan- och bygglagen. Beslut om tekniskt samråd kan inte överklagas, 13 kap. 2 § 6 plan- och bygglagen.

Enligt fastställd taxa, antagen av kommunfullmäktige, utgör avgift för lov 25 958 kronor och avgift för tekniskt genomförande 22 461 kronor. Totalt 48 409 kronor.

### Beslutsunderlag

2024-04-26 Certifikat,  
2024-04-26 Projektbeskrivning,  
2024-04-26 Förenklad nybyggnadskarta  
2024-04-26 Fasadritning  
2024-04-26 Sektionsritning  
2024-04-26 Planritning  
2024-04-26 Situationsplan  
2024-04-26 Ansökan  
2024-04-30 Fotografi - Befintlig anläggning  
2024-05-23 Remissvar - Miljö  
2024-06-10 Certifikat, KA- certifikat giltigt

## **Redogörelse för ärendet**

Ansökan avser bygglov, utanför detaljplanerat område, för en ny reningsanläggning dimensionerad för 1800 personekvivalenter. När den nya anläggningen är i drift ska den gamla anläggningen rivas. Rivningen är inte lovpliktig men väl anmälningspliktig.

## **Remissinstanser**

Eslövs kommuns miljöavdelning har yttrat sig i ärendet. Remissvaret bifogas. I telefonsamtal den 10 juni påtalade sökanden att vägen till fastigheten ska breddas varför de informerades om att själva kontakta Trafikverket gällande ändring av väganslutning.

## **Berörda sakägare**

Ägare och boende på grannfastigheter har beretts möjlighet att yttra sig. Inga svar har inkommit.

## **Motivering**

Av 9 kap. plan- och bygglagen följer:

31 § Bygglov ska ges för en åtgärd utanför ett område med detaljplan, om åtgärden

1. inte strider mot områdesbestämmelser,
2. inte förutsätter planläggning enligt 4 kap. 2 eller 3 §, och
3. uppfyller de krav som följer av 2 kap. och 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9-11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§ i de delar som inte har prövats i områdesbestämmelser. Lag (2014:900).

Av 2 kap. plan- och bygglagen följer:

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

2 § Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Lag (2014:862).

3 § Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,

4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1-5. Lag (2013:867).

4 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

5 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. Lag (2018:636).

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och
8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477).

9 § Planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt denna lag får inte ske så att den avsedda

användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

10 § Vid planläggning och i andra ärenden enligt denna lag ska miljö kvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas.

Av 8 kap. plan- och bygglagen följer:

1 § En byggnad ska

1. vara lämplig för sitt ändamål,
2. ha en god form-, färg- och materialverkan, och
3. vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

3 § I den omfattning som framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 § ska det som

1. enligt 1 och 2 §§ gäller för en byggnad också gälla för en annan anläggning, och
2. enligt 1 § gäller för en byggnad också gälla för skyltar och ljusanordningar.

6 § Kraven på tillgänglighet och användbarhet i 1 § 3 och 4 § första stycket 8 gäller inte i fråga om

1. en arbetslokal, om kraven är obefogade med hänsyn till arten av den verksamhet som lokalen är avsedd för,
2. ett fritidshus med högst två bostäder, och
3. tillgänglighet till ett en- eller tvåbostadshus, om det med hänsyn till terrängen inte är rimligt att uppfylla kraven.

Lag (2011:335).

#### *Bedömning i ärendet*

Det finns ett behov av en reningsanläggning med större kapacitet och platsen synes vara fortsatt väl lämpad för att hysa en sådan anläggning.

## **Avgift**

Ansökan inkom den 26 april 2024 och ärendet bedömdes vara komplett samma dag. Nämnden ska, enligt 9 kap. 27 § plan- och bygglagen, fatta beslut i ärendet inom tio veckor räknat från ankomstdatum. Avgiften har inte reducerats med stöd av 12 kap. 8a § plan- och bygglagen.

## **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.

## **Upplysningar**

Åtgärder får inte påbörjas innan byggnadsnämnden lämnat ett startbesked, 10 kap. 3 § plan-och bygglagen.

Enligt 9 kapitlet 42 a § plan-och bygglagen får ett lov verkställas fyra veckor efter det att beslutet har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar även om beslutet inte vunnit laga kraft.

Åtgärder som påbörjas innan beslutet vunnit laga kraft sker på egen risk.

Åtgärden ska ha påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag som beslutet vinner laga kraft, 9 kap. 43 § plan-och bygglagen.

Åtgärden kräver tillstånd från fastighetsägaren.

Den beslutade avgiften kommer att faktureras. Mervärdesskatt betalas inte på avgiften.

Ett beslut om att ge lov eller positivt förhandsbesked kungörs i Post- och Inrikes Tidningar.

Ägare till grannfastigheter och andra berörda sakägare kommer då att informeras.

## **Beslutet skickas till**

Sökande

Kontrollansvarig

Fastighetsägare

Sakägare

## **Kallelse till tekniskt samråd / Ytterligare handlingar krävs för att få startbesked**

Kontakta handläggaren med förslag på tider. Mötet hålls antingen via Skype eller i stadshuset.

Av plan- och bygglagen 10 kap. följer:

19 § Vid det tekniska samrådet ska man gå igenom

1. arbetets planering och organisation,
2. byggherrens förslag till kontrollplan och de handlingar i övrigt som byggherren har gett in,
3. hur identifieringen av avfall och återanvändbara byggprodukter har gjorts,
4. behovet av att byggnadsnämnden gör arbetsplatsbesök eller av andra tillsynsåtgärder,
5. behovet av ett färdigställandeskydd,

6. behovet av utstakning,
  7. byggnadsnämndens behov av ytterligare handlingar inför beslut om kontrollplan eller startbesked, och
  8. behovet av ytterligare sammanträden.
- Lag (2020:603).

Av plan- och bygglagen 8 kap. följer:

4 § Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,
2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. laddning av elfordon.

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §. Lag (2020:239).

#### **Följande handlingar ska lämnas in inför mötet**

- Förslag till kontrollplan med tillhörande riskbedömning
- Geoteknisk undersökning Vid all nybyggnation med få undantag ej vid tillbyggnad
- Dimensioneringskontroll - EKS (BFS 2011:10) avdelning A 25 §
- Konstruktionsdokumentation - EKS (BFS 2011:10) avdelning A 29 §
- Konstruktionshandlingar
- VA-handlingar
- Ventilationshandlingar
- Brandskyddsbeskrivning



## Certifikat för Kontrollansvarig enligt Plan- och Bygglagen

**BEHÖRIGHET: K**

**Certifikatsnummer: 03549**

Plan- och bygglagen (2010:900), PBL, föreskriver att byggherren skall se till att varje bygg-, rivnings- och markåtgärd utförs i enlighet med gällande krav. Enligt 10 kap 9 § i PBL skall det utses en eller flera kontrollansvariga för att utföra denna kontroll och att dessa åtgärder utförs och uppfyller kraven i PBL, 8 kap.

Enligt 7 kap 4 § i Plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, skall byggnadsnämnd, om inte särskilda omständigheter föreligger, godta certifierad kontrollansvarig.

Efter prövning med stöd av Boverkets föreskrifter och allmänna råd om certifiering av Kontrollansvariga (BFS 2011:14, KA4) och däri angivna krav på allmän teknisk utbildning, erfarenhet av praktiskt arbete inom byggområdet och lämplighet för uppgiften inklusive skriftlig prövning av kunskaper om bygglagstiftningen mm

meddelas härmed certifikat för

### **Richard Dahlberg**

660317-4159 Richard Dahlberg är certifierad kontrollansvarig enligt PBL och BFS 2011:14 för kontroll av projekt av komplicerad art.

Certifikatets giltighet förutsätter att innehavaren årligen rapporterar till Kiwa Certification om fortbildning och genomförda uppdrag.

# CERTIFIKAT

**Kiwa Certification AB**  
Campus Gräsvik 1  
371 75 Karlskrona  
Sweden  
+46 (0)455-30 56 00  
se.bygg@kiwa.com  
www.kiwa.se



Beslutsdatum: 2022-02-11  
Giltigt till: 2027-02-10  
**Kiwa Certification AB**

Magnus Jerlmark  
Teknisk granskare

Diarienummer: 8486/2021

Percy Stark  
Teknisk handläggare



## Beskrivning av projekt, Löberöd ARV

Ett nytt kommunalt reningsverk skall uppföras i Löberöd och kommer att ersätta det befintliga. Nuvarande anläggning är har en kapacitet på motsvarande 1030pe och den nya anläggningen dimensioneras för att hantera en kommande belastning på 1800pe.

Ny anläggning kommer bestå av två öppna bassänger samt tillhörande maskin- och processhall. Hallen kommer att rymma utrustning för hantering av det kommunala avloppsvattnet och det slam som avskiljs i processen.

Projektet utförs som en totalentreprenad där även rivning av den nuvarande anläggning ingår. Detta utförs först när ny anläggning är i stabil drift.

Anslutningar av vatten, avloppsvatten och dagvatten görs till befintliga ledningar och sker i samråd med vår beställare av entreprenaden, VA Syd.



© Miljö och Samhällsbyggnad

# FÖRENKLAD NYBYGGNADSKARTA

Fastighet: Vieröd 1:20

Gatuadress: Vieröd 120

Mattias Hyvönen

Mättningsingenjör

Datum: 2024-04-09

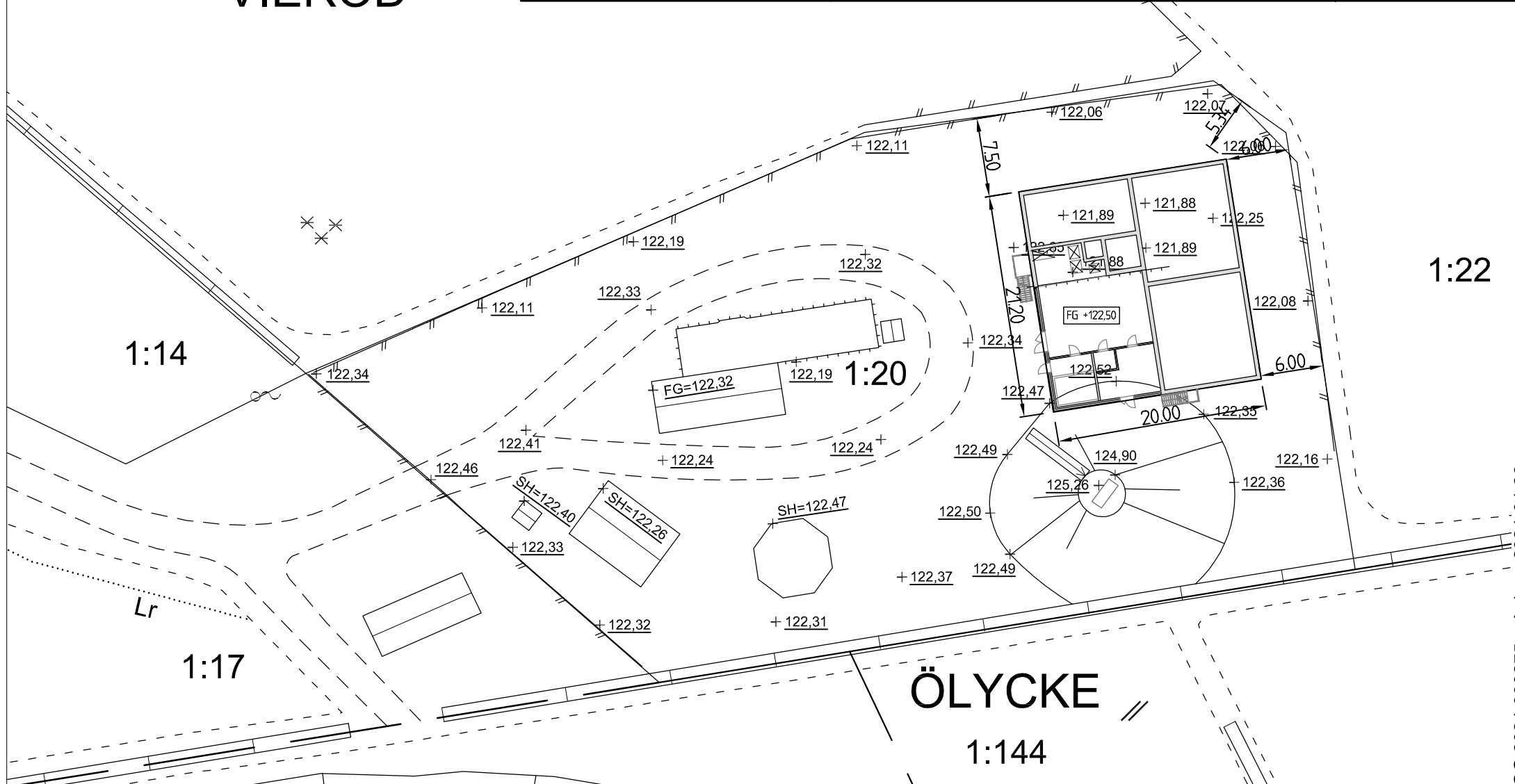
Areal m<sup>2</sup>: 3719

Koordinat- och höjdsystem  
SWEREF 99 13 30, RH2000

+00,00 Befintlig nivå

Avvägd: 2024-03-26

# VIERÖD



1:14

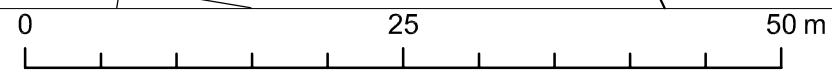
1:17

1:20

1:22

# ÖLYCKE

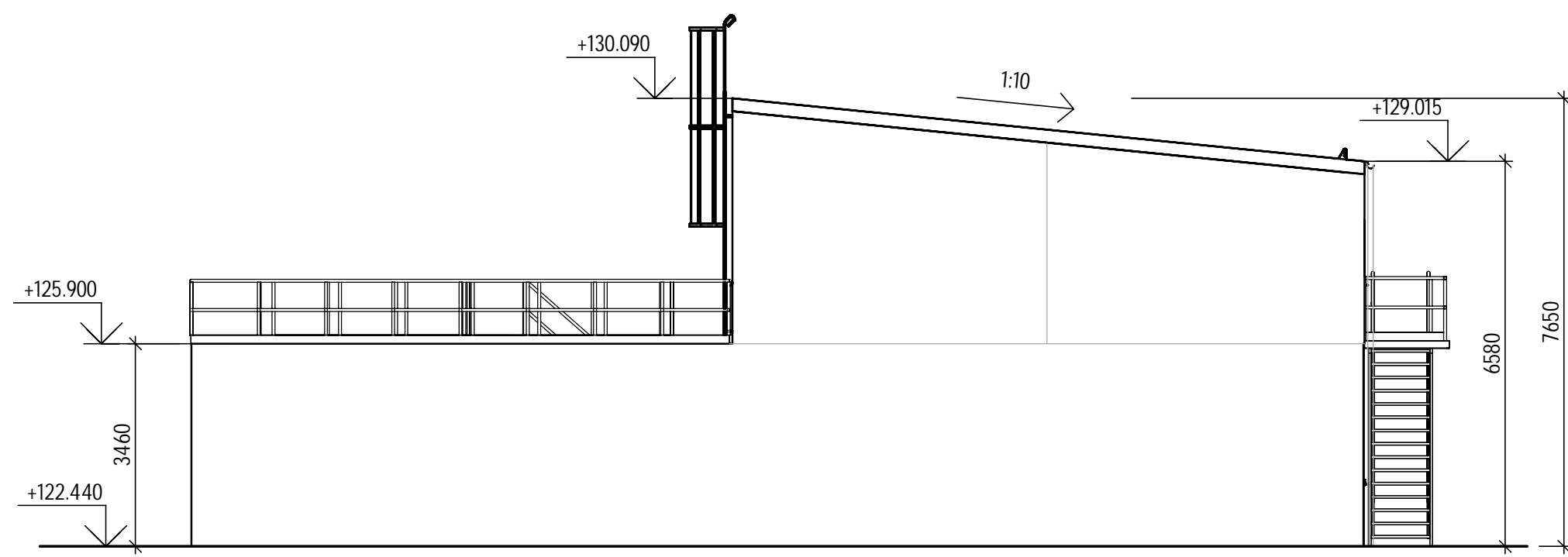
1:144



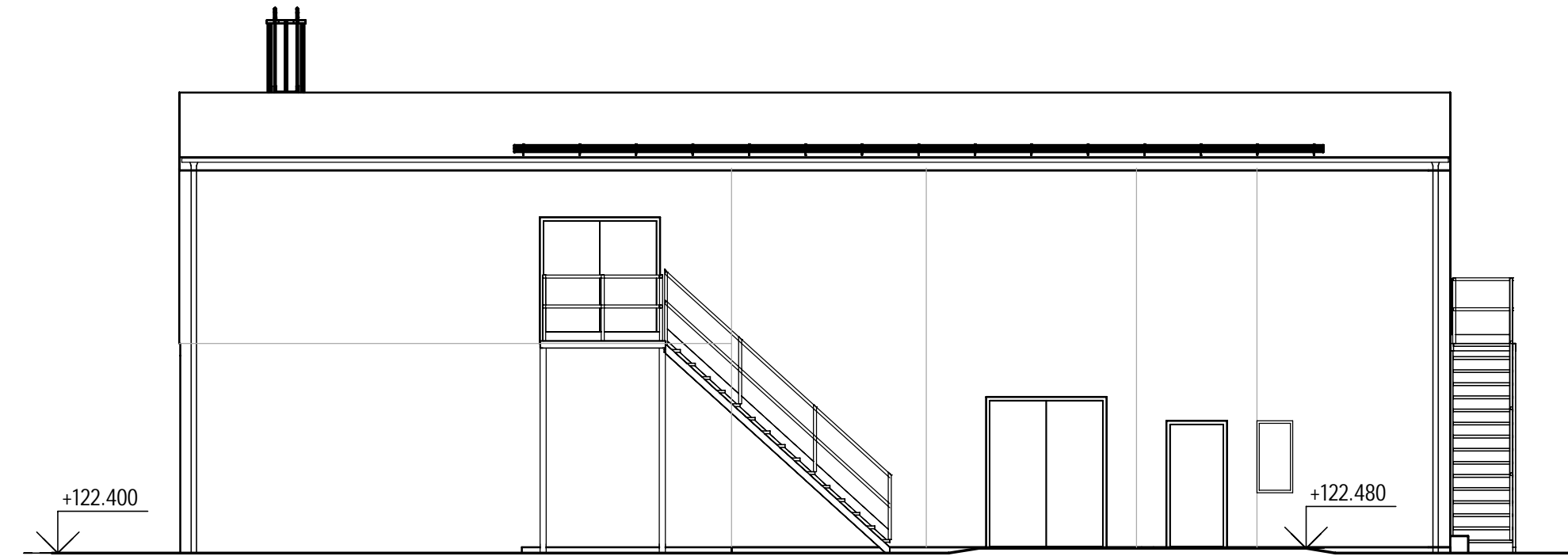
Skala 1:500 Orig. format A4

Kartan har ingen rättsverkan

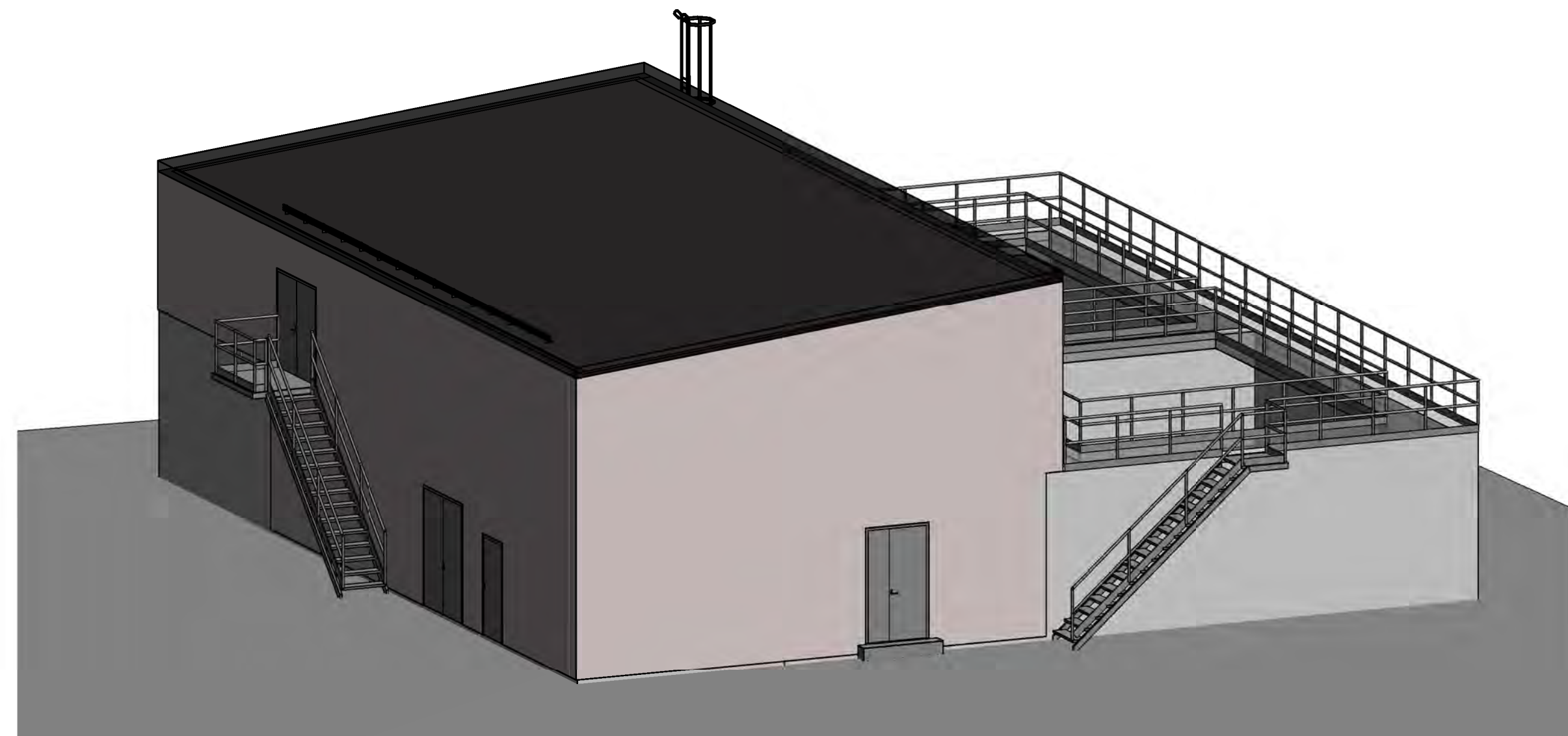
Dnr BYGG 2024-000275 -- Ankom 2024-04-26



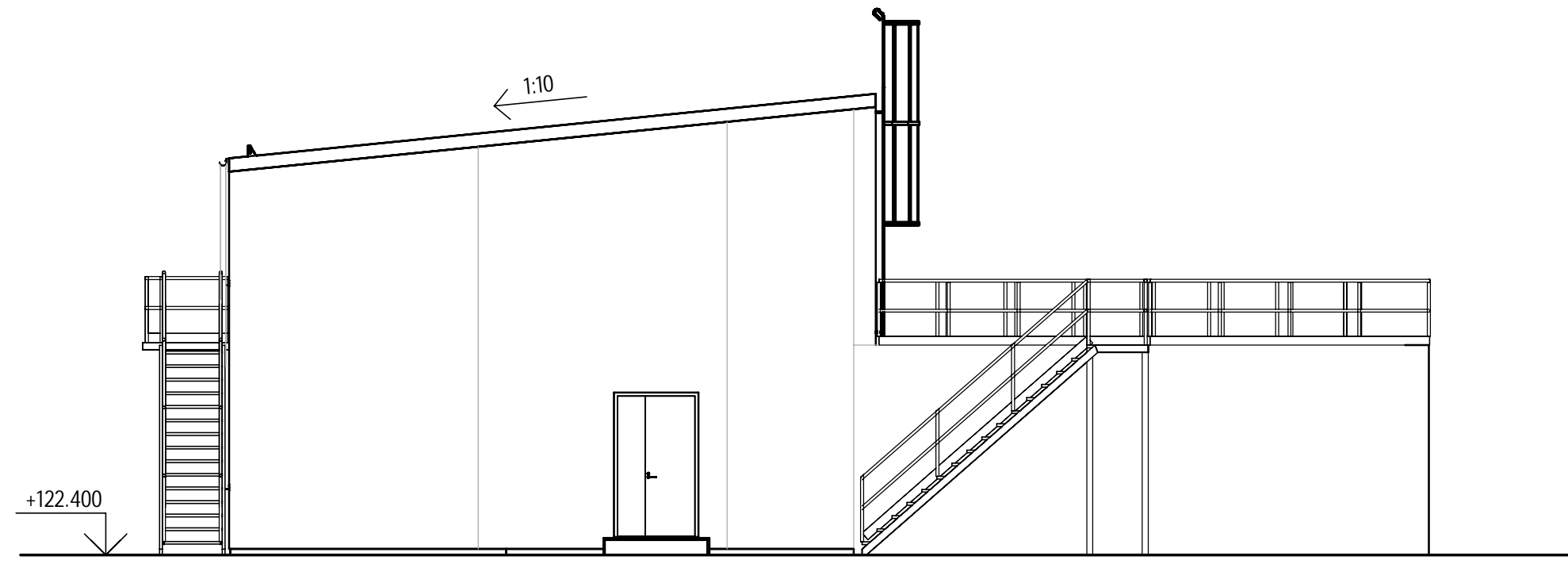
FASAD MOT NORR  
1 : 100



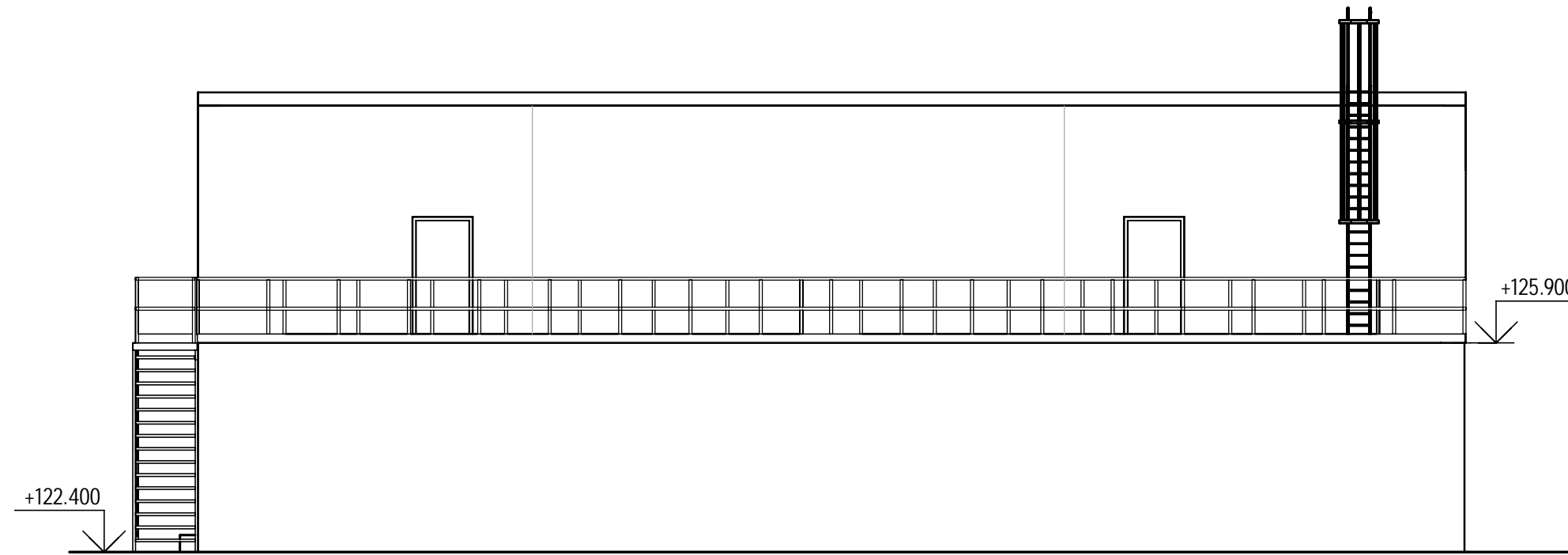
FASAD MOT VÄSTER  
1 : 100



3D-VY



FASAD MOT SÖDER  
1 : 100



FASAD MOT ÖSTER  
1 : 100

FÖRKLARINGAR

MATERIALBETECKNINGAR

- NY BETONG
- NY BETONG PREFABRICERAD

FASAD, MATERIAL OCH KULÖR

**TAK:**  
TAKTÄCKNING:  
TAKTÄCKNING AV PAPP, KULÖR SVART.  
HÄNGRÄNNOR, KULÖR SVART.  
ÖVRIGA PLÅTDETALJER, KULÖR SVART.

**FASAD:**  
SLÅTA VÄGGAR, KULÖR BETONGGRÅ  
(PREFABRICERADE DELAR MED SKARVINDELNING)  
TRAPPOR OCH RÄCKEN UTFÖRS VARMFÖRZINKADE.  
STUPRÖR, KULÖR SVART.  
DÖRRAR I ALUMINIUM (OMÅLAD)

FÖRESKRIFTER

HÄNVISNINGAR

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

BYGGLOVSHANDLING

VIERÖD 1:20  
VA SYD

- A. SWECO SVERIGE AB
- B. DEAP AB
- E. UMIA
- G. VA-GRUPPEN
- K. SWECO SVERIGE AB
- M. VA-GRUPPEN
- N. AVVATECH
- V. UMIA
- VS. UMIA

BESTÄLLARE

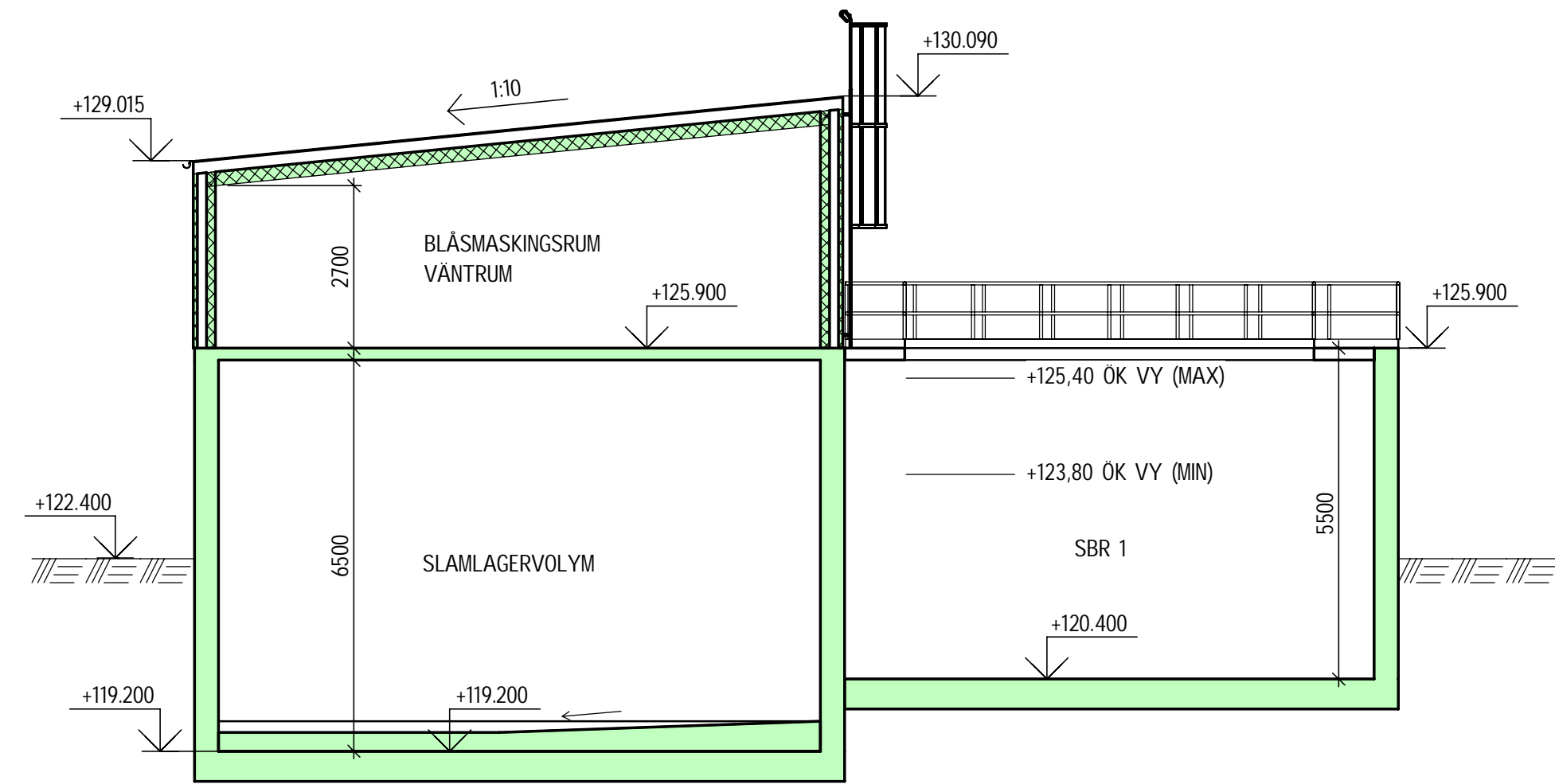


UPPGÅG NR	RITAD/KONSTR AV	HÄNDELAGGARE
30072703	MGF	A.J
DATUM	ANSVARIG	
2024-04-26	A. JOHANSSON	

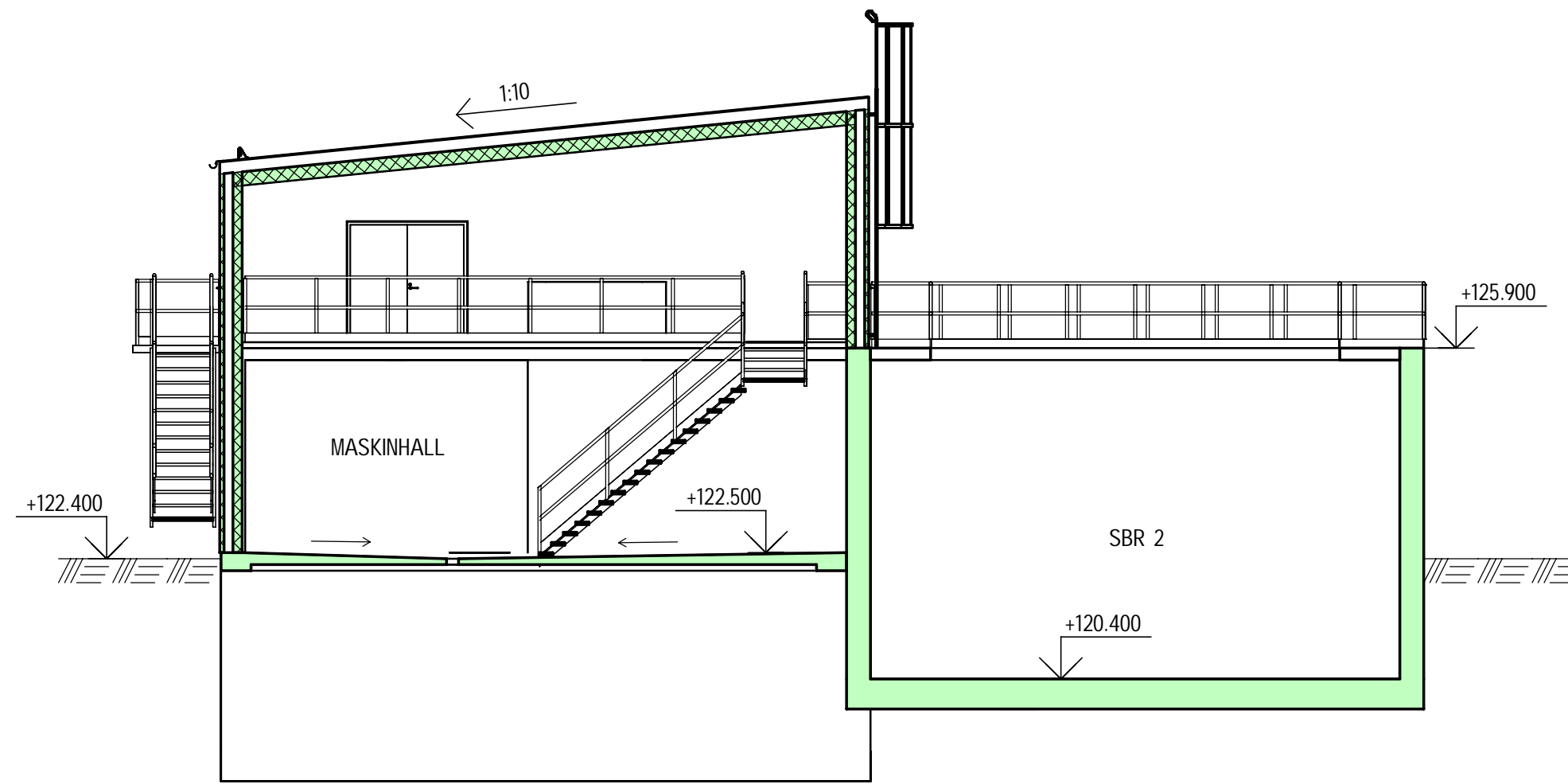
LÖBERÖD AVLOPPSRENINGSVÄRK

FASADER, 3D-VY

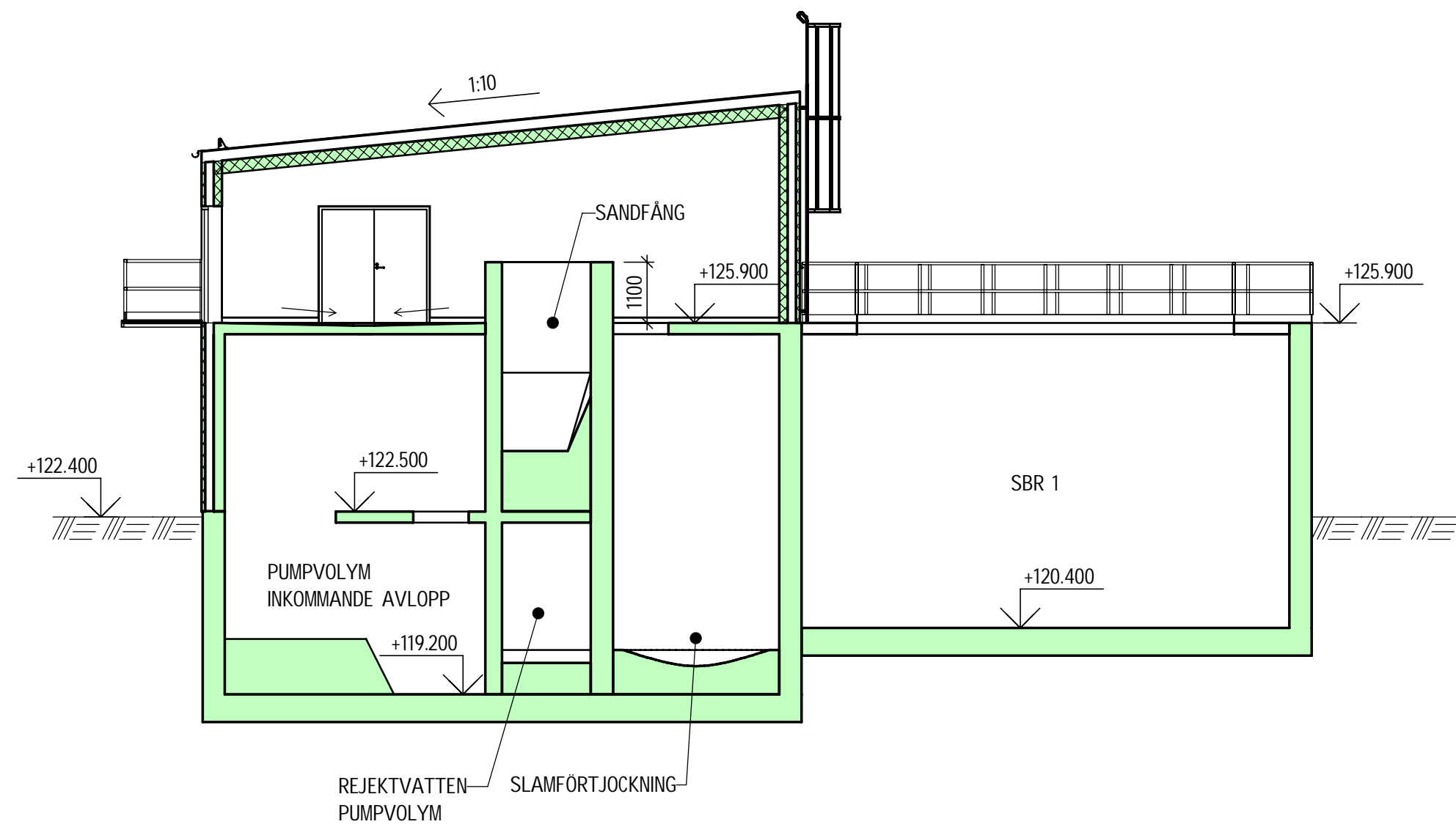
SKALA	NUMMER	BET
A1 1:100	A-40-0-003	
A3 1:200		



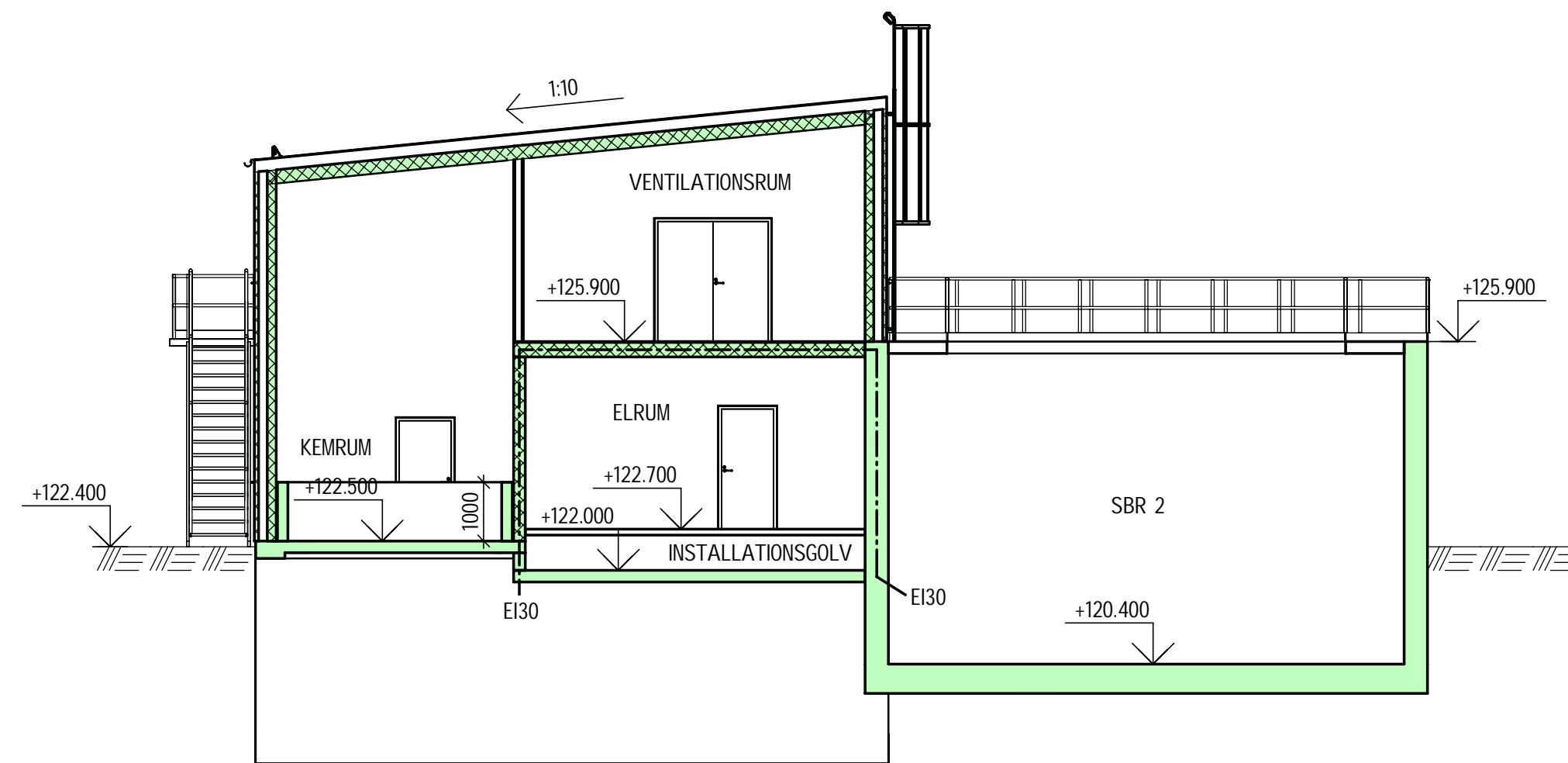
SEKTION A  
1 : 100



SEKTION C  
1 : 100



SEKTION B  
1 : 100



SEKTION D  
1 : 100

FÖRKLARINGAR

MATERIALBETEKNINGAR



- NY BETONG
- NY BETONG PREFABRICERAD
- MARKKONTUR
- BRANCELLSGRÄNS
- GL GOLVLUCKA (TÄT OCH GÅNGBAR)
- AD ALUMINIUM DURKPLÄT (TÄT OCH GÅNGBAR)
- STR STUPRÖR

FÖRESKRIFTER

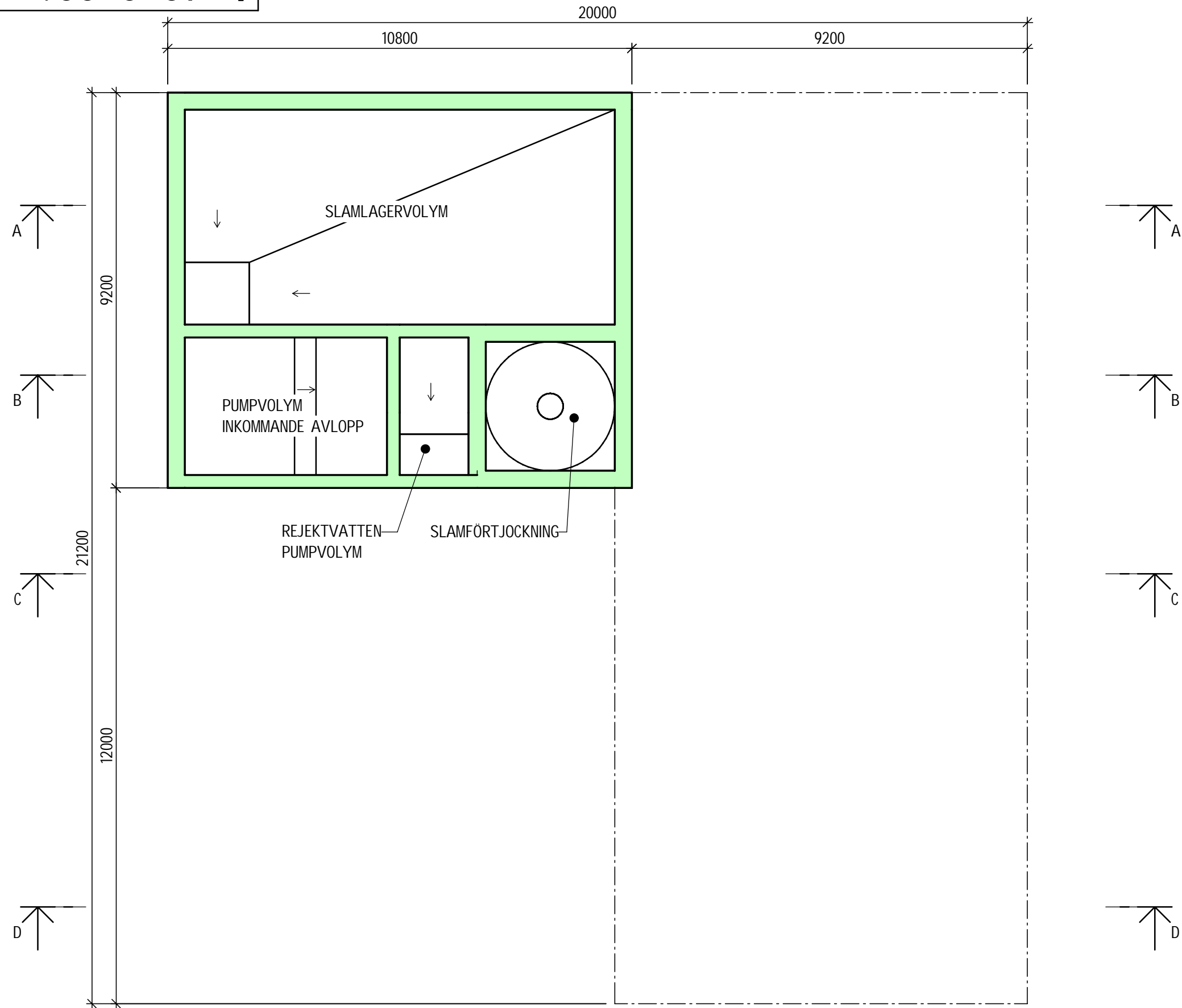
TOTAL BYA: 424 m<sup>2</sup>

BTA: 229 M<sup>2</sup>  
(AVSER MASKINHALL, BLÄSMASKINRUM, KEMRUM, ELRUM OCH VENTILATIONSROM)  
OPA: 195 M<sup>2</sup>  
(AVSER BASSÄNGER SBR 1 OCH 2)

HÄNVISNINGAR

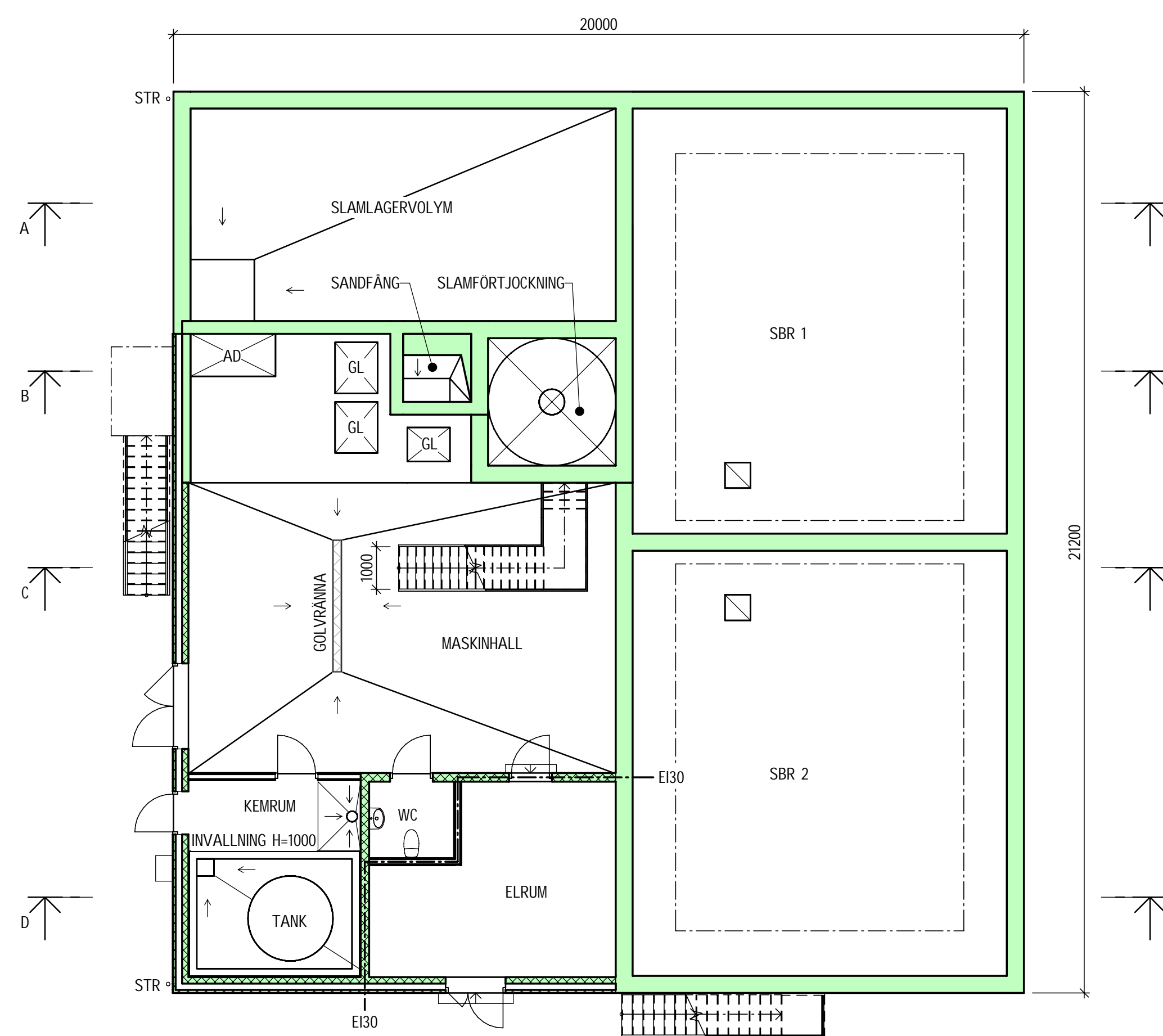
BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
<b>BYGGLOVSHANDLING</b>				
VIERÖD 1:20				
VA SYD				
A. SWECO SVERIGE AB				
B. DEAP AB				
E. UMIA				
G. VA-GRUPPEN				
K. SWECO SVERIGE AB				
M. VA-GRUPPEN				
N. AVVATECH				
V. UMIA				
VS. UMIA				
BESTÄLLARE				
		Bygg Syd		
UPPGÅG NR	RTAD/KONSTR AV	MÅNLAGGARE		
30072703	MGF	A.J		
DATUM	ANSVARIG			
2024-04-26	A. JOHANSSON			
LÖBERÖD AVLOPPSRENINGSVÄRK				
SEKTION A-D				
SKALA	NUMMER	BET		
A1 1:100 A3 1:200	A-40-0-002			

100-0-01-A-40-0-001



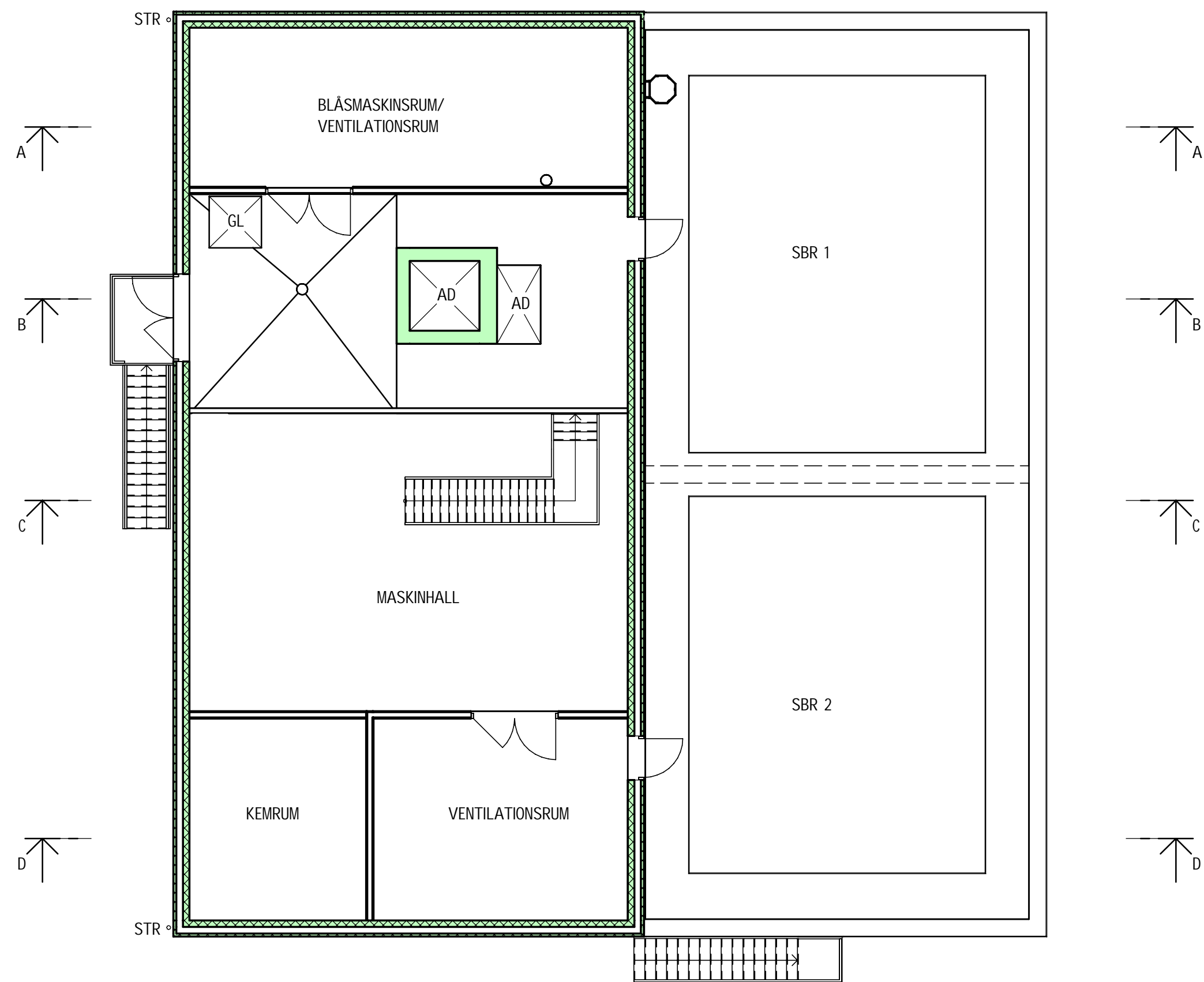
PLAN +119,200

1 : 100



PLAN +122,500

1 : 100



PLAN +125,900

1 : 100

FÖRKLARINGAR

MATERIALBETECKNINGAR

- NY BETONG
- NY BETONG PREFABRICERAD
- MARKKONTUR
- BRANCELLSGRÄNS
- GL GOLVLUCKA (TÄT OCH GÅNGBAR)
- AD ALUMINIUM DURKPLÅT (TÄT OCH GÅNGBAR)
- STR STUPRÖR

FÖRESKRIFTER

TOTAL BYA: 424 m<sup>2</sup>

BTA: 229 M<sup>2</sup>  
(AVSER MASKINHALL, BLÅSMASKINRUM, KEMRUM,  
ELRUM OCH VENTILATIONSNUM)  
OPA: 195 M<sup>2</sup>  
(AVSER BASSÅNGER SBR 1 OCH 2)

HÄNVISNINGAR

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

BYGGLOVSHANDLING

VIERÖD 1:20  
VA SYD

- A. SWECO SVERIGE AB
- B. DEAP AB
- E. UMIA
- G. VA-GRUPPEN
- K. SWECO SVERIGE AB
- M. VA-GRUPPEN
- N. AVVATECH
- V. UMIA
- VS. UMIA

BESTÄLLARE

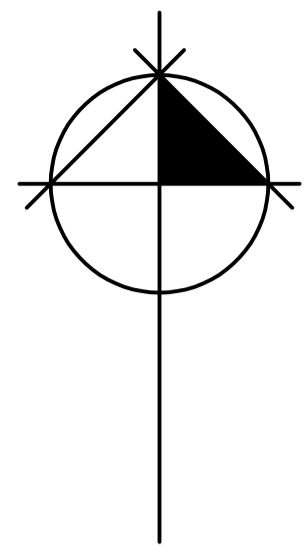


UPPGIFTS NR	RTAD/KONSTR AV	MAKELÄGGARE
30072703	MGF	A.J
DATUM	ANSVARIG	
2024-04-26	A. JOHANSSON	

LÖBERÖD AVLOPPSRENINGSVÄRK

PLANER

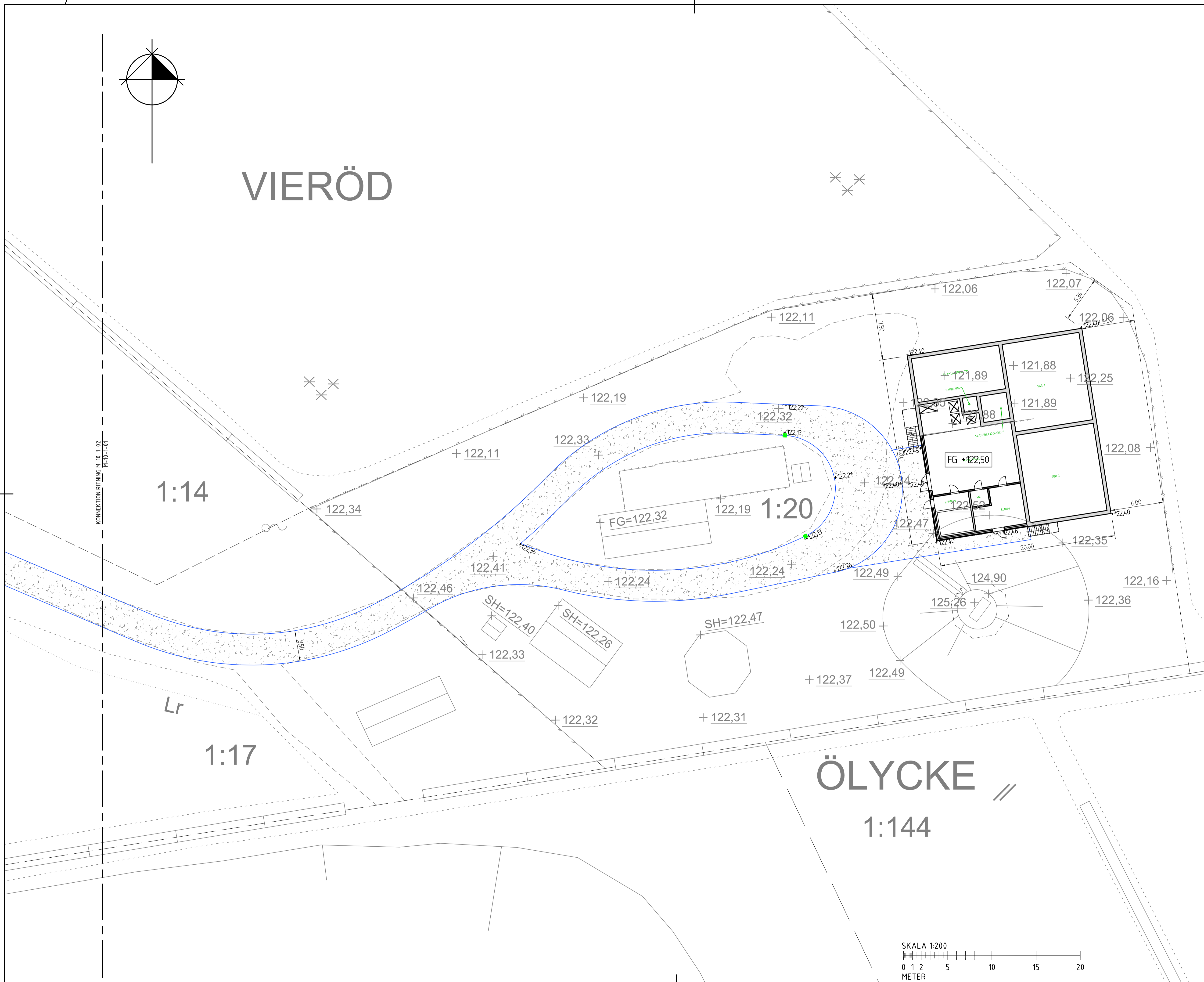
SKALA	NUMMER	BET
A1 1:100	A-40-0-001	
A3 1:200		



# VIERÖD

## BETECKNINGAR

- +0,00 Projekterad höjd
- 0,00 Befintlig höjd
- + 0,00 Inmätta bef. markhöjder
- FG +122,50 Höjd på färdigt golv
- Avgrusad yta



KONNEKTION RITNING M-10-1-02  
M-10-1-01

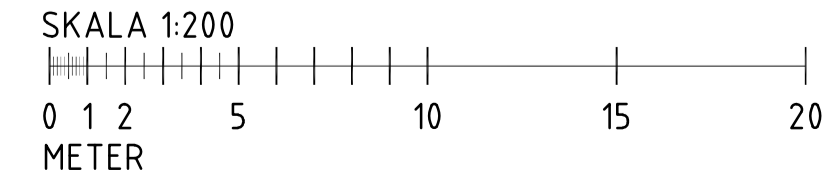
1:14

1:20

1:17

ÖLYCKE

1:144



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----	-----------------	-------	------

### BYGGLOVSHANDLING

VIERÖD 1:20  
VA SYD

A, SWECO SVERIGE AB
B, DEAP AB
E, UMIA
R, VA-GRUPPEN
K, SWECO SVERIGE AB
M, VA-GRUPPEN
N, AVVATECH
V, UMIA
VS, UMIA

BESTÄLLARE



UPPRAG NR 1219	RITAD/KONSTR AV S ANDERSSON	HANDLÄGGARE S ANDERSSON
DATUM 2024-04-26	ANSÖKAN FENG PANTANOD	

LÖBERÖD AVLOPPSPRENNINGSVERK

SITUATIONSPLAN

SKALA A1 1:200 A3 1:400	NUMMER M-10-1-001	BET
-------------------------------	----------------------	-----

## Bygg - Söka bygglov och andra åtgärder

Ärendenummer Minut Bygg	240426-ESL-BYGG-PBL-QV47
Inskickat	2024-04-26 12:01

### Information om fastigheten

Fastighetsbeteckning	VIERÖD 1:20
Omfattas fastigheten av detaljplan	Nej
Status	L
Gäller ärendet del av fastigheten?	Fastigheten har endast en adress.
Fastighetens adress(er)	VIERÖD 120
Peka ut byggnaden/området på kartan	Vald koordinat (WGS84): 55.7804052779542,13.5241374574515

### Vad ska du göra?

	Nybyggnad
--	-----------

### Bygga nytt

Välj vilken typ av byggnad du ska bygga:	Annan byggnad
Vid val av annan byggnad, ange vilken:	Industribyggnad
Ange antal byggnader av typen du angett ovan:	1

### Uppgifter om byggnaden

Ytor
Ange ytor för byggnaden.

Ange antal	Byggnadsarea Ange i m2:	Bruttoarea Ange i m2:	Boarea Ange i m2:
1	424	229	0

Material
Ange material för byggnaden.

Fasadmaterial (till exempel betong, plåt, puts, tegel, trä.)	Fasadens färg eller NCS-nummer	Takmaterial (till exempel betongplattor, papp, plåt, tegel.)	Takets färg eller NCS-nummer
Betong	Betonggrå	Papp	Svart

### Tillägg till byggnaden

Ska du samtidigt riva en byggnad?	Ja Befintligt reningsverk rivs när nytt är drifttaget
Ange typ av VA-anslutning till byggnaden:	Kommunalt avlopp Kommunalt dagvatten

	Kommunalt vatten
Ska du samtidigt bygga komplementbyggnad till din huvudbyggnad?	Nej

## Bilagor

### Bilagor som ska lämnas in med din ansökan/anmälan

Situationsplan	<b>Filnamn:</b> M-10-1-001.pdf <b>Typ:</b> Situationsplan
	<b>Filnamn:</b> M-10-1-002.pdf <b>Typ:</b> Situationsplan
Planritning	<b>Filnamn:</b> A-40-0-001.pdf <b>Typ:</b> Planritning
Sektionsritning	<b>Filnamn:</b> A-40-0-002.pdf <b>Typ:</b> Sektionsritning
Fasadritning	<b>Filnamn:</b> A-40-0-003.pdf <b>Typ:</b> Fasadritning
Övrigt	<b>Filnamn:</b> Handlingsförteckning_Bygglov.pdf <b>Typ:</b> Övrigt
	<b>Filnamn:</b> Förenklad_nybyggnadskarta_med_hus.pdf <b>Typ:</b> Övrigt
	<b>Filnamn:</b> Beskrivning_av_projekt_Löberöd_ARV.pdf <b>Typ:</b> Övrigt
Certifikat	<b>Filnamn:</b> certificate-2022-04-06T135422.628442.pdf <b>Typ:</b> Certifikat

## Ansöker du som privatperson eller företag?

Ansöker du som privatperson eller företag?	Företag
--	---------

## Företagsuppgifter

### Sökande - företag

Namn på företaget	AF Bygg Syd AB
Organisationsnummer	16556178-9313
Adress	Strandgatan 3
Postnummer	302 50
Ort	Halmstad
Projektnummer / Fakturareferens	85833, 231077

### Fakturamottagare

Fakturamottagare	Samma uppgifter som ovan
------------------	--------------------------

### Företagsombud (kontaktperson)



Förnamn	Johan Magnus
Efternamn	Wahlqvist
Adress	Margaretavägen 3   Lgh 1101
Postnummer	222 40
Ort	Lund
E-post	magnus.wahlqvist@afgruppen.se
Telefon	0766451639
Telefon	0766451639
Söker du	åt ett annat företag som en entreprenör (ange nedan)

## Byggherre - Företag

Namn på företaget	VA Syd
Organisationsnummer	222000-2378
Adress	Box 191
Postnummer	201 21
Ort	Malmö
E-post	ola.johansson@vasyd.se
Mobil	0738530581
Ange eventuellt antal ytterligare byggherrar	0

## Övrig information

Lämna gärna övrig information, som inte framgår i ansökan/anmälan	Richard Dahlberg är planerad att vara entreprenadens kontrollansvarig. Hans certifikatet är bifogat men fick ingen träff i registret när jag sökte på hans personnummer i denna tjänst.
---	--

## Signeringsinformation

Ankomsttid:	2024-04-26 12:01
<b>Signerat av:</b>	Johan Magnus Wahlqvist
Utgivare:	MAGNUS WAHLQVIST
Signatur verifierad:	2024-04-26 12:01



## Miljöavdelningens yttrande i ärende BYGG 2024-275, fastigheten Vieröd 1:20

### Förorenad mark

Fastigheten ligger inom industriområde, på platser där industriell verksamhet förkommit finns risk för markföroreningar. Denna fastighet är belägen i område där det finns risk för föroreningar i marken. VA Syd och miljöavdelningen hanterar frågan om föroreningar i mark där det nya reningsverket ska byggas upp, gällande den gamla slamtorkbädden i separat pågående ärende Mi 2024-879.

Startbesked bör ej beviljas innan sökanden redovisat vilka åtgärder och/eller riskbedömningar som gjorts för att säkerställa att marken är lämplig för tänkt användning.

### Förorenad byggnad och anläggningsdelar

I byggnaden har det bedrivits industriell verksamhet, främst lagring av kemikalier för reningsprocessen och det finns därmed en risk för föroreningar i byggnaden.

En miljöinventering inför rivning kan behöva göras för att säkerställa hur byggavfallet ska hanteras miljömässigt och säkert.

Det behövs ett tydliggörande vad som ska rivas av det befintliga verket och om något ska lämnas kvar.

I anmälan om miljöfarlig verksamhet i ärende 2021-740 anger VA Syd att de avser att krossa betong i samband med rivning och återanvända detta som t.ex. vägbyggnad inom projektet. Innan krossning sker behöver en anmälan lämnas in till miljöavdelningen. Anmälan görs via e-tjänsten på Eslövs hemsida.

### Markutfyllnad

Om schaktmassor från annan fastighet ska tas emot för att ändra marknivån är det viktigt att tänka på följande. Ska man återanvända massor med halter över MRR (mindre än ringa risk) enligt naturvårdsverkets handbok om återvinning av avfall i anläggningsarbeten, 2010:1 • UTGÅVA 1 • februari 2010, så ska detta anmälas till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, miljöavdelningen, Eslövs kommun. Det är viktigt att kontrollera var schaktmassorna kommer ifrån och kontrollera med leverantör om det finns risk för föroreningar i schaktmassorna och om det gjorts någon provtagning.

# Certifikat

Certifikatsnummer	03549		Innehavare			
Företag	Företag		Certifiering	Välj certifiering	Behörighet	Välj behörighet
Län	Välj län		Ort	Ort		
Sök	Sök		<b>SÖK</b>			
Cert.nummer	Kund	Län	Certifiering	Behörighet	Utfärdat	Utgångsdatum
03549	Richard Dahlberg	SKÅNE	Kontrollansvarig	K	2022-02-11	2027-02-10

Kiwas hemsida 2024-06-10