

Kallelse till miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde

Datum och tid: 2025-09-24 kl. 13:30

Plats: Stadshuset, Christian Nilsson

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

Ärenden

- | | | |
|----|---|----------|
| 1 | Upprop | |
| 2 | Val av protokolljusterare | |
| 3 | Sammanträdesadagar för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2026 | 2025/417 |
| 4 | Delårsbokslut 2025 för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden | 2025/445 |
| 5 | Yttrande över budget 2026 samt plan 2027-2029 | 2025/125 |
| 6 | Yttrande angående ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet, solcellsanläggning på fastigheten Trollenäs 2:15 (Mi-2025-1135) | |
| 7 | Ansökan om utdömande av vite på fastigheten Öslöv 6:9 (Mi-2025-136) | |
| 8 | Uppföljning intern kontroll 2025 avseende avgifter och handläggningstid för tillsyn enligt miljöbalken | 2025/29 |
| 9 | Antagande av parkplan | 2024/641 |
| 10 | Yttrande över Region Skånes transportstrategi | 2025/243 |
| 11 | Beslut om arbetsform och tidsplan för Mobility management-planen | 2025/230 |
| 12 | Förslag till ny bygglovstaxa inklusive kart- och mättaxa för Eslövs kommun | 2025/440 |
| 13 | Ärende om bygglov på fastigheten Stehag 12:4 (BYGG 2025-365) | |
| 14 | Ärende om bygglov på fastigheten Norra Hultseröd 4:1 (BYGG 2025-519) | |
| 15 | Information från avdelningen gata, trafik och park | |
| 16 | Redovisning av delegeringsbeslut 2025 | 2025/14 |
| 17 | Anmälningar för kännedom 2025 | 2025/15 |

Ordförande

Bengt Andersson (M)

2025-08-21

Ina Petersson

+4641362119

ina.petersson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Sammanträdesdagar för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2026

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner att föreslagna sammanträdesdagar för 2026 hålls klockan 13:30 följande dagar: 28 januari, 25 februari, 25 mars, 22 april, 20 maj, 17 juni, 26 augusti, 23 september, 21 oktober, 18 november och den 16 december.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har att besluta om sammanträdesdagar för 2026.

Beredning

Miljö och Samhällsbyggnad föreslår att miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträden fortsätter i likhet med år 2025, att hållas på onsdagar. Sammanträdena föreslås börja klockan 13:30. Juli är en sammanträdesfri månad.

Sammanträdesdagar för 2026 föreslås enligt följande:

28 januari, 25 februari, 25 mars, 22 april, 20 maj, 17 juni, 26 augusti, 23 september, 21 oktober, 18 november och den 16 december.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Dave Borg

Förvaltningschef

2025-09-09

Wajahat Ali

0413-62000

wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse: Delårsrapport 2025

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner delårsrapport 2025 och överlämnar den till kommunstyrelsen.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att godkänna slutredovisningen av projektet Stora torg med totalutgift.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att utöka budgetramen för 2025 med 1,6 mnkr för okompenserade kostnader avseende dagvattenpumpstationer 1,3 mnkr, och tillkommande ytor på grund av slutredovisning av investeringsprojekt, 0,3 mnkr.

Ärendebeskrivning

Delårsrapport för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har tagits fram. Helårsprognosen visar på ett underskott på 1,3 mnkr. för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Underskottet är hänförbart till gata-, trafik- och park och beror på kostnaderna för dagvattenpumpstationer. VA-Syd har från år 2025 lämnat över hanteringen av dagvattenpumparna till respektive kommun, vilket innebär en kostnadsökning med 1,3 mnkr för Eslöv kommun. Kostnaderna avser bland annat översyn av pumpar, elkostnader och driftunderhåll. Nämnden har inte utrymme i budgeten att finansiera dessa kostnader på egen hand.

I det fall nämnden beslutar att ansöka om utökad budget och tilläggsanslag och kommunfullmäktige beviljar ansökan, minskas prognostiserat underskott med motsvarande belopp till noll.

Investeringsprognosen visar att 88,7 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 37,1 mnkr lägre än budgeterat.

Slutredovisningar av investeringsprojekt Stora torg har tagits fram med totalutgift.

Hälsotalet för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är 92,9% och avser perioden augusti 2024 till juli 2025.

Beslutsunderlag

Delårsrapport 2025, miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Slutredovisning av Stora torg

Måluppföljning, delårsbokslut 2025, miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beredning

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

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Wajahat Ali
Controller

Nämndens namn

Ordförande:	Bengt Andersson
Förvaltningschef:	Dave Borg
Budgetavvikelse, prognos (mnkr)	-1,3 mnkr

Händelser av väsentlig betydelse

Inom energi- och klimatrådgivningen märks nu tydligare konsekvenser av minskad ersättning, där den nya ersättningsmodellen från Energimyndigheten förstärkt obalansen mellan stöd och faktiskt personalkostnad. Första uppföljningen av åtgärderna inom kommunens antagna miljöstrategi har genomförts – ett område av stor betydelse, där Miljö och Samhällsbyggnad ansvarar för helheten, men där samtliga förvaltningar är avgörande aktörer i genomförandet.

I samband med budget 2025 tillsköts medel till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för att arbeta strategiskt med vattenfrågor. Inför verksamhetsåret 2023 beslutades det att en av kommunens ekologitjänster skulle vakanshållas för att möta besparingskravet som nämnden hade för 2023 och 2024. Under 2023 och 2024 har arbetsuppgifter avseende vattenråd, naturvatten med mera fördelats ut på andra medarbetare på bekostnad av samordning av friluftsförslag och naturvårdsåtgärder. Under delåret anställdes en ny medarbetare, som tyvärr valde att strax därefter avsluta sin anställning. Detta har tyvärr medfört att uppstarten av samarbetet avseende nämnda ansvarsområden kommer att bli försenat.

Boverkets byggregler (BBR), samt Boverkets konstruktionsregler (EKS), har ersatts av ett helt nytt regelverk den 1 juli 2025. De nya byggreglerna har en övergångsbestämmelse med en övergångsperiod på ett år. Som en konsekvens av införandet av de nya byggreglerna kommer verksamheten behöva sätta av tid för att bland annat sätta sig in i regelverket, samt skapa likriktad hantering av lika ärenden. Handläggningstiden kommer därmed att öka under en tid framöver.

Avdelningen gata, trafik och park har under ett antal år arbetat med planer för att tydliggöra inriktningen på framtidsutvecklingen för gata, trafik och park. Under 2024 fastställdes laddinfrastrukturplanen, vilket resulterat i anläggningen av 40 nya laddstolpar i Eslövs kommun. Under 2025 har grönplanen fastställts. Det politiska antagandet av grönplanen kommer att säkerställa att de biologiska sammanhangen och friluftslivets intressen tillgodoses och binder samman staden och byarna med omgivande landskap. Framtagande av en parkplan pågår och kommer att skapa ett stort mervärde för kommuninvånarna i form av tillgång till kvalitativa rum i närmiljön.

Politiska satsningar genom större ekonomiska anslag till gatubelysning börjar ge resultat såväl i byte till LED-belysning med minskade driftkostnader för i form av minskad energiförbrukning, men också för landsbygdsbelysningen, som förses med trygg och trafiksäker gatubelysning.

Avdelningen gata-, trafik- och park samarbetar med marknadsgeneralen för att främja och reglera marknader i Trollsjöområdet. Dialog med Kraftringen i olika forum har påbörjats för att nå ett bättre och kostnadseffektivt samarbete i samband med gemensamma anläggningsprojekt. Under året kommer ett testprojekt genomföras för parkeringsledningssystem.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

MÅLUPPFÖLJNING

Nämndens mål bedöms till största delen uppfyllas under mandatperioden, enligt senaste avstämning.

Tillväxt och hållbar utveckling: För att uppnå nämndens mål; en ökad biologisk mångfald i Eslövs kommuns parker och grönytor, förses grönyterna varje år med olika främjande åtgärder. Under 2025 sattes upp 16 stycken fågelholkar upp i Trollsjöområdet, 13 stycken fågelholkar i Äselunden, 90 stycken trädplanterades (varav 45 stycken inhemska), 1 styck sandblotta iordningställdes, 3 stycken faunadepåer och 1 styck insektshotell sattes upp.

Kvaliteten på grönområden i infrastruktur- och exploateringsprojekt höjs genom att öka grönytefaktorn på stadens ytor till exempel genom varierade planteringar, regnbäddar, trädplanteringar. Sådan kvalitetshöjning kommer att ske i samband med ombyggnation av Stinstorget, Trehäradvägen och Ölycke lekplats år 2025.

Trygg och säker kommun: I linje med nämndens mål att barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på, genomförs insatser inom belysning och på lekplatser. På grund av eftersatt underhåll av lekplatser bedöms säkra lekplatser endast delvis bli uppfyllt då lekplatsbesiktningarna fortfarande uppvisar en större mängd besiktningsfel. Trygga passager över gator och vägar säkerställs genom att hastighetssäkra övergångsställen i direkt anslutning till skolor och förskolor. Aktiv dialog förs med skolor för genomförande av årliga trygghetskampanjer samt inom projektet "Säkra skolvägar". Denna del av målet är uppfyllt redan år 2025. En Mobility Management-plan planeras färdigställas under nästa år.

Medborgarfokus: Nämnden önskar få ett renare Eslöv genom att minska nedskräpningen med 10 % under mandatperioden. Arbete pågår och målet bedöms bli delvis uppfyllt. Skräpmätning har införts för totalt 5 platser i Eslövs tätort och följs upp årligen. En översyn av kommunens papperskorgar och deras placering har genomförts. En plan för att optimera skräphanteringen har tagits fram. Effektivisering sker av befintligt system genom utbyte av befintliga papperskorgar till mer skadedjurssäkra. Dessutom har det skett nyinstallation av 15 styckena sensorförsedda, så kallade smarta, papperskorgar i Eslövs tätort.

Attraktiv arbetsgivare: Hälsotalet uppgår till 92,9 procent för perioden, vilket är under målet på 95 procent. Den huvudsakliga orsaken är långtidssjukskrivningar. Inom Miljö och Samhällsbyggnad motsvarar varje medarbetares frånvaro cirka 2 procentenheter.

Hållbart medarbetarengagemang (HME) uppgår till 83, vilket är under målet 87. Statistiken för hållbart medarbetarengagemang (HME) hämtades från den senaste medarbetarundersökningen (2024). Medarbetarundersökningen för 2025 har ännu inte genomförts.

Stabil och sund ekonomi: Prognosen för året visar på ett underskott om 1,3 mnkr, vilket beror på driftkostnaden av pumpstationerna.

UTFALL PER 31 AUGUSTI

Resultaträkning					
	Budget 2025-08	Utfall 2025-08	Budget 2025	Prognos 2025	Avvikelse 2025
Intäkter	12,9	15,2	19,3	20,5	1,2
Personalkostnader	-25,2	-25,0	-37,9	-38,1	-0,2
Övriga kostnader	-32,6	-31,9	-49,3	-51,6	-2,3
Kapitalkostnader	-24,0	-23,5	-36,0	-36,0	0,0
Nettokostnad	-68,9	-65,2	-103,9	-105,2	-1,3

Utfallet för perioden visar ett överskott på 3,6 mnkr. Merparten av överskottet beror på poster av engångskaraktär, såsom lägre kostnader för vinterväghållning på grund av en mild vinter, lägre utbetalda bidrag avseende bostadsanpassning, lägre kapitalkostnaden samt högre intäkter än budgeterat. Prognosen för helåret är noll för dessa kostnadsposter.

HELÅRSPROGNOS

Driftredovisning per verksamhet (mnkr)					
	Budget 2025-08	Utfall 2025-08	Budget 2025	Prognos 2025	Avvikelse 2025
Politisk verksamhet	-0,6	-0,5	-0,8	-0,8	0,0
Staben och Miljöstrategiskt arbete	-9,5	-9,3	-14,3	-14,0	0,3
Enhet tillsyn	-2,6	-2,3	-4,0	-4,0	0,0
Kart- och bygglovsavdelning	-4,6	-3,0	-7,0	-6,9	0,0
Bostadsanpassning	-2,5	-2,2	-3,8	-3,8	0,0
Gata Trafik Park	-49,1	-47,8	-74,1	-75,7	-1,6
Nettokostnad	-68,9	-65,2	-103,9	-105,2	-1,3

Prognosen för året visar på ett underskott om 1,3 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Underskottet är hänförbart till gata-, trafik- och park och beror på kostnaderna för dagvattenpumpstationer. VA-Syd har från år 2025 lämnat över hanteringen av dagvattenpumparna till respektive kommun, vilket innebär en kostnadsökning med 1,3 mnkr för Eslöv kommun. Kostnaderna avser bland annat översyn av pumpar, elkostnader och driftunderhåll. Nämnden har inte utrymme i budgeten att finansiera dessa kostnader på egen hand.

PROGNOS AV INVESTERINGARNA

Utfallet för perioden är lågt men flertalet större projekt är i uppstart eller i tidiga skeden där utgifterna kommer under sista tertialet. Prognosen för helåret indikerar på att 88,7 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 37,1 mnkr lägre än budgeterat. Trafikverket kommer att betala ut infrastrukturbidrag 5,0 mnkr för projekten Föreningstorget och gång- och cykelväg Medborgarhuset etapp 1 i samband med färdigställande. Det innebär en minskning av kommunens likviditetsbelastning.

Projekten Trehäradsvägen etapp 2, Kanalgatan etapp 2 och Stinstorget har upphandlats och anbud tilldelats inom budget. Uppstart för samtliga anläggningsentreprenader sker under hösten. Kanalgatan etapp 2 har en byggnationstid på ca 1 år. Övriga projekt prognostiseras till att färdigställas under 2026 års första kvartal.

Projekten Ölycke områdeslekplats är färdigställt och slutbesiktigat. Föreningstorgets omgivande gator går in i sitt slutskede och slutbesiktning är planerad till den 25 september. Kanalgatan etapp 1 har färdigställts under året och projekteringen av Kanalgatan etapp 3 har påbörjats.

Projekt som genomförs i samarbete med Kommunledningskontoret är anläggning av Örtofta pendlarparkering samt exploateringsområde Ölyckegården etapp 3. Även dessa projekt har upphandlats under våren och igångsättning sker under hösten. Anläggning av GC-väg Stabbarp-Öslöv tillsammans med Trafikverket pågår. Likaså pågår projekteringen av GC-väg Trollenäs-Ö Asmundtorp.

Investeringsredovisning (Mnkr)							
Projekt	Projektnummer	Investeringsram enligt Kf	Redovisat till och med 2025-08	Prognos totalutgift	Budget 2025	Utfall 2025	Prognos 2025
Infrastruktur							
Trehäradsvägen etapp 2 (Gasverksg-Verkstads)	95017	-17,0	-1,7	-15,0	-5,8	-0,5	-5

Kvarngatan etapp 2	95048	-16,0	-8,2	-8,4	-0,5	-0,1	-0,2
Föreningstorget	95057	-31,5	-20,5	-31,5	-28,9	-17,8	-20,5
Kanalgatan etapp 1 (Bryggareg-Trollsjö)	95072	-33,0	-26,7	-28,0	-5,5	0,4	-0,5
Kanalgatan etapp 2	95075	-36,5	-1,5	-36,5	-15,2	-0,2	-5
Kanalgatan etapp 3	95076	-31,0	-0,5	-31,0	-1	-0,5	-1
GC-väg Medborgarhuset-Bryggaregatan	95074	-12,0	-8,5	-9,0	-4,3	-0,8	-0,5
Stora torg inkl anslutande gator	95093	-60,0	-57,6	-57,6	-0,2		0
Stinstorget	95108	-13,0	-1,6	-13,0	-10	-0,2	-5
Projekt med Trafikverket							
GC-väg Vetegatan-Ö Asmundtorp	95053	-5,5	-0,7	-5,5	-1,4	-0,1	-0,5
Belysning							
Belysning på landsbygden etapp 2	95065	-34,4	-8,6	-34,4	-6,1	-1,7	-5,1
LED-armaturer 2023-2025	95078	-20,7	-14,6	-20,7	-5,4	-3,8	-5,4
Grönområden							
Stadsparken	95213	-31,0	-28,2	-29,1	-3,3	-0,6	-1,5
Park Gröna torg	95214	-16,0	-1,7	-16,0	0	0,0	0
Ölycke områdeslekplats	95218	-5,0	-4,6	-5,0	-3,8	-3,4	-3,8
Övrigt							

GC-väg M huset- Brygg etapp 2	95077	-15,0	-0,6	-15,0	0	0,0	-1
Ellinge upplagsplats	95109	-6,0	0,0	-6,0	-2	0,0	-2
Hållplats Hurva	95107	-1,7	-1,9	-0,9	-1,7	-1,9	-1
Slutredovisade projekt							
Summa		-385,3	-187,7	-362,6	-95,1	-31,2	-58,0
Årsanslag							
Asfaltering	95007	-11,50	-4,5	-11,50	-11,50	-4,5	-11,50
Om- och nybyggnad gatanläggningar	95010	-3,50	-0,2	-3,50	-3,50	-0,2	-3,50
Broar	95028	-0,20	-0,1	-0,20	-0,20	-0,1	-0,20
Dagvattenåtgärder	95031	-1,00	-0,3	-1,00	-1,00	-0,3	-1,00
Gatubelysning	95061	-3,30	-2,2	-3,30	-3,30	-2,2	-3,30
Övriga orter	95069	-1,10	0,0	-1,10	-1,10	0,0	-1,10
Cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet	95073	-2,50	-0,6	-2,50	-2,50	-0,6	-2,50
Lekplatser	95202	-2,50	-2,4	-2,50	-2,50	-2,4	-2,50
Grönområden Eslövs tätort	95203	-1,40	-0,5	-1,40	-1,40	-0,5	-1,40
Grönområden byarna	95205	-1,30	-0,1	-1,30	-1,30	-0,1	-1,30
Utsmyckning	95215	-0,70	-0,4	-0,70	-0,70	-0,4	-0,70
Fritids- och naturanläggningar	95216	-0,20	-0,1	-0,20	-0,20	-0,1	-0,20
Trädplanteringar	95217	-1,50	-1,2	-1,50	-1,50	-1,2	-1,50
Summa Årsanslag		-30,7	-12,6	-30,7	-30,7	-12,6	-30,7
Summa		-416,0	-200,3	-393,3	-125,8	-43,8	-88,7

Slutredovisning av projekt

Projektnummer: 95093/95009/95090
Projektnamn: Stora torg
KF budget: 69 100 000 kr

	Redovisat	% av KF budget
<u>Projekteringskostnader</u>	11 465 316 kr	16,59%
	11 465 316 kr	
<u>Entreprenadkostnader</u>	45 012 437 kr	65,14%
	45 012 437 kr	
<u>Föförutsett (ändring/tillkommande/avgående, ÄTA)</u>	3 105 167 kr	4,49%
	3 105 167 kr	
<u>Byggherrekostnader</u>	7 399 648 kr	10,71%
Externa kost	5 438 368 kr	7,87%
Interna timmar/kostnad	1 961 281 kr	2,84%
	4 620	
<u>Bidrag</u>	314 000 kr	
	314 000 kr	
Totalt:	66 668 568 kr	96,48%
Kvar av KF budget:	2 431 432	3,52%

Kommentar:

För att öka attraktiviteten i centrum önskades ett livfullare torg – ett torg som var inbjudande oavsett årstid och väder. Smågatstenen på torgytan byttes därför ut mot ett varmt gult marktegel och betongplattor/trappor mot granithällar och trappor. Grönskan förädlades med fler träd (+50 st), fler perennplanteringar, häckplanteringar och ytterligare planteringar i urnor. En vacker fontänanläggning har anlagts. Drygt 70 fler ljuspunkter sattes upp, dels för att öka tryggheten, dels för att öka attraktiviteten i form av effektstyrda installationer. Ett konstverk, Omväg, skänktes till kommunen av Sparbankens Skånes ägare och står på torgets sydvästra sida. En ny toalettbyggnad ersatte den befintliga. Förutom torget byggdes även Stationsgränd, del av Väster-, Söder- och Köpmansgatan om. Under mark utfördes VA-, el- och fjärrvärmearbeten.

Datum: 2025-08-31
Utfärdat av: Wajahat Ali

Driftkostnad: Stora torg	Tkr	Kommentarer
Skötsel grönytor	100 000	53 nya träd. Flera perennplanteringar har anlagts. Plantering i urnor i större utsträckning. Även bokhäckar är planterade. Borta vid Badhusparkens parkering är ytterligare en perennrabatt anlagd.
Fontän	25 000	En större fontänanläggning jämfört med den förra fontänanläggning, kräver mer vatten och el.
Skötsel hårdgjorda ytor	90 000	Nya ytan är mer svårskött och det krävs specialmaskiner för vinterväghållning. I denna post ingår även mindre lagningar, Smågatsten på körbanor, marktegel på torget och körbana, granithällar på trottoarer.
Skötsel skräprunda	100 000	En ökning med tanke på fler skräpkorgar och nu även med askkoppar. Plockning av skräp som flyger in i rabatter på ett annat sätt än förr. Fimpar som lättare fastnar i fogar om fogsand saknas.
Belysning	70 000	Drygt 70 fler ljuspunkter i form av gatubelysning, torgbelysning, spottar mm.
Ny Driftkostnad efter ombyggnation	385 000	
- Befintlig budget	-75 000	
Utökad driftkostnad	310 000	

Måluppföljning
Delårsboks slut 2025

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsmål för en god
ekonomisk hushållning

Kommentera verksamhetsmålet:

Förbättra renhållningen och minskad nedskräpning i Eslöv genom riktade åtgärder med basår 2023.	Delvis uppnått	Ange värde i listan 2025: Skräpmätning har utförts på totalt 5 st platser i tätorten (Eslövs station, Stallhagens lekplats, Östergatan, Köpmansgatan och Trollsjön). Samma platser som för skräpmätning hösten 2025. Totalt antal observerade skräpföremål: 3928 st Snitt för antal observerade skräpföremål/måttillfälle: 261,9 st. Antal måttillfällen: 15 st Resultatet för de olika mätningarna kommer sedan jämföras, för att se om det blivit en förbättring eller försämring. Här är det av vikt att jämföra resultaten för respektive årstid då mätningen är gjord, eftersom nedskräpningen ser ut att vara högre under våren jämfört med hösten. Under 2025 planeras det även för, i mån av tid, att en rutin ska tas fram för skräpmätning, samt att utföra beteendepåverkande kampanjer tillsammans med t.ex. KoF och Carl Engströmskolan. Det föreslås också att åtgärder för minskad nedskräpning ska samlas i en plan som ska ta fram. Information om nedskräpning samt skräpmätning ska läggas ut på våra digitala kanaler, för att informera medborgarna.
---	----------------	--

Måluppföljning

Utifrån revisionens granskning - ska se en progression, vilken indikator och resultatet av indikatorn

Inriktningsmål KF	Nämndsmål	Indikator	Utfall indikator 2023-2025	Prognos måluppfyllelse 2025	Prognos måluppfyllelse mandatperiod
Stabil och sund ekonomi	Vi ska ha en ekonomi i balans	Budgetavvikelsen ska vid årets slut vara noll eller positiv	-1,3 mnkr	Bedöms ej bli uppfyllt	Bedöms bli uppfyllt
Tillväxt och hållbar utveckling	Arealen för biologisk mångfald såsom ångar, grönområden, parker och andra ytor för friluftsliv och rekreation ska öka med basår 2023. (2022)	För att nå en ökad biologisk mångfald ska Eslövs kommuns parker och grönytor utvecklas varje år under mandatperioden, genom att införa: 15 insekshotell, 15 fågelholkar, 3 sandblottor, 3 faunadepåer, 6 träd och 6 inhemska arter. Öka kvaliteten på grönområden i infrastruktur- och exploateringsprojekt genom att höja grönytefaktorn på ytor, till exempel genom varierade planteringar, regnbäddar, trädplanteringar (inhemska arter). En parkplan med inriktning på upplevelsevärden och biologisk mångfald ska tas fram under mandatperioden.	- 5 st insekshotell - Faunadepåer anläggs kontinuerligt vid fällning av träd och bevaras lokalt vid trädets plats: 5 st faunadepåer - 140 st träd, varav 70 st är inhemska. - 2 stycken sandblottor - 16 st fågelholkar Trollsjöområdet - 13 st fågelholkar Äselunden Kanalgatan etapp 1; 0,75 (0,32) Kvarngatan norr om Östergatan;0,32 (0) Stadsparken; 3,25 (2,4) Stinstorget; 0,91 (0,9) Trehäradsvägen, etapp 2: 0,14 (0,13) Ölycke lekplats;1,58 (1,78) En parkplan håller på att tas fram, som en åtgärd i grönsplanen. Beräknas vara klar och dras i nämnden i sept 2025.	Bedöms bli uppfyllt	Bedöms bli uppfyllt
Trygg och säker kommun	Barnens trygghet ska öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023 (2022)	1. Belysningen längs 2 stycken GC-vägar/skolvägar ska ses över per år. 2. Lekvärdet på och omkring våra lekplatser ska öka genom att lekplatsbesiktningarna inte ska innehålla några A- eller B-fei år 2026. 3. Säkerställ trygga och säkra passager, vägar och allmän plats för barn att röra sig och vistas på, genom att hastighetssäkra 5 stycken övergångsställen i direkt anslutning till förskolor/skolor eller längs skolvägar i projektering av infrastrukturprojekten. 4. Ytterligare 3 stycken skolor ska gå med i projektet "Säkra skolvägar" under mandatperioden. 5. En Mobility Management-plan ska tas fram under mandatperioden 2023-2026. 6. 1 stycken trygghetskampanj/år, kopplat till barnens trafiksäkerhet till och från skola samt på lekplatser, ska genomföras under mandatperioden 2023-2026.	- Antal kontrollerade GC-vägar: 4 st - Antal uppsatta Crosslights: 9 st - Belysning i 1 st tunnel åtgärdad (Vångavägen-Lapplandsvägen). Besiktning sker i nov/dec 2025. 11 st hastighetssäkrade övergångsställen. År 2024: 2 skolor År 2025: 3 skolor MM-plan tas fram under 2025 av Tyréns, antas politiskt 2026. År 2025: 1 st generell hjälmkampanj + Infoblad om hämtning/lämning (Ekenåsskolan, Västra Skolan och Ekebackens förskola).	Bedöms bli uppfyllt	Bedöms bli uppfyllt
Attraktiv arbetsgivare	Eslövs kommun ska vara en attraktiv arbetsgivare och präglas av ett gott ledarskap, avseende rekrytering, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter som ska leda till ett ökat frisktal.	1. Hållbart medarbetarengagemang (HME) ska uppgå till 87 procent. 2. Hälsoalet uppgå till 95 procent.	HME 83 Hälsoalet 92,9	Bedöms ej bli uppfyllt	Bedöms bli uppfyllt
Medborgarfokus	Förbättra renhållningen och minskad nedskräpning i Eslöv genom riktade åtgärder med basår 2023 (2022)	1.Optimera skräphanteringen på allmän plats: Se över och effektivisera befintligt system för papperskorgar och hundlatriner under mandatperioden, genom att installera 15 stycken smarta papperskorgar i Eslövs tätort, med basår 2023. 2. Få ett renare Eslöv genom att minska nedskräpningen med 10 % under mandatperioden. Jämför resultat för skräpmätning år 2024 med år 2026. Basår 2024.	7 st Skräpmätning hösten 2024: Totalt antal observerade skräpföremål: 2018 st Snitt för antal observerade skräpföremål/måttillfälle: 100,9 st Skräpmätning våren 2025: Totalt antal observerade skräpföremål: 3928 st Snitt för antal observerade skräpföremål/måttillfälle: 261,9 st	Bedöms bli delvis uppfyllt	Bedöms delvis bli uppfyllt

2025-09-08

Wajahat Ali

0413-62000

wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Budgetytttrande 2026 samt plan 2027–2029

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner budgetytttrandet 2026 samt planperiod 2027–2029 och överlämnar den till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Budgeten har tagits fram i samråd med avdelningarna på Miljö och Samhällsbyggnad. Budgeten har MBL-förhandlats den 15 september 2025 och protokollet bifogas ärendet.

Kommunbidraget har för år 2026 utökat med 8,9 mnkr. Av nedanstående specifikation framgår förändringarna:

Förändringar	mnkr
Budget 25	101,4
Kapitalkostnad	1,1
Miljöstrategisk satsning vattenfrågor	0,5
Nytt entreprenadavtal	5,3
Justering IT-licenser M365	0,2
Tillkommande ytor	0,6
Dagvattenavledning	1,3
Höjning av friskvårdsbidrag	0,1
Indexuppräknings, IT, hyra, övriga avtal	0,2
Industrispåret (beslut budget 2022), KS.2020.0479	-0,4
Budget 26	110,3

I miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetyttrande 2026 samt plan 2027–2029, presenteras de områden nämnden avser att fokusera på under 2026 samt utmaningar och möjligheter som presenterades vid budgetdialogen våren 2025.

Beslutsunderlag

Förslag till vårbudget inför 2026 - förutsättningar

Budgetyttrande 2026 samt plan 2027-2029

MBL-protokoll, 2025-09-15 med bilagor § 22 c-e

Beredning

Förslag till budgetyttrande 2026 och planperioden 2027–2029 har upprättats för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Den tilldelade budgetramen för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är 110,3 miljoner kronor enligt budgetberedningens förslag i vårbudgeten 2026.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Wajahat Ali
Controller

Budgetberedningens förslag

(Kommunstyrelsens arbetsutskott)

2025-06-17

Förslag till **Vårbudget - förutsättningar**

Budgetberedningens förslag till kommunens nämnder inför
Budget 2026 och planperiod 2027–2029

– yttrande lämnas i september vid ordinarie nämndssammanträde

Innehåll

Förslag till ekonomiska förutsättningar för i första hand budgetåret 2026 inför yttrande i september

Förslag till driftsramar, total sammanställning, 2026–2029, bilaga.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till investeringsbudget för gata, trafik och park för 2026 och plan för 2027–2029, bilaga

Servicenämndens förslag tillkommande investeringsbudget lokaler för 2026 och plan för 2027–2029, bilaga.

Förslag till ekonomiska förutsättningar för nämnderna för i första hand budgetåret 2026

Inledning

Kommunstyrelsens arbetsutskott utgör budgetberedningen och lämnar förslag till ekonomiska förutsättningar för kommunens nämnder åren 2026 till 2029.

Kommunfullmäktige har beslutat om fem viktiga områden som anses vara avgörande för att fortsätta utveckla och stärka kommunen; tillväxt och hållbar utveckling, trygghet, medborgarfokus, ekonomi samt attraktiv arbetsgivare. De övergripande målen ska genomsyra nämndernas arbete.

En Budget Kick-off hölls den 24 april där de övergripande ekonomiska förutsättningarna presenterades. Resultatdialoger har hållits under perioden 29 april–8 maj där respektive nämnd redogjorde för arbetet med nämndens mål, omvärldsfaktorer som påverkar verksamheten samt möjligheter till samverkan och nya arbetssätt. En återsamling hölls den 27 maj där kommunstyrelsen presenterade en sammanfattning av det som framkommit vid resultatdialogerna.

Nämndernas uppdrag

Nämndernas uppdrag återfinns i nämndernas reglementen och i gällande budget. För närvarande pågår en översyn av samtliga nämnders reglementen och förändringar kan komma att föreslås för kommunfullmäktige.

Kommunens mål

Kommunfullmäktige har fastställt fem inriktningsmål för mandatperioden 2023–2026:

- tillväxt och hållbar utveckling
- en trygg och säker kommun
- fokus på medborgarnas behov
- budget i balans
- attraktiv arbetsgivare.

Nämnderna och kommunstyrelsen har sedan formulerat egna mål som är kopplade till inriktningsmålen. När det gäller budget i balans och attraktiv arbetsgivare finns det kommungemensamma mål med indikatorer som alla nämnder ska följa. För att kunna mäta måluppfyllelsen ska nämnderna ta fram indikatorer till nämndmålen.

Kommunfullmäktige har utöver inriktningsmålen även fastställt tre finansiella mål:

- Vi ska ha en ekonomi i balans
- Årets resultat ska uppgå till minst 1 procent av skatte- och generella bidragsintäkter
- Självfinansieringsgraden av investeringar ska vara 40 procent i snitt 2024–2027

Förslag: Budgetberedningen föreslår oförändrade finansiella mål och inriktningsmål. Budgetberedningen uppdrar åt nämnderna och kommunstyrelsen att arbeta fram indikatorer, som är mätbara över tid, till stöd för arbetet med nämndmålen. Arbetet med översyn av uppdrag och reglementen för nämnderna kan leda till förslag till förändringar som beslutas av kommunfullmäktige.

Befolkningstillväxt

Kommunen har under många år haft en stark befolkningstillväxt. Denna tillväxt har de tre senaste åren planat ut. De tre senaste befolkningsprognoserna har också inneburit en nedrevidering av antalet nya invånare de närmaste åren. Med en faktisk, och prognostiserad, minskning av antalet barn och elever uppstår en överkapacitet i verksamheten som måste hanteras. Den nya befolkningsprognosen som tagits fram under våren 2025 innebär en ytterligare lägre befolkningstillväxt under kommande planperiod jämfört med tidigare prognoser. En anledning till detta är att Skatteverket under de två senaste åren gått igenom registren och kunna notera flera tusen invånare som utvandrade från Sverige. Detta påverkar nuläget men även i prognosen framåt. Vidare så skrivs prognosen över födda barn i riket ned. Under 2024 föddes cirka 98 500 barn i Sverige vilket är det lägsta antalet sedan 2002. Fruktsamheten, födda barn per kvinna, fortsätter också att minska.

En minskad befolkningstillväxt påverkar kommunens intäkter och gör att även planering och framtida dimensionering av verksamheten måste ses över.

Kommunens planering och utbyggnad av verksamheten har tidigare utgått från fler barn, ungdomar och äldre. Så ser det inte längre ut i befolkningsprognosen. Antalet äldre ökar, dock inte lika mycket som i tidigare prognoser, men antalet barn och ungdomar minskar. Kommunen hade preliminärt 34 938 invånare den 30 april 2025 vilket är en ökning med

cirka 16 invånare sedan 31 december 2024. Jämfört med 1 november 2024 är det en ökning med 60 invånare.

I de befolkningsprognoser som tas fram är det befolkningstalet per 31 december som redovisas. Tabellerna visar det prognostiserade befolkningstalet per 31 december enligt de två senaste prognoserna. Dessa ligger inte till grund för intäktsberäkningen men nämnderna uppmanas att följa den faktiska befolkningsutvecklingen i kommunen.

Befolkningsökning vid årets slut enligt prognos våren 2024 som gäller för den övergripande planeringen i budget 2025

År	2024	2025	2026	2027
Totalt	34 987	35 191	35 553	35 929
Ökning antal	212	204	362	376
Ökning %	0,6 %	0,6 %	1,0 %	1,1 %

Befolkningsökning vid årets slut enligt prognos våren 2025

År	2024	2025	2026	2027	2028
Totalt	34 922*	35 173	35 337	35 623	35 828
Ökning antal	147	251	164	286	205
Ökning %	0,4 %	0,7 %	0,5 %	0,8 %	0,6 %

* Avser det faktiska utfallet

Planeringsmässigt anpassas verksamheten fullt ut till befolkningsprognosen först inför efterföljande års början. I tabellen nedan redovisas förändringarna i respektive åldersgrupp samt jämförelse mellan 2024 års befolkningsprognos, som ligger till grund för nuvarande flerårsplanering, och den nya prognosen från våren 2025. För behovet av skolplatser kan inte befolkningsprognosen planeringsmässigt läsas rakt av med tanke på en läsarseffekt vilket kan ge ett faktiskt lägre antal barn och elever i verksamheten. Alla barn, 1–5 år, är inte heller inskrivna i barnomsorgen (förskola eller pedagogisk omsorg). Inskrivningsgraden framgår inte av kommunens befolkningsprognos men enligt den officiella statistiken ligger den kring 89 procent.

Antalet barn, elever och äldre

Bef.= gällande prognos för planeringen från våren 2024

Ny= prognos från våren 2025

	2025		2026		2027		2028		2029
	<i>Bef.</i>	<i>Ny</i>	<i>Bef.</i>	<i>Ny</i>	<i>Bef.</i>	<i>Ny</i>	<i>Bef.</i>	<i>Ny</i>	<i>Ny</i>
År 1–5 fsk	2 019	1 977	2 057	2 003	2 038	1 969	2 063	1 965	2 002
År 6–15 Gr	4 566	4 525	4 563	4 478	4 629	4 507	4 671	4 501	4 442
År 16–18	1 406	1 397	1 409	1 390	1 425	1 393	1 402	1 357	1 376
År 65–79	4 655	4 701	4 709	4 724	4 756	4 745	4 799	4 754	4 867
År 80-w	2 063	2 061	2 125	2 100	2 209	2 173	2 295	2 250	2 286

Investeringsviljan, liksom hushållens köpkraft, påverkas av konjunkturen. Den höga inflationen under främst 2022 och 2023 har lett till en minskad köpkraft för löntagarna. Sedan 2023 har dessutom högre bostadsräntor ytterligare bidragit till att efterfrågan på nybyggda bostäder minskat väsentligt. Kommunens befolkningsprognos bygger till stor del på planerad nybyggnation med efterföljande inflyttning. Därmed kan prognosen ovan komma att påverkas än mer åt det negativa hållet.

I den nya befolkningsprognosen minskar antalet invånare över 65 år med någon procentenhet per år jämfört med tidigare prognos. Dessa åldersgrupper, särskilt den över 80 år, är svårare att prognostisera. Det är också en grupp där en majoritet av invånarna inte får någon hjälpinsats från kommunen. Därför finns det en osäkerhet kring hur stort det faktiska omsorgsbehovet ökar när befolkningsgruppen ökar i antal. Samtidigt finns möjligheter att genom förebyggande verksamheter stimulera till ökad hälsa och därigenom senarelägga behovet av insatser. Detsamma gäller digitala lösningar som kan möjliggöra ett kvarboende i hemmet under fler år.

Budgetberedningen vill fortsatt göra samtliga nämnder uppmärksamma på att förändringar i befolkningssammansättningen får en påverkan på hela kommunens ekonomi. Detta gäller framför allt när antalet barn och elever minskar. Då minskar både efterfrågan på interna tjänster och behov av ytor vilket behöver få ett genomslag på kommunens totala kostnadsmassa.

Förslag: Budgetberedningen föreslår att planering utgår från den nya befolkningsprognosen från 2025 (antagen i april 2025) med justering för faktisk avstämning av antalet barn och elever i förskolan, grundskolan och gymnasieskolan i mitten av september enligt rådande modell.

Verksamheterna uppmanas att följa den faktiska befolkningsutvecklingen för att i sin planering kunna fånga större förändringar i ett tidigt skede.

Ekonomiska förutsättningar

Som utgångspunkt för beräkning av skatteintäkterna används de prognoser som Sveriges Kommuner och Regioners, SKR, publicerar. I den senaste prognosen som publicerades i slutet av april konstaterar SKR att återhämtningen efter lågkonjunkturen blir mer utdragen. Arbetslösheten bedöms öka något i år innan den börjar minska under 2026.

Det är den turbulenta inledningen på året som ligger till grund för SKR:s senaste bedömningar. Höjda tullar och hot om (ytterligare) höjda tullar har satt hela den ekonomiska spelplanen i gungning. Det är inte främst tullarna i sig som skapar turbulens utan mer den osäkerhet som uppstått på marknaden till följd av denna handelskonflikt. Börsfall och ökad finansiell oro påverkar både tillgångar och framtidstro negativt. Både hushåll och företag blir mer avvaktande vilket påverkar såväl tillväxten som arbetsmarknaden negativt. Motverkande faktorer är stora satsningar inom den gröna omställningen och den militära upprustningen i både Sverige och EU.

BNP bedöms nu öka 1,8 procent 2025 och 2,4 procent 2026 vilket är en sämre utveckling än den prognos SKR presenterade i februari. Då bedömdes att BNP skulle öka 2,7 procent både 2025 och 2026.

Den svagare utvecklingen påverkar skatteunderlaget, dvs skattekraften, negativt och nedrevideringen uppgår till 0,2 procentenheter 2025 och 0,4 procentenheter 2026. Det kan se ut som små förändringar men i faktiska tal handlar det om cirka 7 mnkr i lägre skatteintäkter för Eslövs del 2026.

SKR presenterade den 19 maj Ekonomirapporten där regionernas och kommunernas ekonomiska situation och förutsättningar, samt den förväntade samhällsekonomiska utvecklingen på några års sikt presenteras. I rapporten understryks den rådande globala osäkerheten när det gäller det globala säkerhetsläget och att pågående handelskrig leder till sämre tillväxt och finansiell oro. Jämfört med prognosen från slutet av april har inga makroekonomiska bedömningar ändrats. BNP-tillväxten för 2025 bedöms bli svag vilket får till följd att både företag och hushåll blir mer avvaktande. Konjunkturåterhämtningen blir därmed mer utdragen jämfört med vad som prognostiserades så sent som i februari. Det är därför fortsatt tuffa tider för kommuner och regioner, även om pensionskostnaderna minskar och är åter på mer normala nivåer. Regionerna har drabbats hårt av de ökade

pensionskostnaderna men tros nu redovisa ett samlat resultat närmare 0 för 2025. Kommunernas samlade resultat bedöms däremot hamna på 21 mdkr. Det är bättre än 2024 men det är inte alla kommuner som redovisar positiva resultat. Drygt en tredjedel av kommunerna redovisade negativa resultat 2024 vilket är det högsta antalet sedan 2003. För perioden 2026–2028 räknar SKR med att kommunernas årliga resultat ligger kring 19 mdkr.

I sin rapport beskriver SKR att det nu är nödvändigt för kommuner och regioner att genomföra omställningar och anpassningar, inte minst till följd av den förändrade demografin kommande decennium. I ett fördjupningsavsnitt beskrivs hur antalet äldre beräknas öka fram till 2033 men att det inte går att göra en rak framskrivning av behoven bland de äldre. Mellan 2014 och 2023 har andelen äldre med insatser från äldreomsorgen minskat. Både svensk och internationell forskning visar att de som är äldre idag skiljer sig åt från tidigare generationer äldre. Dagens äldre är friskare och mer aktiva än tidigare generationer. Jämförelsen mellan olika årskullar visar att den kognitiva förmågan har förbättrats dramatiskt och att förmågan att klara dagliga basala aktiviteter för att leva ett självständigt liv har ökat betydligt i västvärlden. Medellivslängden har också ökat under den senaste tioårsperioden, för kvinnor från 84,1 år till 84,9 år och för männen från 80,4 år till 81,6 år.

Ekonomisk utveckling för kommunen

Den höga inflationen under 2022 och 2023, ett nytt pensionsavtal från och med 2023 och en lägre befolkningstillväxt har fått en stor påverkan på kommunens ekonomi. Enbart pensionskostnaderna ökade med 100 mnkr från 2022 till 2023 och ytterligare 45 mnkr mellan 2023 och 2024. Redan inför 2023 påbörjades ett arbete i nämnderna med att identifiera besparingar. I budgetramarna inför 2024 justerades budgetramarna ner med cirka 51 mnkr enligt beslutade åtgärdsplaner. Efter en uppdatering av de ekonomiska förutsättningarna kunde kravet på åtgärder till viss del minskas. Mycket tack vare nämndernas arbete med kostnadsminskningar har kommunen kunnat redovisa överskott i budgeten både 2023 och 2024. Kostnadsutvecklingen har dämpats vilket gör att utgångsläget inför kommande år nu ser ljusare ut.

Inflationen har lett till många bestående kostnadsökningar, till exempel när det gäller livsmedel och externa hyror. De höjda räntorna har lett till ökade räntekostnader vid omsättning av lån. Samtidigt har upplåningen också ökat de senaste åren till följd av stora investeringsbehov vilket ytterligare ökat räntekostnaderna.

Kommande år kommer många stora nybyggnationer färdigställas, både i lokaler och anläggningar, som ökar kommunens nettokostnader. För att kunna klara de finansiella målen behöver arbetet med att anpassa verksamheten till minskad befolkningstillväxt därför fortsätta. Givet de osäkerheter som finns i vår omvärld behöver även buffertar byggas upp för att klara snabba svängningar.

Kommunens skatteintäkter

En kommuns intäkter består till över 80 procent av skatte- och generella bidragsintäkter. Folkmängden i kommunen avgör hur stora dessa intäkter blir. Efter att ha haft en befolkningstillväxt på mellan 300–400 invånare per år under några år har de senaste tre åren sett betydligt lägre befolkningsökningar. Detta är en generell trend för hela riket och Statistiska centralbyrån, SCB, har i sin senaste befolkningsprognos i april 2025 bedömt att befolkningstillväxten i landet kommer bli cirka 0,2 procent 2025. En så låg befolkningsökning motsvarar för Eslövs del knappt 80 invånare per år i snitt. Kommunens egen befolkningsprognos visar en något högre befolkningsökning, 200–300 invånare fler per år. Bedömningen i innevarande budget är att befolkningen ökar med 100 invånare per år.

Kommunens skatteintäkter påverkas även av hur skatteunderlaget utvecklas. När fler arbetar stärks skatteunderlaget.

SKR:s intäktsprognos för generella statsbidrag och skatteintäkter från april 2025 framgår nedan. Befolkningen avser den 1 november året före budgetåret enligt ekonomisk gällande plan respektive nytt förslag.

Befintlig plan (Budget 2025):

År	2025	2026	2027	2028
Befolkning	34 850	34 950	35 050	35 150
Intäkter (mnkr)	2 592	2 679	2 756	2 856

Nytt förslag (+100 inv):

År	2025	2026	2027	2028	2029
Befolkning	34 878	34 978	35 078	35 178	35 278
Intäkter (mnkr)	2 604*	2 679	2 779	2 878	2 979

* enligt kommunens Vårprognos

Befolkning för intäktsår 2025 är fastställt av staten. För intäktsår 2026 utgår beräkningen från prognostiserat befolkningstal 1 november 2025 vilket här innebär en ökning med 100 invånare.

Förslag: Budgetberedningen fastställer befolkningsutvecklingstalen enligt förslaget ovan till grund för den ekonomiska intäktsberäkningen 2026–2029. Med anledning av den sämre befolkningstillväxten sedan 2022 och den nya nationella befolkningsprognosen bör intäkterna fortsatt beräknas med en försiktighet kommande år. Den procentuella ökningen, i förslaget, uppgår till cirka 3 procent per år vilket utgör den yttersta ökningen av kommunens driftbudget per år.

Verksamhetens nettokostnader

Nettokostnader för verksamheten enligt gällande ekonomisk plan i budget 2025 och åren 2026–2028 i mnkr. Budgeterat överskott för perioden 2026–2028 motsvarar 1 procent av skatte- och generella bidragsintäkter.

Budgeterat resultat 2025 är 18 mnkr vilket motsvarar 0,7 procent av skatte- och generella bidragsintäkter.

År	2025	2026	2027	2028
Kostnader (mnkr)	2 560	2 645	2 729	2 818

Förslag: Nettokostnader enligt budgetberedningens Vårbudget innebär att för perioden 2026–2029 planeras fortsatt årliga överskott på 1 procent av skatte- och generella bidragsintäkter i enlighet med kommunens finansiella mål. Genom att budgetera med överskott kan medel frigöras som kan användas till att i högre grad finansiera kommunens investeringar och därmed minska lånebehovet.

Nytt förslag:

År	2025	2026	2027	2028	2029
Kostnader (mnkr)	2 575*	2 647	2 744	2 839	2 939

* enligt kommunens Vårprognos

Kommunens pensionskostnader

Det nya pensionsavtalet, AKAP-KR började gälla 2023-01-01. Avtalet innebär att avsättningen till de anställdas pension ökar från 4,5 procent till 6 procent. Det innebär bestående kostnadsökningar för kommunen på 33 procent per år jämfört med tidigare. Pensionskostnaderna påverkas även av inflationen då förmånsbestämda delar ska värdesäkras. Inflationen påverkar även utbetalningen, och därmed kostnaden, från ansvarsförbindelsen som avser pensioner som tjänats in före 1998. Jämfört med 2022 så har kommunens pensionskostnader ökat med 145 mnkr de senaste två åren. Då en stor del av ökningen beror på inflationen kommer kostnaden för pensionerna minska när inflationen sjunker. Minskningen sker dock inte ner till 2022 års nivå eftersom avsättningen till de anställdas pensioner ökat varaktigt.

År	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Prognos dec-24	269,7	159,9	149,6	158,6	169,8	172,7
Prognos apr-25	269,7	160,2	153,6	162,1	170,7	173,5

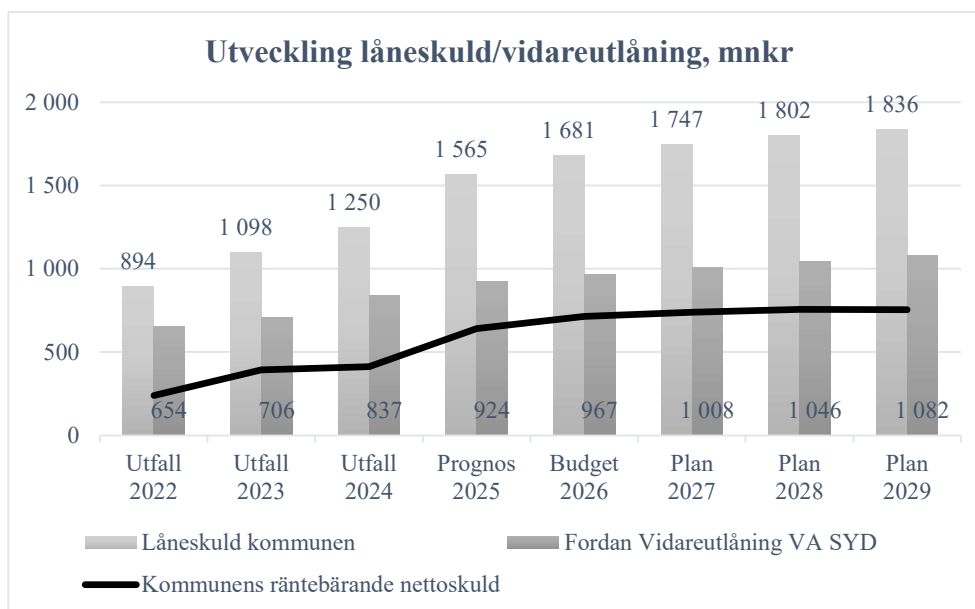
Kommunen brukar följa SKR:s rekommendation avseende personalomkostnadspålägget (PO-pålägg) men har sedan 2023 avvikit från den rekommenderade nivån. Kommunens PO-pålägg uppgår sedan 2023 till 42,75 procent vilket visat sig vara för lågt för att täcka indexeringen till följd av den höga inflationen. Det har dock inte påverkat kommunens resultat utan enbart fördelningen av kostnader mellan nämnder och finansförvaltningen.

Inför 2026 rekommenderar SKR ett PO-pålägg på 40,7 procent. Eftersom detta är en generell rekommendation för kommunsektorn kan kommunerna göra egna bedömningar utifrån löneläget och fastställa en annan nivå på PO-pålägget som täcker kommunens faktiska kostnad för pensioner.

Förslag: Budgetberedningen föreslår oförändrat internt personalkostnadspålägg till 42,75 procent vilket överensstämmer bättre med kommunens faktiska kostnad för pensioner.

Lånebehov – tillkommande räntekostnader

Kommunens investeringsplan fram till och med 2028 omfattar projekt för nästan 1 miljard kronor. Finansiering kan inte ske fullt ut med egna medel, det vill säga utan att låna pengar. Upplåningsbehovet bedöms vara som störst 2025. När även kommande upplåningsbehov åt VA SYD adderas så kommer det innebära att kommunens totala låneskuld vid ingången till år 2029 uppgår till 1 802 mnkr. Kommunens räntebärande nettoskuld, dvs skillnaden mellan låneskulden och fordran på VA SYD, uppgick i bokslutet 2024 till 413 mnkr och den beräknas uppgå till 756 mnkr vid 2028 års slut.



Låneskulden (bruttoskulden) per invånare beräknas utvecklas enligt följande:

År	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Låneskuld, kr/inv	35 780	44 686	47 862	49 600	51 016	51 832

En stor låneskuld kan påverka kommunens kreditvärdighet och möjlighet att lånefinansiera framtida investeringsbehov i lokaler och infrastruktur. En viktig parameter i denna bedömning är koncernens totala lånesituation. Idag har Eslövs Bostads AB en låneskuld på nästan 1,6 mdkr.

Att låneskulden ökat de senaste åren, i kombination med en höjd ränta, har inneburit att räntekostnaderna har ökat. En fortsatt upplåning kommer ge en

ännu högre räntekostnad framöver. Den del som avser VA SYD täcks helt av VA SYD, enligt avtal. Den del av räntekostnaden som avser kommunens del av lånen måste finansieras med hjälp av kommunens intäkter.

I tabellen nedan framgår beräknad räntekostnad på kommunens del av lånen. För 2025 används beräknad kostnad enligt Vårprognosen.

År	2025	2026	2027	2028	2029
Räntekostnad (mnkr)	16,6	21,7	23,7	26,3	27,6

Nämndernas ramar 2026

Nämnder (med anslagsfinansiering) föreslås få kompensation för

Löneöversyn	100 %	cirka 48 mnkr
Indexeringar, externa tjänster	Modell	8,3 mnkr
Index entreprenad GTP	Modell	5,3 mnkr
Måltidskostnader	Uppräkning 2,5 %	2,1 mnkr
Interna hyror, inkl städ	Uppräkning 3,75 %. Inkl höjd internränta	9,6 mnkr
IT-kostnader	Uppräkning 1,5 %	0,4 mnkr
Transport	Uppräkning 2,5 %	0,2 mnkr
Externa hyror (VoO)	KPI oktober, bedömd	0,5 mnkr
Elkostnader	Ev. kompensationer prövas under 2026	
Volym – förskola, skola och äldre	Modell	-10,9 mnkr

Eftersom lönerrevisionen för 2025 är försenad kommer kompensation för löneökningar tillföras nämnderna under höstens budgetarbete inför beslutet i kommunfullmäktige i november.

Budgetberedningen ska föreslå nivå för uppräkning av Servicenämndens interna taxor. Tidigare har PKV-index använts men de senaste åren har detta inte följts. Detta beror dels på att Servicenämnden har arbetat med ett genomföra besparingar, dels beror det på att det gjorts engångsjusteringar för att kompensera för ökade livsmedelskostnader och höjd internränta. PKV-index är även ett brett index då det mäter förändringen för hela kommunkollektivet. Det finns lokala skillnader vilket motiverar att varje kommun kan göra en egen beräkning av kostnadsökningarna.

Mellan 2023 och 2024 ökade Servicenämndens kostnader, exklusive avskrivningar, med 2,76 procent. En uppräkning med 2,5 procent inför 2026 bedöms ge ökade intäkter som täcker prognostiserade kostnadsökningar. Justeringar måste dock göras för en höjd internränta.

Kommunstyrelsen har beslutat att utreda möjligheten till anslagsfinansiering av servicenämndens verksamheter. Utredningen pågår och ett beslut väntas under hösten 2025. Beslutet kan komma att påverka kompensationer och

nämndernas ramar redan från 2026. I sådana fall behöver compensationerna räknas om inför höstens budgetbeslut i kommunfullmäktige.

Investeringsbehov

Investeringsbehovet i kommunens anläggningar och inventarier måste ställas i relation till kommunens investeringsutrymme. Summan av årets avskrivningar och årets resultat utgör kommunens investeringsutrymme och är det belopp till vilket investeringar kan ske utan att någon nyupplåning behöver göras.

Investeringsbehoven i lokaler arbetas fram i den årliga lokalförsörjningsplanen. Som ett stöd både planeringen tar kommunstyrelsen varje år fram en befolkningsprognos. Då prognoserna under många år visade på ökat antal barn och elever har en stor del av kommunens investeringar avsett anpassningar av förskole- och skollokaler.

Nu visar befolkningsprognoserna en minskad befolkningstillväxt för kommunen och då särskilt när det gäller barn och elever. Det framtida behovet av förskole- och skollokaler kommer att tas med i arbetet med den långsiktiga lokalförsörjningsplaneringen.

Kommunens genomförandegrad av investeringar (utfall jämfört med budget) är förhållandevis låg och har så varit i flera år. Det beror dels på hur investeringsprojektens kostnader fördelas över tid dels på omständigheter som kommunen inte rör över såsom överklaganden mm.

Kommunen behöver arbeta mer med att periodisera investeringsprojekten över flera år. Exempelvis kan en bedömd byggtid på 12 månader komma att påverka två budgetår. En förbättrad följsamhet till den årliga investeringsbudgeten underlättar dels den finansiella planeringen men ger även en ökad genomförandegrad och minimerar den summa som förs över till kommande år.

Förslag till reviderad lokalförsörjningsplan är behandlad av budgetberedningen efter remiss till nämnderna. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har presenterat förslag till investeringsbudget och plan till budgetberedningen.

Servicenämnden har i investeringsplanen ett årsanslag på 10 mnkr för mindre projekt, upp till 2 mnkr, i syfte att hålla anläggningarna i god status över tid och för att tillämpa god hushållning av kommunens resurser. Då det finns ett samlat underhållsbehov i fastighetsbeståndet föreslås att 23,1 mnkr avsätts till reinvesteringsprojekt som behöver genomföras för att säkerställa

värdet på fastigheterna. Dessa projekt omfattar, var för sig, mindre än 2 mnkr. Investeringsprojekt som omfattar mer än 2 mnkr ska behandlas i lokalförsörjningsplanen innan medel tilldelas. Projekt som finansieras med årsanslag ska också vara värdehöjande, annars klassificeras det som driftskostnad. De ska då helt och hållet finansieras via driftsbudget, till exempel som underhållsmedel.

I hyran ingår 115 kr per kvm för lokaler äldre än tre år och 75 kr per kvm de första åren för nya lokaler som ska gå till underhållsmedel. Servicenämnden förvaltar cirka 210 000 kvm.

Budgetberedningens förslag:

Investeringsbudget avseende lokaler för 2026 och plan för 2027–2029 enligt förslag i lokalförsörjningsplanen, se bilaga.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har i beslut anhållit om investeringsmedel om 103,2 mnkr för 2026, se bilaga, vilket inkluderar en utökning av årsanslag med 6,5 mnkr till totalt 37,2 mnkr.

Budgetberedningen uppmanar miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att ompröva sin plan för investeringar 2027–2029 i syfte att få en tydligare samordning ur ett samhällsbyggnadsperspektiv.

Budgetberedningen önskar se att årsanslagen har ett tydligt medborgarfokus. Eftersom årsanslag är att betrakta som underhållsmedel bör medlen nyttjas till sådana projekt som har en positiv effekt på hur medborgarna uppfattar kommunens offentliga miljöer.

Övriga nämnders investeringsbehov hanteras under höstens budgetprocess.

Nämndernas yttrande i samband med ordinarie sammanträde i september 2025

Alla nämnder lämnar yttrande över budgetberedningens förslag. Tänk på att budgetyttrande ska samverkas med de fackliga organisationerna före beslut i nämnden.

Med eventuella förslag/behov som framförs i yttrandet ska det medfölja en beskrivning av nyttan med insatsen.

Budgetyttrandet ska ha följande disposition.

1. Uppdrag

Nämnden beskriver uppdrag enligt reglemente och övriga beslut i kommunfullmäktige.

2. Nämndens mål

Nämnden har fastställt mål för mandatperioden. Eventuella förändringar beskrivs här. I övrigt förväntas nämnden beskriva vilka insatser som planeras kommande år för att nå nämndens mål samt även visa en utveckling.

3. Omvärld

Nämnden beskriver omvärldsförändringar som påverkar mål, uppdrag, verksamheten eller medborgarnas förväntningar, exempelvis ny lagstiftning eller andra aktörer. Kommer nämnden genomföra förändringar inom befintlig budget för att nå ökad kvalitet och/eller ökad måluppfyllelse?

4. Möjligheter och utmaningar

Nämnden beskriver hur planeringen ser ut för att möta framtiden utifrån möjligheter och utmaningar som redovisades vid vårens resultatdialoger.

Nämnden beskriver även förutsättningarna för driftbudget och investeringsbudget utifrån de ekonomiska ramarna. Nämndens yttrande ska vara beslutat senast 2025-09-17.

Samtliga nämnder, och kommunstyrelsen, ska besluta om investeringsbudget för 2026 i samband med budgetyttrandet. För servicenämnden och miljö- och samhällsbyggnadsnämnden handlar det om att besluta om eventuella justeringar. För övriga är det önskemål om investeringsbudget för 2026.

Internbudgeten, som ska antas senast i december, behöver inte förhandlas med de fackliga parterna.

Överblick budgetberedningens förslag för ekonomiska driftsramar netto, för åren 2026–2029

Uppräknad budget för 2025 (t o m juni) ingår för jämförelse/utgångspunkt.

I nämndernas ramar nedan ingår inte bedömt löneutfall 2025, varken för 2025 eller på helårsnivå 2026–2029. Detta kommer att regleras under höstens budgetarbete efter avslutad lönerevision. Lönekomensation för 2025 kommer att fördelas från finansförvaltningen efter avslutad lönerevision 2025.

Volymtilldelning eller avräkning sker för förskolebarn, elever och äldre enligt gällande modell.

Nämnd	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Ks/Klk	-137,9	-143,8	-140,8	-140,8	-140,8
BoF	-984,3	-977,8	-980,3	-963,2	-957,6
GoV	-291,6	-283,6	-276,7	-270,7	-263,8
KoF	-113,6	-116,9	-116,9	-116,9	-116,9
MoS	-101,4	-110,3	-110,3	-110,3	-110,3
Revisionen	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7
SeN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VoO	-782,1	-794,2	-801,3	-803,0	-805,0
Summa	-2 412,6	-2 428,4	-2 428,1	-2 406,6	-2 396,2
Ks/Finans	-166,3	-218,6	-315,9	-432,4	-540,8
Verksamhetens nettokostnader	-2 578,9	-2 647,0	-2 744,0	-2 839,0	-2 937,0
Intäkter	2 599,9	2 679,0	2 779,0	2 878,0	2 979,0
Finansnetto	-3,0	-5,0	-7,0	-10,0	-12,0
Resultat	18,0	27,0	28,0	29,0	30,0
Resultatmål 1 %	26,0	27,0	28,0	29,0	30,0

Bilagor

Driftramar 2026

Kommunledningskontoret

Budget 2025	-137,9
Teknisk justering markreserv	0,5
Justering IT-licenser M365	-0,3
Allmänna val	-3,0
Indexuppräknings, IT	-0,2
Indexuppräknings, hyra	-0,1
Höjning av friskvårdsbidrag	-0,1
Överförmyndarnämnden	-0,3
Trygghet och beredskap	-2,2
Ökad kapitalkostnad	-0,3
Budget 2026	-143,8

Barn- och familjenämnden

Budget 2025	-984,3
Teknisk justering ökad hyra (markanläggningar)	-0,4
Justering IT-licenser M365	-1,3
Indexuppräknings hyra	-5,6
Indexuppräknings måltid	-1,6
Indexuppräknings MoE	-0,2
Indexuppräknings IT	-0,1
Index externa avtal	-3,6
Volymjustering ny befolkningsprognos	8,9
Volymjustering egen elevprognos	15,5
Höjning av friskvårdsbidrag	-0,8
Tidiga insatser	-4,5
Volymjustering tidigare prognoser	0,2
Budget 2026	-977,8

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Budget 2025	-291,6
Justering IT-licenser M365	0,9
Indexuppräknings hyra	-1,2
Indexuppräknings måltid	-0,1
Indexuppräknings IT	0,0
Index externa avtal	-3,7
Volymjustering ny befolkningsprognos	2,3
Volymjustering egen elevprognos	4,0
Höjning av friskvårdsbidrag	-0,2
Volymjustering tidigare prognoser	6,0
Budget 2026	-283,6

Kultur- och fritidsnämnden

Budget 2025	-113,6
Teknisk justering ökad hyra (markreserv)	-0,4
Justering besparingsåtgärd Karlsrobadet	-0,5
Justering besparingsåtgärd Norrevågs IP	-0,3
Justering IT-licenser M365	0,1
Indexuppräknings, IT	0,0
Indexuppräknings, hyra	-2,3
Hyra Örtofta fd Folkets hus	0,2
Höjning av friskvårdsbidrag	-0,1
Budget 2026	-116,9

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Budget 2025	-101,4
Industrispåret	0,4
Miljöstrategisk satsning vattenfrågor - 0,5 ingår redan i 2025 års ram och plan 2026	-0,5
Justering kapitalkostnader 2025	-1,1
Justering IT-licenser M365	-0,2
Indexuppräkning, IT	0,0
Indexuppräkning, hyra	-0,1
Nytt entreprenadavtal	-5,3
Index övriga avtal	-0,2
Tillkommande ytor	-0,6
Dagvattenavledning	-1,3
Höjning av friskvårdsbidrag	-0,1
Budget 2026	-110,3

Revisionen

Budget 2025	-1,7
Budget 2026	-1,7

Vård- och omsorgsnämnden

Budget 2025	-782,1
Arbetsskor ligger kvar även för 2026	
Justering IT-licenser M365	-0,1
Indexuppräkning hyra	-0,2
Indexuppräkning måltid	-0,4
Indexuppräkning IT	-0,1
Index externa hyror 2025	0,5
Index externa hyror 2026	-1,1
Volymjustering ny befolkningsprognos	-1,9
Volymjustering tidigare prognoser	-8,0
Höjning friskvårdsbidrag	-0,8
Budget 2026	-794,2

Servicenämnden

Budget 2025	0,0
Budget 2026	0,0

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till investeringsbudget för gata, trafik och park för 2026 och plan för 2027–2029, bilaga

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Gator och vägar							
Gator Föreningstorget, Torpstigen, Västerlånggatan, ev del av Kanalgatan	-31,5		-28,9				
Kanalgatan, etapp 1 (Bryggaregatan - Trollsjögatan)	-33,0		-5,5				
Kanalgatan, etapp 2 (Västergatan-Bryggaregatan)	-36,5	-36,5	-15,2	-20,0			
Kanalgatan, etapp 3 (Föreningstorget- Västergatan) inkl park Timmermannen	-31,0	-31,0	-1,0		-30,0		
GC-väg Per Håkanssonsväg (Kvarngatan-Vikhemsvägen)	-16,0	-16,0	0,0	-1,0		-15,0	
Kvarngatan, inkl gc-väg, etapp 2 (Östergatan- Pärlgatan)	-16,0		-0,5				
Kvarngatan, etapp 3 (Kvarngränd- Trehäradsvägen)	-27,0	-27,0	0,0		-1,0		-25,0
GC-väg Västerlånggatan, etapp 1 (Vikingavägen- Västergatan)		-16,0	0,0			-1,0	
GC-väg Västerlånggatan, etapp 2 (Västergatan- Odengatan)		-11,0	0,0				-1,0
GC-väg Västerlånggatan, etapp 3 (Odengatan- Villavägen) inkl Bryggaregatan-Villavägen		-11,0	0,0				

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Trehäradsvägen, etapp 1 (Verkstadsvägen-väg 113) exkl cirkulationsplats	-26,0	-26,0	0,0		-1,0		-25,0
Trehäradsvägen etapp 2 (Gasverksgatan- Verkstadsvägen)	-17,0	-17,0	-5,8	-12,0			
Trehäradsvägen, etapp 4 (Sallerupsvägen- Lundavägen) inkl GC-väg på bro	-26,0	-26,0	0,0	-1,0		-25,0	
GC-väg Medborgarhuset- Bryggaregatan, etapp 1 (Kyrkogatan-Trollsjögatan)	-12,0		-4,3				
GC-väg Medborgarhuset- Bryggaregatan, etapp 2 (Trollsjögatan- Bryggaregatan)	-15,0	-15,0	0,0		-15,0		
Östergatan/Ringsjövägen, etapp 1 (Östra vägen- Bergavägen)	-27,0	-27,0	0,0				-2,0
Östergatan/Ringsjövägen, etapp 2 och 3 (Bergavägen- Nils Johnssons väg)	-32,0	-32,0	0,0			-2,0	
Östergatan/Ringsjövägen, etapp 5 (Kvarngatan- Storgatan)	-17,0	-17,0	0,0				
GC-väg Vetegatan - Ö Asmundtorp	-5,5	-5,5	-1,4	-3,5			
GC-väg Eslöv-Ellinge		-11,0	0,0		-1,0		-10,0
	-368,5	-325,0	-62,6	-37,5	-48,0	-43,0	-63,0

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Grönområde och lekplatser							
Ölycke områdeslekplats	-5,0		-3,8				
Harlösa och Gårdstånga lekplats	-6,0	-8,0	0,0	-8,0			
Solkullen och Kungshult lekplats	-6,0	-8,0	0,0		-8,0		
Stora torg, byggnation	-60,0		-0,2				
Stadsparken	-31,0		-3,3				
Stinstorget	-13,0	-13,0	-10,0	-2,0			
Park Gröna torg	-16,0	-16,0	0,0			-15,0	
Sundelius park, inkl lekplats, Marieholm	-22,0	-22,0	0,0		-2,0		-20,0
Parkåtgärder Löberöd torg	-11,0	-16,0	0,0			-1,0	
Onsjöparken	-11,0	-11,0	0,0				-1,0
Sallerup lekplats		-7,0	0,0				
Badhusparken, inkl lekplats	-16,0	-16,0	0,0				
	-197,0	-117,0	-17,3	-10,0	-10,0	-16,0	-21,0
Övriga projekt							
Belysning landsbygden	-34,4	-34,4	-6,1	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0
Byte till LED-armaturer	-20,7	-22,7	-5,4	-4,5	-2,0		
Ellinge upplagsplats	-6,0	-6,0	-2,0	-2,0	-2,0		
Hållplats Gårdstånga		-1,6				-1,6	
Örtofta stationsområde		-11,0		-1,0		-10,0	
Bullervall Hurva		-3,0				-1,0	
Broar		-10,0		-5,0	-5,0		
Industrispår	-8,0	-8,0			-1,0		-7,0
	-69,1	-96,7	-13,5	-18,5	-16,0	-18,6	-13,0
Delsumma Större projekt	-634,6	-538,7	-93,4	-66,0	-74,0	-77,6	-97,0

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Årsanslag							
Asfaltering			-11,5	-15,0	-15,0	-15,0	-15,0
Om- och nybyggnad, gatanläggningar			-3,5	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8
Åtgärder i övriga orter			-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1
Utsmyckning			-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Fritids- och naturanläggningar			-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet			-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Gatubelysning			-3,3	-3,9	-3,9	-3,9	-3,9
Lekplatser			-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Grönområden Eslövs tätort			-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4
Grönområden byarna			-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3
Trädplanteringar enligt trädpolicy			-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
Dagvattenåtgärder			-1,0	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1
Broåtgärder			-0,2	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
Sensorer			0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Delsumma			-30,7	-37,2	-37,2	-37,2	-37,2
Summa	-634,6	-538,7	-124,1	-103,2	-111,2	-114,8	-134,2

**Tabell, förslag till investeringsanslag (mnkr) investeringar
servicenämnden, 2026–2029, bilaga (EJ beslutad i SeN)**

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram 2026	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Övriga investeringar							
Investeringsanslag - reinvesteringar					-10,0	-10,0	-10,0
Utbyte av fjärrvärmecentraler, 8 st á 0,5	-4,0		-2,3				
Teknikcentrum, takbyte			0,0		-9,0		
Energioptimering			-2,3	-2,0	-2,0	-2,0	
Skalskydd, fd passersystem	-15,0		-7,1	-1,2	-4,0	-0,8	
Utemiljö förskolor/skolor			-2,7	-5,0	-3,0	-2,7	-2,7
Säkra skolvägar			-0,5				
Brandskyddsåtgärder			0,0	-5,5			
Delsumma	-19,0	0,0	-14,9	-13,7	-28,0	-15,5	-12,7
Förskolor							
Violens förskola, utemiljö	-5,0		-5,0				
Vitsippans förskola	-67,0		-13,0				
Bergabo förskola			0,0	-2,6			
Delsumma	-72,0	0,0	-18,0	-2,6	0,0	0,0	0,0
Grundskolor							
Fridasroskolan, ytskikt	-12,0		-12,0				
Marieskolan, kök o matsal	-13,0		-13,0				
Sallerupskolan	-210,3		-99,0				
Stehagskolan (omb Gyabo och kök)	-34,0		-30,1				
Vasavångsskolans kök	-26,0		-24,5				
Västra skolan	0,0		0,0	-5,0			
Ekenässkolans kök			0,0	-4,5			
Flyingeskolans kök		-16,0	0,0	-11,0	-5,0		
Ölyckeskolans kök		-25,2	0,0	-11,7	-13,5		

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Karlavagnens, fd förskola, anpassning			0,0	-2,0			
Teknikcentrum			0,0	-3,2			
Delsumma	-295,3	-41,2	-178,6	-37,4	-18,5	0,0	0,0
Kultur- och fritidsverksamhet							
Kulturskolan	-58,0		-48,1				
Karlsrobadet	-35,0		-16,5				
Karlsrobadet, underhåll			0,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
Karlsrobadet, vattenrutschkana			0,0	-5,0			
Karlsrobadet, tillgänglighet			0,0	-14,5			
Husarängen, etapp 1	-13,5		-4,1				
Husarängen, etapp 2	-23,5		-22,9				
Föreningslokal Husarängen	-24,0		-4,7				
Idrottsparken			-1,1				
Tak tennishallen	-15,0		-14,9				
Tak fotbollshallen	-8,1		-5,5				
Ölyckeskolans idrottshall	-11,7		-10,5				
Teknikcentrum		-16,5	0,0	-5,0	-11,5		
Medborgarhuset, takbyte/underhåll	-9,0	-23,7	-9,0	-10,5	-4,2		
Stehags IP, konstgräs			0,0	-15,6			
Delsumma	-197,8	-40,2	-137,3	-54,6	-19,7	-4,0	-4,0
Vård- och omsorgsverksamhet							
Åkerbo, fd förskola	-5,0		-5,0				
Delsumma	-5,0	0,0	-5,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Projekt	Inv.ram beslutad enligt Kf	Förslag ny KF- ram	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Planerat underhåll - reinvesteringsprojekt			-22,5	-23,1			
Bokebo förskola							
Norrevångsskolan							
Ekevalla idrottsplats							
Tillgänglighet							
Belysning armaturer inomhus							
Övrigt fastighetsunderhåll							
Belysning skolgårdar/förskolor							
Målningsarbete ytskikt överlag							
Reinvestering park							
Stadshuset							
Berga idrottshall							
Fridasrogården							
Birkebo förskola							
Mariebo							
Harlösa skola och idrottshall							
Kök arbetsmiljö - modernisering							
Flygfältet							
Brandstationen Maricholm, ventilation och tak							
Trygghetsarbete Mobilradar 9 platser							
Årsanslag							
Inventarier							
Storköksmaskiner			-0,8	-1,2	-1,2	-1,2	-1,2
Storköksmaskiner, utökning			-2,2				
Maskiner			-1,4	-2,9	-0,4	-0,4	-0,4
Städmaskiner			-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Delsumma	0,0	0,0	-4,8	-4,6	-2,1	-2,1	-2,1
Summa	-589,1	-81,4	-381,1	-136,0	-68,3	-21,6	-18,8

Nämndens namn

Ordförande:	Bengt Andersson
Förvaltningschef:	Dave Borg

Uppdrag

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för energi- och klimatarbete, för att tillgängliggöra och bevara natur- och kulturlandskap och att arbeta för fler skyddade områden och rena vattendrag. Nämnden ska arbeta för trafiksäkerhet och utveckla kommunens allmänna platsmark där gator, vägar, parkering, gång- och cykelvägar, belysning, naturområden, parker och lekplatser ingår. Därtill ansvarar nämnden för kommunens mättnings-, beräknings- och karteringsverksamhet samt GIS-verksamhet, handlägger ansökningar om bostadsanpassning och bedriver vidare myndighetsutövning enligt plan- och bygglagen. Nämnden ska också tillse att det skapas en god miljö och sunda livsmedel genom tillsyn enligt miljöbalken och offentlig kontroll enligt livsmedelslagen.

Nämndens mål

Nämnden fortsätter att arbeta efter de framtagna indikatorerna för att säkerställa att nämnden uppfyller framtagna mål under mandatperioden. Nämndens mål bedöms till största delen uppfyllas under mandatperioden, enligt senaste avstämning.

Kvaliteten på grönområden i infrastruktur- och exploateringsprojekt höjs genom att öka grönytefaktorn på stadens ytor till exempel genom varierade planteringar, regnbäddar, trädplanteringar. Sådan kvalitetshöjning kommer att ske i samband med ombyggnation av Stinstorget, Trehäradvägen och Ölycke lekplats år 2025.

Under året kommer arbetet med att ta fram en Mobility Management plan för Eslövs kommun att påbörjas. Planen avser att främja hållbara transportlösningar och effektivisera resor. Detta är en engångskostnad på cirka 0,5 miljoner kronor för att ta fram en Mobility Management-plan. Planen ska vara klar under 2026 och kostnaden hanteras inom den redan tilldelade budgeten.

Under året genomförs en bred kompetenssatsning inom ramen för Medarbetare i Fokus, där samtliga medarbetare involveras i arbetet med att stärka servicen och vidareutveckla förvaltningen.

På grund av eftersatta underhåll på lekplatser bedöms säkra lekplatser endast delvis bli uppfyllt då lekplatsbesiktningarna fortfarande uppvisar en större mängd besiktningsfel. För att nå nämndens mål "barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på" behövs en driftsbudgetsökning.

Omvärld

Energi- och klimatrådgivningen är externt finansierad från energimyndigheten och motsvarar 0,5 tjänst. Finansieringen för denna har minskat de sista åren och under 2025 minskade ersättningen med ytterligare 44 tkr. Modellen förväntas göras om då rådgivningen till kommuninvånare ska samlas i en nationell tjänst.

Energisamordningen genomförs på 0,5 tjänst och omfattar internt stöd till samtliga förvaltningar men nyttjas i störst omfattning av Serviceförvaltning i dagsläget där flest energioptimeringar finns (fordonsflotta och fastigheter). Energisamordningstjänsten deltar i projekt och ansvar för att driva energieffektivare lösningar framåt, ansvar för energi- och klimatplan samt uppföljningen av denna ligger inom tjänsten. Respektive förvaltning har ansvar för att genomföra åtgärder där samordnaren ger expertkunskap och stöd. På den egna förvaltningen sker arbete i samarbete med gata, trafik, park samt med inspektörernas energitillsyn. Efterfrågan på tjänsten är stor men begränsas till tillgänglig tid om 0,5 tjänst. Beroende på vad som händer med rådgivningen kan det finnas behov för utökning av tjänst motsvarande minskning inom energi- och klimatrådgivningen.

Länsstyrelsen har på grund av minskad budget aviserat att de skulle vilja att kommunerna tar över tillsyn från dem. Inte bara enligt kapitel 9, miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd utan även kapitel 7, 8 och 11, det vill säga Skydd av områden, Bestämmelser om skydd för biologisk mångfald och vattenverksamhet. Beroende på omfattning och om kommunfullmäktige vill att kommunen ska ta över tillsyn kommer budgeten att behöva utökas. Tillsynsenheten utreder frågan och kommer att ta fram ett underlag för vad detta skulle innebära gällande resursersbehov.

Flera statliga myndigheter har påbörjat arbetet med att arbeta mer aktivt mot brottslighet och förväntar sig att kommunernas miljökontor bidrar i arbetet, till exempel har Naturvårdsverket tillsammans med nio andra myndigheter fått i regeringsuppdrag att utveckla den myndighetsgemensamma satsningen mot avfallsbrottslighet. Satsningen innebär att tillsynsenheten förväntas öka insatserna mot avfallsbrottslighet.

Regeringen beslutade den 14 december 2023 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att se över hur offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet i livsmedelskedjan organiseras och finansieras inom områdena livsmedel, foder och animaliska biprodukter. Förslaget är nu ute på betänkande (SOU 2025:64). Förslaget innebär ett förstatligande av livsmedelskontrollen från 2028.

Boverkets byggregler (BBR), samt Boverkets konstruktionsregler (EKS), har ersatts av ett helt nytt regelverk den 1 juli 2025. En positiv förändring är att områdesvisa bestämmelser nu grupperas och återfinns på samma ställe. I BBR kunde regler om exempelvis tomter vara spridda i flera olika avsnitt. Nu ska allt som gäller tomter, finnas i en föreskrift. Den förändringen kommer att underlätta för alla involverade.

Syftet med de nya byggreglerna är att öppna upp för mer innovation inom byggsektorn. Det är troligt att det tekniska skedet, det vill säga själva byggprocessen, i vart fall initialt, kommer att ta mer tid i anspråk för nämnden att handlägg, dels ren förberedelse för nämnden inför tekniska samråd, men även granskning av handlingar löpande under

byggtiden. Rollfördelningen i det tekniska skedet förblir densamma. Ansvarsfördelningen mellan nämnd och byggherre är tänkt att förbli densamma som idag.

De nya byggreglerna som alltså gäller från den 1 juli 2025 har en övergångsbestämmelse med en övergångsperiod på ett år. Det innebär att fram till den sista juni 2026 kan byggherren välja att använda antingen de äldre eller de nya reglerna, i sin helhet. Det går inte att kombinera delar ur de äldre och delar ur de nyare.

Förslag till omfattande ändringar i kapitel 9 i PBL föreslås gälla från 1 december 2025. Regeringen har den 28 maj i år ställt proposition till riksdagen, prop. 2024/25:169 – Ett nytt regelverk för bygglov. Det föreslås bland annat ändringar som sägs innebära ett nytt, enklare, effektivare och mer ändamålsenligt regelverk för bygglov med mera. Förslagen innebär att antalet åtgärder som kan utföras utan krav på bygglov och som kan tillåtas utan hinder i detaljplan och områdesbestämmelser utökas, i syfte att både skapa fler bostäder och öka fastighetsägares möjligheter att bestämma över hur den egna fastigheten ska utvecklas.

Arbetet med att analysera vilka konsekvenser förslaget innebär pågår. Ett sannolikt utfall är att förslaget leder till färre lovärenden, vilket ger lägre intäkter i form av lovavgifter. Verksamheten behöver analysera och estimerar hur stort intäktsbortfallet kan bli och hur det påverkar övrig verksamhet som bedrivs inom lovverksamheten, exempelvis den rådgivande delen. Arbetet med den rådgivande delen kommer sannolikt att öka inledningsvis. Dessutom kan förslaget leda till ett ökat behov av tillsyn efter införandet av de nya reglerna.

Det finns skäl att fortsätta inventera särskilt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer som har bevarandevärden och i de fall där det inte redan har skett, peka ut dem som särskilt värdefulla i översiktsplanen eller i ett tematiskt tillägg till översiktsplanen. Detta arbete torde i första hand sortera under kommunstyrelsen.

Det finns också skäl att titta närmare på hur det nya regelverket påverkar områden som ligger i eller i direkt anslutning till Försvarmaktens riksintresse.

Det politiska beslutet under året att fortsätta utreda och arbeta för att införa kommunalt huvudmannaskap i de nio orter med vägföreningar som efterfrågar ett skifte från enskilt till kommunalt huvudmannaskap kommer att medföra att den otydliga ansvarsfördelningen för drift, underhåll och investering klargörs. Att införa kommunalt huvudmannaskap skulle innebära att utveckling inom trafiksäkerhet och grönyta sker på lika villkor i alla orter inom tätbebyggt område. Om kommunen blir huvudman i orterna skulle det också innebära att fastighetsägarna inte längre blir uttaxerade kostnader via sina andelar, vilket idag anses vara en orättvis.

Gata-, trafik- och park verksamheten deltagande i utbildning för att implementera BoTryggt2030 i Eslövs kommun med hjälp av Stiftelsen Tryggare Sverige innebär en kompetenshöjning, såväl för driftsatsningar som i samband med projektering av nya anläggningar i trafikmiljö. Utbildningen innebär en medvetenhet när det gäller den fysiska utformningen, som ger förutsättningar för att minska risken för brott, ordningsstörningar och otrygghet.

Möjligheter och utmaningar

Nämnden behöver satsa för att komma i kapp med naturvården. Naturvård syftar till att skydda, bevara och utveckla naturvärden och därmed till att skapa förutsättningar för olika ekosystemtjänster såsom pollination, vattenrening, rekreation, folkhälsa och inte minst till att hantera effekterna av klimatförändringar.

Efter pandemin syns ett ökat behov av tillgänglig natur för bland annat rekreation. De senaste åren har naturvårdsarbetet fått stå tillbaka på grund av en vakant kommunekologtjänst. Det har resulterat i att skötseln av naturreservat och andra områden med skötselbehov har blivit eftersatt. Det kommer att krävas en hel del arbete för att komma i kapp och genomföra den skötsel som bland annat finns beskriven i antagna skötselplaner för naturreservaten. Utebliven underhållsskötsel innebär dyrare åtgärder i längden. Som exempel kan nämnas att Abullahagens artrikedom är kraftigt hotad, området är nu i behov av omfattande åtgärder.

Den skötselbudget som finns i dag räcker i bästa fall till att hantera allvarliga säkerhetsbrister, såsom att ta ner och bort träd som utgör risker. För att komma i kapp och minska underhållsskuld behöver driftbudgeten utökas.

Kart- och bygglovsavdelningens arkiv, inom lov- och tillsynsområdet, behöver översyn, dels till följd av att väldigt lite arkivarbete bedrevs under pandemin, dels till följd av lågkonjunktur (vakanshållning) och långtidssjukskrivning. Avdelningen har övergripande god ordning i sitt arkiv, men det finns ett stort eftersläp i den löpande arkivvården. Kart- och bygglovsavdelningen är i behov av en insats i form av en tvåårig projektanställning av en arkivarie med uppgift att:

- Fysiskt arbeta i arkivet, gallra
- Revidera informationshanteringsplanen
- Implementera informationshanteringsplanen i ärendehanteringssystemen Nova Bygg, Nova OVK, Nova Mät och Nova BAB, så att roboten Atom ombesörjer föreskriven gallring när gallring ska ske.
- Undersöka och föreslå en lösning på frågan om mellanarkiv och e-tjänster.

Kart- och bygglovsavdelningen lämnar årligen ut stora mängder allmänna handlingar. Det handlar om omkring 1000 begäran om utlämnande av allmänna handlingar som finns sparade i fyra olika system. Hanteringen är tidskrävande och behöver effektiviseras utan att rättssäkerheten äventyras. Att förvara alla handlingar i ett elektroniskt mellanarkiv är en väg framåt.

När mellanarkivet är på plats kan man koppla till en e-tjänst varigenom enskilda kan begära ut allmänna handlingar. En effektivisering av utlämnande av allmänna handlingar är absolut nödvändig. Den måste dock vara rättssäker och på inget sätt äventyra att sekretessbelagt material är eller blir synligt för obehörig.

För att möta uppsatta besparingsåtgärder under 2023/2024 beslutades bland annat att vakanshålla 20% av en av tjänsterna med anledning av sökt tjänstledighet till pensionsavgång under första halvåret 2025. Detta innebär att antalet tjänster som ska

tillmötesgå den ökade efterfrågan i kommunen avseende GIS uppgår till 1,8 tjänster istället för 2,0. Besparingsåtgärderna som togs fram och beslutades utgick från hur dessa lades fram det vill säga att de var av tillfällig karaktär. Utgångspunkten var därför att antalet tjänster skulle återställas i samband med pensionsavgången under 2025 men så har inte skett. Då efterfrågan på GIS-tjänster och stöd ständigt ökar inom kommunen bör resurser motsvarande 20% av en tjänst återföras till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Det finns ett behov av ytterligare licenser till programmet Spatial analyst och 3D analyst. Hittills har kommunen bara en licens till programmet Spatial analyst samt en licens till 3D analyst. Det har fungerat eftersom GIS-enheten endast har haft en medarbetare med kompetens och erfarenhet nog för att arbeta i de programmen. Från och med hösten 2025 kommer GIS-enheten emellertid att ha två medarbetare som kan arbeta i de här programmen, men som situationen är nu kan de inte arbeta samtidigt i dem. Det innebär ett effektivitetstapp och att viktigt arbete läggs på kö i stället för att snabbt utföras.

Idag är GIS-budgeten fördelad till förvaltningarna i stället för att ligga samlat. Det innebär en omständlig hantering när ytterligare medel behövs till förvaltning, uppgradering och utveckling eller till, till exempel, en kommunlicens eller programvaror.

Avsaknad av kommunlicens innebär att kommunens verksamheter inte kan arbeta samtidigt i systemet vilket leder till effektivitetstapp. GIS-enheten måste ägna tid åt att "flytta" licenser mellan användare. Det är förlegat och betyder att färre problem löses åt kommunens verksamheter. Det är angeläget att politiken känner till att kommunen inte har rätt förutsättningar för att arbeta med GIS. Det är likaledes angeläget att politiken vet att denna fråga har lyfts till kommunens ledningsgrupp av miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningschef. Kommunen behöver avsätta medel till en kommunlicens inför 2026 om förvaltningarna ska kunna arbeta effektivt i GIS

GIS-verksamheten hade för lite drygt 10 år sedan en rätt tydlig förvaltande karaktär och var i stora delar en angelägenhet för miljö- och Samhällsbyggnad. Sedan dess har GIS utvecklats till att bli en kommunövergripande strategiskt viktig funktion, kanske än viktigare i dessa oroliga tider då man snabbt behöver få geografisk överblick och kunna göra avancerade analyser. Det innebär att det kan vara klokt att fundera över GIS organisatoriska tillhörighet. Ligger GIS rätt på MoS eller ska GIS ligga mer centralt, det vill säga på kommunledningskontoret.

Sedan flera år har behovet av digitalisering av bland annat äldre, befintliga detaljplaner påtalats. Kommunen har inväntat ett nytt lagkrav medan nya planer hanteras digitalt. När tillväxtavdelningen tilldelas medel för arbete med att digitalisera äldre detaljplaner behöver kart- och bygglovsavdelningen tilldelas medel motsvarande en heltidstjänst med anledning av det extra resursbehov som denna förändring kommer att medföra för de båda avdelningarna. Hur lång tid det kommer att ta för detta digitaliseringsarbete är svårt att uppskatta. I arbetet med att tolka och digitalisera äldre detaljplaner kommer det att krävas mätningssingenjörer, GIS- och bygglovshandläggare. Det sammanlagda behovet av dessa tjänster beräknas uppgå till en heltidstjänst.

Det har lämnats ett tillskott i vårbudgeten för ny drift- och underhållsupphandling för grönyta och vinterväghållning. Det kommer att ge en välskött och god skötselnivå.

Satsningar på större investeringsprojekt under ett antal år börjar också ge resultat i staden. Stora investeringar görs i centrummiljö i gott samarbete med VA-syd. Projekten innebär en förbättring av infrastruktur såväl under som ovan mark. Detta innebär tyvärr att det kommer att vara stökigt i Eslövs tätorts centrummiljö några år till framöver. Därefter kommer stadskärnan att ha en nytt modernt utseende och de större investeringsbehoven kommer att minska över tid.

Tilldelningen av extra medel till utsmyckning har gett kommuninvånarna traditionsbundna evenemang och arbete med det fortsätter.

Medel för byggnation av gång- och cykelvägar längs Trafikverkets vägar (Billinge-Röstånga, Stabbarp-Öslöv och Trollenäs-Ö Asmundtorp) tillsammans med Trafikverket har också beviljats, vilket kommer att vara till glädje för många kommuninvånare. I samarbete med kommunledningskontoret kommer en ny pendlarparkering byggas år 2025 i Örtofta, på kommunens nyförvärvade mark, intill stationsområdet. I samtal med Trafikverket har det framkommit att kommunen har möjlighet att genomföra åtgärder för att rusta upp Örtofta stationsområde genom att investera på Trafikverkets mark.

Verksamheten gata- trafik- och park klarar till stor del uppdrag och mål, men det återstår några som inte uppfylls inom befintlig budget. För att göra en förflyttning och nå ökad kvalitet och/eller ökad måluppfyllelse skulle avdelningen gata- trafik- och park vilja arbeta vidare inom följande områden. För att genomföra förändringar krävs ytterligare ekonomiska satsningar, personalresurser eller övergripande arbete inom kommunen.

Broar

Ytterligare medel krävs för besiktning av kommunens broar. 18 av kommunens 44 broar är inte besiktigade. Den årliga budgeten räcker inte till den generella besiktningen. Om besiktningsanmärkning uppstår krävs särskild inspektion. Alla besiktningar med tillhörande dokumentation skall registreras i Trafikverkets system för kontroll. En utökning av budgeten föreslås.

Skötsel av grönytor

För att säkerställa en god uppföljning av drift och underhåll av kommunens mark behövs ytterligare en entreprenadledare. Bättre kontroll av skötselentreprenaden genom tätare besiktningar av utemiljö särskilt i byarna innebär att kommunen får beställda tjänster och det som kommunen betalar för. Administrativt arbete med uppföljning och uppdatering av skötselkarta och skötselnivåer ger ett effektivare arbete med entreprenören, vilket innebär att kommuninvånarnas felanmälningar på sikt minskar. Ytterligare tid kan också avsättas för arbete med utsmyckning i kommunen, vilket ger en vackrare utemiljö för kommuninvånarna. Tjänsten skulle även kunna möta kommuninvånarnas efterfrågan av rekreation och intresse för natur- och friluftsupplevelser.

Nedlagda deponier och förorenad mark

Det förväntas medföra ökade kostnader för personal och kontrollåtgärder kopplat till arbetet med de nedlagda deponierna samt ökade kostnader för sanering av förorenade områden. Med mer kompetens och tidsutrymme för arbete med nedlagda deponier och förorenad mark skulle kommunens konsultkostnader och behandlingsavgifter för förorenad mark minska. Dessutom skulle det behov av kompetens inom förorenad mark som efterfrågas av kommunledningskontoret kunna tillmötesgå.

Sensorer

I kommunen pågår tester av sensorer för att effektivisera och kontrollera utemiljöns skötselbehov, såsom papperskorgar, livbojar och besöksräkning. Detta medför en effektivare användning av tilldelade resurser och ökat behov av tillsyn kan klaras inom befintlig personalstyrka. Under 2025 planeras ytterligare tester för belysning, trafikräkning, temperaturmätning och parkering. Kommunens styrsystem för gatubelysningen kommer att stängas ner i samband med att 2G och 3G näten nationellt stängs ner. Det planeras för alternativ lösning antingen via 4G/5G eller sensorer.

Satsningen i sensorer resulterar i ökade kostnader i form av månadslicenser, men den kommer att förbättra servicen till kommuninvånarna. En utökning av budgeten föreslås.

Tillkommande ytor

I samband med delårsrapporten har projektet stora torg slutredovisats, vilket innebär att projektet har övergått från investeringsfas till driftsfas. För detta projekt har garantiskötselperioden redan passerat. Utöver detta har även exploateringsprojekten Långåkra övergått till drift. Detta medför en direkt ökning av driftkostnaden för verksamheten. Framöver är det viktigt att en uppskattad utökning av driftbudgeten inkluderas i beslut om investeringar på samma vis som att en korrigering av driftbudgeten görs i takt med att skötselbehovet eventuellt minskar kopplat till tidigare investeringsprojekt.

Garantiskötselkostnad

Garantiskötsel även kallad etableringsskötsel innebär att entreprenören ansvarar för att sköta en nyanlagd utemiljö under garantitiden, vanligtvis tre år. Kostnaden är en driftkostnad och ska inte belasta investeringsbudgeten. Vid större projekt redovisas kostnaden på finansförvaltningen. För årsanslag redovisas den på respektive nämnd.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden följer kommunens trädpolicy vid plantering av träd. Policyn ställer höga krav, vilket leder till högre kostnader för garantiskötsel. Dessa kostnader kan nämnden varken påverka eller minska, eftersom den måste följa kommunens riktlinjer.

Nämnden föreslår därför att driftbudgetramen utökas för investeringar inom årsanslaget som styrs av kommunens policyer, eftersom avsteg inte är möjliga om policyn ska få önskad effekt.

Upphandling

Tid- och kostnadsbesparingar för projektets genomförande skulle kunna effektiviseras genom att en upphandlingsansvarig för avdelningens entreprenadupphandlingar utses vid kommunens centrala upphandlingsavdelning. I nuläget löses detta delvis via avdelningens driftbudget men i huvudsak via investeringsbudgeten.

Exploateringsprojekt

För att förse befintlig personal inom avdelning GTP med arbete behövs en stabil planering av exploateringsprojekt. Projekt behöver tidsättas i god tid innan produktion, eftersom dessa även involverar kommunens samarbetspartners såsom VASyd och Krafringen. Om det saknas debiterbara exploateringsprojekt kommer avdelning GTPs uppvisa ett underskott för personalkostnader (byggherrekostnader). Tjänstens procentfördelning i debiterbar tid för byggherrekostnad behöver av denna anledning justeras.

Samarbete Krafringen

Markavtal som är upprättat med Krafringen är i behov av översyn. Ersättningsnivåer i punkt 8.4 samt tillämpningen och tolkningen av punkt 8.7 i markavtalet med Krafringen behöver utredas, vilket skulle leda till effektivare arbete med lägre kostnader för kommunen i samband med projekt.

Östergatan/Ringsjövägen

Ett medvetet val med grund i ett välutrett underlag, för den ökade trafiken från nya bostäder inom exploateringen av Östra Eslöv, behöver vara beslutat inför gestaltning och projektering av Ringsjögatan/Östergatan. In- och utfartsproblemen från Eslövs tätort till väg 113 bör vara åtgärdat innan eller i samband med att anläggning av Bergaträdgårdstad påbörjas.

Behov av fastställande av investeringspolicy och ekonomiska rutiner

Tydligare ekonomiska styrprinciper (investeringspolicy och ekonomiska rutiner) skulle innebära minskat administrativt arbete för avdelningen. En investeringspolicy behöver fastställas med tillhörande rutiner. Budget och politiskt uppdrag behöver ses över så att ansvarig person har mandat att fatta beslut.

Pumpstationer:

Fyra av elva pumpstationer är i dåligt skick. Inspektionsresultatet från Sulzer Pumps Sweden AB visar att åtgärder är nödvändiga för att undvika att anläggningen slutar fungera.

Pumpstationerna överlämnades i detta skick från VA Syd och kräver nu insatser för att säkerställa fortsatt drift och undvika driftstörningar. Att kräva att VA Syd tillskjuter medel är inte aktuellt då VA Syd inte fullt ut har debiterat kommunerna där så var möjligt under den tid som ansvaret för pumpstationerna vilade på dem. Alla styrningar inuti befintliga kapslingar och nivågivare behöver bytas ut. Utöver detta och för att möjliggöra realtidsövervakning och minska behovet av fysiska besök varje månad installeras modem,

modemkabel, batteribackup och kabelkit. För att vidta åtgärder behöver investeringsbudgeten utökas.

Kommentarer på Vårbudget:

Enligt vårbudgeten: *”kommunens genomförandegrad av investeringar (utfall jämfört med budget) är förhållandevis låg och har så varit i flera år. Det beror dels på hur investeringsprojektens kostnader fördelas över tid dels på omständigheter som kommunen inte rör över såsom överklaganden mm”.*

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden delar inte den iakttagelsen om att nämndens investeringar skulle hålla en låg genomförandegrad och att det varit så under flera år.

Investeringar inom Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens ansvar genomförs i hög grad. Under 2025 är prognosen 70 % mot budgeten. Projekten följer planering och färdigställs, med få undantag, inom angivet budgetår. Bra projekteringsunderlag och god konkurrens på marknaden har lett till lägre anbudskostnader än budget varför det är viktigare att jämföra antal genomförda projekt inom planerat år än budgetavvikelse per år.

Om återkoppling angående genomförandegraden avser annan investering än markanläggning bör återkoppling preciseras, för att förtydliga eventuella åtgärdsbehov.

I vårbudgeten nämndes även periodisering av investeringsbudget:

”Kommunen behöver arbeta mer med att periodisera investeringsprojekten över flera år. Exempelvis kan en bedömd byggtid på 12 månader komma att påverka två budgetår. En förbättrad följsamhet till den årliga investeringsbudgeten underlättar dels den finansiella planeringen men ger även en ökad genomförandegrad och minimerar den summa som förs över till kommande år”.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden delar uppfattningen om att budgeten för större projekt bör fördelas över 2 år. Så har också delvis skett under budgetåren 2023–2025 i samband med planering för besparing. Nämnden tillgodoser efterfrågan inför budget 2027.

I vårbudgeten uppmanade budgetberedningen Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att *”ompröva sin plan för investeringar 2027–2029 i syfte att få en tydligare samordning ur ett samhällsbyggnadsperspektiv”.*

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har uppdraget att genomföra projekt inom förväntad tidsplan och budget. Det uppdraget uppfylls. Många stora och dyra projekt, som varit planerade i kommunen under lång tid, har under de senaste fem åren påbörjats och realiserats. Projekten är stora och komplicerade ur många aspekter såsom samarbete med ledningsägare och arbete med infrastruktur under mark, saneringsbehov i samband med grävning i stadsmark, trafiksituation i samband med ombyggnation i stadskärnemiljö och påverkan för allmänhet.

Sådana komplicerade projekt kräver noggrann planering och är kostsamma. I nuvarande takt kommer större delar av Eslövs centrum vara ombyggt till ett modernt utseende inom

några år. Därefter förväntar sig Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att den höga investeringsnivån och takten kommer att avta.

I översiktsplanen under utvecklingsstrategin för Örtofta anges att ”Stationsområdet med tillhörande pendlar- och cykelparkeringar ska vara en trygg och attraktiv plats i vardagen...”. En ny pendlarparkering byggs för närvarande på kommunal mark i Örtofta, men för att skapa ett tryggt och attraktivt stationsområde krävs samarbete med Trafikverket som äger marken samt kommunalinvestering på Trafikverkets mark. Arbete med ett attraktivare stationsområde kan också knytas till målet om en tryggare kommun samt ett förberedande arbete för kommande utbyggnad av Väggarp. Satsningarna på Örtofta stationsområde faller också väl in i kommunens mål att öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen

Det saknas en stabil budgetplan för genomförande av kommunala exploateringsprojekt. Budgetplanering för exploateringsprojekt behöver förbättras genom att de tidsätts det året projektering ska påbörjas och när anläggning ska ske. På så sätt kan en bättre samordningen ske kring exploateringsprojekt och utbyggnaden av Östra Eslöv. Projekt behöver tidsättas i god tid innan produktion, eftersom dessa även involverar kommunens samarbetspartners VASyd och Kraftringen. Medverkan i projekten av dessa parter kräver en god framförhållning, så att de har möjlighet för sin planering av budget och personalresurser för projektets genomförande. Om det saknas debiterbara exploateringsprojekt kommer avdelning gata-, trafik- och park verksamhet uppvisa ett underskott.

I vårbudgeten önskar budgetberedningen att *”årsanslagen har ett tydligt medborgarfokus. Eftersom årsanslag är att betrakta som underhållsmedel bör medlen nyttjas till sådana projekt som har en positiv effekt på hur medborgarna uppfattar kommunens offentliga miljöer”*.

När det gäller fördelning av årsanslag på olika projekt så har Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bevakat allmänhetens intressen och tillgänglighet till den allmänna platsmarken. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har alltid kommuninvånarnas bästa i åtanke. Samtliga tilldelade medel kommer medborgare i alla åldrar tillgodo, dvs från barnvagnsålder till pensionsålder och med alla typer av intressen samt även intressen för de som är tysta och svaga.

Tilldelade årsanslag är fördelade enligt Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden förslag med budgetsummor för asfalt, utsmyckning, belysning, osv. Om det önskas annan fördelning och annan satsning för årsanslagsbudgeten, och därmed investering i andra projekt som har en positiv effekt på hur medborgarna uppfattar kommunens offentliga miljöer, är det möjligt med annan fördelning av budgetsummorna inom årsanslagen.

Önskvärt vore att det centralt sätts upp målsättningar för investeringsprojekten i hela kommunen. På så vis kan en tydlighet avseende beslutsunderlaget beträffande föreslagna investeringar uppnås. Detta lägger grunden för en förbättrad dialog inför beslut. Investeringar omfattar en treårsperiod och är som regel svåra att stoppa inom denna period när de väl startats upp.

Drift per verksamhet (mnkr)

Verksamhet	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2025	2026	2027	2028	2029
Politisk verksamhet	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Staben och Miljöstrategiskt arbete	13,9	14,7	14,7	14,7	14,7
Enhet tillsyn	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
Kart- och bygglovsavdelning	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
Bostadsanpassning	3,7	3,8	3,8	3,8	3,8
Gata Trafik Park	72,7	80,7	80,7	80,7	80,7
Summa	101,4	110,3	110,3	110,3	110,3

Resultatbudget (mnkr)

	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2025	2026	2027	2028	2029
Intäkter	-18,8	-21,2	-21,2	-21,2	-21,2
Personalkostnader	36,7	38,5	38,5	38,5	38,5
Övriga kostnader	49,1	57,0	57,0	57,0	57,0
Kapitalkostnader	34,4	36,0	36,0	36,0	36,0
Nettokostnader	101,4	110,3	110,3	110,3	110,3

Resultatbudget per kontogrupp (mnkr)

	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2025	2026	2027	2028	2029
Intäkter	-18,8	-21,2	-21,2	-21,2	-21,2
Försäljningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Taxor och avgifter	-15,1	-17,2	-17,2	-17,2	-17,2
Hyror och arrenden	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Bidrag	-1,4	-1,9	-1,9	-1,9	-1,9
Försäljning av verksamhet och konsulttjänster	-1,6	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4
Övriga ersättningar och intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kostnader	120,2	131,5	131,5	131,5	131,5
Personalkostnader	36,7	38,5	38,5	38,5	38,5
Lokalkostnader	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Övriga kostnader	46,5	54,3	54,3	54,3	54,3
Avskrivning	23,7	24,6	24,6	24,6	24,6
Intern ränta	10,7	11,5	11,5	11,5	11,5
Nettokostnader	101,4	110,3	110,3	110,3	110,3

Investeringsbudget (mnkr)

Projekt	Inv.ram beslut enligt Kf	Förslag ny budgetram	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Gator och vägar							
Kanalgatan etapp 2 (Västergatan-Bryggaregatan)	36.5	36.5	20				
Kanalgatan etapp 3 (Föreningstorget-Västergatan)	31	31		30			
GC-väg Per Håkanssonsväg (Kvarngatan-Vikhemsvägen)	16	16	1		15		
Kvarngatan etapp 3 (Kvarngränd-Trehäradsvägen)	27	27		1		25	
GCväg Västerlånggatan etapp 1 (Vikingavägen-Västergatan)		16			1		15
GCväg Västerlånggatan, etapp 2 (Västergatan-Odengatan) inkl Malmgatan		11				1	
GCväg Västerlånggatan, etapp 3 (Odengatan-Villavägen) inkl Bryggaregatan och Villavägen		11					1
Stinstorget	13	13	2				
Trehäradsvägen etapp 1 (Verkstadsvägen - väg 113) exkl cirkulationsplats	26	26		1		25	
Trehäradsvägen etapp 2 (Gasverksgatan - Verkstadsvägen)	17	17	12				
Trehäradsvägen etapp 4 (Sallerupsvägen-Lundavägen) inkl GCväg på bro	26	26	1		25		
Östergatan/Ringsjövägen etapp 1 (Östra vägen-Bergavägen)	27	27				2	
Östergatan/Ringsjövägen etapp 2 och 3 (Bergavägen-Nils Johnssonsväg)	32	32			2		30
Östergatan/Ringsjövägen etapp 5 (Kvarngatan-Storgatan)	17	17					2
GC-väg Medborgarhuset-Bryggaregatan, etapp 2 (Trollsögatan-Bryggaregatan)	15	15		15			
GC-väg Vetegatan - Ö Asmundtorp	5.5	5.5	3.5				
GCväg Eslöv-Ellinge		11		1		10	
Grönområde							
Harlösa och Gårdstånga lekplats	6	8	8				
Solkullen och Kungshult lekplats	6	8		8			
Park Gröna torg	16	16			15		
Sundelius park inkl lekplats, Marieholm	22	22		2		20	
Parkåtgärder Löberöd torg	11	16			1		15
Onsjö parken	11	11				1	
Sallerup lekplats		7					1
Badhusparken inkl lekplats	16	16					
Övriga projekt							
Belysning landsbygden	34.4	34.4	6	6	6	6	1.4
Utökning av investeringsmedel för byte av armaturer till LED	20.7	22.7	4.5	2			

Ellinge upplagsplats	6	6	2	2			
Hpl Gårdstänga		1.6			1.6		
Bullervall Hurva		3			1		2
Örtofta stationsområde		11	1		10		
Broar		10	5	5			
Industrispår	8	8		1		7	
Summa Större investeringar	446.1	538.7	66.0	74.0	77.6	97.0	67.4
Asfaltering			15	15.0	15.0	15.0	15.0
Om- och nybyggnad, gatanläggningar			3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
Åtgärder i övriga orter			1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Utsmyckning			0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Fritids- och naturanläggningar			0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet			2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
Gatubelysning			3.9	3.9	3.9	3.9	3.9
Lekplatser			2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
Grönområden Eslövs tätort			1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Grönområden byarna			1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Trädplanteringar enligt trädpolicy			1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Dagvattenåtgärder			1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Broåtgärder			2	2.0	2.0	2.0	2.0
Sensorer			0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Summa Årsanslag			37.2	37.2	37.2	37.2	37.2
Summa investeringar	446.1	538.7	103.2	111.2	114.8	134.2	104.6



2025-09-04

Annika Söderman

0413–62335

annika.soderman@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande från Eslövs kommun angående ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet, solcellsanläggning på fastigheten Trollenäs 2:15, Dnr 17718–2024

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att anta förvaltningens yttrande som sitt.

Ärendebeskrivning

Den 3 juli 2025 inkom en remiss från miljöprövningsdelegationen angående ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet. Ansökan avser anläggning av en solcellspark på fastigheten Trollenäs 2:15 i Eslövs kommun. Kommunen har yttrat sig i tidigare skeden i processen.

Den 7 juli beviljades Eslöv kommun förlängd svarstid till den 30 september 2025.

Beslutsunderlag

1. Förslag på yttrande
2. Remiss
3. Ansökan handling 1
4. Handling 5–26
5. Godkännande av förlängd svarstid

Beredning

Den föreslagna lokaliseringen av solcellsparken har bedömts utifrån ställningstaganden i Eslöv kommuns översiktsplan gällande markanvändning, utvecklingsstrategier och jordbruksmark. Bedömning har även gjorts gällande den föreslagna anläggningens eventuella påverkan på närboende samt på värden för natur och rekreation.

Förvaltningens förslag på yttrande bifogas i bilaga 1.

Beslutet skickas till

Miljöprövningsdelegationen, Skane@lansstyrelsen.se

Dave Borg
Förvaltningschef

Katerina Katsanikou
Avdelningschef Stab och Miljö

2025-09-04
Annika Söderman
0413-62335
annika.soderman@eslov.se

Mi 2025-1135

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande på remiss gällande ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet, solcellsanläggning på fastigheten Trollenäs 2:15, Dnr 17718-2024

Översiktsplanering och markanvändning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vill inleda med att informera om att Eslöv kommuns översiktsplan inte har några ställningstaganden om solcellsanläggningar av den här storleken. Den utvecklingsstrategi som bolaget fortfarande hänvisar till gäller småhus och det är därför inte korrekt att använda den. Sökanden bör endast hänvisa till den mer övergripande utvecklingsstrategin som lyder enligt följande "Kommunen ligger i framkant i produktion av närproducerad förnybar energi" om de i sin ansökan vill hänvisa till kommunens översiktsplan.

I enlighet med Eslövs kommuns översiktsplan, "Översiktsplan Eslöv 2035", är jordbruksmark en värdefull resurs och jordbruksmark ska vara tungt vägande i avvägning mot bebyggelse och andra intressen.

På Länsstyrelsens fråga om områdets markanvändning enligt översiktsplanen svarar sökande att *"Den huvudsakliga markanvändningen på den aktuella platsen är jordbruk (cirka 40 hektar), med undantag för den nordöstra delen av området som utgörs av planterad skog (cirka 30 hektar)."* Sökande argumenterar också för att den tänkta användningen inte strider mot översiktsplanen eftersom det inte handlar om en så stor andel mark som tas i anspråk sett till den totala mängden jordbruksmark i kommunen".

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser inte att sökandes argumentation om att områdets storlek gör att den önskade användningen inte strider mot översiktsplanen, är korrekt.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vill i sammanhanget även lyfta att det aktuella området ligger inom ett i kommunens översiktsplan utpekade *tyst område* och att hälften av området i översiktsplanen har markanvändningen *natur*, med följande beskrivning:

”Mark med höga naturvärden inom orterna men också alla grönområden och skog utanför orterna. Område, med stora friluftslivs-, natur- eller landskapsvärden, och där natur- och landskapsvård bör vara överordnad annan mark- och vattenanvändning. Områden som är viktiga att bevara och där jord- och skogsbruk och andra näringar bör bedrivas på sätt som är förenligt med natur- och landskapsvårdens intressen. Små områden av detta slag, exempelvis mindre naturreservat, kan ingå i Landsbygd. I orter och för så kallade närrekreationsområden används normalt områdestypen grönområde.”

En solcellsanläggning kan därför bara vara lämplig på platsen om de beräknade ljudnivåerna från anläggningen sänks så att de inte överskrider ljudnivån för det utpekade tysta området på 35 dB(A) respektive 30 dB(A) för vissa delar av området, och om verksamheten bedrivs på ett sätt som är "förenligt med natur- och landskapsvårdens intressen" utifrån ställningstaganden i kommunens översiktsplan.

Avstånd till boende

Den visuella påverkan på landskapet av anläggningen bedöms bli påtaglig, och underlag saknas fortfarande för att motivera att 50 meter är tillräckligt för att minimera eller avsevärt begränsa de negativa effekterna för de boende med avseende på förändrad landskapsbild och utblick. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser att påverkan på landskapsbilden för de närboende kommer att bli stor även vid ett skyddsavstånd på 50 meter. Då det inom svensk praxis ännu saknas etablerade skyddsavstånd mellan bostadshus och solcellsparker anser kommunen att de riktlinjer som har tagits fram i Danmark, av Danska By, Land og Kirkeministeriet i BEK nr 440 av den 3 maj 2024, ska tillämpas. Ett minimiavstånd på 150 meter ska användas mellan bostadsbebyggelse och solcellsanläggningar där solcellerna endast förekommer på en sida av byggnaden, samt ett avstånd på 300 meter ska tillämpas där solcellerna förekommer på två sidor av bebyggelsen.

Värden för natur och rekreation

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser att de naturvärden som går förlorade genom anläggning av en solcellspark till viss del kan kompenseras

för genom att de skyddsåtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen genomförs. Däremot anser nämnden att relevant underlag saknas för att motivera viltpassager på endast 15 meter när rekommendationen är att dessa bör vara 30 meter för att fungera optimalt som passager för klövvilt.

Sökanden gör även bedömningen att anläggning av en solcellspark endast kommer att ha en liten negativ verkan på områdets värde för friluftsliv och rekreation. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vill påtala att närvaron av en solcellsanläggning i sig kan verka avhållande, så även om möjlighet att promenera finns kan påverkan på dessa värden vara större än den bedömning som sökanden gör.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser vidare att om lönsamhet endast kan uppnås i ett projekt genom att föreslå lösningar på säkerhetsavstånd till bostäder och bredd på viltpassager, som inte är i enlighet med vad som rekommenderas för att minimera risker och påverkan på människors hälsa, arters livsmiljö och befintliga naturvärden, är området inte lämpligt för den föreslagna verksamheten.

2025-09-04
Martin Dahl
0413 - 62297
martin.dahl@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Uppföljning intern kontroll 2025 - avgifter och handläggningstid för tillsyn enligt miljöbalken

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner uppföljningen av redovisad intern kontrollpunkt för 2025 avseende avgifter inom miljötillsynen samt handläggningstid.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har den 29 januari 2022, § 4, fattat beslut om plan för intern kontroll 2025. Uppföljning av kontrollmoment föreligger: Avgifter inom miljötillsynen debiteras enligt beslutad taxa samt handläggningstid.

Beslutsunderlag

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 4, 2025 Antagande av intern kontrollplan 2025
- Intern kontrollplan 2025

Beredning

Av plan för intern kontroll följer att förvaltningen under 2025 särskilt ska granska hanteringen av identifierat riskmoment.

Intern kontroll-uppdrag: Avgifter inom miljötillsynen debiteras enligt beslutad taxa samt handläggningstid.

Verksamhetssystemet Ecos 2 används och handläggarna kommunicerar ärenden vid uppstart och besked om kommande debitering. Fakturautskick sker två gånger i månaden. Systemet har använts sedan 2021.

Granskningen har genomförts med stickprov på var tjugonde ärende av årets första 800 ärenden. Totalt har 40 ärenden granskats. Var ärendet makulerat eller ett ärende av administrativ karaktär har det tagits bort och nästkommande har i stället valts ut för granskning.

Kontroll har gjorts enligt följande:

- *Har debitering gjorts? Borde debitering ha gjorts men inte gjorts?*
Det vill säga är ärendet startat och kommunicerats och borde ha fått någon debitering?
- *Bedöms debiterad tid vara rimlig?* Tiden kan vara debiterad eller inte debiterad. Verkar det stämma och verkar total tid vara rimlig?
- *Är ärendet avslutat? Borde det vara avslutat?*
- *Handläggningstid vid kontrolltillfället?*

Granskningen har visat att 18 av 40 kontrollerade ärenden har inte debiterats.

Av dessa 18 var 8 av 9 klagomålsärenden som var obefogade och har därför inte debiterats. Det befogade ärendet utreds fortfarande och har ännu ej debiterats.

Av övriga 9 odebiterade ärenden är två inte avslutade och ska debiteras, tre debiteras i annat ärende, och ett ärende var ett obefogat uppsökande ärende som därför inte debiteras. Återstående tre ärenden var inte debiterade av olika korrekta anledningar.

4 ärenden av 40 var inte avslutade vid kontrolltillfället.

Av avslutade ärenden som var befogade har 100% debiterats korrekt.

Kontrollen visar att ärendena stängs som de ska. 90 % av ärendena var stängda. Samtliga stängda ärenden bedömdes vara debiterade i tid och i korrekt omfattning.

Genomsnittlig handläggningstid vid granskningen var 46 dagar.

Förslag till åtgärder

Medarbetarna tar själv upp frågor kring debitering och tidsredovisning på tillsynsmötena varje vecka. Under våren har enheten löpande pratat om vikten av att nedlagd tid i ärendet debiteras. Det är viktigt att arbeta på samma sätt och efter tydliga riktlinjer. Gemensamma arbetssätt behöver kontinuerligt diskuteras.

Förslag till fortsatt kontroll

Fortsatt uppföljning av debitering och handläggningstid.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Martin Dahl
Enhetschef

Antagande av intern kontrollplan 2025**Beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden antar intern kontrollplan 2025.
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar att överföra kontrollpunkten skyddsobjekt och kontrollpunkten risk för hot och våld vid tillsynsbesök, Kart- och bygglovsavdelningen (KoB), som inte har återredovisats 2024 till 2025.

Ärendebeskrivning

Nämnden har som uppgift att varje år granska att förvaltningen har kontroll över de processer som hanteras inom ansvarsområdet. Förslag på kontrollpunkter för intern kontroll 2025 har tagits fram. Förslaget omfattar även två överförda punkter från 2024.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Intern kontrollplan 2025
- Intern kontroll bruttolista 2025
- Intern kontrollplan 2025

Beredning

Förvaltningen har tagit fram en bruttolista på riskmoment i processer samt värderat dem enligt risk- och väsentlighetsanalys. Modellen bygger på att varje moment värderas, baserat på sak- person- eller ekonomisk skada. En gradering från 1-4 om hur stor sannolikhet det är att ett fel inträffar samt hur stor konsekvensen då blir värderas. Den multiplicerade effekten anger om rutinerna och efterföljsamheten behöver kontrolleras eller inte. Med goda rutiner är sannolikheten liten att något ska hända och konsekvensen om något ändå händer, så liten som möjligt.

De kontrollpunkter som har högst risk (9-16) tas upp som förslag på kontrollpunkter det kommande året. Om det vid värderingen framkommer att ett moment borde bedömas ännu högre, har förvaltningen skyldighet att inte invänta den kommande granskningen, utan ska omgående åtgärda.

Bruttolistan, inklusive värderingen, presenteras för nämndens presidium och utifrån den har föreslagna kontrollpunkter tagits fram som förslag till beslut. I kontrollplanen anges även hur granskningen ska ske och återrapportering sker när respektive granskning har skett.

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

En samlad uppdatering lämnas i vårprognos och delårsrapport. I bokslutet återrapporteras en summering av året samt eventuellt beslutade åtgärder som är åtgärdade.

Under 2024 har kontrollpunkten skyddsobjekt samt kontrollpunkten risk för hot och våld vid tillsynsbesök, Kart- och bygglovsavdelningen (KoB), inte kunnat återredovisas av förvaltningen vilket gör att dessa förs till 2025 för återredovisning.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kontrollplan för intern kontroll 2025 Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kategori	Risker	Kontrollmoment	Granskningsaktivitet	Ansvarig	Verksamhet
<i>Omvärld</i>	<i>Säkerhet och kontroll</i>	<i>Skyddsobjekt</i>	<i>Ta fram rutiner för hantering av skyddsobjekt</i>	<i>Christian Nielsen</i>	<i>KoB</i>
<i>Process</i>	<i>Personallutiner</i>	<i>Risk för hot och våld vid tillsynsbesök Kart o Bygg</i>	<i>Otillräckliga rutiner för säkerhet och trygghet vid tillsynsbesök medför en risk för personalen.</i>	<i>Christian Nielsen</i>	<i>KoB</i>
Process	Bygglovsprocessen	Felregistrering i Nova	Kan innebära att bygglovsroboten Atom inte utför det den är programmerad att göra, med följd att åtgärd inte utförs.	Christian Nielsen	KoB
Lagar och regler	Avgifter och handläggningstid för tillsyn enligt miljöbalken	Rättsäker handläggning och rätt uttag av avgifter	Stickprovskontroll av avgift och handläggningstid.	Martin Dahl	SoM

2025-08-26

Linnea Lindblad

+4641362482

linnea.lindblad@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Antagande av parkplan

Förslag till beslut

Miljö- och Samhällsbyggnad föreslår Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att fatta följande beslut;

- att anta Parkplan - Målsättning för grönytor i Eslöv, Löberöd & Marieholm.

Ärendebeskrivning

I maj 2025 antogs Grönplanen för Eslövs kommun. I Grönplanen anges att en Parkplan ska tas fram genom lydelsen: *En parkplan ska tas fram för Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd. Parkplanen utgår från Grönplan för Eslöv men går djupare in på parkernas och grönområdenas nuvarande utformning och eventuella utvecklingsmöjligheter. Parkernas kvaliteter analyseras och alla grönområden och parker kategoriseras utifrån karaktär. Syftet är att säkerställa kvalitativa och hållbara parker med varierande innehåll.* Parkplanen har sedan tagits fram av avdelningen för gata, trafik, park.

Enligt Grönplanen ska Parkplanen omfatta grönytor i Eslövs tätort, Löberöd och Marieholm, vilket grundar sig i det kommunala huvudmannskapet (Dnr MOS 2021.0527).

Beslutsunderlag

- Grönplan för Eslövs kommun
- Förslag till Parkplan - Målsättning för grönytor i Eslöv, Löberöd & Marieholm

Beredning

Översiktsplan 2035, Grönplan för Eslövs kommun, Lekplatsplanen samt Naturplanen har granskats och utgjort grunden till parkplanen.

Grönytor är ett samlat begrepp som innefattar parker och grönområden av olika slag och varierande storlek. Det omfattar allt från större finparker och

vildare naturområden till mindre fickparker och öppna gräsytor. Grönyterna i Eslöv, Löberöd och Marieholm utgör en väsentlig byggsten för att kunna skapa en god och attraktiv livsmiljö som bidrar till trivsel, välbefinnande och god hälsa för både invånare och besökare.

Grönytor är levande platser som kräver en kontinuerlig tillsyn för att deras skötsel, kvalitet och värde ska upprätthållas. I dagsläget är flera grönytor eftersatta och saknar ett tydligt syfte och lever därför inte upp till sin fulla potential. Befintliga parker bör rustas upp och utvecklas för att fylla dagens behov, i synnerhet i de områden där det finns få kvalitativa grönytor.

Parkplanen är ett användbart verktyg för att få en överblick på hur situationen ser ut idag samt hur varje grönyta kan bevaras och utvecklas för att alla ska ha tillgång till kvalitativa grönytor i sin närmiljö

Parkplanen syftar till att:

- Kartlägga kvaliteter, funktioner och brister i befintliga parker.
- Kartlägga skötselinsatser och investeringsåtgärder samt vara ett underlag vid budgetarbete.
- Vara ett underlag vid kommunpolitiska prioriteringar.
- Vara ett underlag för bevarande och utveckling av befintliga grönytor,
- Vara ett underlag för anläggning av nya grönytor i den fysiska planeringen.

Utöver de planer som granskats har även studier kring grönstrukturens påverkan på hälsa, trygghet, välbefinnande, biologisk mångfald, klimatanpassning och jämlikhet granskats och sammanställts i parkplanen för att påvisa vikten av grönska i urbana miljöer.

Tio olika parkkaraktärer har tagits fram för att enklare kunna dela in grönyterna i grupper och få en överblick av vad invånarna har att tillgå i sin närmiljö.

En skala (1–5) över parkernas skick och kvalitet samt fyra olika nivåer på skötseln har även tagits fram och applicerats på samtliga grönytor som sammanställts i den sk fördjupade parkplanen, som ger en överblick av vilka grönytor som är i störst behov av åtgärder samt hur de bör skötas.

En kartering över viktiga grönytor för omhändertagande av dagvatten har tagits fram för att ge en tydlig bild av vilka platser som är viktiga att bevara ur klimatsynpunkt.

För samtliga tätorter, Eslöv, Löberöd och Marieholm har kartering som visar tillgången till kvalitativa grönytor, befintliga grönstråk samt hur den generella krontäckningen ser ut i respektive ort. Ett underlag i form av piktogram har även tagits fram som visar på vilka typer av åtgärder som bör

tillämpas på respektive grönyta. I den fördjupade parkplanen beskrivs dessa mer ingående vad de olika åtgärderna innebär för den specifika platsen.

Slutligen presenteras en sammanfattning av de svar som kommit in från enkätundersökningen där invånare har fått tycka till och komma med förslag på hur grönyterna kan utvecklas. Resultatet från enkäten presenteras mer ingående i den fördjupade parkplanen.

Till Parkplanen har även ett detaljerat arbetsdokument för förvaltningens grönyteplanering sammanställts, den s k fördjupade parkplanen.

En inventering av samtliga grönytor på allmän platsmark i Eslöv, Löberöd och Marieholm har även genomförts. De 112 grönytor som blivit inventerade är befintliga parker samt grönytor som har potential att bli värdefulla grönytor eller grönstråk då de innehåller rekreativa värden. I inventeringen har parkkaraktärer, skick, kvalitet, värden och brister inventerats, dessa presenteras i den fördjupade parkplanen. Efter granskning av inventeringen har åtgärdsförslag tagits fram för varje grönyta, dessa presenteras mer ingående i den fördjupade parkplanen. Inventeringen har även gett en överblick över hur tillgången och spridningen av kvalitativa grönytor ser ut runt om i Eslöv, Löberöd och Marieholm.

Beslutet skickas till

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Kommunstyrelsen, för kännedom

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef för gata, trafik,
park

GRÖNPLAN FÖR ESLÖVS KOMMUN

Grönplan för Eslövs kommun bidrar till det lokala miljömålet Rik natur i Miljöstrategi för Eslöv samt mål gällande grönstruktur i Översiktsplan Eslöv 2035. Grönplan för Eslövs kommun gäller för kommunens förvaltningar samt för bolagen Ebo och Merab.

Innehåll

Bakgrund	3
Syfte	3
Organisation	4
Kommunfullmäktige.....	4
Kommunstyrelsen.....	4
Styrgrupp	4
Intern referensgrupp	4
Samordnare.....	4
Rådighet	4
Avgränsningar och kopplingar	5
Uppföljning	6
Mål	6
Åtgärder	8
1. Utveckla gröna stråk.....	8
1.1 Kartläggning av befintliga grönstråk i kommunens tätorter.....	8
1.2 Analys av ekologiskt funktionella nätverk.....	9
1.3 Utredning av grönstråkens genomförbarhet	9
1.4 Grönstråk vid planering och anläggning	9
1.5 Beträddor.....	10
1.6 Koppla samman Östra Eslöv med Snärjet.....	10
2. Säkerställ kvalitativa och gröna tätorter	10
2.1 Ta fram en parkplan	10
2.2 Analysera tätorternas tillgång till kvalitativa grönområden	11
2.3 Använd grönytefaktor som utvärderingskriterium vid markanvisningar	11
2.4 Utveckla grönstrukturen i Östra Eslöv	11
2.5 Riktlinjer för gröna skol- och förskolegårdar.....	12
2.6 Ökad krontäckningsgrad i tätorter	12
3. Utveckla tätortsnära natur.....	13
3.1 Inled en dialog om planläggning av området mellan väg 113 och Snärjet..	13
3.2 Utveckla naturmarken vid Bäckdala i enlighet med detaljplan.....	13

Bakgrund

Grönstruktur är ett samlande begrepp som används för att beskriva ett nätverk av grönska och vatten, i olika geografiska nivåer. Det omfattar allt från praktfulla finparker och trädgårdar till vild natur. Ibland kallas sjöar, hav och vattendrag för blåstruktur men i *Grönplan för Eslövs kommun* behandlas dessa också under begreppet grönstruktur. Åkermark räknas vanligtvis inte in i begreppet men har ändå betydelse för funktioner och utvecklingsmöjligheter av grönstrukturens ytor genom att de ofta ansluter till varandra. Bebyggelse, vägar och torg räknas ofta inte heller till begreppet men avgränsningen är inte alltid självklar. Hårdgjord mark kan täckas av trädkronor och det blir allt vanligare med gröna tak och fasader.

För att kommunens invånare både idag och framöver ska kunna glädjas åt och nyttja gröna kvaliteter krävs en långsiktig planering som tar tillvara på och utvecklar grönstrukturens olika värden. Det är en kontinuerlig process som handlar om park- och naturförvaltning, men också om strategiska frågor som vilka områden som behöver skyddas eller restaureras, eller hur gröna värden ska tas omhand i stadsutvecklingen. Att ta fram en grönplan är en viktig del av arbetet med grönstrukturen.

Arbetet med *Grönplan för Eslövs kommun* har genomförts med stöd av LONA, ett statligt bidrag vars syfte är att främja ett långsiktigt och lokalt naturvårdsengagemang.

Syfte

Grönplan för Eslövs kommun är en handlingsplan för kommunens arbete med planering, utveckling och förvaltning av grönstrukturen i Eslövs kommun.

Grönplanen föreslår konkreta åtgärder för att utveckla, sammanlänka och öka tillgängligheten till parker, grönområden och natur i Eslövs kommun.

Grönplanens långsiktiga mål är att verka för en varierad, sammanhängande och utvecklad grönstruktur som gynnar biologisk mångfald och genererar ekosystemtjänster som exempelvis dagvattenhantering, luftrening, förbättrat lokalklimat, rekreation och hälsa.

Grönplan för Eslövs kommun kopplar till *Miljöstrategi för Eslöv* och ska bidra till att uppfylla målet *Rik natur i Eslöv*. *Grönplan för Eslövs kommun* verkar också för att uppnå mål i Översiktsplan Eslöv 2035, gällande tätortsnära rekreation, grönområden, natur och gröna stråk.

Till grönplanen hör en bilaga (bilaga 1) vars syfte är att utgöra ett vägledande underlag vid fysisk planering. Bilagan innehåller kartor och beskrivningar av Eslövs grönstruktur, inklusive brister och behov samt information om de åtgärder som föreslås i grönplanen.

Organisation

Kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antog den 26 februari 2024 *Miljöstrategi för Eslöv* som innehåller mål som ligger till grund för *Grönplan för Eslövs kommun*.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar *Grönplan för Eslövs kommun*.

Styrgrupp

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

Intern referensgrupp

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

Samordnare

Grönplanens samordnare, projektledare på Miljö och samhällsbyggnad Gata Trafik Park, ska bistå med kompetens och stöd i de processer där kunskap kring grönstrukturens betydelse krävs för att genomföra åtgärderna i *Grönplan för Eslövs kommun*. Grönplanens samordnare ska delta i miljöstrategins referensgrupp och i arbetet med uppföljning.

Rådighet

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

Grönplan för Eslövs kommun omfattar all mark inom Eslövs kommun, men åtgärderna berör främst den kommunägda marken. Däremot avser de föreslagna grönstråken både kommunägd och privat mark.

Avgränsningar och kopplingar

Grönplan för Eslövs kommun kopplar till *Översiktsplan Eslöv 2035* som beskriver kommunens framtida målbild och långsiktiga vilja för hur mark, vatten och bebyggelse ska utvecklas hållbart. Grönplanen utgår från översiktsplanens ställningstaganden och utvecklingsstrategier för tätortsnära rekreation, grönområden, grön infrastruktur, natur, gröna stråk samt kartor för mark- och vattenanvändning.

Region Skånes kartläggning *Grönstruktur i Skåne* utgör i kombination med *Översiktsplan Eslöv 2035* föreslagna grönstråk grunden till kartering av grönstråk i *Grönplan för Eslövs kommun*.

Grönplan för Eslövs kommun kopplar till *Miljöstrategi för Eslöv* som visar riktningen för kommunorganisationens miljöarbete med utgångspunkt i de nationella miljömålen och därmed stora delar av de globala målen i Agenda 2030. Miljöstrategin och planerna ska bidra till det regionala miljömålsarbetet som samordnas av Länsstyrelsen.

Grönplan för Eslövs kommun har en stark koppling till *Naturplan för Eslöv* då båda verkar för att uppnå målet *Rik natur i Eslöv* i *Miljöstrategi för Eslöv*. *Grönplan för Eslövs kommun* är mer geografiskt bunden på grund av utvecklingsförslagen av grönstråk samt en rad åtgärder kopplade till specifika platser i kommunen.

Grönstrukturen påverkas inte av administrativa gränser, dock har planen avgränsats till kommungränsen.

Grönplan för Eslövs kommun berör alla ytor som är relevanta för att bevara, utveckla och stärka gröna strukturer. Blå infrastruktur omfattas även av *Grönplan för Eslövs kommun* och definieras som nätverk av vattenmiljöer.

Grönplan för Eslövs kommun hanterar inte frågor som styrs direkt av lagstiftning.

Uppföljning

Uppföljning av åtgärderna i *Grönplan för Eslövs kommun* sker årligen inom ramen för uppföljning av *Miljöstrategi för Eslöv* som också innehåller indikatorer för att mäta status och behov av insatser. Resultatet redovisas både internt och externt och används för att utveckla kommunens miljöarbete.

Uppföljningen görs av ansvarig samordnare för *Grönplan för Eslövs kommun*.

Mål

Grönplanen ska bidra till att uppnå målet *Rik natur i Eslöv* i *Miljöstrategi för Eslöv* samt målen i *Översiktsplan Eslöv 2035*. Ett urval av Översiktsplanens ställningstaganden och utvecklingsstrategier har gjorts avseende vad som är relevant för *Grönplan för Eslövs kommun*.

Miljöstrategi för Eslöv

Målet Rik natur i Eslöv definieras: Naturen och den biologiska mångfalden i Eslövs kommun ska skyddas, bevaras och utvecklas.

- Andelen skyddad natur ska öka.
- Den biologiska mångfalden och ekosystemen ska skyddas, bevaras och utvecklas.
- Våra vattenförekomster ska uppnå God ekologisk- och kemisk status.
- Sprida information om och locka ut människor i naturen.

Översiktsplan 2035

Ställningstaganden

- Vi tillgängliggör natur- och grönområden för tätortsnära rekreation som en viktig del i arbetet för människors hälsa och livskvalitet och för biologisk mångfald.
- Det finns en variation av grönområden och tillgänglig tätortsnära rekreation. Vi utvecklar och samordnar det gröna i staden.
- Bostadsområden har god tillgång till grönområden och/eller tätortsnära rekreation. Ju tätare bebyggelse desto viktigare är tillgången till grönområden.

Utvecklingsstrategier för biologisk mångfald

- Vi bevarar och utvecklar naturområden för deras rekreativa och biologiska värden.
- Vi kartlägger den gröna infrastrukturen för att se hur den ska kompletteras och utvecklas.

Utvecklingsstrategier för grönstruktur

- Alla kommuninvånare har god tillgänglighet till varierade och innehållsrika grönområden för rekreation.
- Eslövs kommun bevarar och skyddar biologisk mångfald i befintliga områden och utvecklar den i nya områden.
- I tätbebyggda områden är människors tillgång till varierade grönområden särskilt viktig.
- Vid förtätning respekteras grönområden för sina samtliga mervärden och ekosystemtjänster.
- Vi skyddar värdefull natur.
- Upplevelserika gång- och cykelstråk i och mellan våra orter tillgängliggör naturen.
- Vi tillgängliggör odlingslandskapet genom att skapa sammanhängande stråk.
- Vi tillgängliggör natur- och kulturområden som är av intresse för hela regionen.

Åtgärder

Åtgärderna i *Grönplan för Eslövs kommun* ska verka för att skapa en utvecklad och mer sammanhängande grönstruktur i Eslövs kommun som bidrar till en ökad biologisk mångfald och fler ekosystemtjänster. Åtgärderna är framtagna i dialog med berörda förvaltningar och utgår från strategier och mål i Miljöstrategi för Eslöv, Översiktsplan Eslöv 2035 och Regionplan Skåne 2022-2040.

Gröna miljöer utgör också viktiga rum för sociala möten, upplevelser, fysisk aktivitet och som spännande och pedagogiska lekmiljöer. Grönskan tillför estetiska värden och gör kommunen mer motståndskraftig för klimatförändringar. För att dessa värden ska kunna nyttjas till fullo krävs det att allmänheten har nära tillgång till kvalitativa natur- och rekreationsområden samt att grönskan finns i tillräcklig omfattning.

Ett effektivt sätt att förbättra grönstrukturen och tillgången till den är att utveckla befintliga eller nya gröna stråk mellan naturområden, grönområden, sjöar, vattendrag och tätorter. Dom gröna stråken kopplar samman grönstrukturen till en fungerande helhet och utgör viktiga länkar både för rekreation och som viktiga spridningsvägar och livsmiljöer för växter och djur.

1. Utveckla gröna stråk

1.1 Kartläggning av befintliga grönstråk i kommunens tätorter

Beskrivning En fördjupad kartläggning av befintliga grönstråk och grönområden ska genomföras i kommunens tätorter exklusive Eslöv (där en kartering redan finns). Kartläggningen ska komplettera den information som finns i kartorna i grönplanen (se bilaga 1) och ska fungera som underlag för kommande prioriteringar gällande utvecklingen av grönstrukturen.

Kartläggningen gäller Billinge, Stockamöllan, Stehag, Kungshult, Hurva, Löberöd, Harlösa, Flyinge, Gårdstånga och Getinge, Örtofta, Vaggarp och Toftaholm och Marieholm.

Ansvar Miljö och samhällsbyggnad - Gata Trafik Park och Stab och Miljö.

Resurs 200 timmar

När När resurs finns

Uppföljning En kartläggning av befintliga grönstråk har tagits fram.

1.2 Analys av ekologiskt funktionella nätverk

Beskrivning Ta fram en analys av ekologiskt funktionella nätverk i kommunen. Analysen ska bygga på utpekade riksintressen, skyddade områden, värdestrakter samt kommunala värdekärnor för natur och landskapsobjekt samt ett antal modellarter. Utifrån analysen är det möjligt att identifiera såväl starka stråk som brister i grönstrukturen. Stråken ska komplettera den kommunövergripande kartan i grönplanen och ligga till grund för kommande prioriteringar.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxt samt Miljö och samhällsbyggnad - Kart och bygglovsavdelningen och Stab och Miljö

Resurs 200 timmar

När 2025

Uppföljning En analys är genomförd.

1.3 Utredning av grönstråkens genomförbarhet

Beskrivning I grönplanens kartering av gröna stråk (se bilaga 1) redovisas föreslagna nya grönstråk samt befintliga grönstråk i behov av utveckling. Utvecklingsförslagen gäller regionala stråk från Region Skåne, förslag från kommunens översiktsplan samt nya förslag som tagits fram under arbetet med grönplanen. Stråkens genomförbarhet är i detta skede inte utredd och behöver utredas översiktligt för att få en bättre bild av vad som krävs för att förverkliga dessa stråk. Äger kommunen marken eller krävs exempelvis markinköp eller upplåtelseavtal? Hur ser grannkommunernas arbete ut med anslutande regionala stråk? Föreslagna stråk på översiktlig nivå behöver få en mer konkretiserad dragning. Behövs nya gångvägar, stigar, skyltar, växtlighet eller något annat? Kartläggningen gäller hela kommunen.

Ansvar Miljö och samhällsbyggnad - Gata Trafik Park och Stab och Miljö med stöd av Kommunledningskontoret – Tillväxt.

Resurs Inom ram

När När resurs finns

Uppföljning En utredning om grönstråkens genomförbarhet har tagits fram.

1.4 Grönstråk vid planering och anläggning

Beskrivning Utvecklingsförslagen gällande nya grönstråk och grönstråk i behov av utveckling (se bilaga 1) ska förverkligas. De grönstråk som presenteras är en utgångspunkt för planering och kommunen ska alltid förhålla sig till grönstråken vid exploatering och anläggning både genom att ta hänsyn till befintliga stråk och om det är möjligt, utveckla befintliga eller nya grönstråk. Vid genomförandet av grönstråk där kommunen inte har

rådighet över marken kan markinköp eller upplåtelseavtal behöva göras. Anläggnings- och driftskostnader tillkommer och beror av stråkens omfattning.

Ansvar Kommunledningskontoret - Tillväxt och Miljö och samhällsbyggnad
- Gata Trafik Park

Resurs Inom ram (planering av genomförandet)

När När resurs finns

Uppföljning Grönstråk har tillskapats.

1.5 Beträdor

Beskrivning Undersök möjligheten att tillgängliggöra odlingslandskapet genom s.k. beträdor, där smala remsor av obrukad mark lämnas längs åkerkanterna och görs tillgängliga för allmänheten, genom avtal med markägare. Syftet är att skapa sammanhängande grönstråk i odlingslandskapet.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och miljö med stöd av Kommunledningskontoret - Tillväxtavdelningen

Resurs 100 timmar

När När resurs finns

Uppföljning Möjligheten till beträdor har undersökts och strategiska platser har kartlagts.

1.6 Koppla samman Östra Eslöv med Snärjet

Beskrivning Östra Eslövs tillgång till närnatur ska förbättras genom att koppla samman det befintliga grönstråket längs Per Håkansson's väg med Snärjet, genom att förlänga gång- och cykelvägen (se bilaga 1).

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Gata Trafik Park

Resurs När resurs finns

När Vid utveckling av Östra Eslöv i samband med investerings- och exploateringsprojekt.

Uppföljning Gång- och cykelvägen har anlagts.

2. Säkerställ kvalitativa och gröna tätorter

2.1 Ta fram en parkplan

Beskrivning En parkplan ska tas fram för Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd. Parkplanen utgår från Grönplan för Eslövs kommun men går djupare in på parkernas och grönområdenas nuvarande utformning och

eventuella utvecklingsmöjligheter. Parkernas kvaliteter analyseras och alla grönområden och parker kategoriseras utifrån karaktär. Syftet är att säkerställa kvalitativa och hållbara parker med varierande innehåll.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Gata Trafik Park

Resurs Inom ram

När Parkplanen beräknas vara färdig 2026.

Uppföljning En parkplan har tagits fram för Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd.

2.2 Analysera tätorternas tillgång till kvalitativa grönområden

Beskrivning En analys av kommuninvånarnas tillgång (avstånd) till naturområden, parker och andra kvalitativa grönområden ska genomföras även för de tätorter som inte omfattas av parkplanen.

Analysen avser Billinge, Stockamöllan, Stehag, Kungshult, Hurva, Harlösa, Flyinge, Gårdstånga och Getinge, Örtofta, Vaggarp och Toftaholm.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Gata Trafik Park med stöd av Kart- och bygglovsavdelningen (GIS)

Resurs 40 timmar

När 2025

Uppföljning En tillgångsanalys har tagits fram för ovan listade tätorter.

2.3 Använd grönytefaktor som utvärderingskriterium vid markanvisningar

Beskrivning För att säkerställa gröna kvaliteter och stärka grönstrukturen i kommunens tätorter ska kommunen testa grönytefaktor i minst en markanvisning. Eslövs kommun har inte tidigare har arbetet med grönytefaktor i exploateringsprojekt.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen.

Resurs 100 timmar

När När kommunen har en markanvisning där grönytefaktor går att tillämpa.

Uppföljning Att krav på grönytefaktor finns med i markanvisning och i efterföljande avtal.

2.4 Utveckla grönstrukturen i Östra Eslöv

Beskrivning Östra Eslöv är ett utpekade bristområde gällande grönsstruktur. I arbetet med stadsutvecklingsprojektet Östra Eslöv har en ekosystemtjänstanalys med tillhörande förslag till grönsstrukturplanering tagits fram. För att kunna utveckla grönsstrukturen i Östra Eslöv behöver en

prioritering av de föreslagna åtgärderna tas fram samt en planering för hur och när åtgärderna ska genomföras. Åtgärderna berör detaljplaner, exploateringsprojekt och investeringsprojekt i Östra Eslöv.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Gata Trafik Park.

Resurs 100 timmar

När Vid utveckling av Östra Eslöv i samband med investerings- och exploateringsprojekt.

Uppföljning En prioritering av åtgärdsförslagen gällande grönstrukturen i Östra Eslöv har tagits fram inkl. en planering för hur och när åtgärderna ska genomföras.

2.5 Riktlinjer för gröna skol- och förskolegårdar

Beskrivning Ta fram riktlinjer för hur skol- och förskolegårdar kan utformas med ett större inslag av träd, buskar och annan växtlighet. Riktlinjerna tillämpas vid om- och nybyggnation och verkar långsiktigt för att skapa grönare skol- och förskolegårdar i Eslövs kommun.

Ansvar Serviceförvaltningen – Fastighetsavdelningen samt Barn och utbildning

Resurs Inom ram

När 2025

Uppföljning Riktlinjer gällande utformning har tagits fram.

2.6 Ökad krontäckningsgrad i tätorter

Beskrivning En kartläggning och beskrivning av krontäckningsgraden för alla kommunens tätorter är genomförd (2023). Denna visar att det finns brister i alla tätorter. För att ta fram metoder och förhållningssätt som gör att kommunens verksamheter kan arbeta för att öka krontäckningsgraden behöver plan- och exploateringsenheten tillsammans med avdelningen Gata Trafik Park utreda vad som är möjligt. Utredningen ska innehålla aspekter såsom var i kommunen det är lämpligt inleda arbetet, i vilken typ av processer (plan, exploatering, anläggning), ansvarsfördelning och finansiering.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Gata Trafik Park och Kommunledningskontoret - Tillväxtavdelningen

Resurs 40 timmar

När 2025

Uppföljning Har verksamheterna utrett hur kommunen ska arbeta för att öka krontäckningsgraden utifrån 3-30-300-principen?

3. Utveckla tätortsnära natur

3.1 Inled en dialog om planläggning av området mellan väg 113 och Snärjet

Beskrivning Kommunens översiktsplan anger en ändrad markanvändning från jordbruksmark till natur för ett område mellan väg 113 och Snärjet. Kommunen är markägare. För att kunna starta en detaljplaneprocess behöver Kommunledningskontoret och Miljö och Samhällsbyggnad ta fram en gemensam bild av vad som ska hända på platsen och vilka åtgärder det kommer att kräva.

Ansvar Kommunledningskontoret – Tillväxtavdelningen med stöd av Miljö och Samhällsbyggnad – Stab och miljö

Resurs 40 timmar

När 2026

Uppföljning Att det finns en dokumenterad gemensam bild av hur området ska utvecklas.

3.2 Utveckla naturmarken vid Bäckdala i enlighet med detaljplan

Beskrivning Grönområdet vid Bäckdala ska utvecklas till naturmark i enlighet med detaljplanen. Platsen har potential att utvecklas till en grön lunga och är viktig för biologisk mångfald. Exploateringsprojektet är avslutat och annan finansiering behöver tillkomma.

Ansvar Miljö och Samhällsbyggnad - Gata Trafik Park samt Stab och miljö

Resurs Inom ram

När 2030

Uppföljning Har marken vid Bäckdala utvecklats till naturmark.

Parkplan

Målsättning för grönytor i
Eslöv, Löberöd
& Marieholm

Miljö och
samhällsbyggnad

Producerad av: Eslövs kommun

Antagen:

Remissinstanser:

Projektansvarig:

Referensgrupp:

Medverkande vid framtagande:

Omslagsbild: Stadsparken i Eslöv

Foto: Eslövs kommun om inget annat
ange

Innehåll

1. Eslövs parkplan.....	4
1.1 Inledning.....	5
1.2 Vad ingår i parkplanen.....	5
1.3 Parkplanens syfte.....	6
1.4 Värdefull grönska.....	6
1.5 Arbetsmetod.....	9
2. Eslövs utgångspunkt.....	10
2.1 Parkkaraktärer	11
2.2 Vad är en kvalitativ park.....	13
2.3 Parkens skick.....	15
2.4 Skötselnivån i parkerna.....	16
2.5 Dagvattenhantering	17
2.6 Planeringsunderlag.....	18
2.7 Invånarna tycker till.....	20
3. Hur ser det ut idag.....	22
3.1 Eslöv idag.....	23
3.2 Framtidsvision för Eslöv.....	31
3.3 Utveckling av Eslöv.....	32
3.4 Löberöd idag.....	39
3.5 Framtidsvision för Löberöd.....	43
3.6 Utveckling av Löberöd.....	44
3.7 Marieholm idag.....	46
3.8 Framtidsvision för Marieholm.....	50
3.9 Utveckling av Marieholm.....	51
4. Referenser.....	53
5. Bilagor.....	54

1. Eslövs parkplan

1.1 Inledning

1.2 Vad ingår i parkplanen

1.3 Parkplanens syfte

1.4 Värdefull grönska

1.5 Arbetsmetod

1.1 Inledning

De gröna rummen i den urbana miljön har många positiva effekter och förhöjer vår livskvalité. Parker och naturområden är centrala mötesplatser där kommunens invånare får plats för både lek, avkoppling, träning och promenader.

Eslövs kommun växer, under senaste mätningen som utfördes vid årsskiftet 2024–2025 bodde 34 922 personer i kommunen. Till år 2035 beräknas befolkningen ligga runt 36 000 personer. Detta innebär att kommunen ställs inför nya krav där de måste säkerställa att det finns god tillgång till gröna rum som klarar av en mer intensiv användning då fler invånare ska samsas på ytan. Vid exploatering och förtätning är det därför viktigt att bevara befintliga grönytor samt planera för nya. Detta kommer i synnerhet vara av högsta vikt i östra Eslöv där Berga trädgårdsstad ska växa fram. Då det i dagsläget är en begränsad tillgång till grönytor kommer behovet bli ännu större då cirka 250–350 nya bostäder tillförs i området.

Även utanför Eslövs tätort är den tätortsnära grönskan viktigt att både bevara och utveckla. Majoriteten av Eslövs tätorter omringas av åkerlandskap, vilket innebär att tillgängligheten till grönområden är begränsad. Därför blir tillgången och kvalitén av parker inom tätorten extra viktig för att tillgodose en god livsmiljö.

1.2 Vad ingår i parkplanen

Parkplanen är uppdelad i två delar. Den första delen som består av *Parkplan -Målsättning för grönytor i Eslöv, Löberöd & Marieholm* har en övergripande blick över kommunens visioner för den befintliga och framtida grönstruktur samt förklarar parkers värde, karaktärer, kvaliteter och tillgänglighet.

Den andra delen *Fördjupad parkplan -Med åtgärdsförslag för grönytor i Eslöv, Löberöd & Marieholm* presenterar Eslövs, Marieholms och Löberöds befintliga grönytor var för sig med åtgärdsförslag samt utvecklingspotential. Denna del kommer främst vara ett verktyg för tjänstemenen som de kan använda sig av i sitt arbete.

Parkplanen kommer endast omfatta Eslöv tätort, Marieholm samt Löberöd. Detta beror på att de ingår i det kommunala huvudmannaskapet (Dnr MOS 2021.0527). Det innebär att kommunen endast har ansvar för investeringar, drift eller underhåll av allmänna platser i de orter som ingår i det kommunala huvudmannaskapet. De orter som har enskilt huvudmannaskap kommer därför inte inkluderas i parkplanen.

Grönytorna som parkplanen kommer omfatta ligger på kommunalägd allmän platsmark som ingår i kommunens skötsel. Det finns enstaka undantag där befintliga parker ligger på mark med annan planstatus. Detta innebär att grönytor så som kyrkogårdar, skolgårdar, bostadsgårdar inte berörs i parkplanen. De ytor som kommit med i inventeringen har blivit utpekade då de är eller har potential att bli värdefulla grönytor eller grönstråk med rekreativa värden. Detta innebär att det finns grönytor och grönstråk som inte kommit med i inventeringen då de saknar potential till att utvecklas till en värdefull grönyta.

1.3 Parkplanens syfte

För att säkerställa att Eslövs kommun tillgodoser tillgången till kvalitativa gröna rum i invånarnas närmiljö har en parkplan tagits fram. Parkplanen är ett verktyg för att bevara, utveckla och skapa nya kvalitativa grönytor för både besökare och invånare.

Parkplanen kommer vara ett hjälpmedel för att ge en översiktlig syn på vilka parkkvaliteter som finns idag på den kommunägda parkmarken i form av funktion, skick, trygghet, tillgänglighet. Samt hur dessa behöver utvecklas för att nå ett önskvärt läge.

Parkplanen ska:

- Vara en grund i kommunpolitiska prioriteringar
- Kartlägga brister i befintliga parker
- Kartlägga kvaliteter och funktioner i befintliga parker
- Bevara, utveckla och tillföra kvaliteter i befintliga parker
- Kartlägga skötselinsatser och investeringsåtgärder samt vara ett underlag vid budgetarbetet
- Utgöra ett underlag för hantering av befintliga parker samt anläggning av nya i den fysiska planeringen

Parkplanen är huvudsakligen riktad till tjänstemän inom Miljö & samhällsbyggnad som kommer kunna ta stöd av planen vid olika beslutsfattande. Parkplanen har en planeringshorisont på ungefär 15 år. Åtgärder och beskrivningar av grönytor som beskrivs i *Fördjupade parkplan - Med åtgärdsförslag för grönytor i Eslöv, Löberöd & Marieholm* uppdateras efter hand som åtgärder genomförs.

1.4 Värdefull grönska

Parker och grönområden har flera positiva aspekter för både staden och dess invånare. Det är bevisat att det finns ett samband mellan god tillgång till grönområden och människans välbefinnande. Grönområden är inte bara en plats för möten, lek, naturupplevelse, avkoppling med mera utan har även effekter på vår fysiska och psykiska hälsa.

Då största delen av befolkningen bor i städer har den tätortsnära grönstrukturen en viktig funktion då den bidrar med ökad social interaktion och aktivitet samt verkar stressreducerande och avslappande (Boverket, 2019).

Utöver folkhälsan bidrar grönstrukturen även med andra ekosystemtjänster. Träd, buskar och blommor bidrar till biologisk mångfald genom att skapa livsmiljöer för djur och insekter, som i sin tur är viktiga för oss då de bland annat bidrar till pollinering. Träd och buskar renar även luften då de fångar upp partiklar som finns i luften. Dessutom bidrar lövverket med att fördröja vatten vilket är viktigt vid skydd mot extremväder och dagvattenhantering (Boverket, 2023).

Då 90% av befolkningen är bosatta i tätorter i Skåne har Region Skåne tagit fram en modell för 3-30-300 principen. Denna modell utgår även Grönplanen för Eslövs kommun ifrån. Modellen är framtagen av Cecil Konijnendijk som är professor i Urban Forestry samt docent i Nature Based Solution Institute. Principen går ut på att invånarna ska från sitt hem kunna se minst tre träd, detta är påvisat har en god effekt på den mentala hälsan vilket är särskilt viktigt för personer som har svårt för eller inte så ofta lämna sitt hem, exempelvis äldre eller funktionsvarierade. Även vid särskilda omständigheter som under en pandemi då alla rekommenderas att stanna hemma blir rekommendationen viktig.

Tätorten bör också ha en krontäckning på minst 30%, trädens skugga hjälper till att sänka temperaturen och reglera mikroklimatet. Träden bidrar även genom att fånga upp luftpartiklar, fördröja regnvatten, dämpa ljud från trafik samt öka den mentala och fysiska hälsan. Den sista regeln i 3-30-300 är att alla boende inom tätorten ska ha max 300 meter till en kvalitativ grönyta som är minst en hektar stor. Denna regel kan vara svår att uppnå då det inte alltid finns möjlighet att skapa nya grönytor i redan befintlig tätbebyggd miljö, därför är det lika viktigt att skapa gröna korridorer som alléer eller gröna stråk som gående kan röra sig i. Gröna stråk kan länka samman parker och fungera som spridningskorridorer för både djur och växter (Region skåna, 2023 & Konijnendijk, 2021)

Det är inte enbart utformningen ovan mark i tätbebyggd miljö som kan vara problematisk vid plantering av fler träd, utan även det komplexa ledningsnätet under mark. VA-ledningar och elledningar som ligger i marken är svåra att flytta på och kräver ofta ett stort kostsamt ingrepp. Därför måste dessa tas i beaktan vid plantering av nya träd. Det samma gäller vid anläggning av till exempel ny utrustning som kräver förankring i marken.

Tillgängligheten av trygga parker och grönstråk är av högsta vikt för att ha en trivsamt livsmiljö och en välmående befolkning. Därför är det väldigt viktigt att alltid ha med ett trygghetsperspektiv så att parker och grönytor inte blir platser personer undviker på grund av otrygghet. Detta är något som måste tas hänsyn till under både sommar- och vinterhalvåret. Under sommaren när lövverket slagit ut skapas dolda ytor som kan bidra till otrygghet. Då är det nödvändigt att tänka på vegetationens placering samt belysning i förhållande till gångbanan, entréer och sittplatser för att skapa god kontakt med omgivningen och en god överblickbarhet så att besökare tryggt kan röra sig på platsen även under dygnets mörka timmar.

Under vinterhalvåret när vegetationen står avlövad blir det färre dolda ytor då det är enklare att se igenom vegetationen. Däremot är det betydligt mörkare vilket begränsar överblickbarheten, då är belysningen på platsen avgörande för att den ska upplevas trygg.

För att värna om djurlivet bör alla grönområden inte vara upplysta dygnet runt. Däremot är det relevant att se över att det finns alternativa vägar och platser gående kan känna sig trygg på (Boverket, 2022).

Vid planering av offentliga rum bör även frågor kring genus och tillgänglighet vara med för att skapa en plats där olika grupper känner sig välkomna. Då man skapar platser för olika målgrupper som tjejer, killar, barn, äldre och funktionsvarierade blir platsen automatisk inkluderande och jämlik. Med flera olika målgrupper som vistas på en plats skapas ett större flöde av människor vilket för med sig att platsen upplevs tryggare.

Platser upplevs på olika sätt av olika målgrupper. En plats om upplevs trygg och välkomnande av ett gäng killar kan upplevas otrygg av en ung tjej eller kvinna då de saknar en känsla av tillhörighet. För att skapa en känsla av tillhörighet krävs att en plats har olika värden som tillgodoser flera intressen. Exempel på en plats som innehåller flera värden är Badhusparken, parker innehåller en lekplats som bjuder in den yngre målgruppen, öppna gräsytor, utegym och basketplan som bjuder in till aktivitet för äldre barn och vuxna. Platsen innehåller även en lugnare yta med sittplatser där bland annat äldre bjuds in till att njuta av grönskan och aktiviteten som pågår i parken. Parken ligger även centralt vilket gör att det är mycket liv och rörelse runt omkring parken. Desto fler funktioner en park har blir den mer attraktiv för olika målgrupper som kan mötas. Med flera funktioner på en plats ökar sannolikheten att den nyttjas under både dagtid och kvällstid vilket också är positivt för

trygghetsaspekten.

Så här ser dock inte alla grönytor ut, flera parker ligger mer avsides och har ofta få värden som bidrar till att endast specifika målgrupper söker sig till platsen. Bergavägens fotbollsplan och Åldermannavägens gröning är två exempel på sådana platser. Parkerna innehåller stora öppna fält med fotbollsmål och har begränsad kontakt med sin omgivning. Detta bidrar till att platserna kan upplevas både exkluderande och otillgänglig då de saknar värden som lockar en bredare målgrupp.

Genom att eftersträva en rättvis fördelning och tillgång till offentliga rum med en hög variation av värden där olika grupper kan känna samhörighet skapas trygghet och välmående hos invånarna. Oberoende av var du bor i staden eller ute på landsbygden bör det finnas platser som tillgodoser alla målgrupper (Boverket, 2024 & RI.SE, 2023).

Utöver människans perspektiv är det även viktigt att tänka på flora och fauna. Det finns flera ekologiska värden runt om i Eslövs kommun som är viktiga att värna om. Det kan bland annat handla om buskage, ängsmark, sandblottor eller andra typer av habitat som utgör viktiga boplatser för olika djur, insekter och växter. För att värna och utveckla den biologiska mångfalden krävs olika typer av insatser vid utvecklingen av kommunens grönytor. Där det i dagsläget finns rödlistade arter bör träd med grov bark, buskage, sandblottor, ängsmark och annan naturlig mark bevaras. Vid plantering av nya träd och buskar bör inhemska arter prioriteras och invasiva växter bekämpas för att värna om den inhemska floran och faunan. Blomrika miljöer är viktiga att bevara och bör utvecklas. Detta kan göras genom att låta klippta gräsytor bli långgräs eller ängsplantering.

Följande arter som nämns finns inom eller i nära anslutning till de inventerade grönyterna.

I Eslöv tätort förekommer flertalet rödlistade

arter som är nära hotade, bland däggdjuren är det igelkotten och fladdermusen som är listad. Bland fåglarna finns det arter som är nära hotade, strakt hotade och sårbara, de fåglar som är listade är bland annat Kungsfiskare, Tornseglare, Grönfink, Vit stork, Skrattnås, Strandskata, Fiskmås, Björktrast, Grönsångare, Ärtsångare, Gulspurv, Gråtrut, Kråka, Svartvit flugsnappare, Pilgrimsfalk och Svart röstjärt. Kungsfiskaren finns bland annat i Husarängen, där är den listad som sårbar och bör därför tas i beaktan vid utvecklingen av området. I Edelbergsparken är Tornseglaren listad som strakt hotad, det är även Grönfinken i Stallhagen och Klockängen.

Det finns även olika insekter och ryggradslösa djur som är nära hotade runt om i Eslöv, där bland finns Gräbandad trägnagare, Rödhornad mulmstyltfluga, Hålträdsklokrypare, Sotsandbi, Långryggad barkvapenfluga samt Större vidvivel som är listad som sårbar och finns i närheten av Dammlyckans äppellund.

Bland växterna som är rödlistade förekommer Ask och Pilblad, dessa växer i Trollsjöområdet. Asken är strakt hotad medan Pilblad är listad som nära hotad. I Bergaområdet växer Humlesugan, där är den listad som starkt hotad och bör därför skyddas vid utvecklingen av Bergaträdgårdsstad.

Även i Marieholm finns flera ekologiska värden som är viktiga att värna om, därför är olika typer av habitat viktiga att bevara då de utgör viktiga boplatser för rödlistade arter. I Marieholm är Igelkotten listad som nära hotad bland däggdjuren. Bland fåglarna som är listade som nära hotad finns bland annat Tornseglare, Rörsångare, Gulspurv, Björktrast, Hussvala, Tofsvipa, Duvhök, Hornuggla, Skrattnås, Kråka, Ärtsångare, Havsörn, Fiskmås, Rapphöna, Gråtrut. Även Vit stork är listad som starkt hotad och förekommer i närheten av Ringparken.

Bland de insekter och ryggradslösa djur som är listade som nära hotade förekommer Pilblandsbock, Flodpärlmussla, Tjockskalig målarmussla, Flat dammussla samt Äkta

1.5 Arbetsmetod

målarfåglar.

I förhållande till Eslöv har Marieholm betydligt färre livsmiljöer för djur och insekter. Därför är de platser som finns extra viktiga att bevara och utveckla för att öka och värna om den biologiska mångfald som finns. Särskilt viktigt är det att bevara de redan naturliga grönytorna men även att utveckla andra ytor som saknar naturlig vegetation för att skapa platser där djur och insekter kan trivas.

I Löberöd förekommer också flera ekologiska värden som är viktiga att värna om, därför är olika typer av habitat viktiga att bevara då de utgör viktiga boplatser för rödlistade arter. Bland de fåglar som är listade som nära hotad förekommer Tornseglare, Vit stork, Brun glada, Vaktel, Ärtsångare och Havsörn.

Även i Löberöd finns det i förhållande till Eslöv tätort betydligt färre livsmiljöer för djur och insekter. Löberöd har dessutom betydligt färre naturliga grönytor vilket påverkar den biologiska mångfalden. Därför blir de få grönytor extra viktiga att både bevara och utveckla för att öka den biologiska mångfalden.

Uttekade platser i Eslöv, Löberöd och Marieholm som kan ses på sida 32-37, 44, 51 är potentiella platser där den biologiska mångfalden med fördel kan utvecklas för att locka till sig djur och insekter. Detta är naturliga grönytor som man enkla medel kan berika och öka den biologiska mångfalden i området.

Parker och grönytor inom Eslöv, Löberöd och Marieholm har inventerats. I inventeringen har bland annat skötsel, skick, kvalitet, tillgänglighet, klimatanpassning och eventuell utveckling kartlagts.

Samtliga planer som presenteras under avsnitt 2.6 *Planeringsunderlag* har analyserats och varit en grund i arbetet. Patrik Grahns 8 parkkaraktärer har studerats och varit ett underlag vid kategoriseringen av parkerna. Totalt 112 platser har inventerats med åtgärdsförslag.

Utöver de planer som studerats har även kartor över Skyfallskartering, 3-30-300 analyser, detaljplaner, driftkartor och grönstråk analyserats och varit en grund i arbetet.

2. Eslövs utgångspunkt

2.1 Parkkaraktärer

2.2 Vad är en kvalitativ park

2.3 Parkens skick

2.4 Skötselnivån i parkerna

2.5 Planerings- underlag

2.1 Parkkaraktärer

Under arbetet med parkplanen har tio parkkaraktärer identifierats: finpark, fickpark, närpark, områdespark, parktorg, grönstråk/övrig grön friyta, aktivitetspark, motionsområde, stadsskog och grönområde. Parkerna som är med i parkplanen innehåller olika funktioner och värden och skiljs åt i sin utformning. Genom att dela in parkerna i olika karaktärer får de en tydligare identitet samt en bättre uppfattning om hur parkerna ska utvecklas och bevaras. Det ger även en bättre överblick över hur tillgången till olika typer av grönområden ser ut i kommunen, se bilaga 1. Med den kunskapen skapas en bättre bild av vilka brister och behov som finns inom respektive ort.

Finparken innehåller välskötta gräsytor och perenn- och sommarblomsplanteringar samt träd och prydnadsbuskar. Finparken är en plats för fascination, kultur, rekreation, avkoppling, blomsterprakt samt möjligheten till lek & aktivitet. Platsen har hög tillgänglighet och är väl upplyst vilket ger en känsla av trygghet. I finparken kan det även finnas inslag av vatten som fontän eller en damm. Finparken kan variera i storlek och har en intensiv skötsel.

Fickpark är mindre parker inkilande mellan bebyggelsen men som är värdefulla gröna öar för stadsmiljön. Trots sin storlek är fickparken betydelsefull som närrekreation för boende i närområdet. Parken är en plats för att slå sig ner i eller kan vara en del av ens promenad vid rastning av hunden. Parken kan innehålla flerskiktad vegetation eller vara en öppen gräsplätt med enstaka träd. Skötseln kan vara varierande beroende på vegetationen på platsen.

Närpark är mindre parker som ligger i anslutning till ett kvarter eller en mindre stadsdel. Närparken har kvaliteter som lek, stillhet, samvaro, en plats att sitta på eller gå genom på sin promenad. Parken är en viktig plats för de boende i närheten, i synnerhet för yngre barn, äldre och funktionsvarierade då den är

lättillgänglig. Skötseln är förhållandevis låg då den främst består av gräsklippning.

Områdespark är en något större park och fungerar som en träffpunkt för ett större område. Parken kan vara halvöppen med buskage och mindre öppna ytor eller stor öppna ytor med några få träd. Parkens kvaliteter är lek, stillhet, en plats att sitta i solen, bollspel eller ta en picknick. Skötseln är förhållandevis låg då den främst består av gräsklippning.

Parktorg är precis som det låter ett grönt torg med rekreativt värde. Platsen består av en hårdgjord yta med gröna inslag. Parken är en viktig mötesplats men har även kvaliteter som en plats att sitta i solen och stillhet. Skötseln här är intensiv.

Grönstråk/Övrig grön friyta är promenadstråk med rekreativa värden. Stråken eller ytan är ofta kantad av vegetation och kan ha kvaliteter för att promenera längs med eller igenom, men måste inte ha anlagda gångar. Skötseln kan variera beroende på om ytan består av bruksgräsmatta eller långgräs.

Aktivitetspark är en plats för lek, sport och motion. Här finns ofta fotbollsplaner, skateramper eller olika typer av lekutrustning. Parken har inslag av öppna gräsytor som bjuder in till spontansport men kan även ha tätare vegetation. Parken är tillgänglig och kan vara upplyst. Skötseln i aktivitetsparkerna är förhållandevis intensiv men kan variera.

Motionsområde kan ha en mer halvöppen till sluten vegetation. Motionsområdet är huvudsakligen till för aktiviteter i form av promenad, löpning, längdskidåkning eller mountainbikecykling. Parkerna är lättillgängliga och väl skyltade och är ofta upplysta. Skötseln här är inte så intensiv utan ser främst till att hålla gångar och vägar röjda.

Stadsskog är ett större grönområde som ligger central och är lättillgängligt. Stadsskogen innehåller vegetation som ger en skogskänsla och bjuder in till naturlek. Här kan besökare promenera, löpträna eller slå sig ner och njuta av tystanden och lugnet. Vegetationen kan variera från öppen till sluten. Skötseln i stadsskogen är låg.

Grönområde är större naturlika områden med inslag av spontan växtlighet. Vegetationen går från halvöppen till sluten och innehåller ofta höga naturvärden. Grönområdet är till för rekreation, stillhet, lek, motion och för att få en naturupplevelse. Skötseln i området är låg.

2.2 Vad är en kvalitativ park

En kvalitativ park kan betyda olika för olika personer, därför är variationen av olika grönområden viktiga så att det finns något för alla. Patrik Grahns som är professor inom landskapsarkitektur och forskar om hur naturen och utemiljöer påverkar människan har pekat ut åtta värden som en kvalitativ park kan innehålla. Dessa är rofylldhet, social gemenskap, artrikedomen, öppenhet och utsikt, historia, avskildhet, känsla av rymd eller vildhet och natur. Dessa värden bidrar till att en plats är mer eller mindre kvalitativ, ju fler värden en park innehåller desto mer kvalitativ är den. En plats kan innehålla alla dessa värden medan en annan endast innehåller ett fåtal.

Parkens kvalitet påverkas både av platsens innehåll, storlek och utformning men också av dess omgivning. Beroende på om platsen omsluts av villaträdgårdar, åkermark eller trafikerade vägar så har det stor betydelse för hur platsen upplevs och kan därför påverka en parks kvalitet.

I parkplanen har de inventerade parkerna blivit betygsatta efter hur kvalitativa parkerna är med en siffra från 1–5, där 1 är det lägsta och 5 det högsta. Här är parkens befintliga skick inte inkluderat utan enbart baserat på platsens värde. Det vill säga om parker har flera funktioner som till exempel både lekplats, en plats för kontemplation eller andra aktiviteter. Men även beroende på platsens omgivning om det är en bullrig eller tyst plats. Samt hur platsen är utformad om den är trevlig att vistas i eller om platsens upplevs öde, exponerande eller otrygg. Vid betygsättningen av parkerna har Patrik Grahns åtta värden varit en utgångspunkt för att kunna sätta betyget.

Betyg 1:

De grönytor som fått betyget 1 saknar inbjudande element, det kan till exempel vara en mindre öppen gräsyta som saknar ett tydligt syfte och inte har element som gångar, bänkar eller vegetation. Ett exempel på en sådan plats är Apelvägen.

Betyg 2:

De grönytor som fått betyget 2 har enstaka inbjudande element som exempelvis en gång, en bänk eller något sevärt. Det kan vara en plats utan någon tydlig funktion men som har en vacker utsikt, eller en grönyta som har en stig som används av väldigt få och huvudsakligen som genomfart. Det är sällan förbipasserande stannar på platsen, ett exempel på en sådan plats är Hällans grönområde.

Betyg 3:

De grönytor som fått betyget 3 har flera inbjudande element, där kan till exempel finnas både en gångväg och sittplatser eller ha en specifik funktion som lekplats, hundrastgård eller skatepark. Platsen besöks av en specifik målgrupp men är inte en självklar plats för personer utanför målgruppen att spendera tid i, exempelvis Hällans lekplats. Den kan även vara en plats med flera kvalitativa värden där en bullrig omgivning gör att den generella kvaliteten blir lägre, till exempel Dungarna.

Betyg 4:

De grönytor som fått betyget 4 har flera tydliga funktioner och kvalitativa värden. Detta kan vara en plats där många kan vistas samtidigt och göra olika saker. Det kan till exempel vara en park där det finns en lekplats och ett utegym som samtidigt är trevlig att promenera igenom, exempelvis Stallhagen. Men det kan också vara en mindre park som exempelvis Kockska parken som är trevlig att både promenera igenom samt spendera tid i då den är vacker och har flera sittplatser med utsmyckningar som besökare kan vila ögonen på.

Betyg 5:

De platser som fått betyget 5 innehåller många kvaliteter och är en populär plats att vistas på. Platsen har flera tydliga funktioner samtidigt som den är estetiskt tilltalande. Platsen är dessutom tillräckligt stor för att många ska kunna vara på platsen samtidigt. Till skillnad från de platser som fått betyget 4 så är detta en plats där besökare gärna spenderar en längre stund. Det är en typisk mötesplats för picknick, att ligga och sola eller bara ta del av naturen eller titta på folk. Ett par exempel på sådana platser är Stadsparken, Allmänningen och Stora torg.

2.3 Parkens skick

Till parkplanen har även en skala över parkernas skick tagits fram där en siffra från 1–5 endast betygsätter hur välbehållen platsen är och inte dess funktion. Betyget för skick och kvalitet påverkar inte varandra utan en plats kan ha högsta betyg i kvalitet men lägst i skick och vice versa. 1 är det lägsta betyget och 5 det högsta. För att en plats ska få det lägsta betyget behöver platsen upplevas väldigt ovårdad, det kan innebära att vegetationen är övervuxen, gångarna i väldigt dåligt skick, söndriga redskap i form av bänkar, lekredskap, cykelställ med mera. Ingen av de parker som varit med i inventeringen har fått betyg 1.

För att få det högsta betyget 5, ska platsen upplevas väldigt välskött. Redskapen på platsen är fräscha och hela, det är minimalt med ogräs, all vegetation är väl beskuren, gångarna är hela och saknar större ojämnheter, skyltar och soptunnor är fria från klotter och det är minimala tecken på nedskräpning.

Då betygsättningen är baserad på platsens upplevelse blir den inte lika tydlig och precis som betygsättningen av kvalitén. Så även här kan platsens skick variera från person till person då individer upplever saker olika. Betyget som är satt på de inventerade platserna är huvudsakligen en vägledning för att lättare se vilka grönytor som eventuellt behöver utökat underhåll alternativt en större upprustning.

2.4 Skötselnivån i parkerna

Genom att redan vid planerings- och gestaltungsstadiet fundera på framtida underhåll och skötsel så skapas goda förutsättningar för välfungerande och kvalitativa grönområden. Kommunen har flera ytor där en mindre förändring i skötseln hade gjort stor skillnad för platsen genom att den blir mer tillgänglig och på så vis mer inbjudande. Det kan bland annat handla om att klippa gångar i långgräs för att bjuda in gående i parken.

Generellt sett är lättskötta ytor att föredra. Det finns flera ytor som klipps till bruksgräsmatta där kommunen hade kunnat spara in på resurser genom att låta det bli långgräs då ytan inte brukas. Resurserna som sparas kan i stället lägga på de områden som kräver högre skötsel.

Driften och underhållet av Eslöv kommun sköts idag av en upphandlad entreprenör.

Grönytornas skötsel varierar beroende på dess karaktär och innehåll. Kommunens finparker har exempelvis en mer intensiv skötsel. Intensivskötseln innebär oftast att det finns perennplanteringar som kräver tät tillsyn för bevattning och ogrärensning. Det kan även handla om tät skräpplockning, häckklippning eller gräsklippning om det finns en prydnadsgräsmatta.

Graden under intensivskötsel är semiintensivskötsel, det är den typen av skötseln som är vanligast. Den förekommer i de flesta av kommunens parker där det finns bruksgräsmatta. Platsen kan i övrigt ha väldigt lågt skötselbehov.

Under semiintensivskötsel kommer semiextensivskötsel, denna typ av skötsel förekommer främst på de ytor som består av långgräs eller äng. Här krävs inget större underhållsarbete mer än vid de tillfällena som långgräset eller ängen ska slå och då gräset plockas upp.

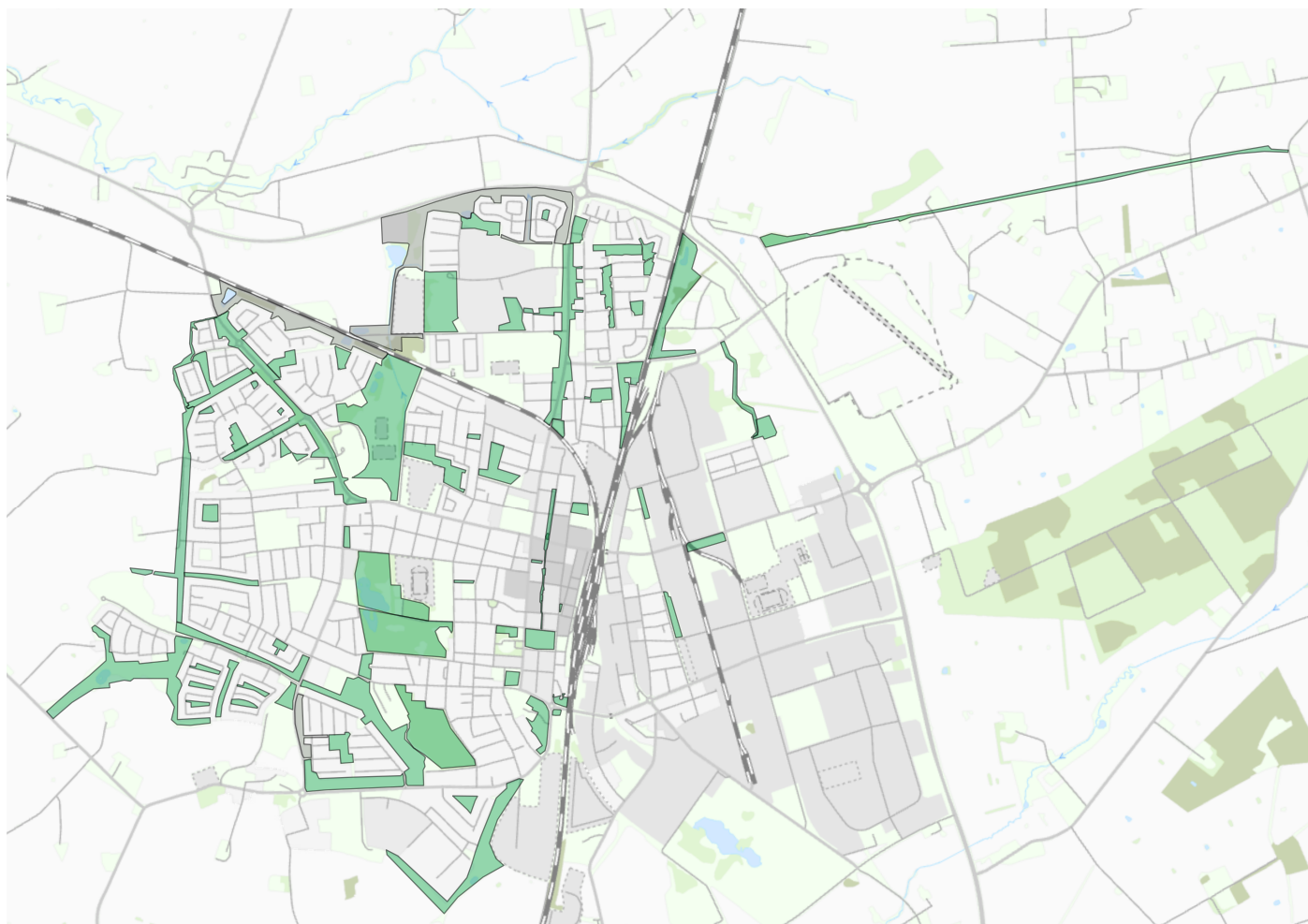
Den lägsta typen av skötsel är extensivskötsel, den förekommer främst på naturmark som till exempel i Allmänningen. Denna typ av skötsel kan innebära att det sker en gallring i skogsbeståndet vid behov eller att träd och buskar beskärs för att bibehålla god framkomlighet.

2.5 Dagvattenhantering

Flera av grönyterna i Eslöv, Löberöd och Marieholm har en stor betydelse för dagvattenhanteringen då stora mängder vatten samlas där vid större skyfall. Majoriteten av grönyterna som inventerats avlastar dagvattenbrunnarna genom att de både fördröjer och omhändertar vatten. Markmaterialet i parkerna har hög permeabilitet som vattnet kan tränga ner i, samt vegetation som fördröjer vattnet med sitt bladverk. Dessa ytor är extra viktiga att värna om samt förstärka vegetationen på för att de på bästa sätt ska kunna underlätta dagvattenhanteringen.

I Löberöd är det samtliga inventerade grönytor som är viktiga för dagvattenhanteringen. I Marieholm är det alla inventerade grönytor bortsett från Kavrngatans fickpark som är viktiga för dagvattenhanteringen. I Eslöv är det grönyterna som presenteras nedan som är viktiga för dagvattenhanteringen.

Karta över viktiga grönytor för klimatanpassning i Eslövs tätort



2.6 Planeringsunderlag

Vid framtagning av parkplanen har följande dokument varit grundpelare och viktiga underlag. Då dokumenten berör parkplanen på ett eller flera sätt har berörda delar plockats ut och använts som underlag vid framtagandet av parkplanen, berörda delar presenteras nedan.

Översiktsplan 2035

Enligt Eslöv kommuns översiktsplan från 2018 ska det finnas en god variation av grönområden och tätortsnära rekreation. När ny bebyggelse tillkommer ska befintliga värden så som vatten och grönstruktur tas i beaktan samt utveckla dessa för att ge mervärde i form av upplevelserika livsmiljöer, förbättrad folkhälsa och ekosystemtjänster.

De offentliga platserna i anslutning till bebyggelsen så som parker, stråk och gatumiljöer är viktiga sociala platser. De ger en variation av mötesplatser i staden som ger plats för kultur, samvaro och fritidsaktiviteter vilket är ytterligare en viktig punkt i den gällande översiktsplanen.

Målet är att skapa attraktiva inkluderande miljöer som bjuder in till rörelse, aktivitet och möten samt skapa en känsla av tillhörighet och trygghet.

Då Eslövs kommun omges av ett storskaligt åkerlandskap med begränsad tillgänglighet blir parkerna och grönområdena i tätorterna extra viktiga och ska därför fortsätta att utvecklas och tillgängliggöras. Även kopplingen mellan grönområden och parker ska stärkas för att skapa längre sammanhängande grönstråk.

Med en växande befolkning i tätorterna bör viktiga områden som används flitigt tillvaratas och utvecklas. Fler människor betyder högre slitage vilket ställer nya krav på kommunens grönområden.

Översiktsplanen säger även följande:

- Värdefull natur ska skyddas.
- Kommunen bör inte bebygga grönområden eller platser som är lämpliga för dagvattenhantering eller betydelsefulla för folkhälsan.
- I tätbebyggda områden är tillgången till grönområden av stor vikt.
- Vid förtätning tas grönområden och dess ekosystemtjänster och mervärden i beaktan.
- Befintlig biologisk mångfald ska skyddas och bevaras samt utvecklas i nya områden.
- Alla kommuninvånare ska ha god tillgång till innehållsrika och varierande grönområden.
- Grönstruktur och vatten skapar mervärde i form av upplevelserika livsmiljöer som även bidrar med ekosystemtjänster och god folkhälsa.

Grönplan för Eslövs kommun

Eslövs kommun har huvudsakligen tre utmaningar gällande grönstrukturen, jordbrukslandskapet, barriärer och klimatförändringar. Med den stora andel jordbrukslandskap i kommunen poängteras det även i grönplanen hur viktig den tätortsnära naturen är för att tillgängliggöra rekreativa gröna miljöer.

Jordbrukslandskapet är dock inte den enda barriären ut till kommunens grönområden utan stora vägar och järnvägen påverkar också kopplingen och framkomligheten till grönytor. Detta begränsar invånarnas tillgång till naturen, i synnerhet barn, äldre, funktionsvarierade och sjuka som inte kan eller får ta sig på egen

hand längre sträckor. Barriärerna har även en ekologisk påverkan då de påverkar möjligheten till en sammanhängande grönstruktur. En sammanhängande grönstruktur är viktig både för att skapa broar där djur och insekter kan röra sig samt skapa längre gröna stråk som invånarna kan promenera längs.

Den sammanhängande grönstrukturen är även viktig ur klimatsynpunkt. Med fler värmeböljor, kraftiga skyfall och översvämningar så har grönstrukturen en central roll i att både reglera temperatur och fördröja vatten så att livsmiljön i tätorterna blir hållbar.

Lekplatsplan

Grönstrukturen är en viktig del även i lekmiljöer, träd och buskar kan skapa roliga miljöer där barnen kan leka. Lekmiljön är viktigt för ett barns utveckling då de bland annat lär sig att vara kreativa, sociala, öva på balans och stärka sin självkänsla. Träd och buskar är utmärkta lekredskap men skapar även ett skydd på lekplatserna i form av skugga som skyddar mot solens starka strålar. De skapar även ett vindskydd, rumslighet och är ljuddämpande.

Naturplan

- Vid detaljplaneläggning ska natur och naturvärden bevaras och utvecklas genom att planlägga marken som park och natur.
- I arbetet med detaljplaner ska ekosystemtjänster beskrivas inom planområdet innan eventuell exploatering.
- Öppna dagvattenlösningar ska prioriteras.
- Träd ska skyddas i detaljplanerna genom att ställa krav på marklov för att få fälla värdefulla träd.
- Fler träd ska planteras, de träd som fälls ska kompenseras enligt kommunens riktlinjer för trädfällning.

2.7 Invånarna tycker till

För att ge invånare och besökare chansen att vara med och påverka utvecklingen av grönområdena i Eslöv, Marieholm och Löberöd genomfördes en enkätundersökning där de fick tycka till om parker och grönytor de vistas i. Enkäten var uppdelad i tre delar där deltagarna fick tycka till om en plats de tycker är bra, en plats de ofta besöker samt en plats de gärna ser utvecklas. I varje del fanns en karta där deltagaren kunde placera en pin nål på den platsen som passade bäst in på frågan. Alla tre delarna innehöll även följdfrågor som vilka värden platsen har, vad de brukar göra på platsen, hur ofta de besöker platsen samt ifall de saknar något på platsen.

Enkäten publicerades på Eslövs kommuns hemsida samt på Facebook. Där låg enkäten uppe i en månad och var tillgänglig för både invånare i kommunen samt besökare att besvara. Då enkäten var uppdelad i tre delar förde det med sig att samtliga delar inte blev bevarade av alla deltagare. Del 1 besvarades av 176 personer, del 2 av 119 personer och del 3 av 112 personer.

Det var huvudsakligen (71%) kvinnor som deltog, 25% var män och 4% som inte ville uppge eller identifierar sig som annat. Av deltagarna tillhörde 42% åldersgruppen 30-49, 32% 50-64 år, 14% 65-79 år, 7% 19-29 år, 3% 79+ år och slutligen 2% 12-18 år. 172 deltagare är bosatta i Eslövs kommun, 3 deltagare i en annan kommun och 1 deltagare som inte ville uppge. Majoriteten, 110 stycken, av deltagarna bor i Hus, radhus eller parhus. 58 stycken bor i lägenhet i flerfamiljshus, 6 stycken på lantgård och 2 stycken i annat. Vid fråga om hur ofta deltagarna besöker en park som de tycker är bra svarade 45% varje vecka, 17% varje dag, 19% en gång i månaden och 17% mer sällan. De som svarat en gång i månaden eller mer sällan fick möjlighet att svara på följdfrågan varför de inte besökte platsen oftare. Där framkom det att de huvudsakliga anledningar till att de inte besökte platsen oftare berodde på tidsbrist eller för långt avstånd.

Resultatet av enkätundersökningen gav en betydande inblick i hur besökarna använder flera av kommunens grönytor, vad de anser platserna har för värden samt vad de saknar på platserna. Det resultatet tydligt visade var att i Eslöv är invånarna generellt nöjda med parkerna och grönyterna. Ute i Marieholm och Löberöd fanns ett större missnöje och efterfrågan efter kvalitativa parker och grönytor.

I Eslöv var Trollsjöområdet, det vill säga Sahlins park och Skytteskogen, Stadsparken, Husarängen och Allmanningen de parker som var mest omtyckta samt besöks flitigast. De parker i Eslöv som flest deltagare önskas utvecklas var Sahlinspark, Skytteskogen, Äselunden, Husarängen, Bäckdala, Onsjöparken samt Abullahagen (som inte är med i inventeringen). I Sahlins park och Skytteskogen önskades huvudsakligen bättre belysning, fler sittplatser, fler sopkärl samt blomrabatter. I Äselunden önskades belysning, sittplatser och bättre gångbana. I Husarängen önskas utegym, belysning och blomning. I Bäckdala fanns önskan om ökad tillgänglighet kring dammen, fler träd och sittplatser. I Abullahagen önskades, gångbanor, sittplatser samt ökad tillgänglighet från centrala Eslöv. Det ska dock nämnas att i både Skytteskogen, Sahlinspark, Stadsparken och Husarängen så svarade majoriteten att de var nöjda med platsen och inte saknade något.

I Marieholm var det Ankdammen, Idrottsplatsens strövområde, Sundelius park, Ringparken samt Udden som deltagarna pekade ut som parker de tycker bäst om och oftast besöker. Samtliga parker blev även utpekade där de ville se en utveckling. Sundelius park var den park flest deltagare ville se en förändring i, där önskas bland annat att häcken mot vägen ska tas bort, att lekutrustning för äldre barn ska tillföras, fler sittplatser, perennplanteringar samt fler sopkärl och belysning. I Ankdammen fanns det bland annat en önskan om fler sittplatser, belysning och lekutrustning. På Idrottsplatsens strövområde

önskades framför allt fler sittplatser och bättre tillgång till dammen. I Ringparken önskades mer lekutrustning och sittplatser, blomning, utegym och belysning. Vid udden fanns det önskan om sittplatser, lekutrustning och belysning.

I Löberöd var det Gamla torg, Braheskogen (som inte är med i inventeringen), Idrottsplatsens lekplats, Karl Jöns väg, Gångstråk banvallen samt Gångstråk norra Löberöd som pekades ut som mest omtyckta och välbesökta platserna. De platser som deltagarna ville utveckla var framför allt Gamla torg och Idrottsplatsens lekplats. På Gamla torg fanns det en önskan om att öka mysfaktorn genom att tillföra mer vegetation, perennrabatter, fler sittplatser samt någon form av vatteninslag. På Idrottsplatsens lekplats önskades mer lekutrustning för äldre barn, aktivitetsytor samt utegym.

Åsikterna från enkätsvaren har tagits hänsyn till i framtagandet av parkplanen. Resultater presenteras mer ingående i den fördjupade parkplanen under rubriken *Invånarna tycker till*. Rubriken *Invånarna tycker till* finns endast under de parker som deltagarna valt ut i enkäten. Även de platser som endast enstaka personer tyckt till om har kommit med i den fördjupade parkplanen.

3. Hur ser det ut idag

3.1 Eslöv idag

3.2 Framtidsvision för Eslöv

3.3 Utveckling av Eslöv

3.4 Löberöd idag

3.5 Framtidsvision för Löberöd

3.6 Utveckling av Löberöd

3.7 Marieholm idag

3.8 Framtidsvision för Marieholm

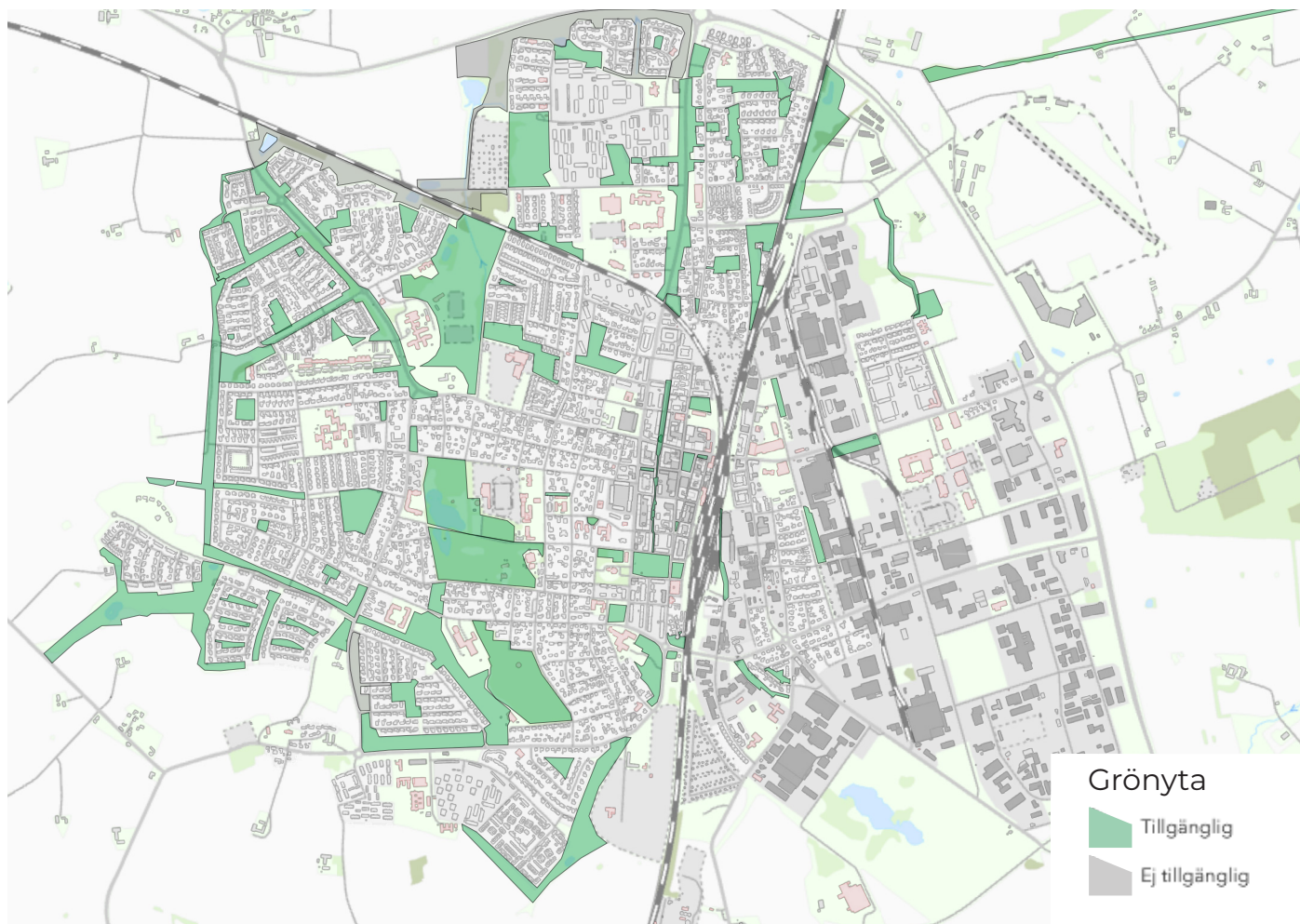
3.9 Utveckling av Marieholm

3.10 Invånarna tycker till

3.1 Eslöv idag

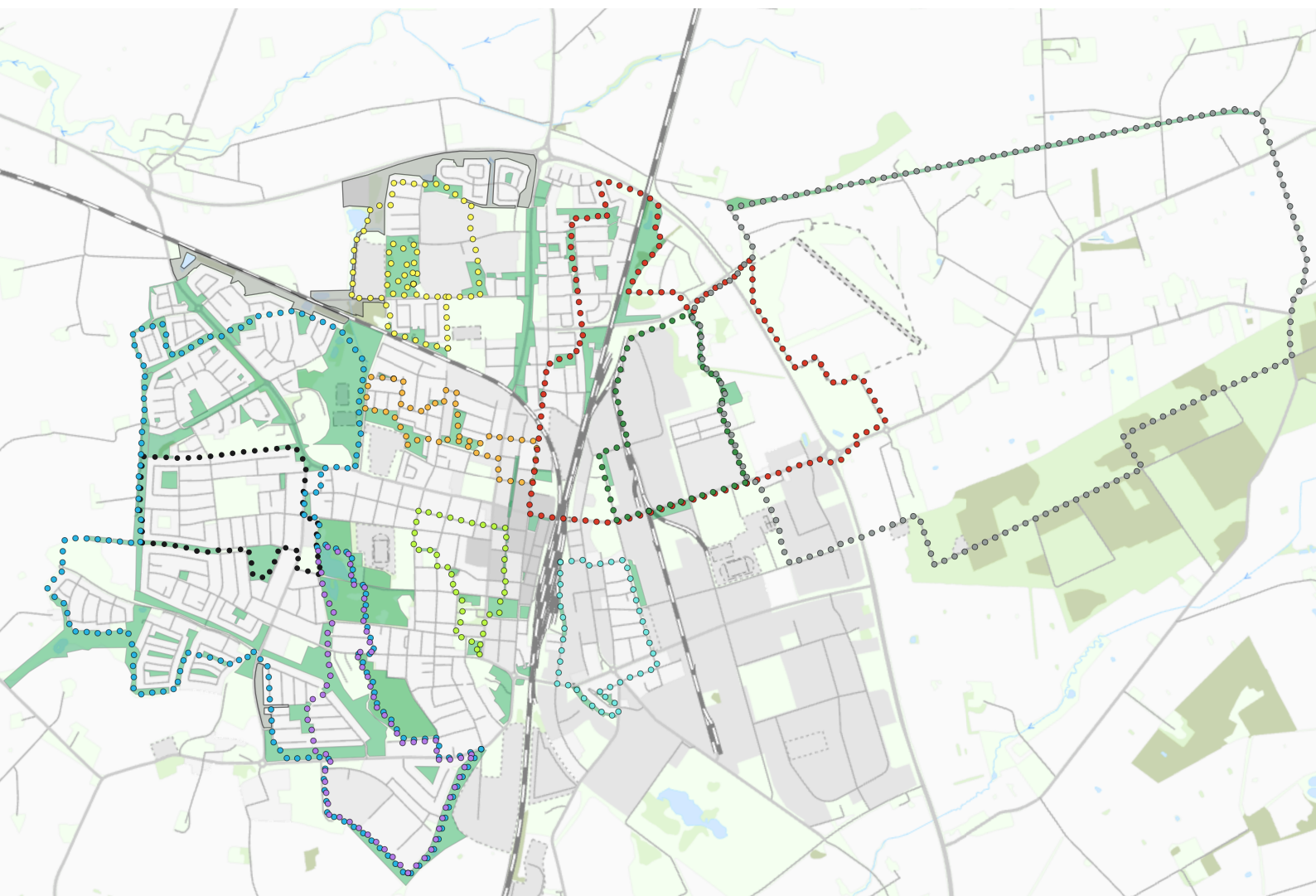
Eslöv är en regional stjärna med goda kommunikationer ut till andra starka centralorter, så som Malmö, Lund och Helsingborg. Med sitt hållbara läge skapas en stark, attraktiv stad med tillgångar och kvaliteter för hela kommunen. Tågstationen i Eslöv har haft en stor betydelse för tätorten, kort efter att järnvägen etablerats tillkom olika typer av handel och industrier. Det finns spår än idag efter att staden expanderat runt om järnvägen. Den östra delen av Eslöv består till stor del av handel och industrier medan den västra huvudsakligen består av bostadsbebyggelse.

Eslövs styrka är den variationen av grönytor som finns inom gång- och cykelavstånd. Inom staden går det att hitta grönytor av alla tio karaktärer. Den största andel består av Närpark, Grönstråk/Övrig grön friyta, Fickpark och Områdespark. 86 grönytor är totalt utpekade, var av 10 ligger på den östra sidan om järnvägen.



Med 86 grönytor skapas ett grönt nät över staden där invånare kan promenera längs med och genom grönska i större delar av Eslöv. Gröna slingor i olika distanser är utritade där motionärer kan välja mellan 10 olika sträckor som tar dem igenom flertalet parker och grönstråk. Det längsta stråket är 10 kilometer långt och det kortaste är 2,1 kilometer. Slingorna är inte märkta, utan de är enbart markerade i kartan. Majoriteten av slingorna ligger på kommunägd mark, men det förekommer sträckor som ligger på privat ägd mark, där gäller allemansrätten. De markerade slingorna har inget särskilt underhåll utan får nyttjas i befintligt skick, det innebär bland annat att det finns sträckor som saknar vinterväghållning. Genom att tillgängliggöra de grönytor som i dagsläget inte är tillgängliga skulle de gröna slingorna kunna utvecklas ytterligare.

- Snärjetslingan 9,1 km
- Östra slingan 6,7 km
- Bergaslingan 2,9 km
- Järnvägsslingan 2,3 km
- Eslöv runt 10 km
- Skogsrundan 4,5
- Centrumrundan 2,1
- Onsjöslingan 4,3 km
- Utsiktsslingan 3,1 km
- Ängsslingan 2,7 km



Tillgången till grönytor i östra Eslöv är bristfällig och behöver utvecklas och förstärkas i takt med att stadsdelen förtätas. Industrin präglar området men även här finns en del bostadsbebyggelse som även kommer utökas. Flera grönytor är inte planlagda som allmän platsmark vilket begränsar tillgången till kvalitativa offentliga grönområden. Därför kan det vara nödvändigt att undersöka möjligheten att ändra planstatus på vissa platser för att möjliggöra bättre tillgång till grönytor även i den östra delen. Detta kommer bli särskilt viktigt i takt med att området exploateras för bostadsbebyggelse. Även kopplingen mellan grönytor samt kopplingen till västra sidan av Eslöv behöver förstärkas för att ytterligare tillgängliggöra de befintliga grönytorna samt minska barriären som järnvägen idag utgör mellan de två sidorna.

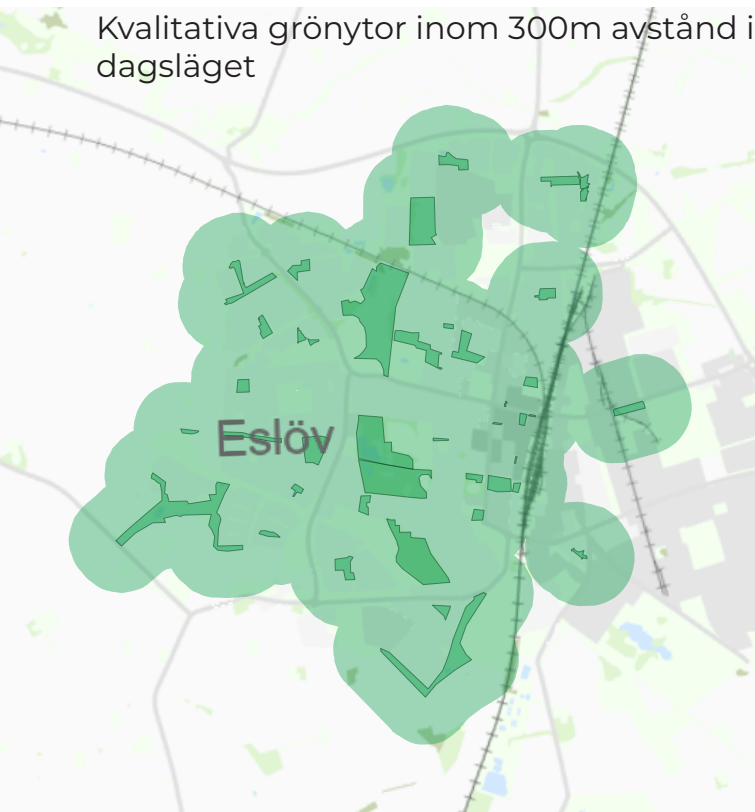
I övriga delar av Eslöv är tillgången till bostadsnära natur betydligt bättre med god tillgång till kvalitativa grönytor och lekmiljöer. Särskilt goda exempel i Eslöv är stadsskogen Allmänningen, motionsområdet Husarängen, finparken Sahlins park och aktivitetsparken Skytteskogen. Parkerna är väletablerade och

utformade platser där invånarna kan känna en stark tillhörighet. Grönområdena är några av de största sammanhängande grönstrukturerna i kommunen och erbjuder en blandning av olika aktivitet som lockar flera olika intressen.

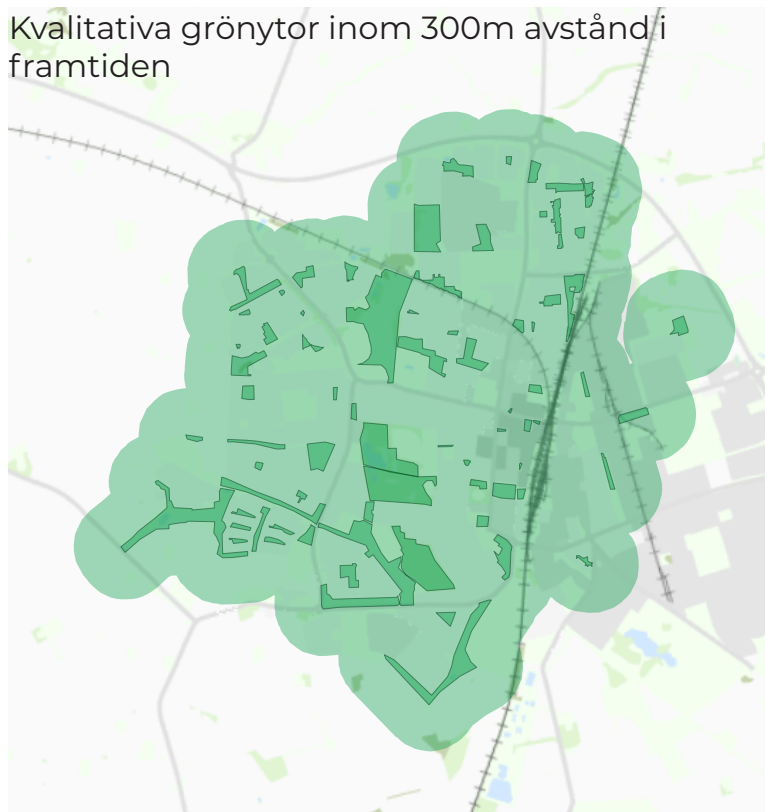
Men det är inte bara de stora parkerna som utgör den goda tillgången till bostadsnära natur, utan spridningen på kvalitativa mindre parker och gröonstråk är hög. Den är endast två mindre områden i Rönneberga/Norrevång och Sallerup/Västra Sallerup som inte ligger inom en 300 meters radie till närmsta kvalitativa grönyta. Stora delar av dessa områden kan täckas om åtgärder som utpekats i den fördjupade parkplanen utförs.

Det som behöver utvecklas på den västra sidan av järnvägen är en bättre koppling mellan grönytorna, öka kvalitén på de som ligger på skalan 1-2 samt skapa tydligare entréer till flera av parkerna. I dagsläget har Eslöv flera grönytor med hög kvalitet men saknar tydliga entréer, Sahlinspark är ett exempel på en sådan plats.

Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i dagsläget



Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i framtiden

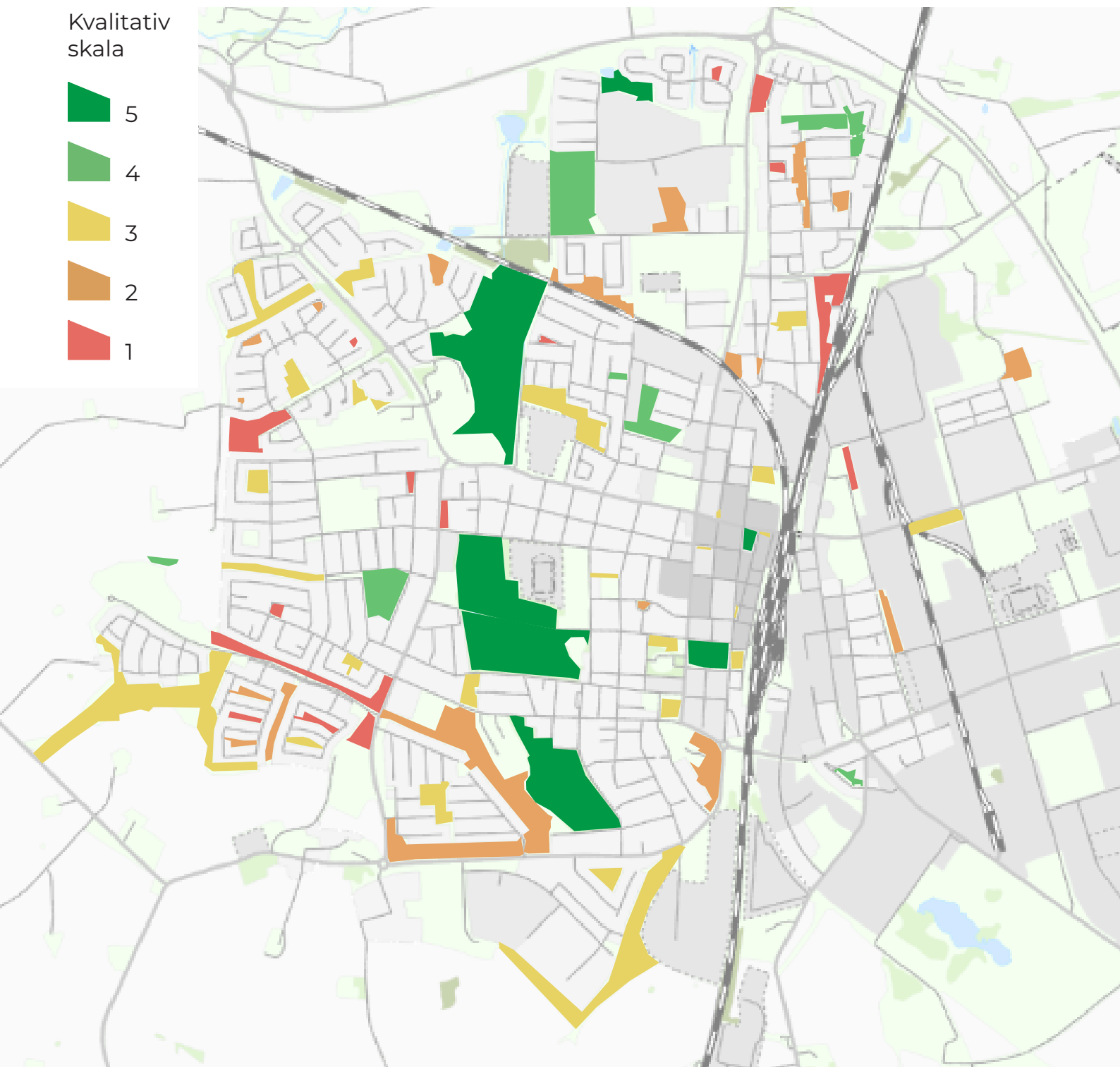
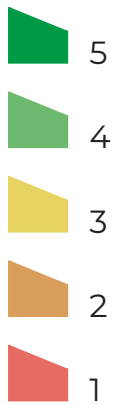


Inom Eslöv finns flertalet grönytor som i dagsläget inte är tillgängliga eller särskilt kvalitativa men har potential att bli. Genom att öka tillgängligheten eller kvalitén på dessa platser skapas fler attraktiva miljöer med rekreativa värden.

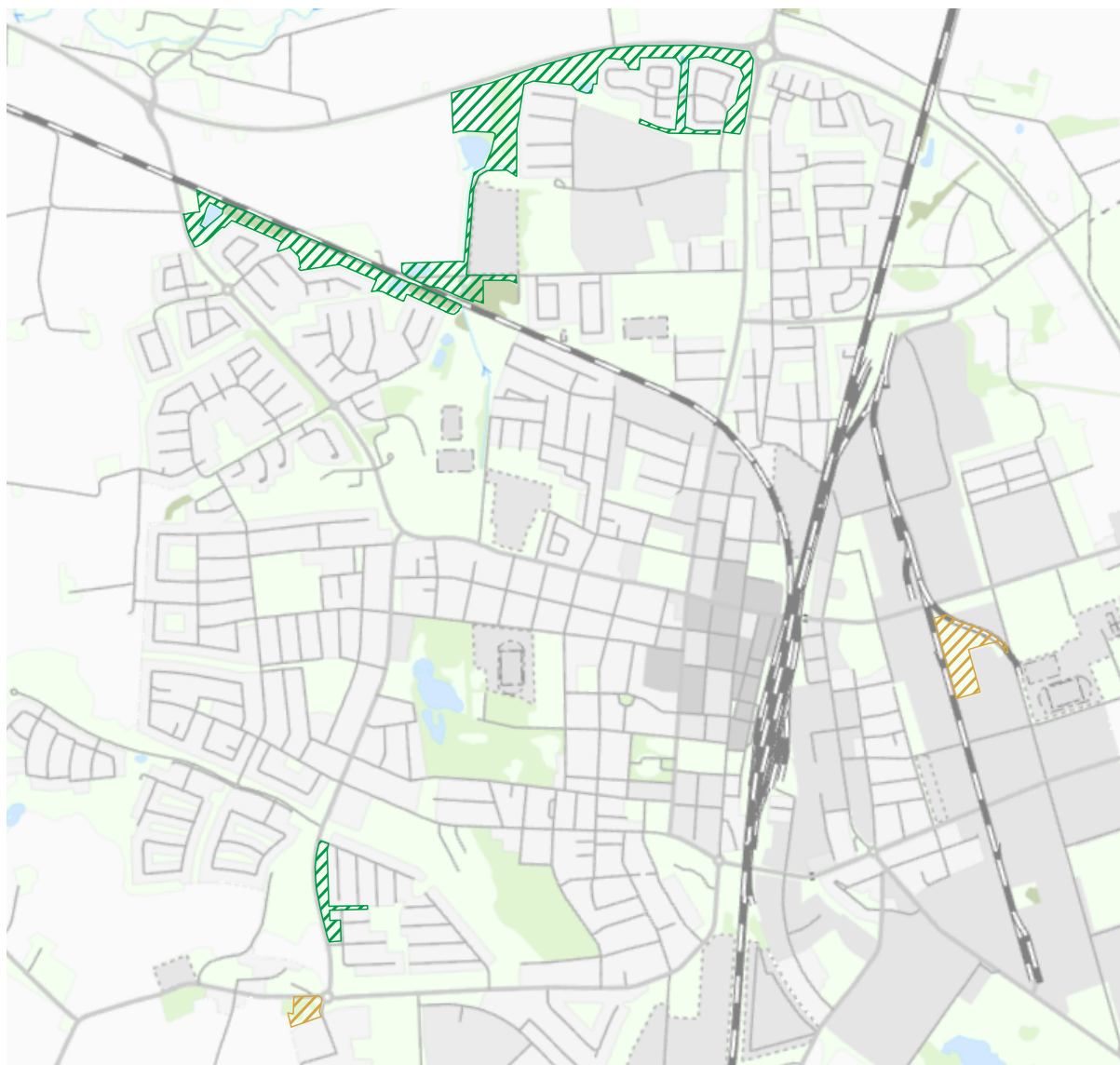
Det finns dessutom en del grönytor som inte behandlas i denna parkplan som är möjliga att göra tillgängliga. Detta består huvudsakligen av grönytor där Eslövs kommun äger en mindre del av en grönyta, men genom att samarbeta med markägaren kan ytan utvecklas med fördel för både kommunen och markägare.

Karta över kvalitativa grönytor

Kvalitativ
skala



Karta över grönytor som i dagsläget
inte är tillgängliga samt ytor som ej är
kommunalägda

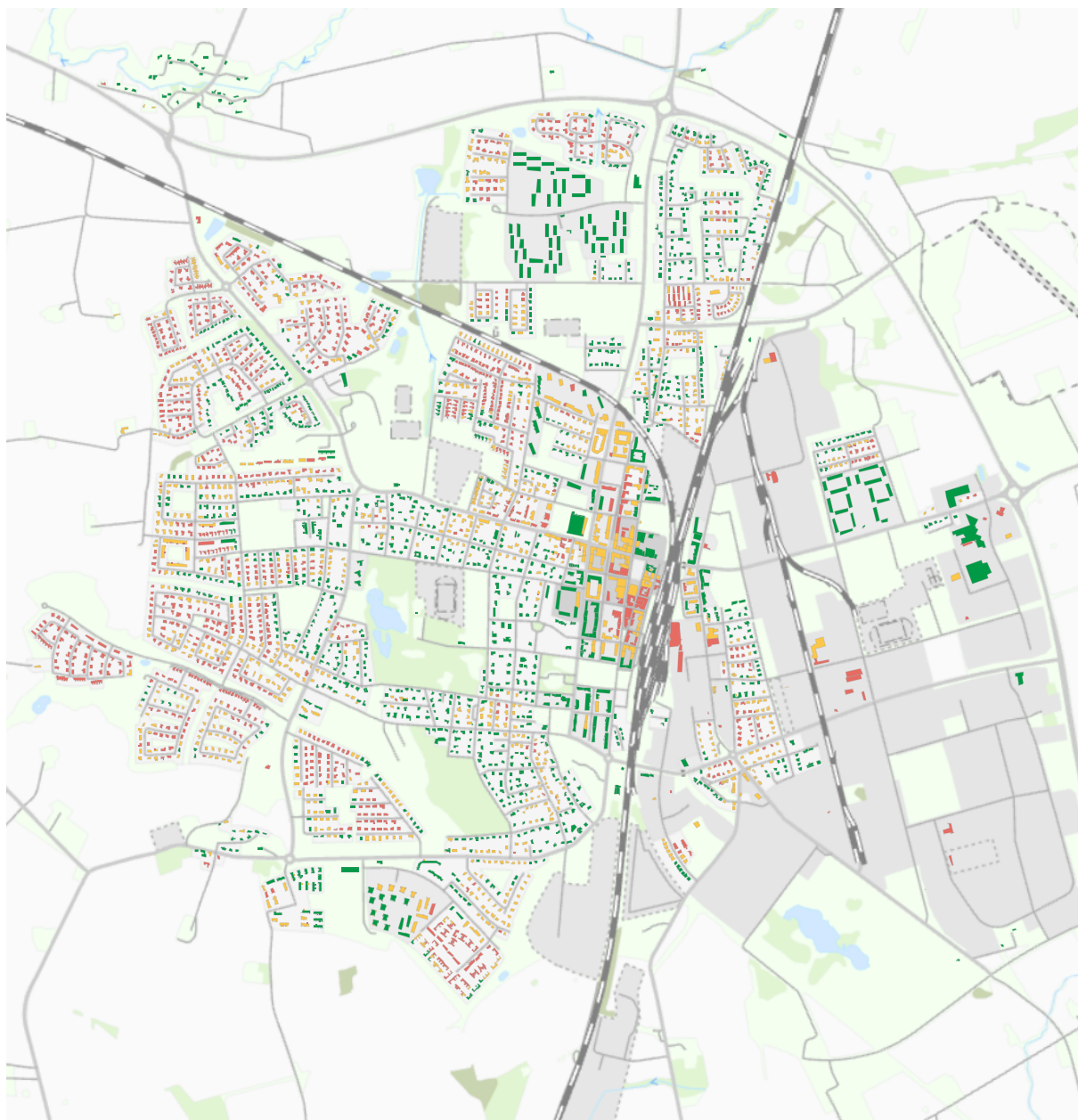


 Ej tillgänglig på grund av tät vegetation

 Kommunen äger endast en mindre del av ytan

Enligt grönplanen uppfyller Eslöv inte rekommendationerna gällande 3-30-300 regeln. 37,79% kan se minst tre träd från sin bostad, 39,53% löper risk för att inte kunna se tre träd från sin bostad och 32,68% kan inte se tre träd från sin bostad.

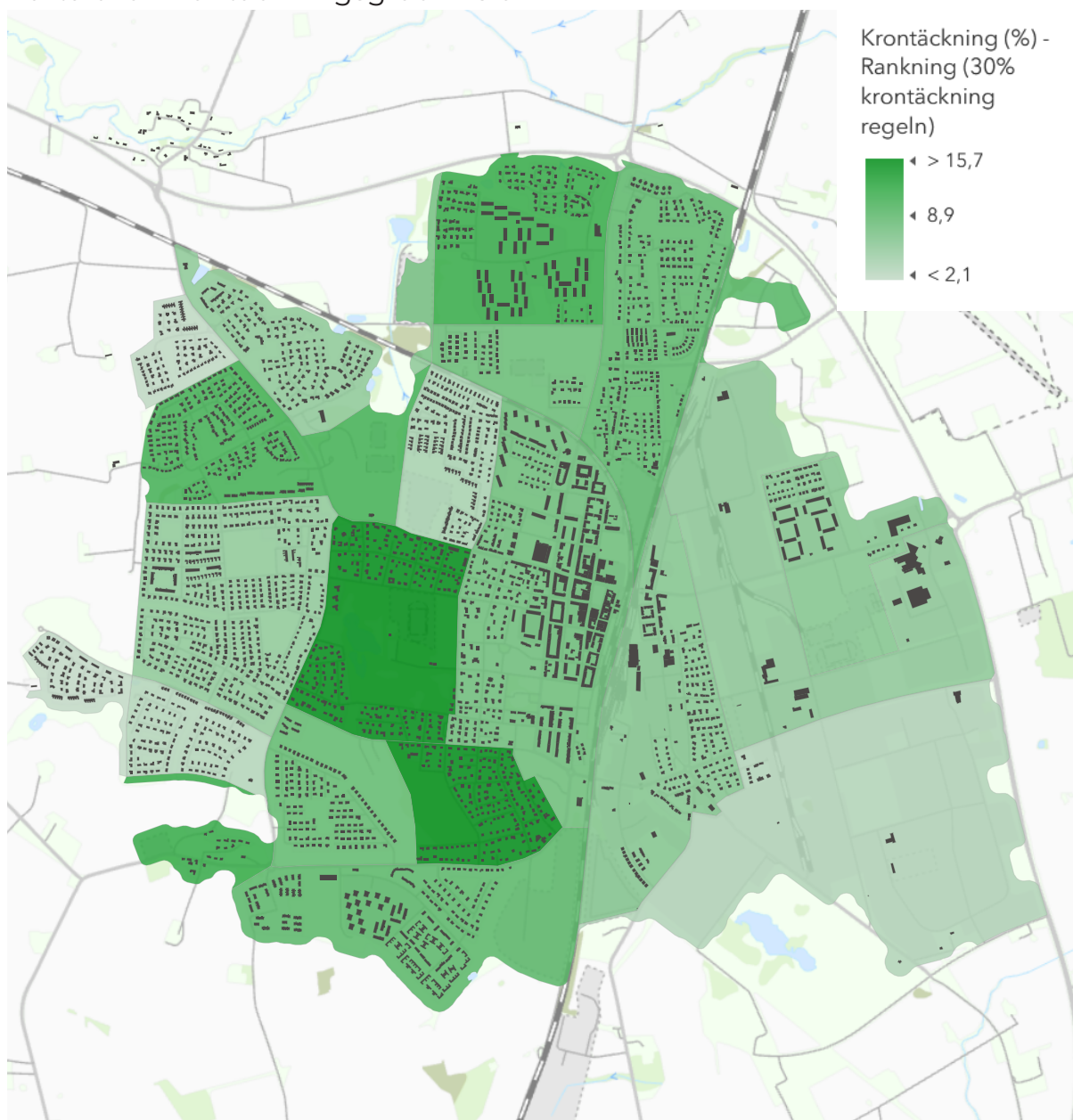
Karta över byggnader med utsikt till minst 3 träd i Eslöv



-  Kan se minst 3 träd från sin bostad
-  Löper risk för att inte kunna se 3 träd från sin bostad
-  Kan ej se 3 träd från sin bostad

Krontäckningen i staden ligger endast på 8,7% varav 20% är ett mål för Eslövs kommun. Däremot är tillgången till grönområden inom 300 meter betydligt högre och ligger på 97,9%. Gällande avståndet till ett grönområde är all grönyta inräknad, även de områden som inte faller inom den kvalitativa skalan 3-5 samt områden som inte ligger på kommunägd mark.

Karta över krontäckningsgrad i Eslöv



En viktig insats för att både bevara och öka mängden grönska inom kommunen är att ha en trädförnyngsplan.

Träd förökar sig vanligtvis genom att de frösår sig eller bildar rotskott. Men i de flesta anlagda parker sker inte en naturlig trädförnygring då träd som frösått sig eller bildat rotskott tas bort i samband med ogräsbekämpning och slybekämpning.

Äldre träd har ur flera aspekter en viktig roll i parkerna. Stora gamla träd utgör ett arkitektoniskt element på platsen med sin storlek och form som den skapat under flera årtionden. Med sin storlek bidrar den med karaktär till platsen och medför sig en historisk markör. Äldre träd har även en viktig roll för den biologiska mångfalden i staden då bland annat deras grova bark utgör viktiga miljöer för många småkryp.

Träden lever inte för alltid, äldre träd är mer mottagliga för sjukdomar vilket kan innebära att de blir en risk i stadsmiljö. Det kan i sin tur innebära att träden måste tas bort trots att de har flera år till att leva. När dagen kommer då äldre träd måste tas bort är det därför viktigt att det finns något som ersätter dessa.

Detta är särskilt viktigt på platser som Sahlins park i Eslöv. Här finns många stora gamla träd, både i grupper och som solitärer som ger platsens dess karaktär. Skulle alla träden dö ungefär samtidigt och ersättas efter hand som träden tagits ner skulle platsen tappa sin karaktär. Därför är det viktigt att i god tid planera och plantera träd som hinner växa sig någorlunda stora så tomrummet efter det nedtagna träden minimeras.

3.2 Framtidsvision för Eslöv

Fler träd

Krontäckningen når inte de rekommenderade 30% i Eslöv, utan ligger på 8,7%. För just Eslöv har en anpassad modell tagits fram där 20% är en rimlig siffra som staden kan uppnå. Men då krävs insatser där fler träd planteras på befintlig parkmark. Det är även av stor vikt att bevara de befintliga träden och ta fram en trädförnygringsplan för de platser där det inte sker en naturlig trädförnygring. Sahlins park är ett exempel på en sådan plats där det finns stora gamla träd som med tiden måste ersättas, detta behöver göras i god tid så att det finns ersättare då de äldre träden med tiden dör.

Tillgång till kvalitativa grönytor

Alla ska ha god tillgång till kvalitativa grönytor av olika karaktär oberoende av var i Eslöv man bor. Detta innebär att det ska finnas grönytor av olika karaktär inom 300 meter från sitt hem, dit invånare kan ta sig på ett säkert och obehindrat sätt. Här ingår det även att skapa och tillgängliggöra gröna stråk som uppmuntrar till rörelse och gör det enklare att hitta mellan olika grönområden.

Minskad barriär

Järnvägen utgör i dagsläget en stor barriär mellan den östra och västra sidan av Eslöv. Kopplingen till den östra sidan av Eslöv kan bli starkare genom att koppla samman grönstråket som finns i nära anslutning till viadukterna vid järnvägen.

3.3 Utveckling av Eslöv

För att nå målbilden krävs även olika insatser som ökar kvalitén på grönytorna i Eslöv, det kan vara mindre ingrepp som att tillföra en bänk eller en större insats där gångstråk eller aktivitetsytor tillförs eller utvecklas. För att ge en överblick av vad de olika grönytorna behöver har följande kartmaterial tagits fram. I den fördjupade parkplanen går det att mer ingående läsa vad de olika förslagen innebär för platsen. Enstaka grönytor saknar åtgärdsförslag, detta kan bland annat bero på att platsen är nyligen renoverad eller ska inom snar framtid genomgå en större utveckling, ett exempel på en sådan yta är Bergavägens fotbollsplan.

Åtgärderna som föreslås har inte tagit hänsyn till eventuella ledningar i marken, detta måste ses över innan åtgärd vidtas. De presenterade åtgärderna är en målbild, detta innebär att förslagen är tänka som inspiration och underlag för eventuella framtida utveckling av grönytorna. Det vill säga att de åtgärdsförslag som tagits fram kommer nödvändigtvis inte ske inom en snar framtid alternativt inte genomföras alls.



Blommor: tillföra eller upprusta perennplantering, lökplantering mm.



Biologisk mångfald: faunadepå, ängsplantering, sandblottor mm.



Utrustning: tillföra eller upprusta bänkar, spokärl, cykelställ, grillplats mm.



Träd: tillföra eller omplantering av träd, buskar, trädföryngring mm.



Aktivitet: tillföra eller upprusta lekutrustning, aktivitetsytor mm.

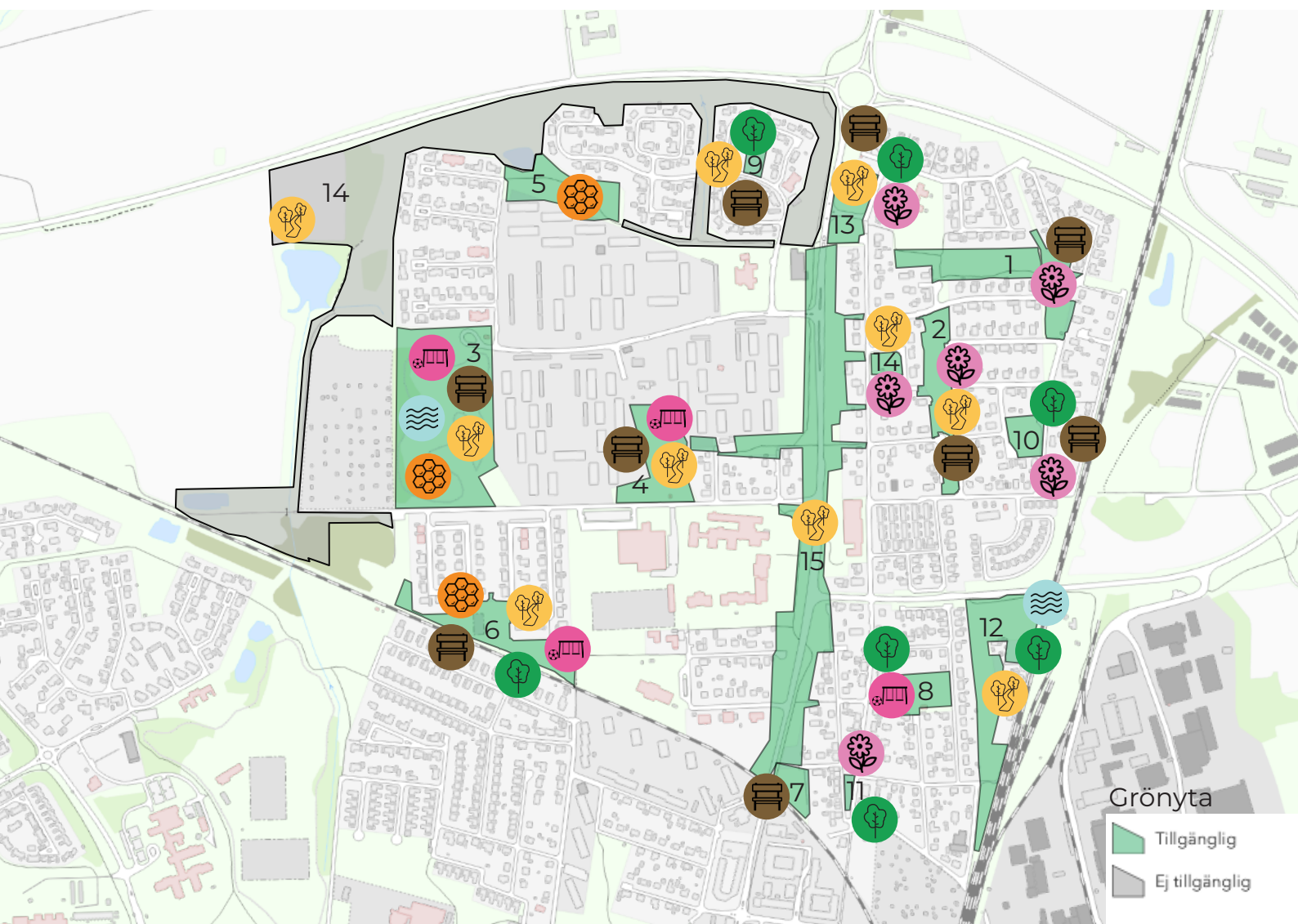


Tillgänglighet: tillföra eller upprusta gångar



Dagvattenhantering: lämplig plats för utveckling av dagvattenhantering

Eslöv norra



1. Norrs lekplats/grönområde

2. Billingevägens grönstråk

3. Onsjöparken

4. Mitt på Rönneberga

5. Rönneberga lekplats

6. Vångalyckan

7. Dalagatans fruktlund

8. Hästhoven

9. Albovägens gröning

10. Hallarödsvägens gröning

11. Norregatans fickpark

12. Stehagsvägens gröning

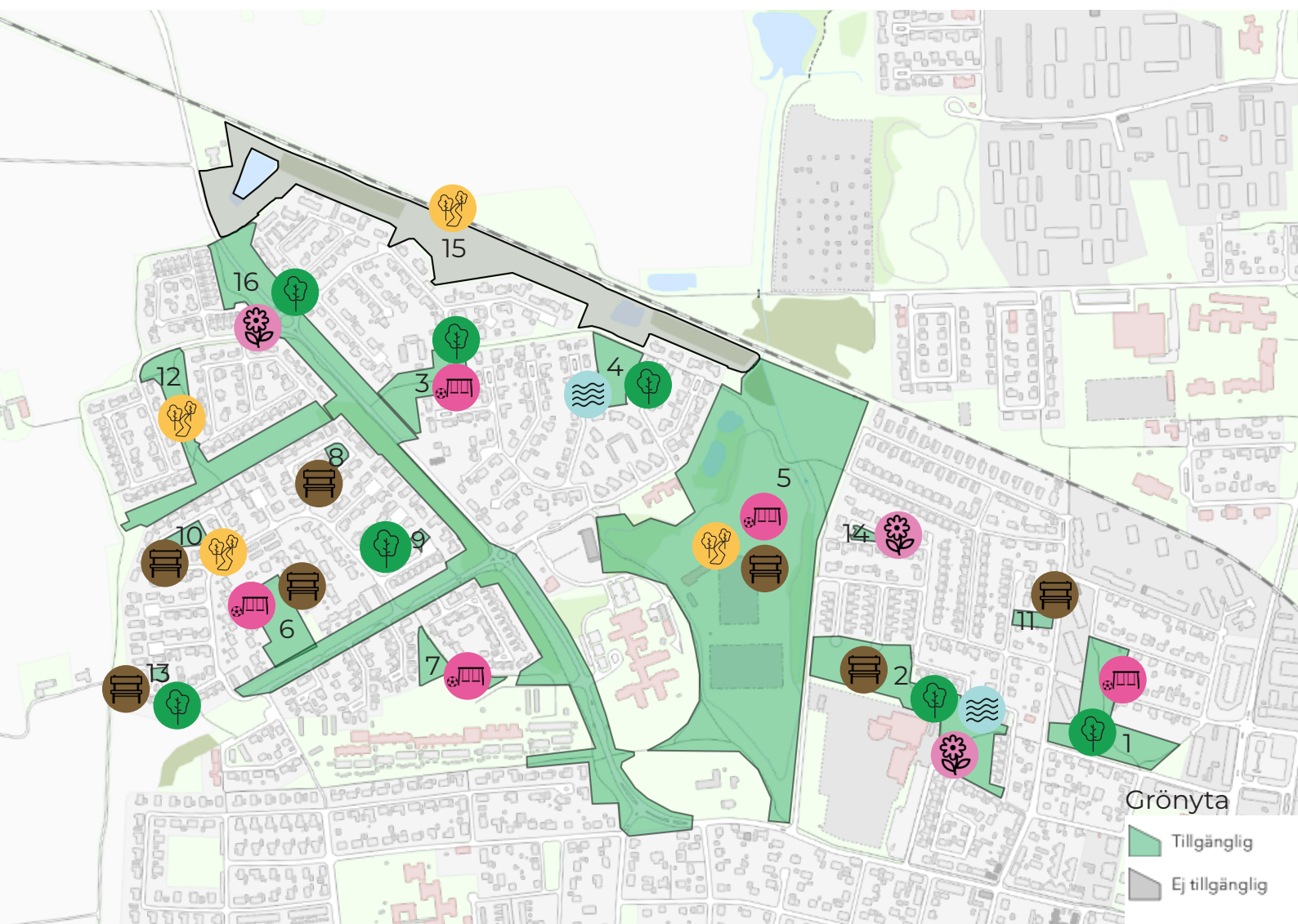
13. Klippanvägens gröning

14. Ekerödsvägens gröning

15. Grönstråk norr

16. Grönstråk Smålandsvägen

Eslöv nordväst



1. Stallhagen

2. Slätterängen

3. Solkullens lekplats

4. Olof Smeds gröning

5. Husarängen

6. Fridaro lekplats

7. Gårdåkras gröning

8. Axelvoldsväg

9. Billesholmsvägen

10. Svalövsvägen

11. Kockska parken

12. Elvkullens grönstråk

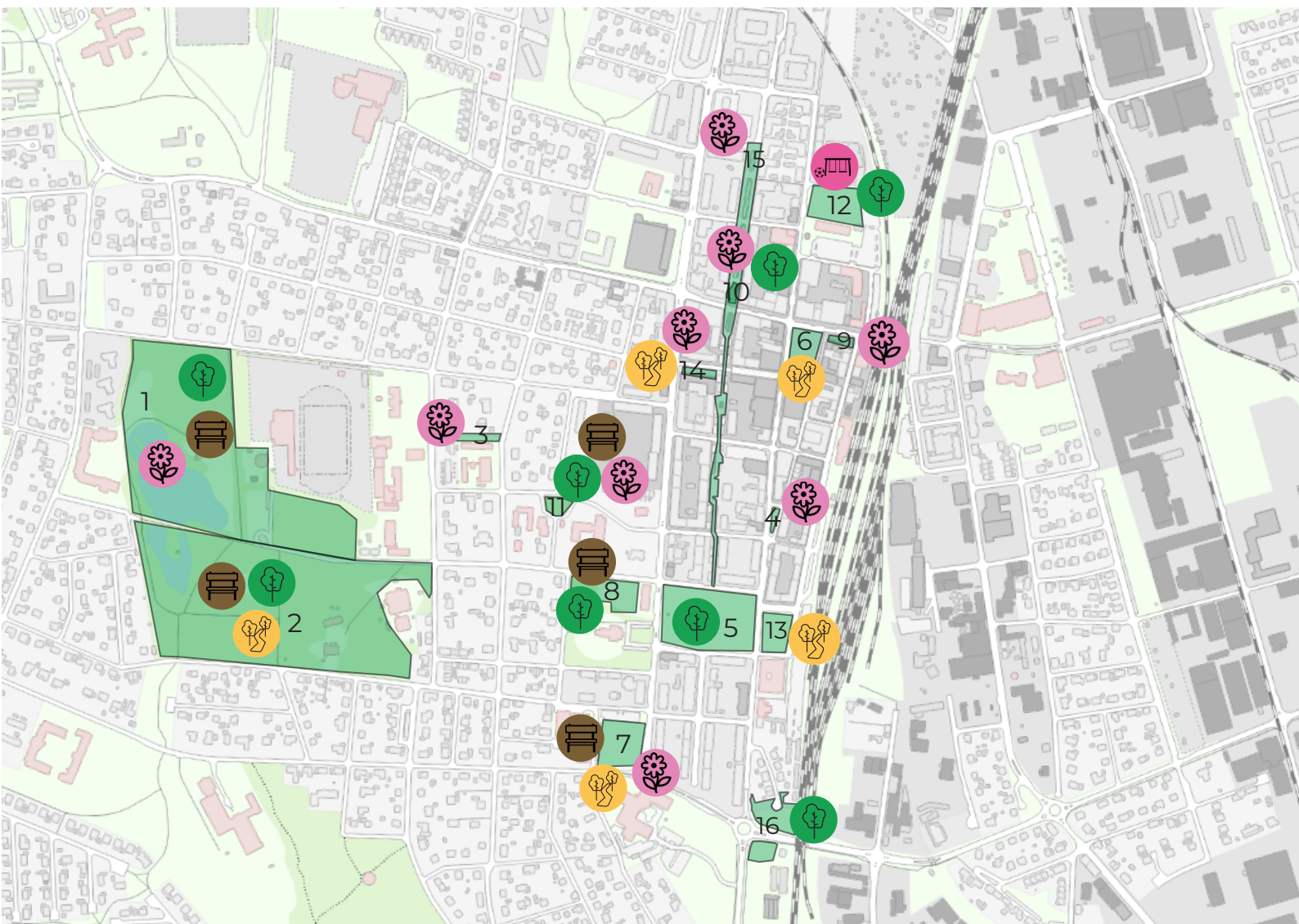
13. Rausvägen

14. Krokgränds park

15. Grönstråk nordväst

16. Grönstråk Trollenäsvägen

Eslöv centrum



1. Sahlins park

2. Skytteskogen

3. Rosengången

4. Trekanten

5. Stadsparken

6. Stora torg

7. Gröna torg

8. Rådhusparken

9. Wilhelm Pensers plats

10. Timmermannen

11. Stenberget

12. Badhusparken

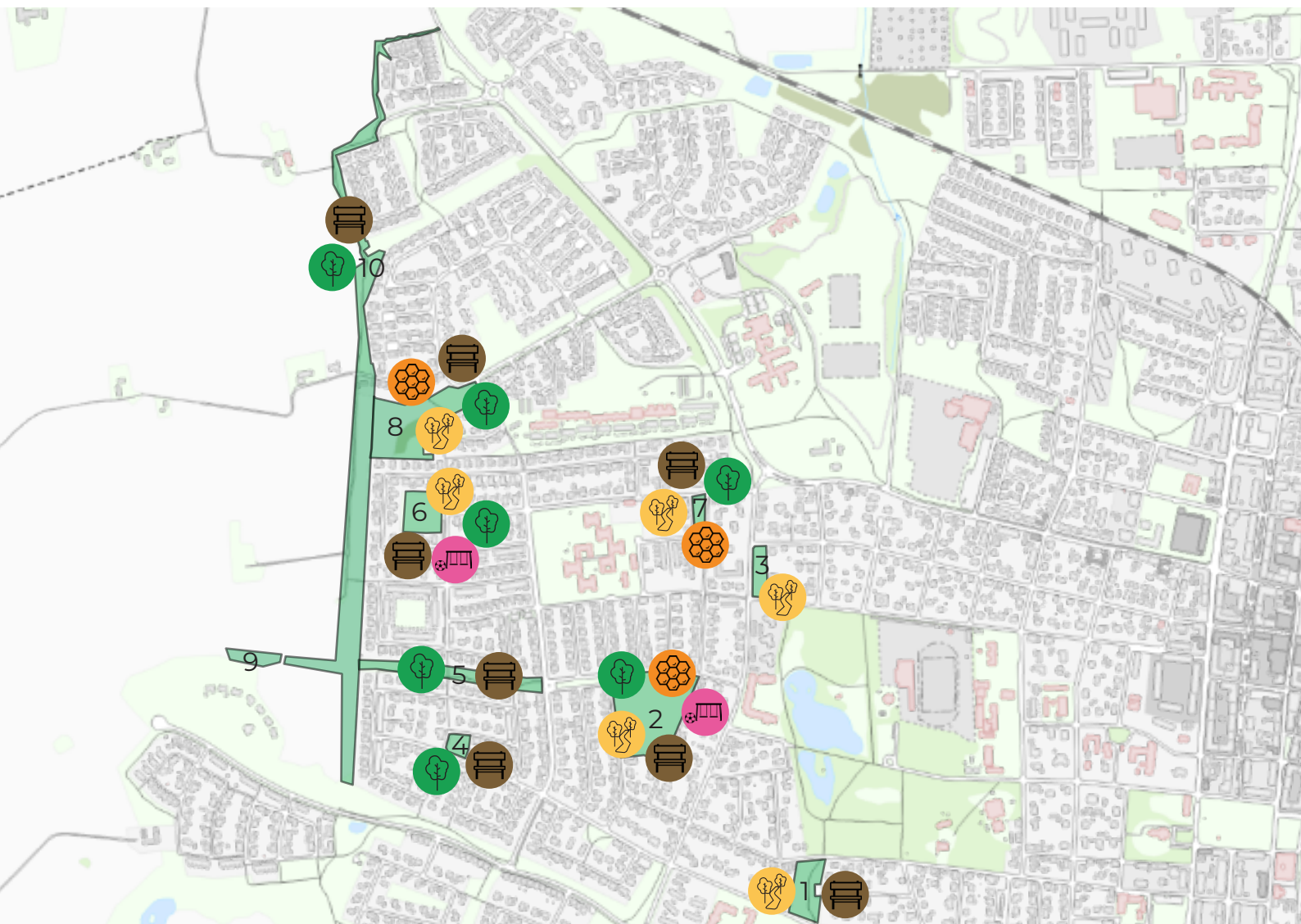
13. Joel Sallius park

14. Albert Sahlins plats

15. Kanalgatan

16. Mossen

Eslöv västra



1. Dungarna

2. Äselunden

3. Vattningen

4. Apelvägen

5. Hästhagen

6. Åldermansvägens gröning

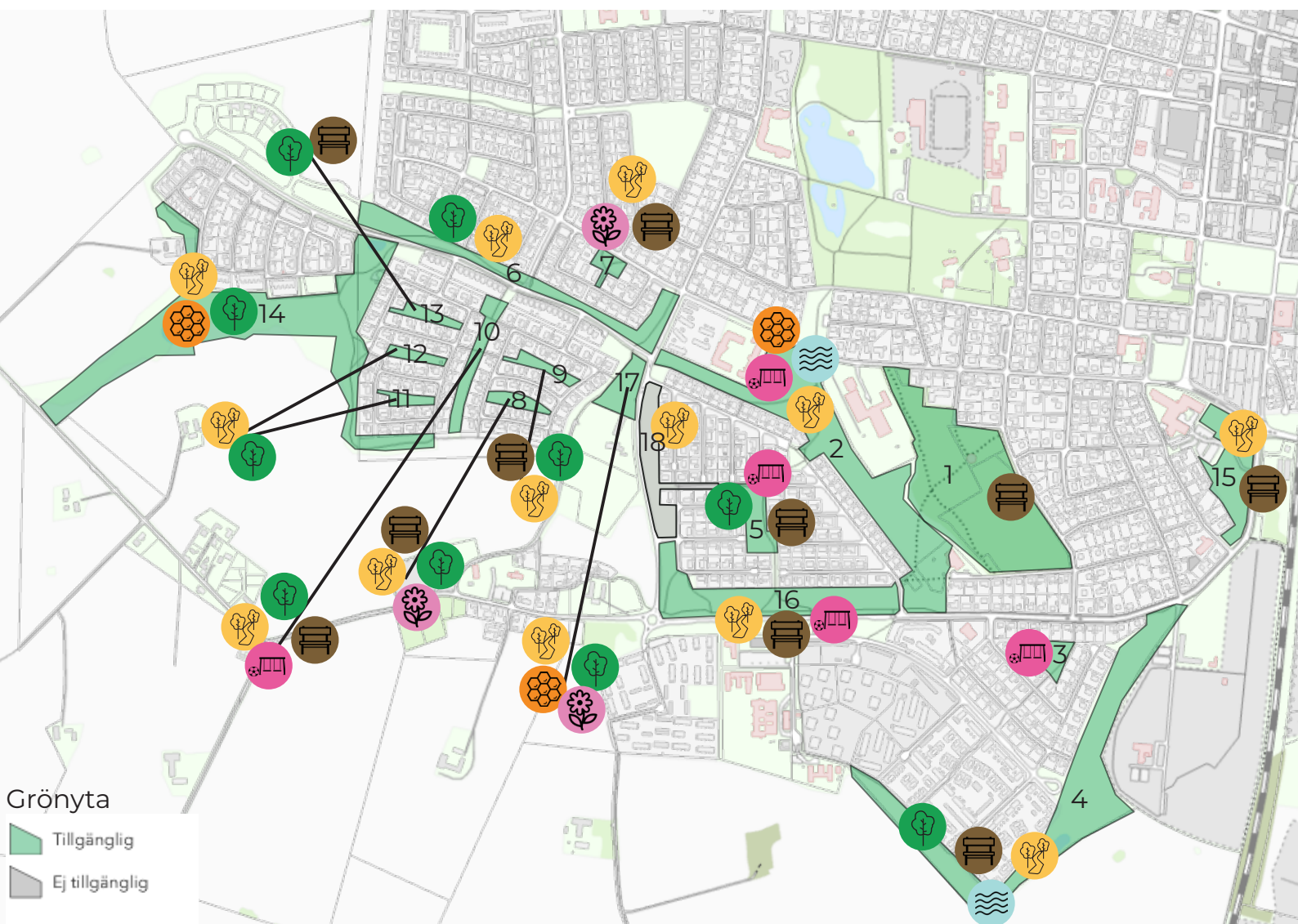
7. Bleket

8. Långåkrafältet

9. Långåkra lekplats

10. Strövmråde väst

Eslöv södra



1. Allmänningen

2. Hällans grönområde

3. Hemmanvägens lekplats

4. Doktor Ströms strövområde

5. Hällans lekplats

6. Lantmannavägens grönstråk

7. Backagårdsvägens gröning

8. Södra Tolvskillingsvägen grönyta

9. Norra Tolvskillingsvägens grönyta

10. Västerdalas grönyta

11. Södra Skålpundsvägens grönyta

12. Skålpundsvägens grönyta

13. Norra skålpundsvägens grönyta

14. Bäckdala

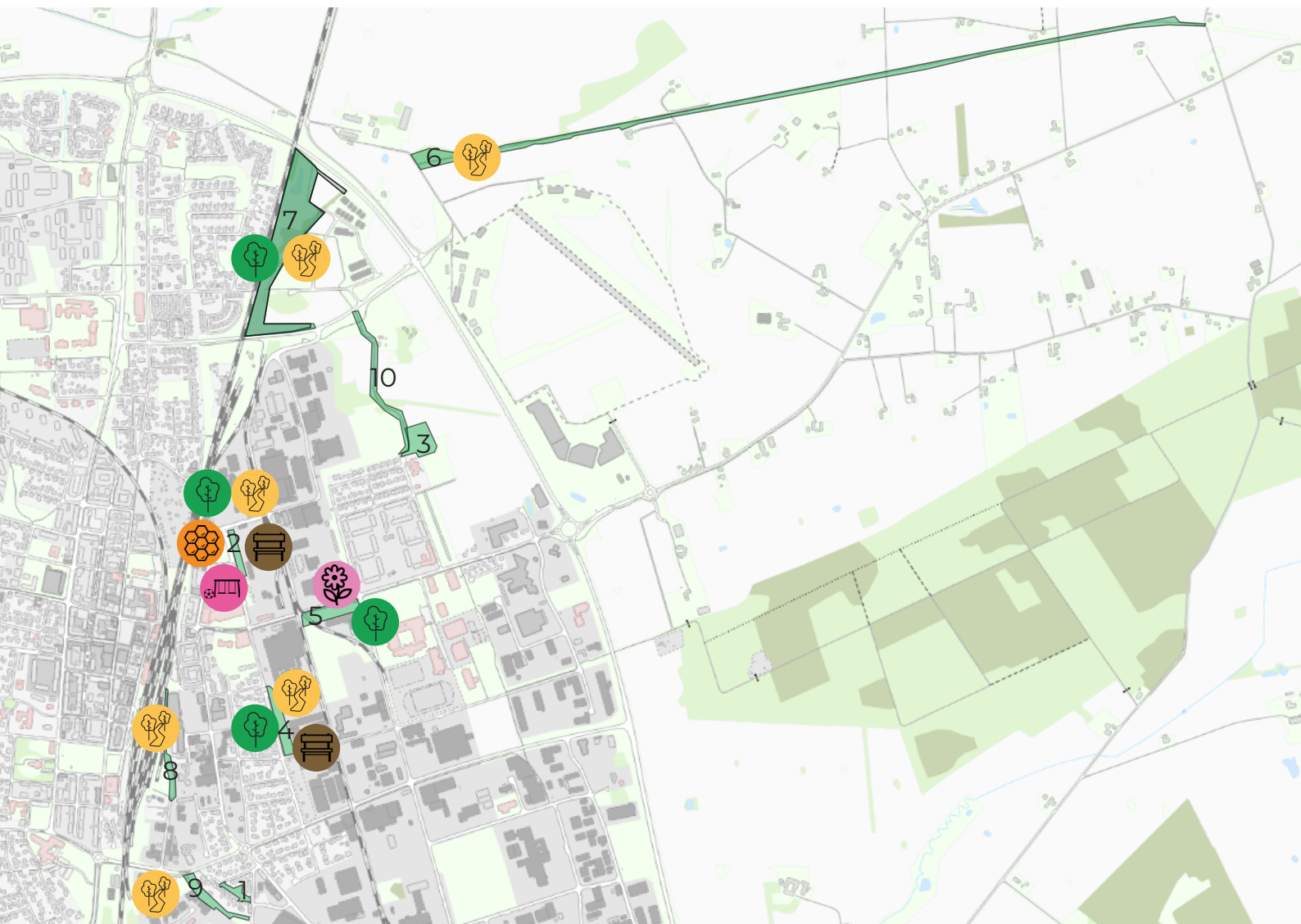
15. Edelbergsparken

16. Sallerupsvägen

17. Säterivägens gröning

18. Grönstråk Säterivägen

Eslöv östra



1. Öster lekplats

2. Dammyckans äppellund

3. Bergavägens fotbollsplan

4. Klockängen

5. Kronoseptparken

6. Grönstråk öst

7. Strövområde öst

8. Stationsstråket

9. Grönstråk polishuset

10. Grönstråk Bergaträdgårdsstad

3.4 Löberöd idag

Löberöd är en av Eslöv kommuns största tätorter, här bor cirka 1200 invånare. I tätorten finns bland annat skolor, förskolor, matbutik, vårdcentral och restauranger. Löberöd är en kommunöverskridande ort, den största andelen ligger i Eslövs kommun och en mindre del i Höörs kommun.

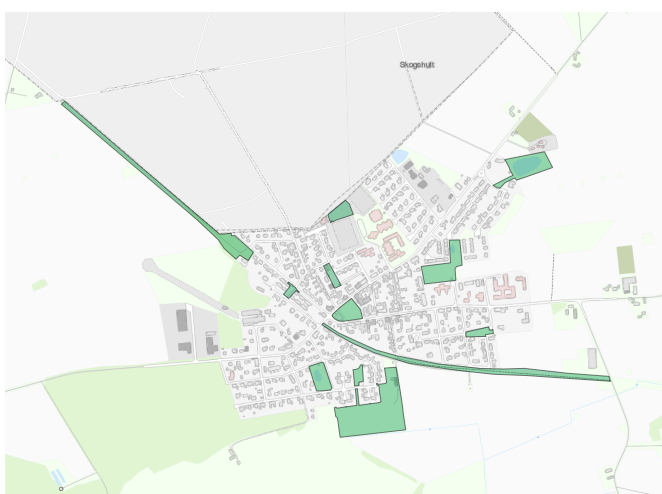
Orten bestod till en början av landsbygd fram till 1866 då järnvägen mellan Ystad och Eslöv byggdes. Då växte industri- och handelssamhället fram som förde med sig att hotell, bank, mejeri och affärer kom till orten. Järnvägen upphörde 1981, de gamla spåren har idag gjorts om till ett grönstråk som går genom Löberöd vidare ut i omgivande landskap.

I Löberöd finns en hembygdsförening som bidrar med trivselverksamhet så som valborgs- och midsommarfirande, i samråd med kommunen utför de även andra uppdrag så som upprustning och utveckling av grönytor med mera.

Trots att Löberöd huvudsakligen omsluts av åkerlandskap så finns det en hel del större

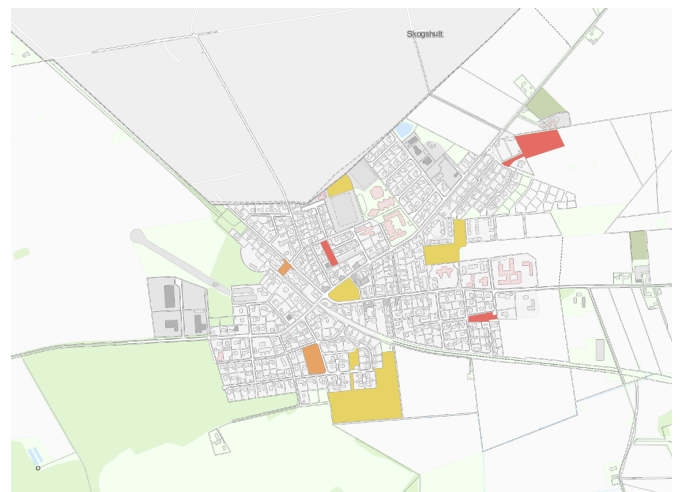
rekreativa grönområden i nära anslutning som invånarna kan ta del av. Det rekreativsområde som ligger mest tillgängligt är Braheskogen som ligger väster om orten. Öster om finns Granbackaskogen som går att nå via den gamla banvallen. Norr om Löberöd ligger även Rövarekulan, detta rekreativsområde är inte lika tillgängligt då gående blir tvungna att gå en sträcka längs en 70 väg utan G/C-väg.

Tillgängligheten till tätortsnära grönytor är mer begränsad, inom orten finns totalt 12 grönytor som huvudsakligen består av grönstråk/övrig grön friyta samt närpark. Kvaliteten på dessa grönytor är låg och de är förhållandevis små. För att tillgodose och tillgängliggöra kvalitativa grönytor inom orten behöver dessa utvecklas för att skapa attraktiva platser som tillfredsställer flera olika intressen och målgrupper. Flera av de befintliga grönytorna saknar ett tydligt syfte men har stor potential att utvecklas till värdefulla grönytor, där bland finns Battalyckan samt Löberöds boulebana och hundrastplats.



Parkplansyta

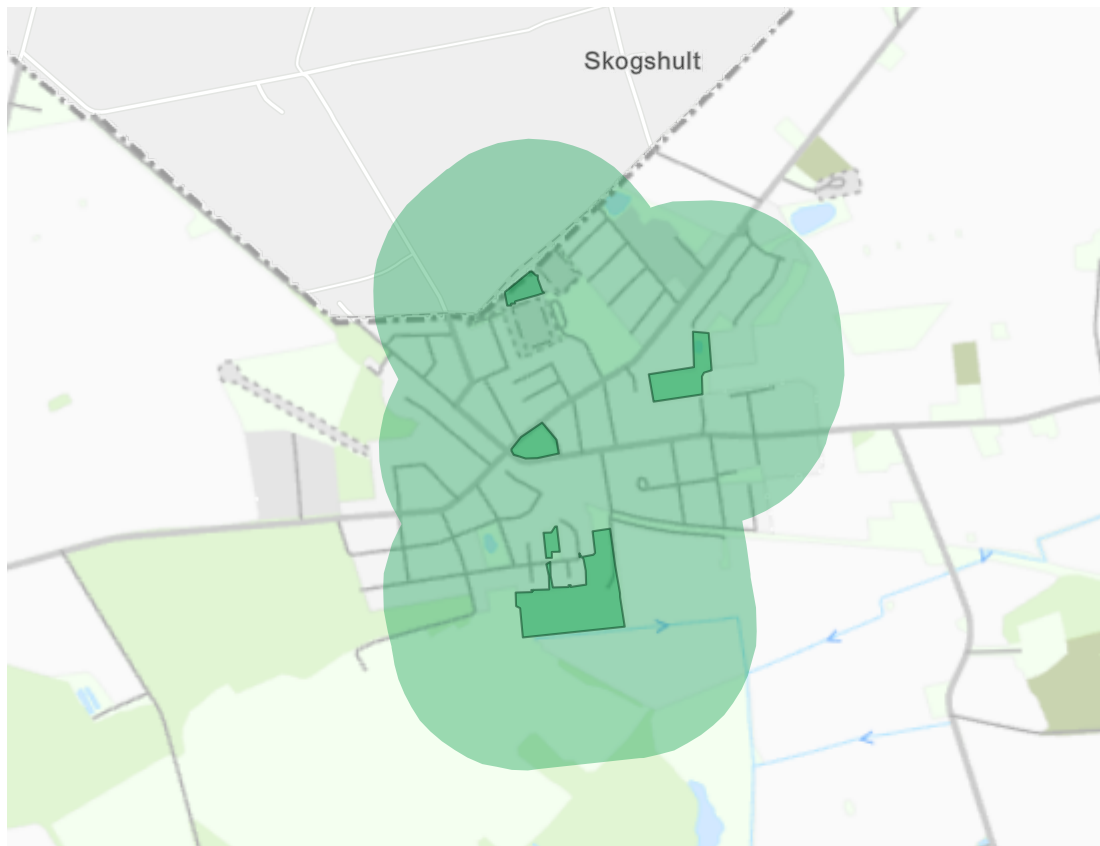
Tillgänglig



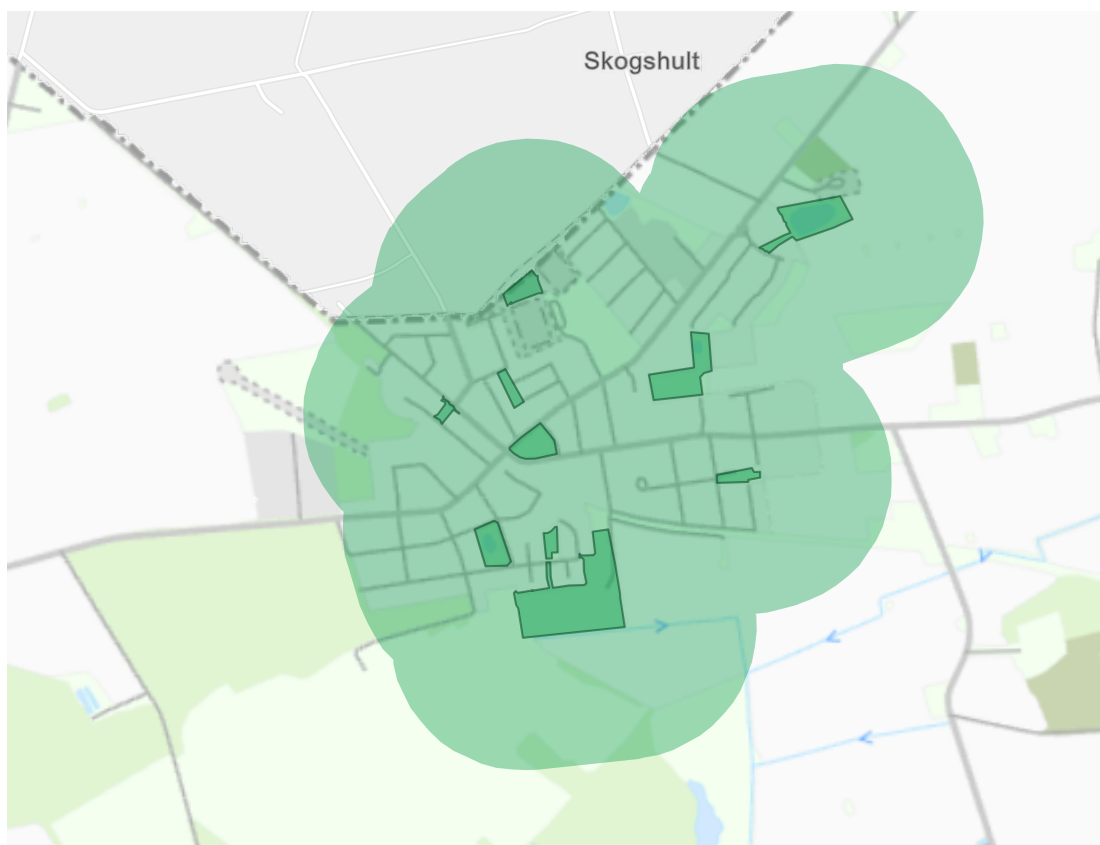
Kvalitativ skala



Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i
dagsläget

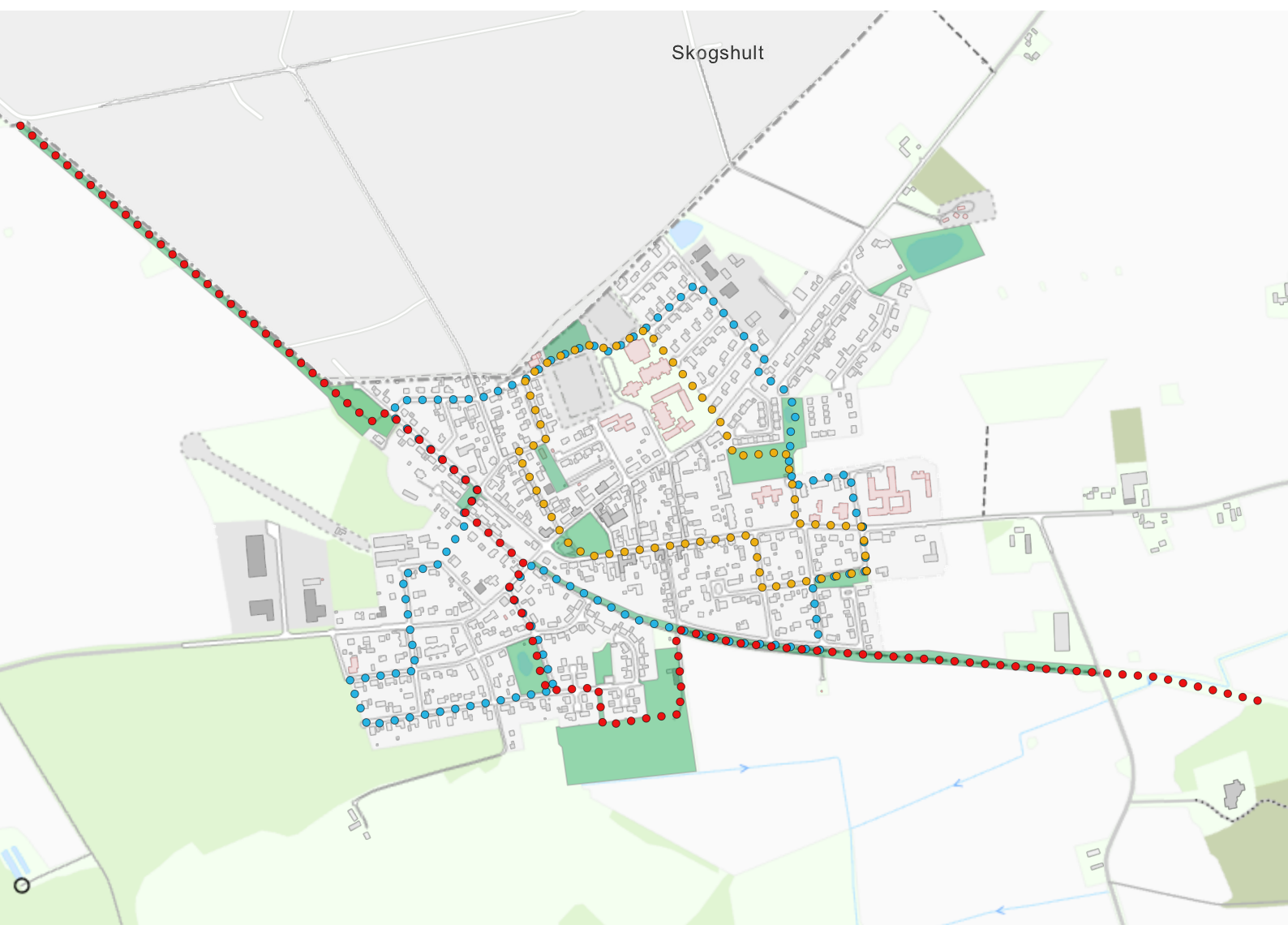


Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i
framtiden



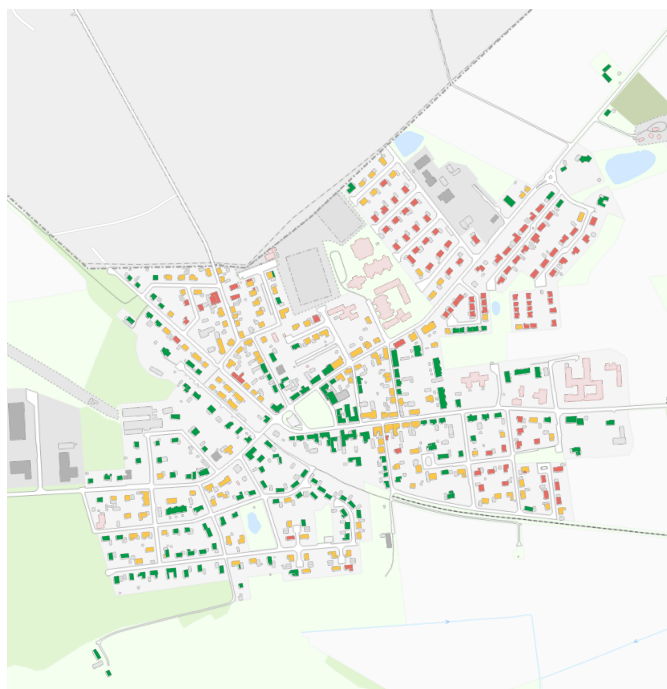
Inom tätorten finns tre gröna stråk där Löberödsborna kan promenera i grönska, den längsta distansen ligger på 3,4 kilometer och den kortaste på 1,9 kilometer. Slingorna är inte märkta, utan de är enbart markerade i kartan. Majoriteten av slingorna ligger på kommunägd mark, men det förekommer sträckor som ligger på privat ägd mark, där gäller allemansrätten. De markerade slingorna har inget särskilt underhåll utan får nyttjas i befintligt skick, det innebär bland annat att det finns sträckor som saknar vinterväghållning.

- Löberöd runt 3,4 km
- Banvallen 3 km
- Skolslingan 1,9 km



Genom att förstärka de gröna stråken ökar även krontäckningen, idag ligger krontäckningen på 9,1% vilket är långt under rekommendationen. Endast 42,97% kan se minst tre träd från sin bostad, 33,46% ligger inom riskzonen för att inte kunna se tre träd och 23,57% ser inte tre träd.

Trots de låga siffrorna och få tillgängliga grönytor så har 96,2% av bostäderna tillgång till en grönyta inom 300 meter.



-  Kan se minst 3 träd från sin bostad
-  Löper risk för att inte kunna se 3 träd från sin bostad
-  Kan ej se 3 träd från sin bostad

Krontäckning (%) -
Rankning (30%
krontäckning regeln)



3.5 Framtidsvision för Löberöd

Kvalitativa grönytor

Då de befintliga parkerna i dagsläget inte håller så hög kvalitet utan som högst fått en trea på en skala av fem så behöver siffran öka. Flera av dessa parker är väldigt fina och är i gott skick, dock fyller de få funktioner vilket gör att platsen främst nyttjas av en viss målgrupp. Ett sådant exempel är Rålsvägens lekplats som är en populär lekplats, men då platsen huvudsakligen är skapad för barn saknar den kvaliteter som en lugn plats där äldre besökare kan njuta av grönskan och lugnet. Spridningen av parkkaraktärer behöver bli större och de ytor som kan inrymma flera kvaliteter och intressen bör göra det. Battalyckan och Löberöds boulebana och hundrastplats är två bra exempel på sådana platser som kan utvecklas för att flera funktioner där olika intressen kan samspela.

Fler träd

Då krontäckningen ligger långt under 30% bör fler träd planteras, genom att tillföra fler träd på befintliga grönytor samt skapa grönstråk som väver samman grönyterna kan siffran öka. Det finns flera öppna ytor i Löberöd som helt saknar grönska som skulle kunna utnyttjas för att plantera fler träd, några av dessa är Gröningen, Karl Jöns väg samt Löberöds boulebana och hundrastplats.

Bättre koppling till omgivande natur

Med den begränsade tätortsnära naturen blir omgivande rekreationsområden viktiga, därför bör kopplingen och tillgängligheten till dessa förstärkas. I synnerhet Rövarekulan och Granbackaskogen som inte ligger i direkt anslutning till tätortsbebyggelsen.

3.6 Utveckling av Löberöd

För att nå målbilden krävs även olika insatser som ökar kvalitén på grönytorna i Löberöd. Även här kan det handla om stora som små ingrepp. Följande kartmaterial ger en överblick av åtgärdsförslagen. I den fördjupade parkplanen går det att mer ingående läsa vad de olika förslagen innebär för platsen. Enstaka grönytor saknar åtgärdsförslag, detta kan bland annat bero på att platsen är nyligen renoverad eller ska inom snar framtid genomgå en större utveckling, ett exempel på en sådan yta är Rålsvägens lekplats.

Åtgärderna som presenteras är en målbild, detta innebär att förslagen är tänkta som inspiration och underlag för eventuella framtida utveckling av grönytorna. Det vill säga att de åtgärdsförslag som tagits fram kommer nödvändigtvis inte ske inom en snar framtid alternativt inte genomföras alls.



Blommor: tillföra eller upprusta perennplantering, lökplantering mm.



Biologisk mångfald: faunadepå, ängsplantering, sandblottor mm.



Utrustning: tillföra eller upprusta bänkar, spokärl, cykelställ, beslyning mm.



Träd: tillföra eller omplantering av träd, buskar, trädföryngring mm.



Aktivitet: tillföra eller upprusta lekutrustning, aktivitetsytor mm.

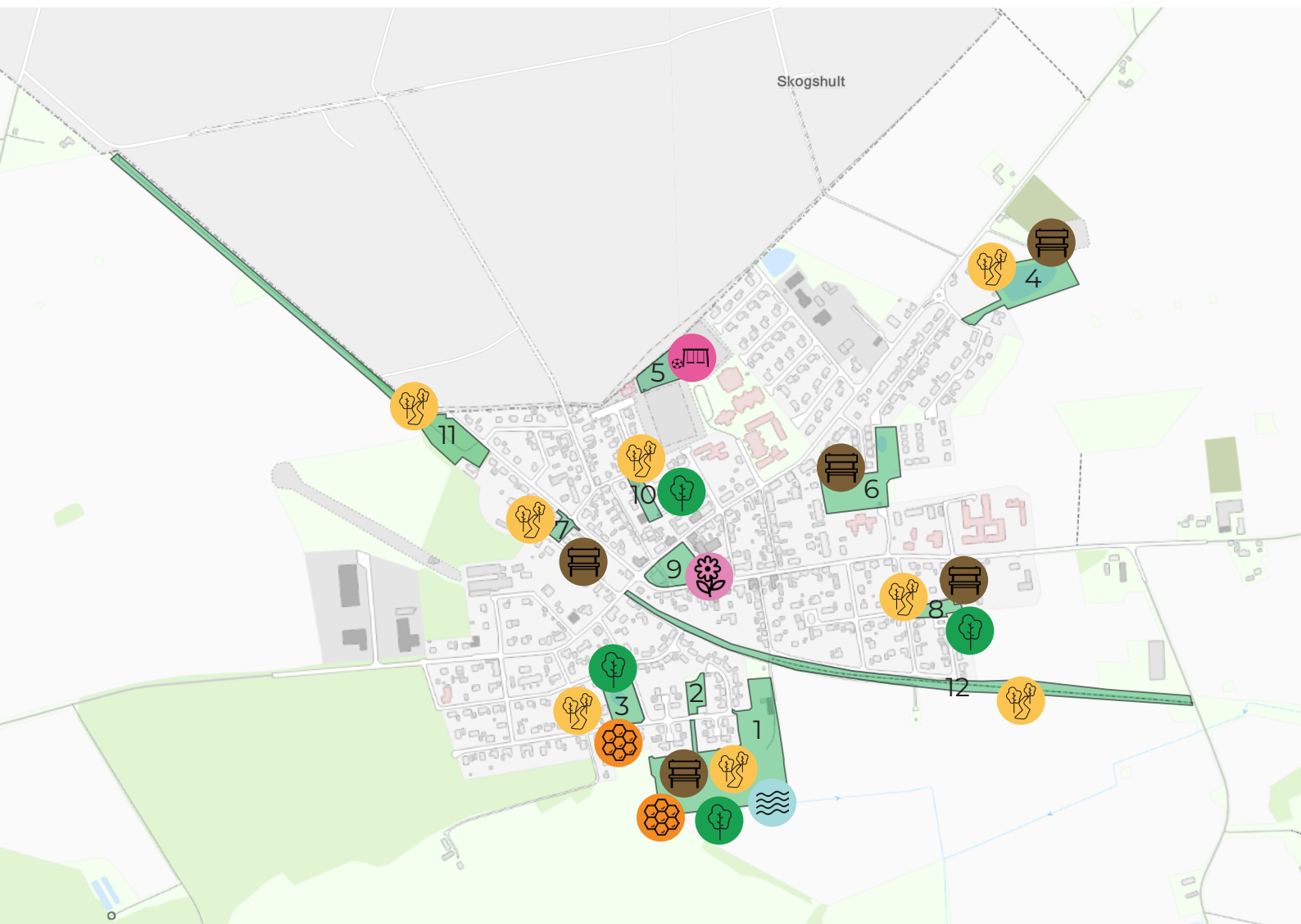


Tillgänglighet: tillföra eller upprusta gångar



Dagvattenhantering: lämplig plats för utveckling av dagvattenhantering

Löberöd



1. Löberöds boulbana och hundrastgård

2. Rälsvägens lekplats

3. Battalyckan

4. Ölyckedammens gröning

5. Idrottsplatsens lekplats

6. Ölycke lekplats

7. Järnvägs gatans gröning

8. Gröningen

9. Gamlatorg

10. Karl Jöns väg

11. Grönståk norra Löberöd

12. Gamla Banvallen

3.7 Marieholm idag

Marieholm är den näst största tätorten i Eslövs kommun med cirka 1760 invånare. Här finns bland annat skolor, livsmedelsbutiker, restauranger, ett friluftsbad, tågstation och ett stort engagemang för föreningsliv. Marieholm har en byaförening som utför olika typer av arbeten så som valborgs- och midsommarfirande, upprustning av lekplatser samt varit med och utvecklat strövområdet Laddran och Marieholms skatepark.

Marieholm växte fram i takt med att järnvägen mellan Eslöv och Landskrona byggdes 1865. 1898 kom Yllefabriken som gav arbete till över 300 anställda. Järnvägen försvann igen 1984 för att sedan komma tillbaka 2016 då Pågatågen kom till Marieholm.

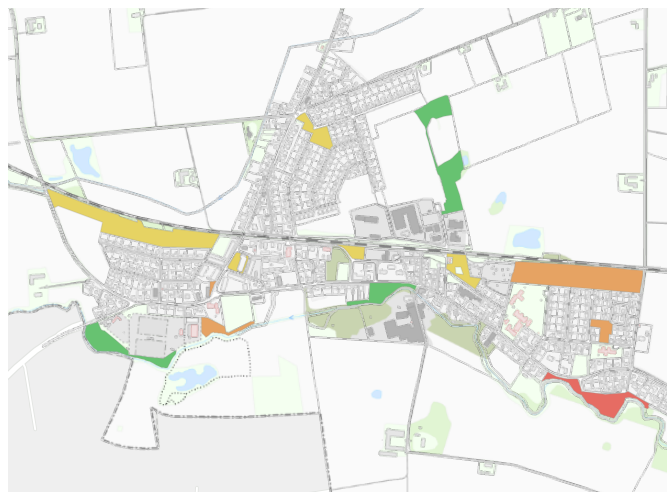
Då Marieholm är omslutet av åkermark blir de tätortsnära grönyttorna extra viktiga för att tillgodose tillgängligheten till rekreativa grönområden för invånarna. I anslutning till Saxån som går längs med Marieholm i söder finns en stor andel grönska med rekreativa värden. I hela Marieholm finns det totalt 14

grönyttor av olika karaktär, främst grönstråk/övrig grön friyta, närpark och fickpark. Kvaliteten på dessa ytor varierar men majoriteten ligger mellan 3-5 på den kvalitativa skalan. Några av dessa är Ankdamms strövområde, Idrottsplatsens strövområde och Sundelius park, det dessa parker har gemensamt är att de innehåller flera olika funktioner och kvaliteter där olika intressen kan ta plats.

Något som sticker ut i Marieholm är mängden stora grönyttor som inte nyttjas till dess fulla potential. Här finns både Puggeängen, Marieholmsfältet och Lyckan som är tre väldigt stora grönområden men som i stort sett inte nyttjas. Puggeängen har potential att bli en attraktiv stadsskog, Marieholmsfältet kan utvecklas till en områdespark och Lyckan skulle kunna bli ett populärt grönstråk. Detta är särskilt viktigt då det inte finns några tillgängliga större rekreativa grönområden i nära anslutning till tätorten.



Parkplansyta



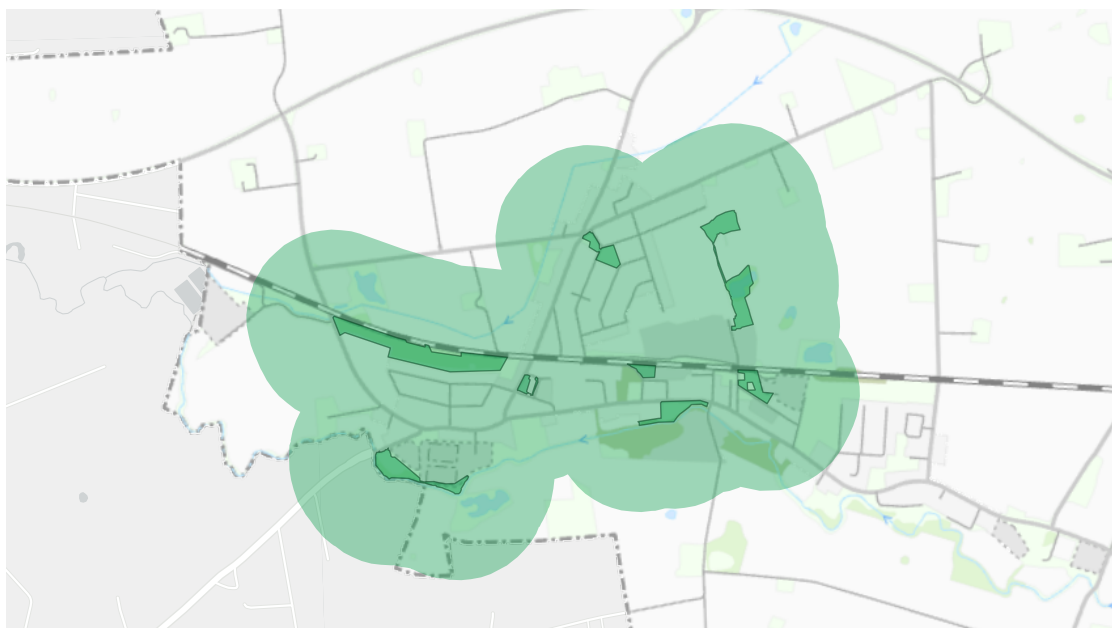
Kvalitativ skala



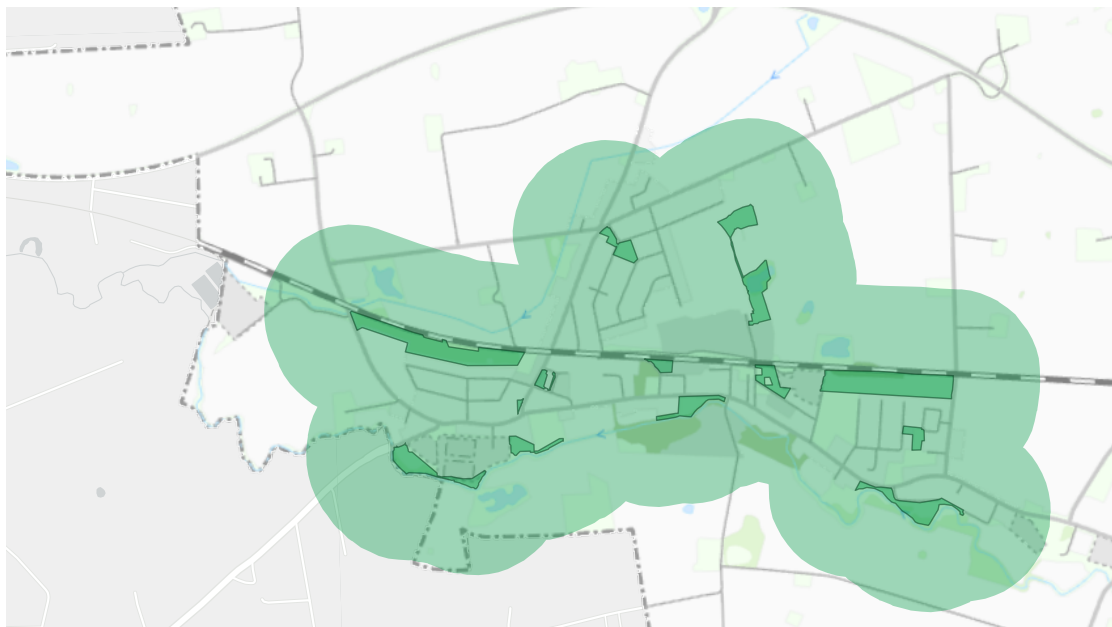
Flera av grönytorna som finns i Marieholm bör utvecklas, även om det finns mycket grönska kring ån så innebär det inte att den alltid är tillgänglig, därför är det viktigt att tillgängliggöra de ytor som går och öka kvalitén på de ytor som idag saknar ett

tydligt syfte. Men samtidigt utveckla parker som Sundelius park för att göra även de funktionella parkerna mer attraktiva.

Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i dagsläget



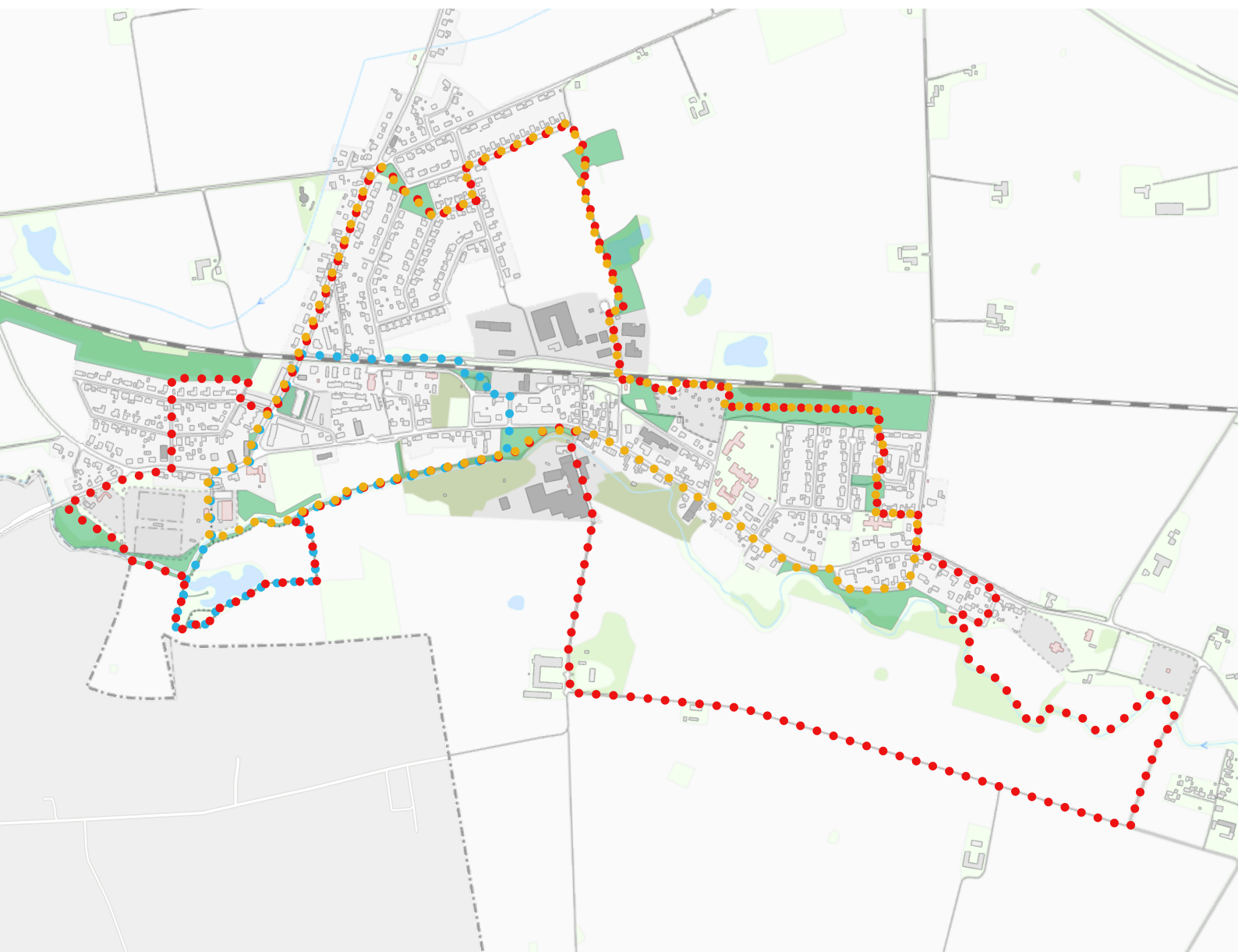
Kvalitativa grönytor inom 300m avstånd i framtiden



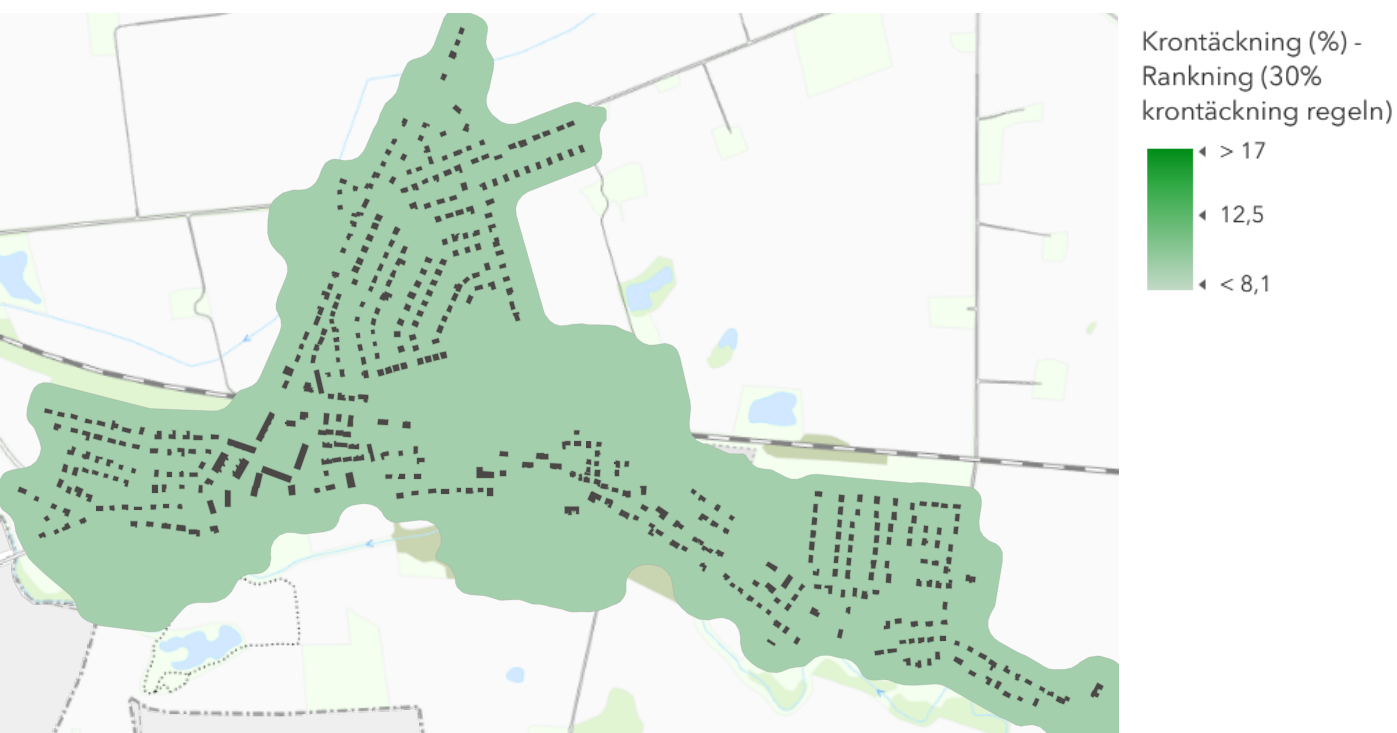
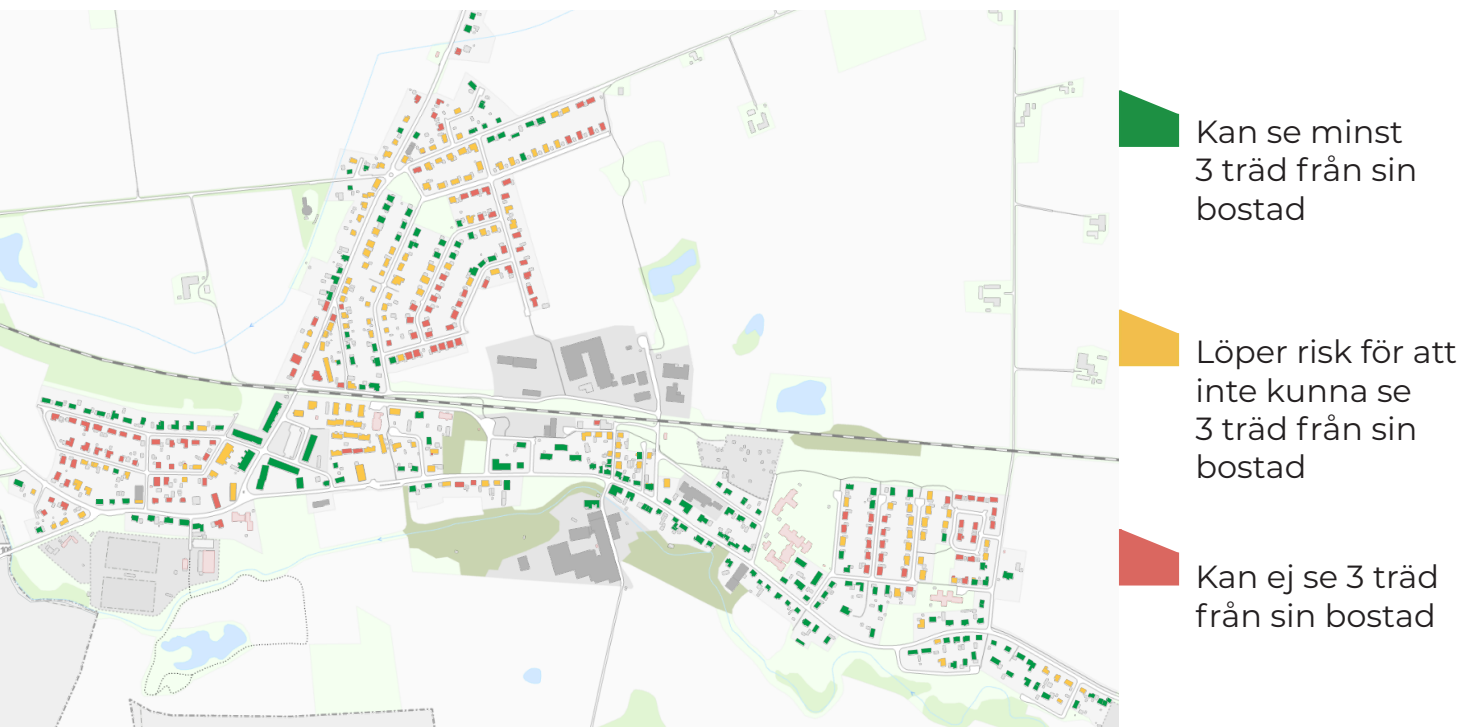
Då tillgängligheten till större rekreativa grönområden utanför tätorten är näst intill obefintlig blir de gröna stråken inom tätorten extra viktiga för Marieholmsborna. Grönstråken erbjuder längre promenadsträckor där motionärer rör sig i naturen och grönskan. I Marieholm finns tre olika grönstråk där den längsta är 8,5 kilometer och den kortaste 2,4 kilometer.

- Marieholm runt 8,5 km
- Byaslingan 5km
- Blå slingan 2,4 km

Slingorna är inte märkta, utan de är enbart markerade i kartan. Majoriteten av slingorna ligger på kommunägd mark, men det förekommer sträckor som ligger på privat ägd mark, där gäller allemansrätten. De markerade slingorna har inget särskilt underhåll utan får nyttjas i befintligt skick, det innebär bland annat att det finns sträckor som saknar vinterväghållning



I Marieholm ligger krontäckning lågt på 9,5%.
43,83% kan se tre träd från sin bostad medan 31,1%
ligger inom riskzonens för att inte se tre träd och
24,87% har inte möjligheten att se minst tre träd
från sitt hem. Dock har hela 86,4% av bostäderna
tillgång till en grönyta inom 300 meters avstånd.



3.8 Framtidsvision för Marieholm

Fler träd

Då krontäckningen i Marieholm ligger långt under målet med 20% för Eslövs kommun bör fler träd planteras. Genom att tillföra träd längs befintliga grönstråk och grönytor som Marieholmsfältet, Frejas grönområde, Ringparken med flera kan krontäckningen öka och samtidigt tillgängliggöra så att fler kan se minst tre träd från sin bostad.

Kvalitativa grönytor

Även om det finns en stor andel parker som har en hög kvalitet så finns det de som har potential att bli ännu bättre. Genom att utveckla de parker som redan ligger mellan 3-5 på den kvalitativa skalan skapas platser där fler intressen kan få ta plats. De platser som ligger mellan 1-2 på den kvalitativa skalan har ett stort behov av utveckling då platserna inte utnyttjas alls idag. Dessa platser är extra viktiga att åtgärda, då flera av dem ligger i den östra delen i Marieholm är det en stor andel bostäder som inte har tillgång till en kvalitativ grönyta i dagsläget. Då det inte finns några större närliggande grönområden i nära anslutning till Marieholm krävs det att de få grönytor som är tillgängliga är kvalitativa platser där invånarna vill vara.

Gröna stråk

För att öka tillgängligheten till de olika grönytorna bör även grönstråk mellan dessa utvecklas för att öka tillgängligheten och främja aktivitet och rörelse mellan parkerna

3.9 Utveckling av Marieholm

Även i Marieholm har olika förslag på åtgärder tagits fram som ska vara ett stöd för att nå målbilden. Förslagen bidrar till att öka kvalitén på grönytorna och göra dem mer attraktiva för besökarna. Följande kartmaterial ger en överblick av åtgärdsförslagen. I den fördjupade parkplanen går det att mer ingående läsa vad de olika förslagen innebär för platsen.

Åtgärderna som presenteras är en målbild, detta innebär att förslagen är tänka som inspiration och underlag för eventuella framtida utveckling av grönytorna. Det vill säga att de åtgärdsförslag som tagits fram kommer nödvändigt vis inte ske inom en snar framtid alternativt inte genomföras alls.



Blommor: tillföra eller upprusta perennplantering, lökplantering mm.



Biologisk mångfald: faunadepå, ängsplantering, sandblottor mm.



Utrustning: tillföra eller upprusta bänkar, spokärl, cykelställ, beslyning mm.



Träd: tillföra eller omplantering av träd, buskar, trädföryngring mm.



Aktivitet: tillföra eller upprusta lekutrustning, aktivitetsytor mm.

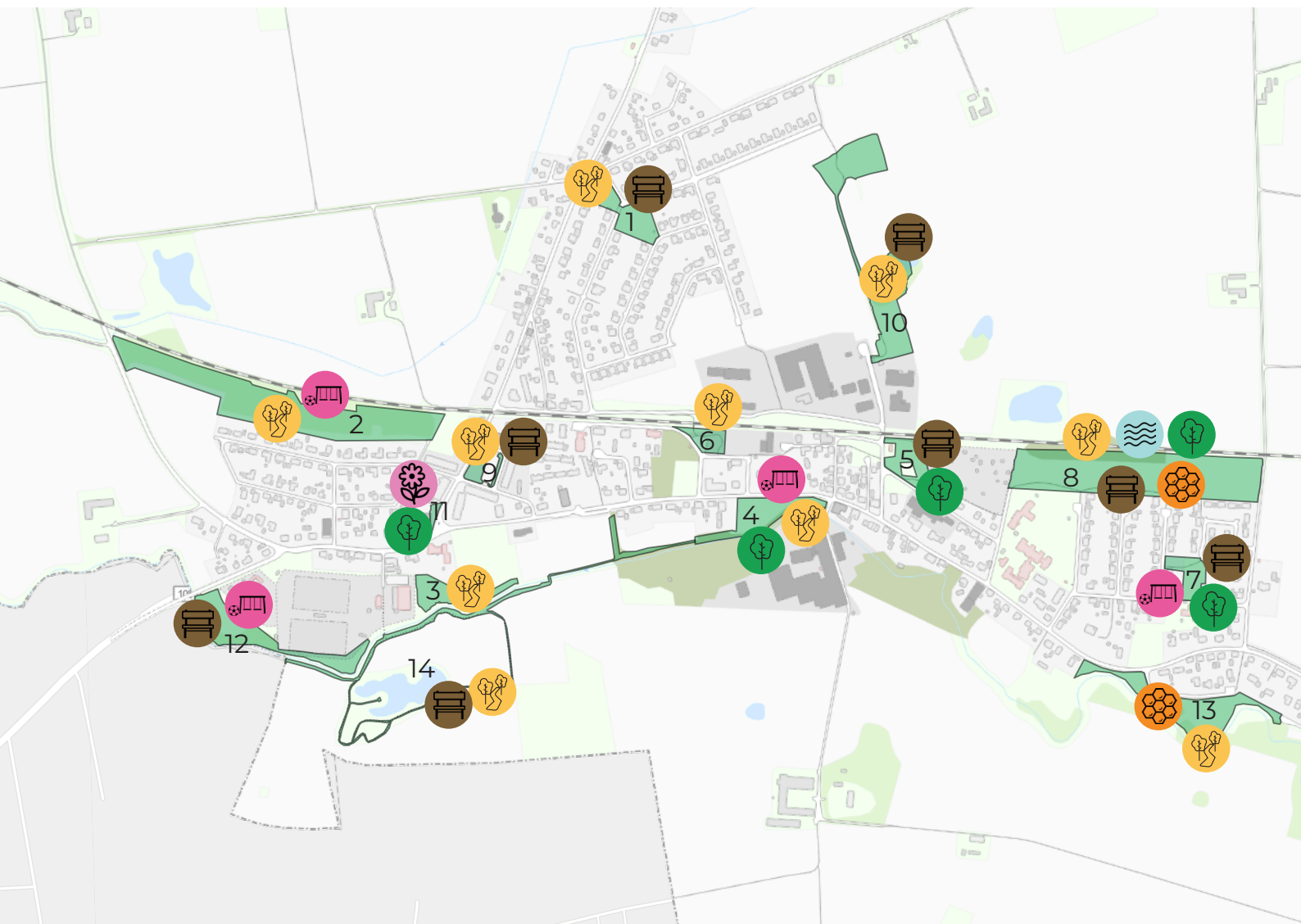


Tillgänglighet: tillföra eller upprusta gångar



Dagvattenhantering: lämplig plats för utveckling av dagvattenhantering

Marieholm



1. Ringparken

2. Puggängen

3. Idrottsplatsens hundrastgård

4. Sundelius park

5. Udden

6. Stationsparken

7. Frejas grönområde

8. Marieholmsfältet

9. Stora torg

10. Ankdammsens strövområde

11. Kvärgatans fickpark

12. Idrottsplatsens strövområde

13. Lyckan

14. Laddran

4. Referenser

Boverket (2019). *Hälsa, estetik och sociala relationer*.
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/praktiken/estetik/> [2025-05-15]

Boverket (2022). *Trygg grönstruktur och park*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/trygg-gronstruktur-och-park/> [2025-05-16]

Boverket (2023). *Olika grupper av ekosystemtjänster*.
<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/ekosystemtjanster/olika-grupper-av-ekosystemtjanster/> [2025-05-15]

Boverket (2024). *Trygga och jämställda stads- och boendemiljöer*. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2024/trygga-och-jamstallda-stads-och-boendemiljoer.pdf> [2025-05-19]

Konijnendijk, C. (2021). *The 3-30-300 Rule for Urban Forestry and Greener Cities*. https://www.researchgate.net/publication/353571108_The_3-30-300_Rule_for_Urban_Forestry_and_Greener_Cities [2025-05-16]

RI.SE (2023). *JämtJämlikt*. <https://www.ri.se/sv/expertisomraden/projekt/jamtjamlikt-certifieringssystem-for-jamlika-miljoer> [2025-07-29]

Region skåne (2023). *3-30-300 i Skåne, Analysmodell för grönnare och hälsosammare städer*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/3-30-300-i-skane-slutrapport_slutlig1.pdf [2025-05-16]

5. Bilagor

Bilaga 1. Sammanfattning åtgärdsförslag

Sammanfattning åtgärdsförslag								
Park/Grönområde	Skick	Kvalitet	Åtgärdsprioritering (ju lägre värde desto högre behov av åtgärd)	Skötselkategori	Planstatus	Trädplantering	Ev kommentar	
Norris lekplats/grönområde	5	4	9	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Billingevägens grönstråk	5	2	7	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Onsiöparken	2	4	6	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Mitt på Rönneberga	2	2	4	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Rönneberga lekplats	5	5	10	Semiintensiv	Parkområde	Nej		
Vångälvkan	5	2	7	Semiintensiv	Allmän platsmark, park ellerplantering	Ja	För 3-30-300	
Dalagatans fruktlund	5	2	7	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Hästhoven	4	3	7	Semiintensiv	Område som inte får byggas	Ja	För 3-30-300	
Albovägens gröning	5	1	6	Semiintensiv	Parkområde	Ja	För 3-30-300	
Hallarödsvägens gröning	5	2	7	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Nej		
Norregatans fickpark	4	2	6	Semiintensiv	Allmän platsmark, park	Ja	Ersätta träd i dåligt skick	
Stehagsvägens gröning	5	1	6	Semientensiv	Allmän plats, park / Område för bostadsområde	Ja	Förstärka grönstråk	
Klippanvägens gröning	5	1	6	Semiintensiv	Anlagd park	Ja	För 3-30-300	
Ekerödsvägens gröning	5	1	6	Semiintensiv	Allmän plats, park	Nej		
Grönstråk norr							Ej fullständigt inventerad	
Grönstråk Smålandsvägen							Ej fullständigt inventerad	
Stallhagen	5	4	9	Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja	Tillför träd med prydnadsvärde	
Slätterängen	5	3	8	Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja	För 3-30-300	
Solkullens lekplats	4	3	7	Semiintensiv	Naturområde	Ja	För 3-30-300	
Olof Smeds gröning	5	2	7	Semiintensiv	Naturområde	Ja	För 3-30-300	
Husarängen	4	5	9	Semientensiv	Fritidsområde	Nej		
Fridasro lekplats	4	3	7	Semiintensiv	Park eller plantering	Nej		
Gårdåkras gröning	5	3	8	Semiintensiv	Anlagd park	Nej		
Axelvoldsväg	4	2	6	Semiintensiv	Park eller plantering	Nej		
Billeholmsvägen	5	1	6	Semiintensiv	Park eller plantering	Nej		
Svalövsvägen	5	2	7	Semiintensiv	Park eller plantering	Nej		
Kockska parken	4	4	8	Semiintensiv	Allmän plats, park	Nej		
Elvkullens grönstråk	5	3	8	Semiintensiv	Naturmark	Nej		
Rausvägen	4	2	6	Semiintensiv	Park eller plantering	Nej		
Krokgränds park	4	2	6	Extensiv	Park eller plantering	Nej		
Grönstråk Nordväst							Ej fullständigt inventerad	
Grönstråk Trollenäsvägen						Ja	För 3-30-300	
Sahlins park	5	5	10	Intensiv	Kvartersområde för folkparks- och idrottsändamål	Ja	Trädför yngning	
Skytteskogen	5	5	10	Intensiv	Kvartersområde för folkparks- och idrottsändamål	Ja	Trädför yngning	
Rosengången	3	3	6	Semiintensiv	Allmän plats, park plantering	Nej		
Trekanten	4	3	7	Semiintensiv	Allmän platsmark	Nej		
Stadsparken	5	5	10	Intensiv	Område för allmän plantering	Ja	Trädför yngning	
Stora torg	5	5	10	Intensiv	Allmän platsmark	Nej		
Gröna torg	3	3	6	Intensiv	Allmän plats, park eller plantering	Nej		
Rådhusparken	4	3	7	Intensiv	Kvartersområde för offentliga byggnader	Nej		

Wilhelm Pensers plats	4	3	7		Semiintensiv	Område för bostadsändamål	Nej		
Timmermannen	5	3	8		Intensiv	Allmän platsmark	Ja		För 3-30-300
Stenberget	5	2	7		Intensiv	Kultureservat	Ja		Trädförnyring
Badhusparken	4	3	7		Intensiv	Anlagd park	Ja		Ersätta träd i dåligt skick
Joel Sallius plats	4	3	7		Intensiv	Kvartermark	Nej		
Albert Sahlins plats	5	2	7		Intensiv	Område för allmän plantering	Nej		
Kanalgatan									Ej fullständigt inventerad
Mossen							Ja		Förstärka gröNSTråk
Dungarna	4	3	7		Semiintensiv	Allmän plats, park	Nej		
Åselunden	4	4	8		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja		Trädförnyring
Vattningen	5	1	6		Extensiv	Allmän plats, park eller plantering	Nej		
Apelvägen	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja		För 3-30-300
Hästhagen	5	3	8		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Äldernavägens gröning	4	3	7		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Bleket	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja		För 3-30-300
Långåkravägen	5	1	6		Extensiv	Park eller plantering	Ja		För 3-30-300
Långåkra lekplats	5	4	9		Semiintensiv	Lekplats	Nej		
Strövmråde väst							Ja		Ej fullständigt inventerad- För 3-30-300
Allmänningen	5	5	10		Extensiv	Allmän plats, park och plantering	Nej		
Hällans grönmråde	5	2	7		Semiintensiv	Naturområde	Nej		
Hemnavägens lekplats	5	3	8		Semiintensiv	Allmän plats, park	Nej		
Doktor Ströms strövmråde	5	3	8		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja		För 3-30-300
Hällans lekplats	3	3	6		Semiintensiv	Parkområde	Ja		För 3-30-300
Lantmannavägens gröNSTråk	5	1	6		Semiintensiv	Naturområde	Ja		För 3-30-300
Backagårdsvägens gröning	3	3	6		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Nej		
Södra Tolvskillingvägens grönya	3	3	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Norra Tolvskillingvägens grönya	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Västerdalas grönya	5	2	7		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Södra Skålpundsvägens grönya	4	2	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Skålpundsvägens grönya	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Norra Skålpundsvägens grönya	4	2	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Bäckdala	5	3	8		Semiintensiv	Naturpark	Ja		Plats för inhemska arter
Edelbergsparken	5	2	7		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Nej		
Sallerupsvägen	5	2	7		Semiintensiv	Allmän plats, park	Nej		
Säterivägens gröning	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
GröNSTråk Säterivägen									Ej fullständigt inventerad
Öster lekplats	5	4	9		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Nej		
Dammylckans äppellund	5	1	6		Extensiv	Parkområde	Ja		Trädförnyring
Bergavägens fotbollsplan	5	2	7		Semiintensiv	Naturområde	Nej		
Klockängen	5	2	7		Extensiv	Allmän plats, park	Ja		För 3-30-300
Kronoseparken	4	3	7		Semiintensiv	Allmän plats, park, plantering	Nej		
GröNSTråk öst									Ej fullständigt inventerad
Strövmråde öst							Ja		Skapa rumslighet
Stationsstråket									Ej fullständigt inventerad
GröNSTråk polishuset									Ej fullständigt inventerad
GröNSTråk Bergaträdgårdstad									Ej fullständigt inventerad

Ringparken	4	3	7		Semiintensiv	Allmän plats, park och plantering	Nej	
Puggvängen	4	3	7		Semiextensiv	Allmän plats, park och plantering	Nej	
Idrottsplatsens hundrasgård	5	2	7		Semiextensiv	Fritidsområde	Nej	
Sundelius park	5	4	9		Intensiv	Allmän plats, park och plantering	Ja	Trädförnyring
Udden	5	3	8		Semiintensiv	Mark för upplagsändamål	Ja	Tillföra grönska och skugga
Stationsparken	5	3	8		Semiintensiv	Anlagd parkmark	Nej	
Frejas grönområde	5	2	7		Semiintensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja	Skapa rumslighet
Mariehölmfältet	5	2	7		Extensiv	Allmän plats, park eller plantering	Ja	För 3-30-300
Stora torg (Marieholm)	4	3	7		Intensiv	Allmän plats, gata, torg	Nej	
Ankdammens strövområde	5	4	9		Semiextensiv	(Planstatus saknas)	Nej	
Kvarngatans fickpark	5	2	7		Semiintensiv	Allmän plats, gata, torg	Ja	Tillföra grönska
Idrottsplatsens strövområde	4	4	8		Semiintensiv	Fritidsområde	Nej	
Lyckan	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, plantering	Nej	
Laddran								Ej fullständigt inventerad
Löberöds boulebana och hund-rastgård	5	3	8		Semiintensiv	Park, plantering	Ja	För 3-30-300
Rålsvägens lekplats	5	3	8		Semiintensiv	Park, plantering	Nej	
Battalvcken	5	2	7		Semiintensiv	Allmänna platser avsedda till planteringar	Nej	
Ölyckedammens gröning	5	1	6		Extensiv	Naturområde	Nej	
Idrottsplatsens lekplats	5	3	8		Semiintensiv	Område för idrottsändamål	Nej	
Ölycke lekplats	5	3	8		Semiintensiv	Park eller plantering	Nej	
Järnväggsgatans gröning	5	2	7		Semiintensiv	Park eller plantering	Nej	
Gröningen	5	1	6		Semiextensiv	Naturområde	Ja	För 3-30-300 och rumslighet
Gamla torg	5	3	8		Intensiv	Gångtrafik, handel verksamhet/parkering	Nej	
Karl Jöns väg	5	1	6		Semiintensiv	Allmän plats, park, plantering	Ja	För 3-30-300
Grönstråk norra Löberöd								Ej fullständigt inventerad
Gamla Banvallen								Ej fullständigt inventerad

Bilaga 2. Enkätundersökning

Del 1

Ålder*

0-12 år
13-18 år
19-29 år
30-49 år
50-64 år
65-79 år
79+ år

Kön*

Kvinna
Man
Vill inte säga
Annat

Var bor du?*

Eslövs kommun
Annan kommun
Vill inte säga

Hur bor du?*

Hus, radhus, parhus
Lägenhet i flerfamiljshus
Äldreboende eller gruppboende
Lantgård
Annat

Denna parken tycker jag är bra!*

Markera ett grönområde/park i Eslöv, Marieholm eller Löberöd som du tycker är bra. Det kan vara ett skogsområde, ett torg, en park eller annan grönyta där du vistas inom kommun.

(Karta där deltagaren kunde placera en pin nål på valfri plats inom kommunen.)

Vilka värden har platsen?*

Markera ett eller flera alternativ
Mötesplats
Vackert
Grön oas
Kulturmiljö
Rofylldhet

Skogskänsla
Utsikt
Vatten
Pulkaåkning
Bollspel
Evenemang
Lekplats
Promenad
Motionera
Kojbygge
Picknick/umgänge
Svamp/bärplockning
Tillgänglig
Beskriv med egna ord vilka värden platsen har (textruta)

Hur ofta besöker du platsen?*

Varje dag
Varje vecka
En gång i månaden
Mer sällan

Om du har svarat "En gång i månaden" eller "Mer sällan" hur kommer det sig att du inte besöker platsen så ofta?
(textruta)

Vad brukar du göra där?*

Markera ett eller flera alternativ

Promenera
Jogga
Cykla
Träna
Picknick
Leka
Umgås med vänner/familj
Hundpromenad
Naturupplevelse
Vila/kontemplation
Beskriv med egna ord annat du brukar göra (textruta)

Saknar du något på platsen?*

Gångbana
Utegym
Lekutrustning
Sittplats
Papperskorg
Belysning
Blomrabatt
Träd/buskar
Fotbollsmål
Saknar inget på platsen

Beskriv med egna ord vad du saknar på platsen (textruta)

Del 2

Vilken park besöker du oftast?*

Markera ett grönområde/park inom Eslövs kommun som du ofta besöker. Det kan vara ett skogsområde, ett torg, en park eller annan grönyta där du vistas inom kommunen.

(Karta där deltagaren kunde placera en pin nål på valfri plats inom kommunen.)

Vilka värden har platsen?*

Markera ett eller flera alternativ

Mötesplats
Vackert
Grön oas
Kulturmiljö
Rofyllighet
Skogskänsla
Utsikt
Vatten
Pulkaåkning
Bollspel
Evenemang
Lekplats
Promenad
Motionera
Kojbygge
Picknick/umgänge
Svamp/bärplockning
Tillgänglig
Beskriv med egna ord vilka värden platsen har (textruta)

Saknar du något på platsen?*

Gångbana
Utegym
Lekutrustning
Sittplats
Papperskorg
Belysning
Blomrabatt
Träd/buskar
Fotbollsmål
Saknar inget på platsen
Beskriv med egna ord vad du saknar på platsen (textruta)

Vad brukar du göra där?*

Markera ett eller flera alternativ

Promenera
Jogga
Cykla
Träna
Picknick
Leka
Umgås med vänner/familj
Hundpromenad
Naturupplevelse
Vila/kontemplation
Beskriv med egna ord annat du brukar göra (textruta)

Del 3

Har du något förslag på en park som du vill göra bättre?

Markera ett grönområde/park i Eslöv, Marieholm eller Löberöd som du hade velat göra bättre. Beskriv med egna ord i nästa fråga vad du hade velat utveckla med platsen.

(Karta där deltagaren kunde placera en pin nål på valfri plats inom kommunen.)

Hur hade du velat utveckla platsen?

Lekplats
Gångbana
Utegym
Blomrabatt
Träd/buskar
Sittplatser
Discgolf
Odling
Konst
Vatten
Blommor
Aktivitetsyta (fotbollsplan, basketplan, volleybollplan, BMX-bana etc.)
Beskriv med egna ord hur du hade velat utveckla platsen (textruta)

2025-08-19

Stana Franjic
+4641362980
stana.franjic@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Yttrande över Region Skånes transportstrategi

Förslag till beslut

Miljö- och Samhällsbyggnad föreslår Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att fatta följande beslut;

- att anta förvaltningens yttrande som sitt för Regions Skånes remissförfrågan över ”Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne”.

Ärendebeskrivning

Region Skåne har inbjudit Eslövs kommun att delge synpunkter på föreliggande föreslag på ”Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne”. Remissperioden gäller från 2025-04-25 till 2025-10-31.

Region Skåne kommer därefter att sammanställa inkomna synpunkter. Slutligen kommer ett beslutsärende om ”Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne” tas fram för att behandlas i Regionfullmäktige under första halvan av 2026.

Transportstrategin för Skåne (remissversion april 2025) beskriver den långsiktiga inriktningen för hur regionens transportsystem ska utvecklas. Den är kopplad till den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne* och syftar till att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem i hela Skåne.

Strategin bygger på ett övergripande mål: att alla invånare ska kunna nå arbete, utbildning, kultur, service och fritidsaktiviteter på ett hållbart sätt, oavsett var de bor. Detta konkretiseras i tre strategiska mål:

- **Ett inkluderande transportsystem** – tillgängligt för alla, oavsett bakgrund eller förutsättningar.
- **Ett robust transportsystem** – som klarar störningar, klimatförändringar och samhällskriser.
- **Ett klimatneutralt transportsystem** – där utsläppen minskar kraftigt och fossila bränslen fasas ut senast 2045.

För att nå dessa mål pekas fyra prioriterade utvecklingsområden ut:

1. **Hållbar omställning** – minska bilresor, elektrifiera transporter och ställa om till fossilfria drivmedel.
2. **Teknisk utveckling och innovation** – stärka digital infrastruktur, främja nya mobilitetslösningar och innovationer.
3. **Hållbart resande och aktiva val** – öka kollektivtrafik, gång och cykel samt skapa attraktiva alternativ till bilen.
4. **Optimering och effektivisering** – använda transportsystemet smartare, sprida trafik över dygnet och stärka kapaciteten.

Transportstrategin ersätter den tidigare Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne, Trafikförsörjningsprogrammet, samt cykelvägsplanen.

Beslutsunderlag

- Missiv till remissversion av Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne, ärende 2024-POL000448, enheten för transporter och infrastruktur
- Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne (remissversion 20250425)
- Bilaga 1. Eslövs kommuns yttrande över Regions Skånes remissförfrågan över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Beredning

Yttranden transportstrategin

Eslövs kommun ställer sig positiv till strategins mål om ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem, och uppskattar hur strategin kopplar utvecklingsområden till dessa mål. Mer detaljerad information för yttrandena återfinns i bilaga 1.

1. Hållbar omställning av transportsystemet

Styrkor: Bra fokus på elektrifiering, infrastruktur och geografiska rättvisor. Utvecklingsbehov: Förtydliga mål om bilresor och flygets klimatpåverkan, samt analysera sociala konsekvenser.

2. Teknikutveckling och innovation

Styrkor: Framtidsinriktat med fokus på digital infrastruktur och samhällsnytta.

Utvecklingsbehov: Ta hänsyn till risker och digitalt utanförskap.

3. Hållbart resande och aktiva val

Styrkor: Stark betoning på gång, cykel och kollektivtrafik kopplat till hälsa

och klimat.

Utvecklingsbehov: Beakta ekonomisk tillgänglighet och fritidsresors behov.

4. Optimering och effektivisering

Styrkor: Fyrstegsprincipen och fokus på kapacitetsutnyttjande är välgrundade.

Utvecklingsbehov: mer balans mellan effektivisering och nödvändiga investeringar.

Övergripande förbättringsförslag

- Inför SMARTA indikatorer och tydlig uppföljning, exempelvis ett "Transportindex Skåne" per halvår.
- Tydliggör ansvarsfördelning och prioritera insatser för att undvika en alltför övergripande strategi.
- Säkerställ finansieringsanalys för större satsningar.
- Förankra omställningen genom medskapande processer (t.ex. levande labb, riktade enkäter, lokala ambassadörer).
- Prioritera landsbygdens behov genom mobilitetspooler, interkommunala noder och riktad dialog med näringslivet.
- Främja kunskapsdelning via webbseminarier, pilotprojekt och öppna data.

Sammanfattningsvis anser Eslövs kommun att transportstrategin för hållbar tillgänglighet i hela Skåne är välstrukturerad, med tydliga huvudprinciper för ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem. Genom att lägga till djupare konkretion i genomförandeplaner, införa mätbara indikatorer med tydliga delmål, stärka finansieringsmodeller och medborgardialog samt skapa rutiner för kontinuerlig uppföljning och riskhantering, kan strategin omvandlas från välformulerade avsikter till konkret förändring i hela Skåne.

Beslutet skickas till

Region Skåne, region@skane.se
Kommunstyrelsen för kännedom

Dave Borg
Förvaltningschef
park

Christel Wohlin
Avdelningschef gata, trafik &

Koncernkontoret

Regional utveckling



MISSIV

Enheten för transporter och infrastruktur

Datum 2025-04-10
Ärendenummer 2024-POL000448

Missiv till remissversion av Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Om remissen

Region Skåne sänder ut föreliggande föreslag på Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne för synpunkter.

Tidplan

Remissperioden gäller från 2025-04-25 till 2025-10-31.

Under hösten 2025 sker en sammanställning av inkomna synpunkter. Slutligen kommer ett beslutsärende om Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne tas fram för att behandlas i Regionfullmäktige under första halvan av 2026. Efter yttranden har sammanställts kommer regionala utvecklingsnämnden hantera förslaget till strategi politiskt.

Tillvägagångsätt

Synpunkter lämnas digitalt till e-post, region@skane.se. Ange diarienummer 2024-POL000448 samt avsändare i ämnesraden.

Om strategin

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne är en områdesstrategi under den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne. Tillsammans med Regionplan för Skåne bidrar de till att utveckla det strategiska området Hela Skåne. Transportstrategin beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes

transportsystem ska utvecklas för att skapa värde för invånare och företag, samtidigt som den bidrar till ett klimatsäkert Skåne.

Transportstrategin är en transportslagsövergripande strategi för att visa den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av transportsystemet i Skåne och fungera som en vägledning för beslut och prioriteringar inom transportplaneringen och kollektivtrafiken. I strategin anges mål och ställningstaganden för hur transportsystemet ska utvecklas för att främja hållbar tillgänglighet i Hela Skåne.

Transportstrategin är indelad i fyra utvecklingsområden: hållbar omställning, teknisk utveckling och innovation, hållbart resande och aktiva val, samt optimering och effektivisering av transportsystemet. Till varje utvecklingsområde finns ställningstaganden som fungerar som vägledande principer för utvecklingen av Skånes transportsystem. Tillsammans bildar de en sammanhållen strategi för att uppnå målet om hållbar tillgänglighet i hela Skåne genom ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem.

Region Skåne önskar särskilt synpunkter kring följande frågeställningar:

- Den strategiska inriktningen: hur Transportstrategin bidrar till att skapa förutsättningar för en omställning till en hållbar tillgänglighet i hela Skåne.
- Kompletterande handlingsplaner: behov av handlingsplaner inom prioriterade områden samt hur er organisation vill och kan bidra i framtagandet med handlingsplaner.
- Färdmedelsmål: nu gällande färdmedelsmål i Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 kommer ses över under remissperioden. Vi önskar synpunkter på vilken roll färdmedelsmålen i den nu gällande strategin spelar för er organisation i omställningsarbetet av transportsystemet, hur er organisation önskar att dessa utvecklas eller bibehållas.
- Finns perspektiv som saknas eller bör fördjupas?

Remissinstanser:

Bjuvs kommun

Bromölla kommun

Burlövs kommun

Båstads kommun

Eslövs kommun

Helsingborgs stad

Hässleholms kommun

Höganäs kommun

Hörby kommun

Höörs kommun

Klippans kommun

Kristianstads kommun

Kävlinge kommun

Landskrona stad

Lomma kommun

Lunds kommun

Malmö stad

Osby kommun

Perstorps kommun

Simrishamns kommun

Sjöbo kommun

Skurups kommun

Staffanstorps kommun

Svalövs kommun

Svedala kommun

Tomelilla kommun

Trelleborgs kommun

Vellinge kommun

Ystads kommun

Åstorps kommun

Ängelholms kommun

Örkelljunga kommun

Östra Göinge kommun

Familjen Helsingborg

MalmöLundregionen

Skåne Nordost

Sydöstra Skånes samarbetskommitté

Skånes kommuner (Kommunförbundet)

Länsstyrelsen i Skåne

Trafikverket

Naturvårdsverket

Region Blekinge

Region Halland

Region Jönköpings län

Region Kalmar län

Region Kronoberg

Region Stockholm

Västra Götalandsregionen

Region Hovedstaden

Region Sjælland

Transportministeriet Danmark

Copenhagen Malmö Port

Helsingborgs hamn

Landskrona hamn

Trelleborgs hamn

Ystad hamn

Kristianstad Österlen Airport

Malmö Airport

Ängelholm Helsingborg Airport

M Sverige

Svensk kollektivtrafik

Svenska Taxiförbundet

Transportföretagen

Drivkraft Sverige

Energigas Sverige

Fossilfritt Sverige

Fotgängarnas förening (FOT)

PRO (Pensionärernas Riksorganisation)

2030-sekretariatet

Cykelfrämjandet

Naturskyddsföreningen

STF (Svenska turistföreningen)

Gröna bilister

Svenskt Näringsliv i Skåne

Sveriges åkeriföretag

Tågföretagen

Sydsvenska Handelskammaren

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Remissversion 20250425



Från transporter till tillgänglighet

Mobilitet är möjlighet till förflyttning – vår rörlighet. Detta är en grundläggande förmåga som påverkas av både personliga förutsättningar och yttre faktorer som infrastruktur och ekonomiska resurser.

Mobilitet i stor skala skapar trafik och transporter. Transporter kan ses som kostnaden för nyttjad mobilitet. Kostnaden kan vara både den ekonomiska kostnaden i form av förbrukad energi, men även externa kostnader som utsläpp, buller, trafikolyckor och barriärer.



Tillgänglighet är möjligheten att nå något önskvärt. Det kan innefatta arbetstillfällena, service, kultur, sociala sammanhang eller näringslivets tillväxtmöjligheter. Tillgängligheten är möjligheten – transporten är kostnaden.



Innehållsförteckning

1. Om Transportstrategi för tillgänglighet i hela Skåne	3
2. Mål	6
Övergripande mål	7
Ett inkluderande transportsystem	8
Ett robust transportsystem	9
Ett klimatneutralt transportsystem	10
3. Prioriterade utvecklingsområden	11
Hållbar omställning av transportsystemet	13
Teknisk utveckling och innovation av transportsystemet	15
Hållbart resande och aktiv val	17
Optimering och effektivisering av transportsystemet	19
4. Bakgrund till de strategiska inriktningarna	21
Dagens transportsystem	22
Befolkning, pendling och arbetsmarknad	23
Skåne i omvärlden	24
Säkerhet och redundans	25
Klimat och energi	26
Hälsa	27
5. Från strategi till hållbar tillgänglighet	28
Så genomförs strategin	29
Gemensamt ansvar för transportsystemets utveckling	30
Region Skånes roll	31
Uppföljning och utvärdering	32



1. Om Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne beskriver den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av Skånes transportsystem. Som områdesstrategi kopplad till Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne, styr den Region Skånes utvecklingsarbete, vägleder kommuner och andra aktörer, samt utgör underlag för påverkansarbete. Strategin bidrar till att genomföra den regionala utvecklingsstrategin, särskilt inom det strategiska området Hela Skåne.

Om transportstrategin

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. Strategin är vägledande för beslut och prioriteringar inom transportplanering och kollektivtrafik. Målet med strategin är att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem i hela Skåne.

Transportstrategin anger mål och ställningstaganden för transportsystemets utveckling och är en områdesstrategi kopplad till Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne. Tillsammans med Regionplan för Skåne bidrar den till att genomföra den regionala utvecklingsstrategin och främst det strategiska området Hela Skåne.

Transportstrategin styr Region Skånes interna utvecklingsarbete och vägleder de skånska kommunerna samt andra aktörer. Strategin utgör även ett underlag för påverkansarbete för att utveckla Skåne till en tillgänglig och konkurrenskraftig region.

Transportstrategin i det regionala utvecklingssystemet

Skånes regionala utvecklingsstrategi Det öppna Skåne utgör grunden för det regionala utvecklingsarbetet och beskriver den gemensamma viljeriktningen för Skånes utveckling. Strategin utgår från fyra strategiska områden:

- Hela Skåne
- Ökad innovation och konkurrenskraft
- Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning
- Bättre hälsa för alla

De strategiska områdena kompletteras och genomförs av fyra långsiktiga tvärgående perspektiv:

- Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet
- Internationell samverkan
- Digitalisering
- Beredskap och resiliens

Genom dessa områden tar Region Skåne ett helhetsgrepp om de strukturella utmaningar Skåne står inför. Målet är att skapa en hållbar utveckling enligt Agenda 2030 genom att stärka både städer, mindre orter och landsbygd, förbättra infrastrukturen och skapa bättre förutsättningar för alla invånare att forma sina liv i ett demokratiskt och inkluderande samhälle.



Den Regionala utvecklingsstrategins fyra strategiska områden samt långsiktiga och tvärgående perspektiv.

Hela Skåne

Skåne ska vara en tillgänglig och sammanhållen region där alla kan bo och verka, oavsett var i Skåne de befinner sig. Med sitt strategiska läge och omfattande transportnätverk av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser bildar Skåne en av Sveriges största arbetsmarknader. Samtidigt möter Skåne flera utmaningar. Infrastrukturen är hårt belastad och väntas belastas ytterligare när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Samtidigt är den digitala uppkopplingen ojämnt fördelad i regionen, och energiförsörjningen är otillräcklig med endast 15 procents självförsörjning av el.

Målbilden för Hela Skåne fokuserar på:

- **Infrastruktur och fysisk planering** som skapar värde för invånare och företag
- **Infrastruktur som bidrar till ett klimat-anpassat Skåne**

För att hantera dessa utmaningar tar Region Skåne en aktiv roll inom flera områden. I rollen som ansvarig för regional utveckling arbetar Region Skåne med att utveckla transportinfrastrukturen, främja digital

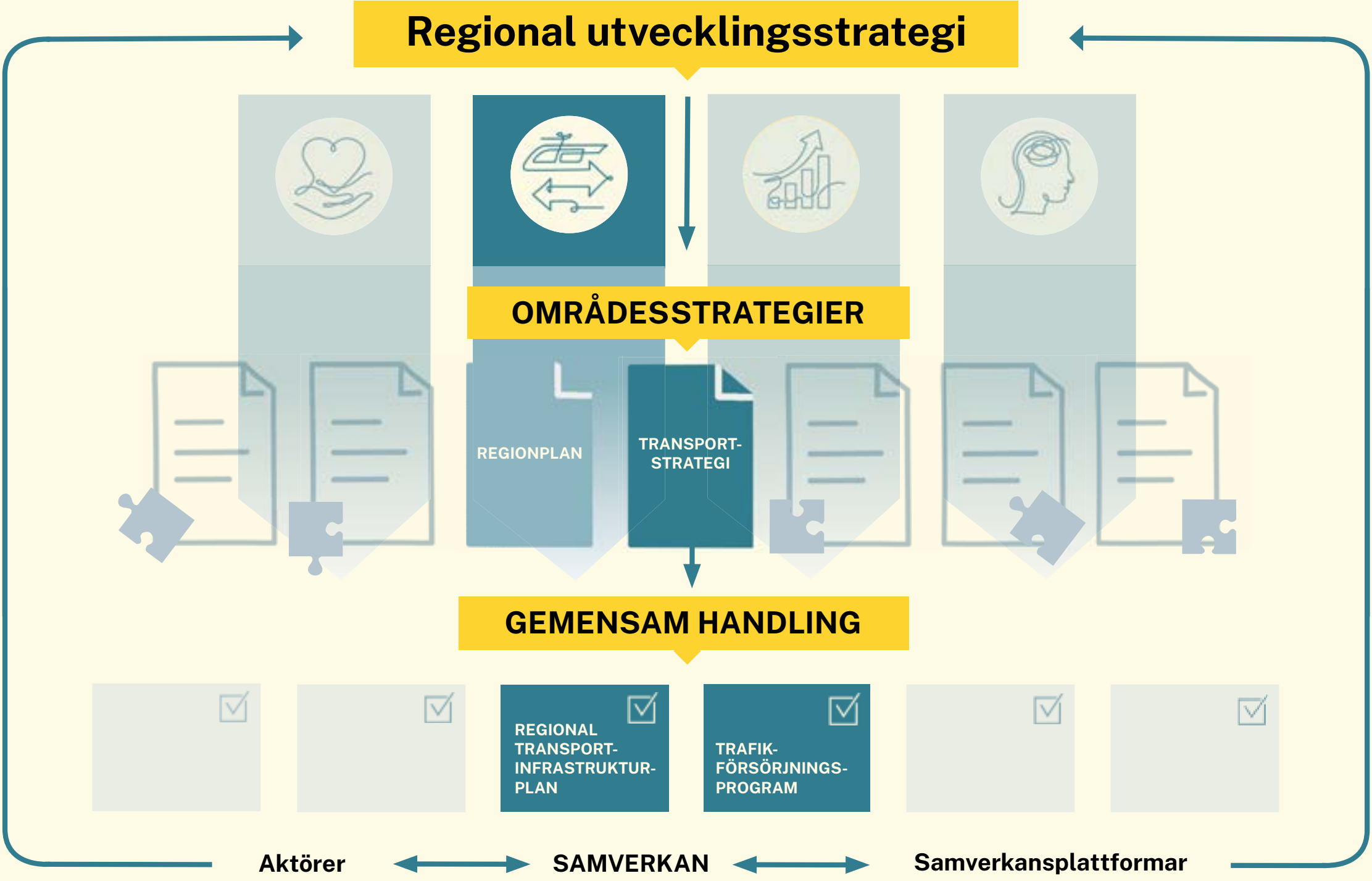
utveckling och öka energiproduktionen. Inom ramen för utvecklingsansvaret är Region Skåne också regionplaneorgan och ger vägledning till kommunerna i planeringen av mark- och vattenanvändning. Därtill driver Region Skåne den regionala kollektivtrafiken i sin roll som kollektivtrafikmyndighet. Genom dessa insatser arbetar Region Skåne för en hållbar utveckling som kommer hela Skåne till nytta.

Områdesstrategier

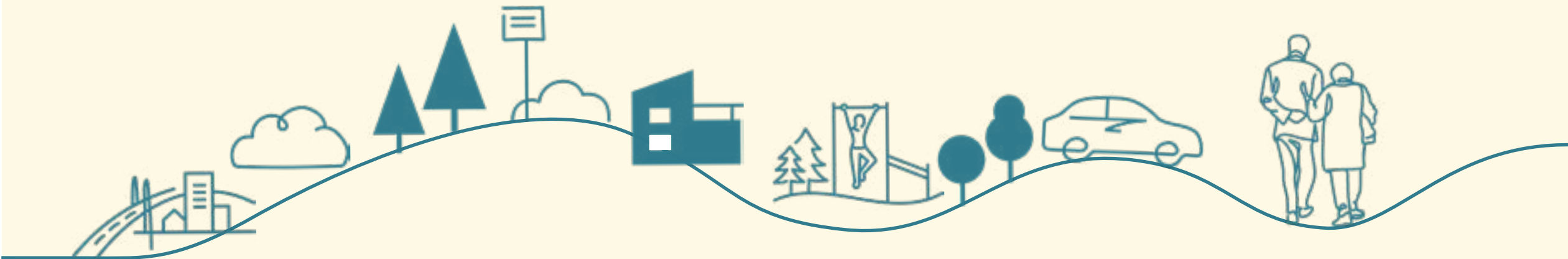
Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier. Områdesstrategier pekar ut långsiktiga vägval och mål som bidrar till att uppnå beslutade målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin. Transportstrategin och Regionplan för Skåne är områdesstrategier som bidrar till målbilden för det strategiska område Hela Skåne.

Handlingsplaner

För att omsätta områdesstrategiernas intentioner i praktisk handling finns olika handlingsplaner, färdplaner och agendor. Arbetet med Transportstrategins handlingsplaner beskrivs närmare i kapitel **Från strategi till hållbar tillgänglighet**, som behandlar strategins genomförande.



Transportstratgins sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.





2. Mål

Transportstrategin utgår från ett övergripande mål om ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Det övergripande målet handlar om att alla ska kunna nå arbete, utbildning, kultur och service på ett hållbart sätt, oavsett var i Skåne de befinner sig.

För att nå målsättningen om hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål: Ett inkluderande transportsystem, ett robust transportsystem och ett klimatneutralt transportsystem. Tillsammans utgör de grunden för Skånes långsiktiga inriktning för hur transportsystemet ska utvecklas.

Övergripande mål

Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

I Skåne ska alla invånare kunna nå arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Hållbar tillgänglighet innebär att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Detta möjliggör närhet till viktiga platser, tillgång till olika transportalternativ och effektiva transportlösningar som har minimal miljöpåverkan.

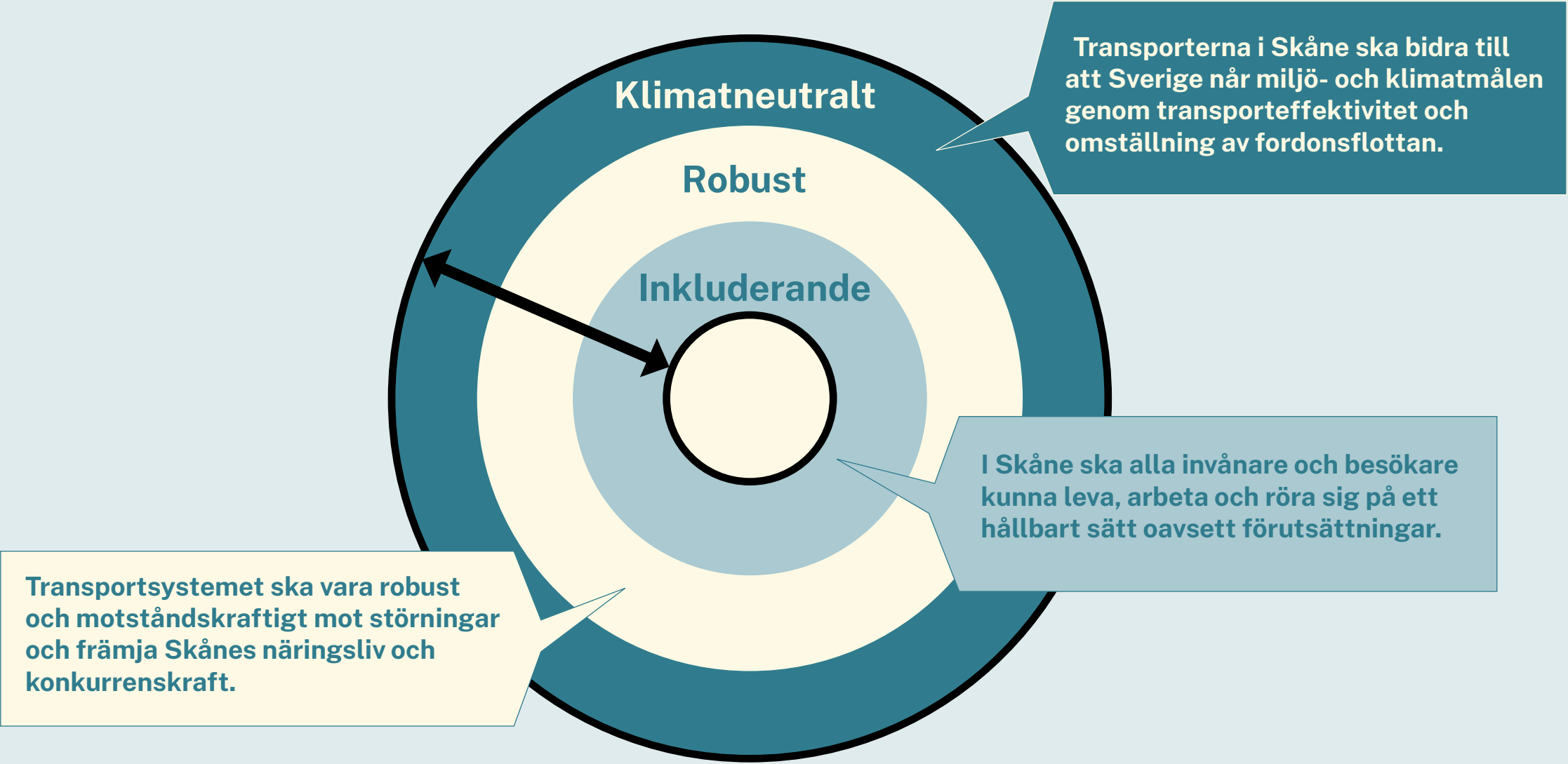
Tillgänglighet har flera dimensioner – geografisk, fysisk, ekonomisk och digital – som alla påverkar möjligheten att delta i samhället. Ett tillgängligt Skåne är ett sammanbundet Skåne som tar vara på regionens flerkärnighet. När människor enkelt kan mötas skapas förutsättningar för innovation och utveckling som gynnar hela Skåne.

Ett tillgängligt transportsystem hänger ihop med samhällsplaneringen. Med en strategisk planering av bostäder, arbetsplatser och service ökar tillgängligheten samtidigt som transportbehovet minskar. Skånes läge och närhet till kontinenten skapar unika möjligheter. Med goda förbindelser till omvärlden finns förutsättningar för företag att nå internationella marknader, samtidigt som invånare får tillgång till ett bredare utbud av arbete, kultur och utbildning. Tillgängligheten till Europa bidrar till Skånes attraktivitet och konkurrenskraft.

Transportsystemet i Skåne utvecklas i balans med miljön och utformas för att möta människors och näringslivets behov. Genom att prioritera hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och förbättrar framkomligheten. Ett transportsystem som är anpassat efter människorna – inte tvärtom – utgör grunden för ett hållbart och tillgängligt Skåne.



Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne



Modellen visar hur Skånes transportsystem ska utvecklas för att vara inkluderande i grunden, byggt på robusthet och ytterst bidra till klimatneutralitet. Den illustrerar balansen mellan att undvika brist på tillgänglighet som skapar orättvisor – och att inte överskrida planetens gränser genom ohållbar påverkan på miljön.



Ett inkluderande transportsystem

I Skåne ska alla invånare och besökare kunna leva, arbeta och röra sig på ett hållbart sätt oavsett förutsättningar.

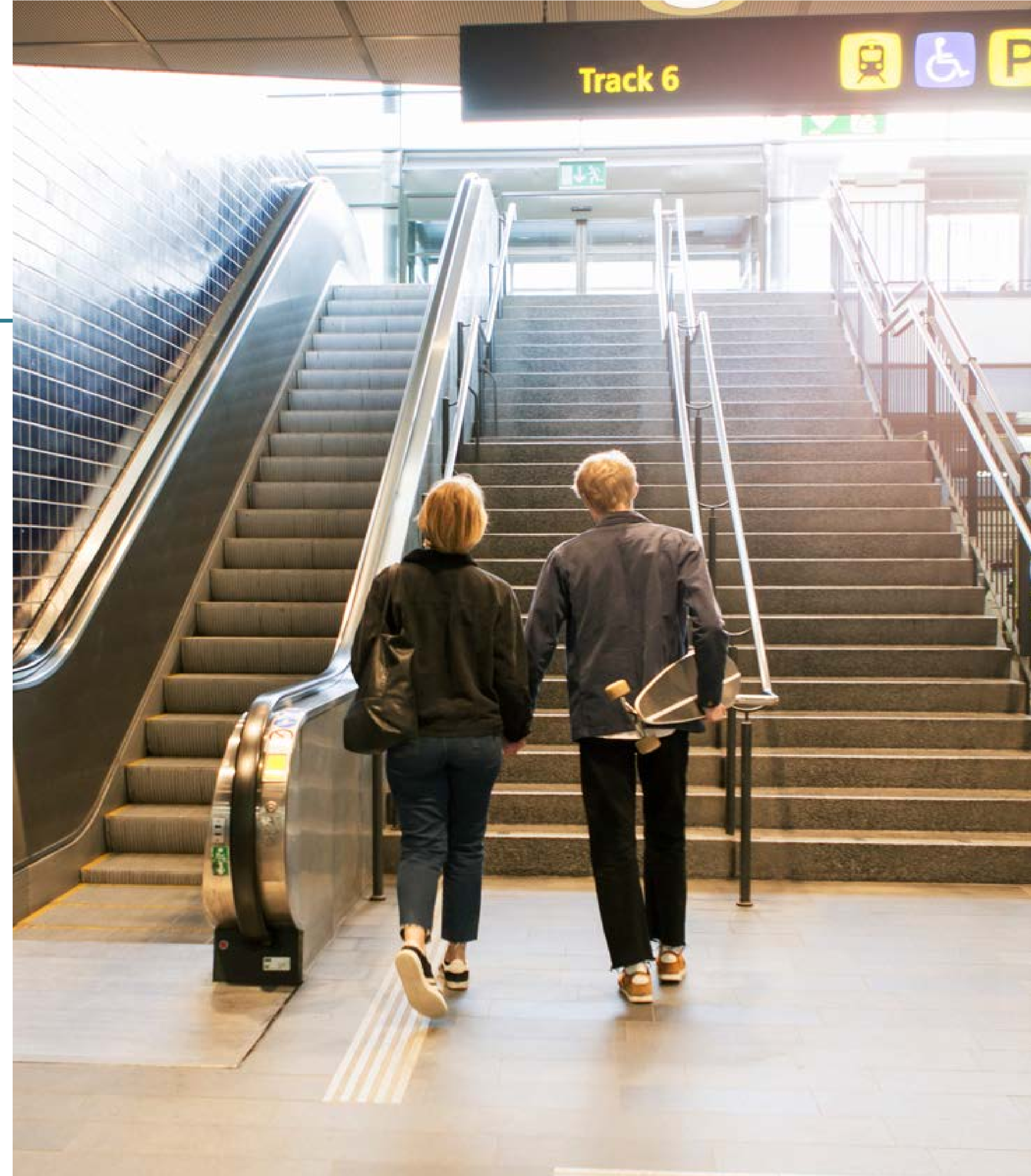
I Skåne är transportsystemet tillgängligt för alla. Alla invånare kan förflytta sig tryggt och självständigt oavsett ålder, kön, funktionsförmåga eller ekonomiska förutsättningar.

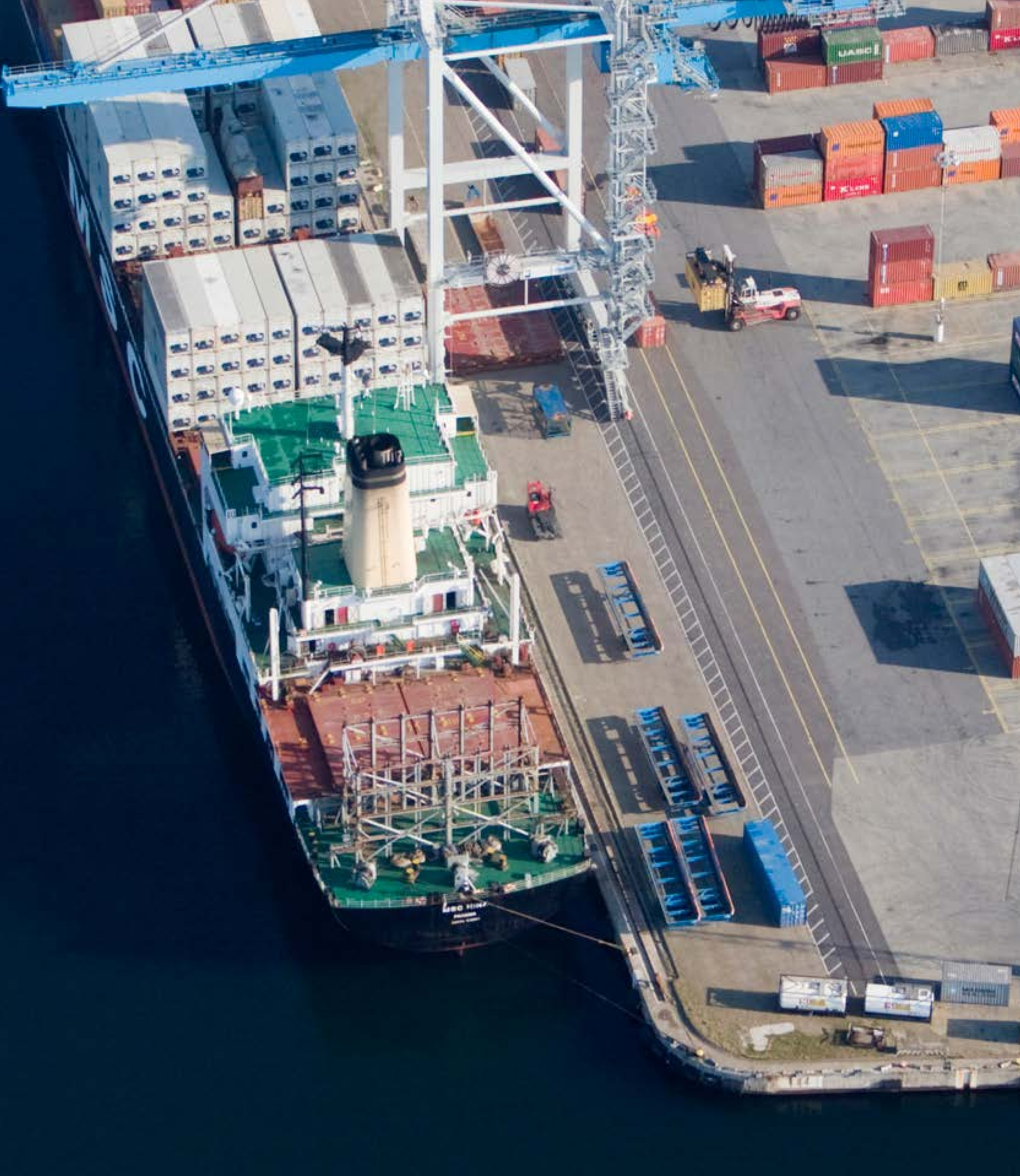
Ett inkluderande transportsystem skapar möjlighet till delaktighet i samhället genom tillförlitliga transportmöjligheter, både i städer och i Skånes landsbygd. Människors olika livssituationer och förändrade behov möts av ett flexibelt och anpassningsbart transportsystem.

Särskild hänsyn tas till grupper med störst behov och minst resurser. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan röra sig självständigt, säkert och med en acceptabel tidsåtgång. Personer utan tillgång till egen bil har goda möjligheter att nå arbete, utbildning, vård och sociala aktiviteter.

Negativa effekter från transportsystemet som buller, luftföroreningar och olycksrisker minskar och drabbar inte olika befolkningsgrupper eller områden oproportionerligt. Vid prioritering av investeringar vägs sociala hållbarhetsaspekter in tillsammans med miljömässiga och ekonomiska faktorer.

Inkludering genomsyrar hela transportplaneringen och säkerställer att resurser fördelas på ett sätt som främjar jämlikhet och delaktighet i hela Skåne.





Ett robust transportsystem

Transportsystemet ska vara robust och motståndskraftigt mot störningar och främja Skånes näringsliv och konkurrenskraft.

Transportsystemet i Skåne är rustat för att hantera olika påfrestningar med minimal påverkan. Detta för att säkerställa kontinuerlig funktion och hög tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Infrastrukturen och transportsystemet fungerar och är anpassat efter ett föränderligt klimat och klimatrelaterade risker som höjda havsnivåer, erosion, översvämningar och extrema väderhändelser. Transportsystemets viktigaste stråk tillsammans med kritiska och sårbara punkter är särskilt prioriterade.

Ett robust och motståndskraftigt transportsystem i Skåne är inte bara en förutsättning för att Skåne ska kunna fungera och utvecklas, utan är kritiskt för hela Sverige. Vid särskilda händelser som extremväder, störningar i viktiga IT-system, epidemier eller till och med i händelse av krig kan transportsystemets funktion upprätthållas.

Transportsystemet ger den tillgänglighet som är grundläggande för ett välfungerande samhälle. Det är också en viktig faktor för Skånes konkurrenskraft samt förmåga att locka företagsetableringar och investeringar. Ett robust system innebär en välutvecklad infrastruktur med en tydlig prioritering av förebyggande underhåll. Detta skapar ett system som står emot störningar och anpassar sig till framtidens utmaningar.



Ett klimatneutralt transportsystem

Transporterna i Skåne ska bidra till att Sverige når miljö- och klimatmålen genom transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan.

I Skåne utvecklas transportsystemet samtidigt som utsläppen från växthusgaser kraftigt minskar och negativa miljöeffekter minimeras. Till år 2045 är transporterna helt fria från fossila bränslen och bidra till Sveriges mål om nettonollutsläpp av växthusgaser.

En ökad transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan till fossilfria drivmedel lägger grunden för utsläppsminskningar av växthusgaser och negativa miljöeffekter. Genom smarta och effektiva transportlösningar minskar energianvändningen samtidigt som tillgängligheten förbättras.

Elektrifiering av både person- och godstransporter är en central del i omställningen. Produktionen av förnybar el ökar i takt med elektrifieringen och transportsystemets effektbehov. De flesta resor i Skånes städer görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots samtidigt som antalet resor med bil minskar.

Som besöksdestination utvecklar Skåne hållbara transportlösningar som gör det enkelt för besökare att resa hållbart till och inom Skåne. Detta skyddar känsliga natur- och kulturmiljöer från överbelastning och bevarar Skånes attraktivitet för framtida generationer.

Ett klimatneutralt transportsystem stärker Skånes position som en framtidsinriktad region som tar ansvar för kommande generationers livskvalitet.





3. Prioriterade utvecklingsområden

För att nå målen om ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne har fyra prioriterade utvecklingsområden pekats ut: Hållbar omställning, teknikutveckling och innovation, hållbart resande och aktiva val samt optimering och effektivisering. Inom respektive utvecklingsområde listas strategiska ställningstaganden som anger inriktningen för utvecklingen av transportsystemet i Skåne.

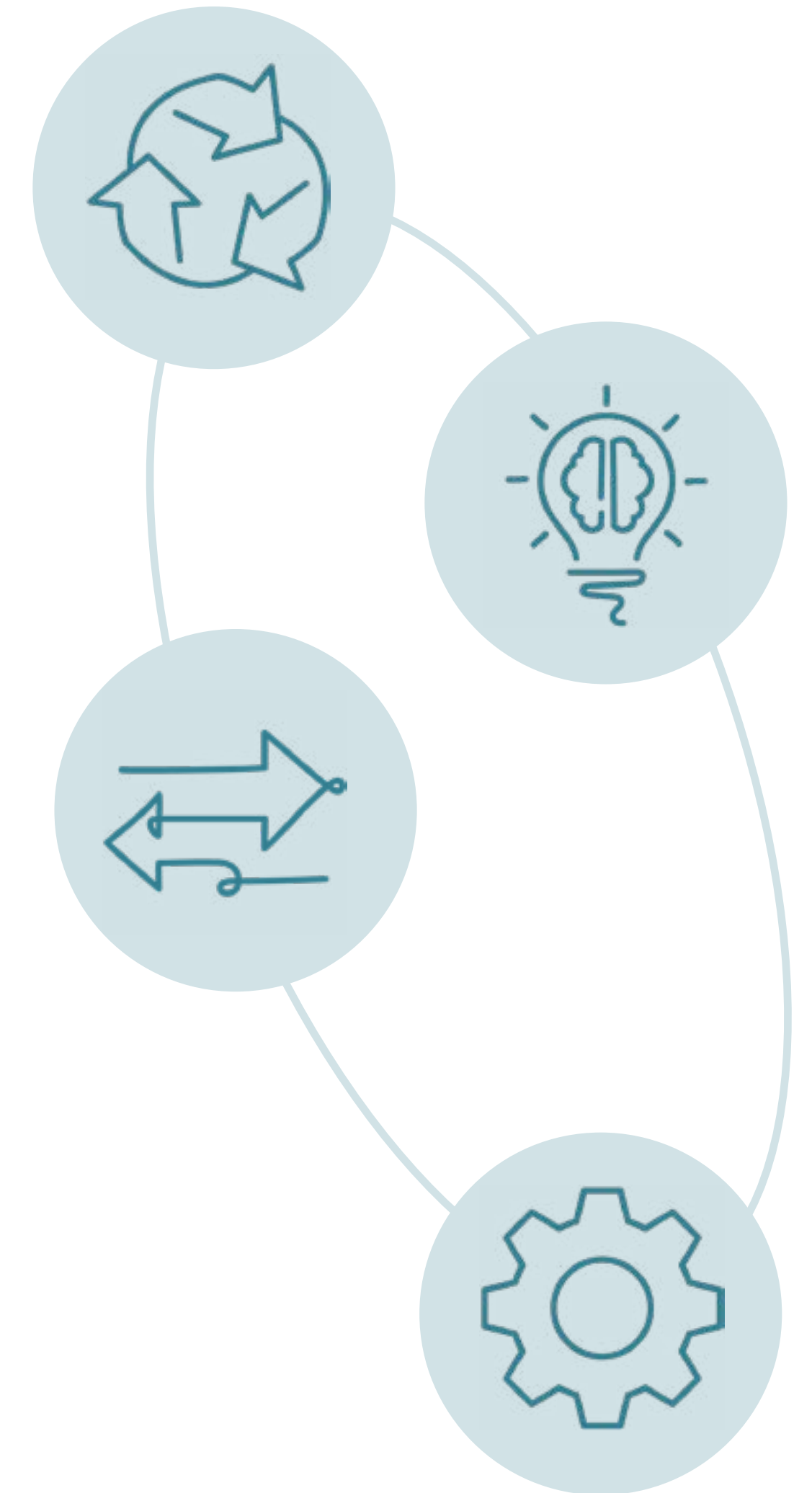


Fyra prioriterade utvecklingsområden

Med utgångspunkt i Skånes förutsättningar och framtida utmaningar som presenteras i Transportstrategins kapitel **Bakgrund till de strategiska inriktningarna**, har fyra strategiska utvecklingsområden för transportsystemet i Skåne identifierats. De fyra utvecklingsområdena är:

- **Hållbar omställning** utgör grunden för transportsystemets klimatomställning och fokuserar på fossilfria drivmedel, minskade utsläpp och klimatanpassning.
- **Teknikutveckling och innovation** fungerar som en accelerator för hållbar omställning och effektivisering genom nya digitala lösningar.
- **Hållbart resande och aktiva val** skapar förutsättningar för attraktiva alternativ till personbilen. Det bidrar till bättre folkhälsa samtidigt som klimatpåverkan reduceras.
- **Optimering och effektivisering** säkerställer att nyttan av befintlig infrastruktur maximeras och skapar robusthet mot störningar och oförutsedda händelser.

Till varje utvecklingsområde finns ställningstaganden som fungerar som vägledande principer för utvecklingen av Skånes transportsystem. Ställningstagandena utgör strategiska vägval som anger inriktningen för Skånes utvecklingsarbete. Tillsammans bildar de en sammanhållen strategi för att uppnå målet om hållbar tillgänglighet i hela Skåne genom ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem.





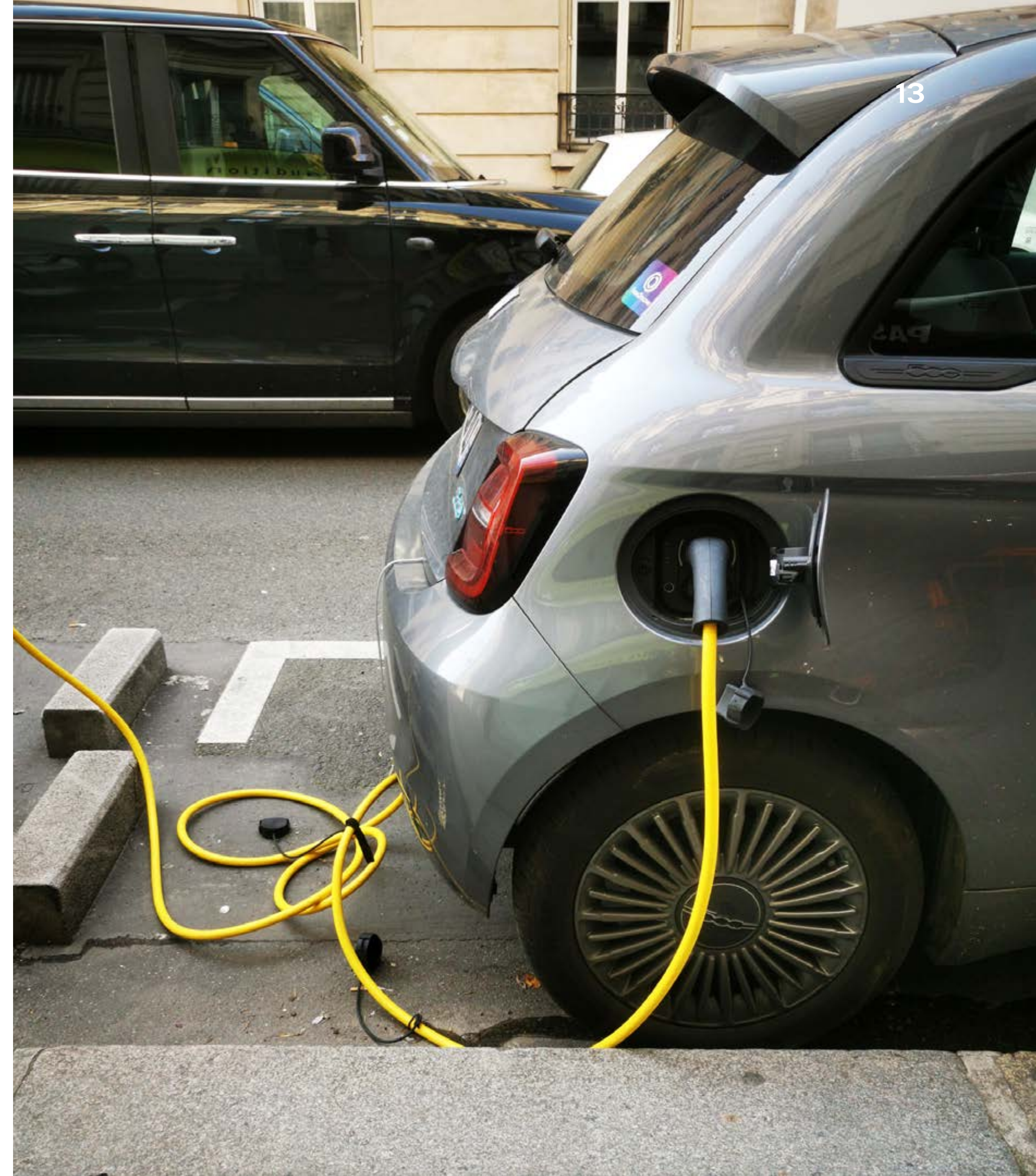
Hållbar omställning av transportsystemet

För att nå klimatmålen behöver Skåne en snabb omställning av transportsektorn genom två parallella spår: accelererad övergång till ett fossilfritt transportsystem och ökad transporteffektivitet.

Elektrifiering av både person- och godstransporter kompletterat med en utveckling av infrastruktur för fossila drivmedel är basen för fordonsflottans omställning. Detta kräver en utbyggd laddinfrastruktur och tillräcklig effekt i hela Skåne. För att minska utsläppen av växthusgaser och partiklar samt minska buller i städerna behöver transporterna effektiviseras. För persontrafiken innebär detta en överflyttning till kollektivtrafik, cykel och gång. För godstransporter krävs ökad samlastning och minskade tomkörningar.

Transportsystemet behöver klimatsäkras för att hantera effekterna av ett förändrat klimat, särskilt i utsatta lägen med risk för översvämningar, erosion och extremväder. I detta arbete är upprätthållandet av samhällsviktiga transportstråk av särskild betydelse.

Internationell samverkan, särskilt inom Öresundsregionen och EU, är nödvändig för gemensamma standarder och samordnade åtgärder. Den rättvisa omställningen ska säkerställa att alla delar av Skåne får likvärdiga möjligheter att minska klimatutsläppen, med särskild hänsyn till landsbygdens förutsättningar.





Strategiska ställningstaganden

Den fossilfria omställningen ska accelereras

I Skåne ska omställningstakten till fossilfria fordon accelereras samtidigt som laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel byggs ut. Långsiktiga ekonomiska incitament som möjliggör ökad konkurrenskraft för fossilfria fordon och drivmedel ska stärkas. Flygets omställning ska accelereras genom en övergång till hållbara flygbränslen samtidigt som en snabbare utveckling av el- och vätgasflyg behövs. Flygplatser i Skåne spelar en viktig roll i arbetet för en omställning tillsammans med flygbolagen.

Transporterna ska effektiviseras för minskade utsläpp och buller

I Skåne ska resor och transporter effektiviseras genom en smartare användning av kapacitet och befintliga fordon. För personresor innebär detta att fler ges möjlighet att välja effektiva och hållbara transportlösningar genom förbättrad tillgänglighet, samordning mellan olika trafikslag och ökad digitalisering. Genom ökad transporteffektivitet ska mer gods transporteras per sändning. Intelligent citylogistik ska effektivisera de urbana transporterna så att tillgänglig infrastruktur används bättre.

Bilresorna ska inte öka

Transportarbetet med personbilar ska inte öka i Skåne. På kort sikt behöver biltrafiken minska, särskilt i stadsområdena där yteffektiva och utsläppsfria transportslag prioriteras. I takt med personbilsflottans fossilfria omställning kan biltrafiken växa i landsbygdsområden där den fyller viktiga funktioner för tillgänglighet och näringslivsutveckling.

Omställningen måste vara rättvis

I Skåne ska alla ges lika möjlighet att minska sina relativa utsläpp, utan att personer eller företag med omfattande transportbehov drabbas oproportionerligt. Utsläppsminskningar och omställningen till ett fossilfritt transportsystem i Skåne ska inte ske på bekostnad av negativa miljöeffekter eller relativa utsläppsökningar i länder utanför EU:s utsläppshandelssystem.

Transportsystemet ska anpassas utifrån ett förändrat klimat

Transportsystemet i Skåne ska anpassas utifrån ett förändrat klimat, där särskilt viktiga transportstråk och funktioner för samhällsbärande verksamhet, näringslivets transporter och kollektivtrafik ska vara prioriterade för åtgärder i närtid. Infrastrukturplaneringen ska beakta effekterna av ett förändrat klimat och säkerställa att den möter krav på transportsystemets robusthet vid exempelvis ökad nederbörd, förändrade vattenflöden och vattennivåer.

Bidrag till strategins mål

Hållbar omställning stärker inkludering genom att minska miljörelaterade hälsorisker, förbättra kollektivtrafiken och skapa en rättvis tillgång till nya mobilitetslösningar. Robustheten ökar genom diversifierade energikällor, minskat importberoende och anpassningsåtgärder mot klimatförändringar. Hållbar omställning är avgörande för klimatneutralitet genom elektrifiering, ökad andel aktiv mobilitet och kollektivtrafik samt effektivare godstransporter, med olika lösningar för stad och landsbygd.



Teknisk utveckling och innovation av transportsystemet

Digitaliseringen av transportsystemet skapar möjligheter att effektivisera både person- och godstrafik. Teknologier som 5G och artificiell intelligens (AI) möjliggör nya lösningar som kan optimera trafikflöden, öka trafiksäkerheten och minska utsläppen. Däribland tekniker som intelligenta transportsystem, geofencing och autonoma fordon.

Digitalisering och automatisering är också en förutsättning för drönartransporter i det undre luft- rummet, vilket skapar en tredje dimension i transportsystemet. Inom drönarteknik och innovativ luftmobilitet finns potential att utveckla tjänster som ökar tillgängligheten i svåråtkomliga områden, säkrar snabbare transporter av samhällsviktiga leveranser och minskar den negativa miljöpåverkan från transportsektorn.

För att utnyttja dessa möjligheter behöver Skåne en väl utbyggd digital infrastruktur. Detta för att stödja möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne och

bidra till minskad miljöpåverkan genom att reducera behovet av fysiska transporter.

Den ökade digitaliseringen av transportsystemet medför nya sårbarheter. En utmaning är den digitala säkerheten när transportsystemets olika delar kopplas samman. Det finns också en risk för digitalt utanförskap om nya tjänster inte utformas med hänsyn till alla användares behov och förutsättningar. Samtidigt kan digitala lösningar öka tillgängligheten, särskilt för personer och näringar i områden med begränsat transportutbud.

Skåne har goda förutsättningar för innovation genom sitt starka nätverk av universitet, forskningsinstitut och företag. För att Skåne ska ligga i framkant inom digitalisering och innovation av transportsystemet krävs strategiska satsningar på digital infrastruktur, en samverkan mellan olika aktörer och en stegvis utveckling där kunskap byggs upp genom praktiska erfarenheter.





Strategiska ställningstaganden

Skåne ska ligga i framkant inom digital infrastruktur och innovativa lösningar

Skåne ska ligga i framkant inom ny teknik och digitalisering av transportsystemet. Det förutsätter säkra system och en utbyggd digital infrastruktur som möjliggör en implementering av ny teknik och framtida innovationer. Utbyggnad av digital infrastruktur ska ske längs Skånes viktiga transportstråk. Kunskap byggs upp successivt genom praktiska erfarenheter och tester.

Ny teknik ska minska ojämlikhet

Alla i Skåne ska kunna ta del av teknikens fördelar oavsett bakgrund, ålder eller förmåga. Den digitala omställningen av transportsystemet ska genomföras med hänsyn till olika gruppers behov, förutsättningar, digitala kunskaper och ekonomiska situation.

Utvecklingen av innovativ luftmobilitet ska främjas

För att främja utvecklingen av innovativ luftmobilitet i Skåne ska implementering och uppskalning av drönare med tillhörande system främjas. Detta för att skapa förutsättningar för samhällsnyttiga transporter i Skånes undre luftrum.

Digitaliseringens möjligheter inom logistik ska främjas

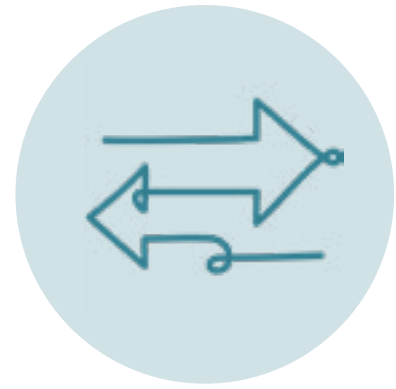
I Skåne ska digitaliseringens möjligheter inom logistik främjas med fokus på effektiv trafikförsörjning, intermodala lösningar och hållbar markanvändning.

Samverkan ska stödja innovationer

I Skåne ska samverkan mellan akademi, näringsliv och myndigheter stödja forskning och utveckling av innovativa transportlösningar som främjar tillgänglighet i hela Skåne genom hållbara transporter, personresor och fossilfria drivmedel.

Bidrag till strategins mål

Ny teknik och innovation stärker tillgängligheten genom användaranpassade digitala tjänster, sömlösa resekedjor och förbättrad tillgång till information. Robustheten ökar genom säkrare trafikledning, realtidsövervakning och förbättrad beredskap. Klimatmålen stöds genom optimerad energianvändning, smarta ruttval och bättre förutsättningar för delad mobilitet. Innovationer inom luftmobilitet skapar nya möjligheter för samhällskritiska transporter och effektiva leveranser över geografiska hinder.



Hållbart resande och aktiva val

Kollektivtrafik, gång och cykel är en central del av omställningen till ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken bidrar till att skapa hållbar tillgänglighet i hela regionen och binder samman Skåne med omvärlden. Den aktiva mobiliteten bidrar till bättre folkhälsa, spelar en nyckelroll för kortare sträckor och som första eller sista delen av längre resor med kollektivtrafik.

Varierande förutsättningar i Skåne kräver olika lösningar. I Skånes mer glesbefolkade områden behövs flexibla lösningar som kompletterar den reguljära kollektivtrafiken. Här kommer bilen fortsatt ha en viktig roll men dess andel av pendlingsresorna till städerna behöver minska. Detta innebär att regionala kollektivtrafiknoder behöver utformas så att bilens roll som anslutningsfärdsmedel till kollektivtrafiken stärks. Noderna behöver också utvecklas till platser där kollektivtrafiken integreras sömlöst med nya mobilitetstjänster. Utöver detta krävs ett systematiskt arbete med att främja aktiva resval genom

strategiska kommunikationsinsatser som ökar kunskapen om hållbara resealternativ.

I och till de större städerna ökar behovet av yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som biltrafiken behöver minska. Dessutom ställs nya krav på förmågan att kombinera god framkomlighet för kollektivtrafik med gröna och hälsofrämjande stadsmiljöer.

Skåne är en attraktiv destination som lockar allt fler besökare. För att Skåne ska kunna utvecklas som besöksmål på ett långsiktigt hållbart sätt behöver besöksnäringens transporter ställas om. Tillgängligheten till natur- och kulturbesöksmål behöver vara god även för de utan bil. Till skillnad från arbetspendling präglas fritidsresorna av ett mer varierat och oregelbundet resmönster som det kan vara svårare att anpassa kollektivtrafiken till. Utbudet behöver anpassas efter säsong på året, veckodag och tid på dygnet.



Strategiska ställningstaganden

Kollektivtrafiken ska vara robust, förutsägbar och flexibel

Kollektivtrafiken i Skåne ska vara robust, förutsägbar och anpassad för att möta efterfrågan i Skånes olika geografier. Den spelar en nyckelroll för tillgängligheten till och mellan Skånes tillväxtmotorer samt regionala kärnor. För resor till, inom och mellan dessa orter ska kollektivtrafik, gång och cykel vara det naturliga förstahandsvalet för de flesta invånare och besökare i Skåne. Kollektivtrafiken ska upplevas som trygg av alla resenärer.

Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i ett system av kombinerade mobilitetstjänster

I Skåne ska kollektivtrafiken utgöra ryggraden i ett system av kombinerade mobilitetstjänster. Digitaliseringens möjligheter ska tillvaratas i större utsträckning för att främja såväl kollektivtrafikens befintliga utbud som förutsättningar att genomföra kombinerade resor. Kollektivtrafikens bytespunkter ska vara strukturbildande och utvecklas till attraktiva noder som förenklar invånarnas vardagsliv genom utökade funktioner och tjänster. Särskilt fokus ska läggas på god tillgänglighet med gång och cykel till kollektivtrafikens hållplatser.

Fotgängarens roll i stadsplaneringen ska stärkas

I Skåne ska fotgängarens roll i stadsplaneringen stärkas. Gångvänliga miljöer i städer och på landsbygd ska främjas och utformas med särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Fotgängare ska prioriteras i stadsrummet genom omfördelning av yta, närhet mellan målpunkter och sammanhängande gångstråk utan barriärer.

Cykling mellan Skånes strategiska noder ska vara trygg och säker

Det ska vara möjligt att på ett tryggt och säkert sätt cykla mellan regionplanens strategiska noder. Förutsättningar för cykling ska stärkas där många människor bor och arbetar. Samhällsplaneringen ska stödja gång och cykel som det självklara transportvalet på kortare sträckor.

Aktiva resval ska uppmuntras

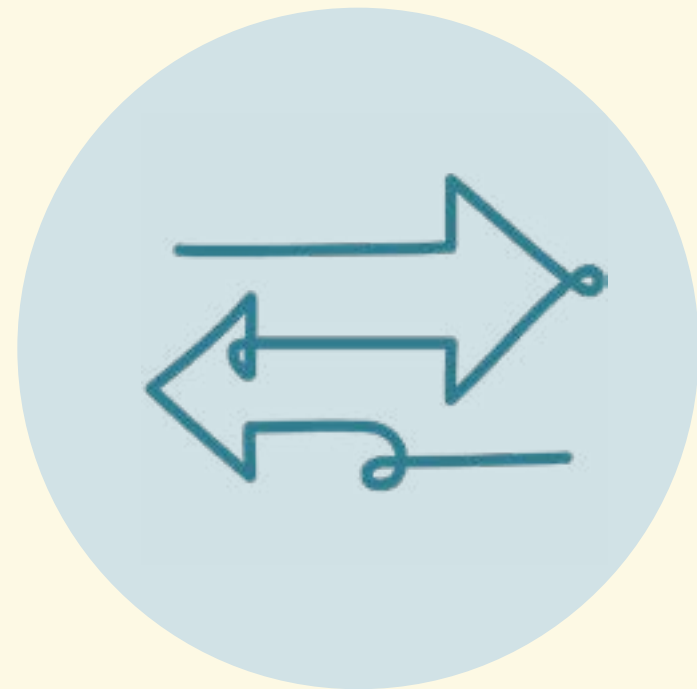
För att bidra till att aktiva resval görs med större medvetenhet behövs ökad kännedom om de alternativ som finns samt om olika transportmedels effekter på klimat och miljö, samhället och individen. Aktiva resval ska främjas genom riktade kommunikationsinsatser och resenärer ska motiveras och uppmuntras att välja aktiva och hållbara färdmedel. Erbjudanden och koncept som främjar hållbart resande ska utvecklas och testas.

Tillgängligheten till natur- och rekreationsområden ska stärkas

I Skåne ska tillgängligheten till natur- och rekreationsområden stärkas. Det ska ske genom satsningar på leder för cykling och vandring, attraktiva anknäppunkter, anpassad kollektivtrafik, innovation samt kombinerade mobilitetslösningar. Fokus ska vara att få bilister att välja hållbara alternativ och samtidigt ge fler möjlighet att ta del av Skånes natur- och kulturvärden. Utvecklingen ska ske utan att naturen belastas på ett negativt sätt.

Bidrag till strategins mål

Hållbart resande stärker inkludering genom att skapa ett transportsystem som är tillgängligt för alla oavsett ålder, förmåga, ekonomiska förutsättningar samt var i Skåne man bor. Samtidigt som det bidrar till att stärka möjlighet att ta del av utbildning i hela Skåne. Aktiv mobilitet förbättrar folkhälsan och ger fler möjlighet att röra sig självständigt. Robustheten ökar genom fler transportalternativ, vilket minskar sårbarheten vid störningar och möjliggör ett mer effektivt utnyttjande av kapaciteten. Förutsättningarna att nå klimatmålen ökar genom minskade utsläpp till följd av en överflyttning till fossilfria transportmedel, samtidigt som stadsmiljöer förbättras genom minskade störningar i form av buller och luftföroreningar.





Optimering och effektivisering av transportsystemet

Skånes växande befolkning och det ökande transportbehovet kräver en mer effektiv användning av befintlig transportinfrastruktur för att öka kapacitetsutnyttjandet och stärka robustheten.

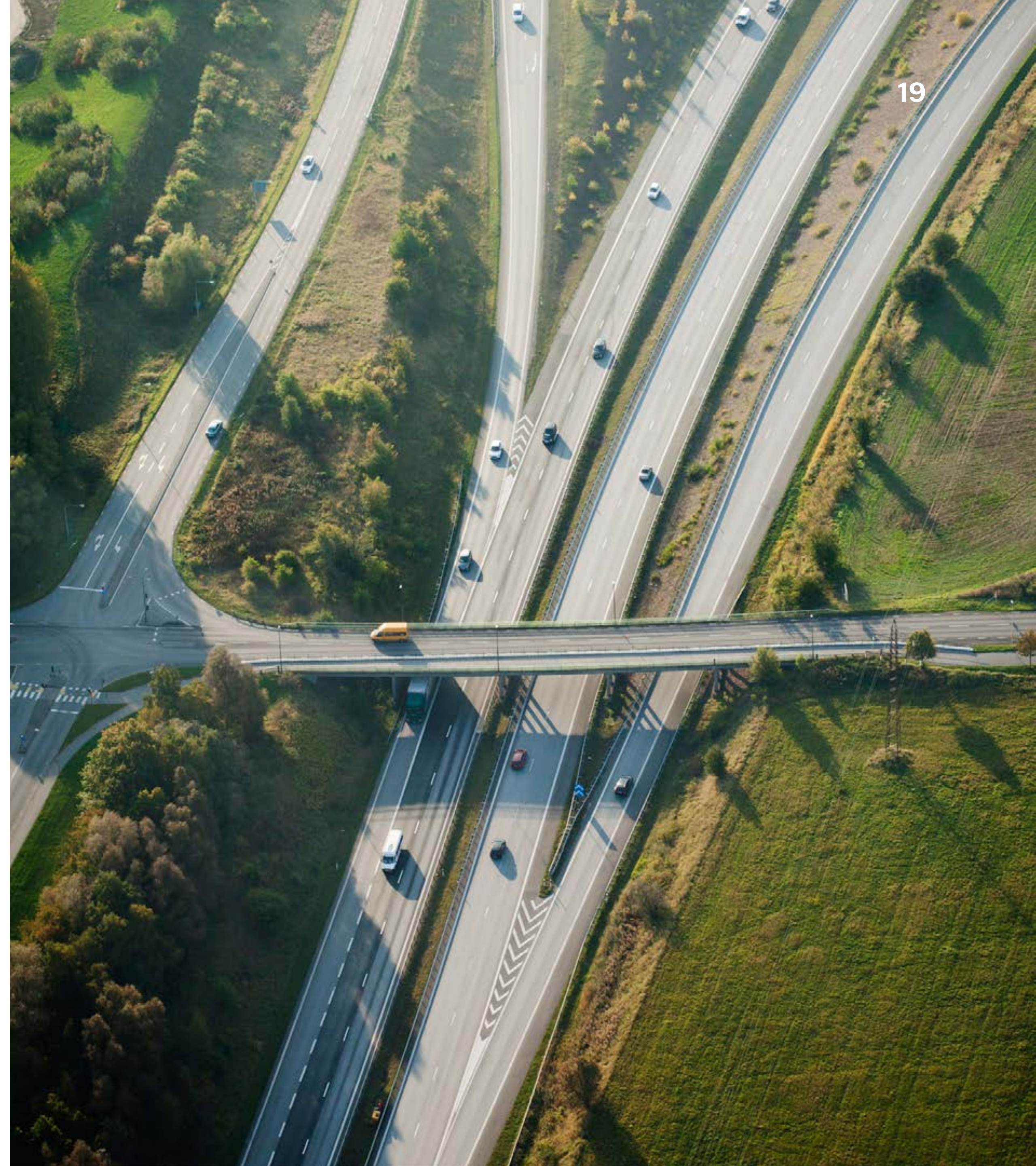
Fyrstegsprincipen, vars fyra steg kortfattat kan sammanfattas med (1) Tänk om, (2) Optimera, (3) Bygg om och (4) Bygg nytt, bidrar till god resurshushållning och hållbar samhällsutveckling. Steg 1- och 2-åtgärder behöver implementeras systematiskt för att påverka transportbehov och optimera användningen av befintlig infrastruktur innan om- eller nybyggnation övervägs.

Trafikens belastning på infrastrukturen behöver jämnas ut över dygnet för att minska trängseln i högtrafikperiod. Yteffektiv användning av transportsystemet förbättras genom prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel. Bättre nyttjande av de rumsliga resurserna skapar mer utrymme för bostäder, grönområden samt gång- och cykelvägar. Frigjorda ytor

och ett optimerat transportsystem underlättar samordnad varudistribution i städerna.

Kapacitetsutnyttjandet i fordon ökas genom delade mobilitetstjänster. För godstransporter förbättras transporteffektiviteten genom längre och tyngre fordon samt genom ruttoptimering och samlastning. Kombination av olika transportslag vid strategiska bytespunkter och intermodala godsterminaler bidrar till ökad transporteffektivitet.

Robusthet och redundans förbättras genom förebyggande underhåll. Kritiska delar av infrastrukturen förstärks och utpekade omledningsvägar för både väg och järnväg, i vägnätet med tydlig vägvisning och tillräcklig bärighet, bidrar till redundans. Tillgången till drivmedel och laddstationer säkerställs även på alternativa omledningsvägar. Robusthet och en hög återhämtningsförmåga ger den bästa utgångspunkten i händelse av exempelvis extremväder, attentat, höjd beredskap och i värsta fall krig.





Strategiska ställningstaganden

Kapaciteten i transportsystemet ska användas effektivare

I Skåne ska kapaciteten i transportsystemet användas effektivare, både vad gäller människors resor och godstransporter. Persontransporterna ska effektiviseras genom att en kombination av kollektivtrafik och andra färdmedel främjas med hjälp av nya digitala tjänster och bättre planering. För godstransporterna främjas transporteffektiviteten bland annat genom ökad fyllnadsgrad, effektiviserade urbana transporter, förbättrad intermodalitet, längre och tyngre godståg samt genom att även här tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Tillämpningen av fyrstegsprincipen ska öka

För att bidra till att styra utvecklingen mot ett transporteffektivt samhälle ska tillämpningen av fyrstegsprincipens steg 1 och 2 öka i Skåne. Det kräver en dialog om metodutveckling i samverkan med Trafikverket och andra aktörer. För att möjliggöra att medel frigörs till steg 1- och 2-åtgärder i den regionala infrastrukturplanen krävs ett aktivt påverkansarbete.

Kollektivtrafiken ska bidra till ett yteffektivt transportsystem

För att skapa yteffektivitet ska kollektivtrafiken i Skåne ha en betydande roll i omställningen mot ett hållbart transportsystem. För att det ska ske behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras, framför allt i städerna.

Resor och godstransporter ska fördelas jämnare över dygnet

I Skåne ska transportsystemet användas effektivare genom att resor och godstransporter, där det är möjligt, fördelas jämnare över dygnet. Därigenom främjas en effektivare användning av tillgänglig kapacitet.

Transportsystemets robusthet och redundans ska stärkas

Det skånska transportsystemet ska utvecklas så att robusthet och redundans stärks för att minimera konsekvenserna av störningar.

Bidrag till strategins mål

Optimering och effektivisering av transportsystemet stärker tillgängligheten genom bättre resursutnyttjande som skapar förutsättningar för fler att resa på önskat sätt. Robustheten ökar genom minskad sårbarhet för enskilda störningar när alternativa transportvägar och transportmedel finns tillgängliga. Klimatmålen främjas genom effektivare energianvändning och bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, vilket även minskar behovet av nybyggnation.



4. Bakgrund till de strategiska inriktningarna

Transportsystemets utveckling påverkas av en rad faktorer som sätter ramar och skapar förutsättningar för framtida strategiska val. Förståelse för dessa är grundläggande för att kunna utforma en effektiv och målstyrd transportstrategi.

Förutsättningarna i dagens transportsystem, en föränderlig demografi, Skånes koppling till omvärlden och ett förändrat klimat är alla nycklar till att skapa robusta och framtidssäkrade strategier.



Dagens transportsystem

Skåne har, i jämförelse med andra regioner i Sverige och Europa, relativt god tillgänglighet tack vare väl-utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur. Skåne är också till stora delar tätbefolkat med korta avstånd, vilket skapar möjlighet för rörelse till fots och cykel. Skånes geografiska läge innebär att en stor del av transporterna till och från den Skandinaviska halvön sker via Skåne.

Samtidigt har Skåne ett uppdämt underhållsbehov och kapacitetsutmaningar för delar av både järnvägen och det övergripande vägnätet. Det finns även utmaningar med kollektivtrafikens robusthet och förutsägbarhet.

Utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning av fossilfria drivmedel i Skåne har kommit en bit på vägen men utbyggnadstakten behöver öka. När det gäller laddning av elfordon väntas den största delen att ske i anslutning till hemmet och i depåer för tunga fordon.

I Skåne finns generellt goda möjligheter att transportera sig till fots och på cykel men speciellt på landsbygden och mellan orter finns det brister. Här blir fotgängare och cyklister ofta hänvisade till vägrenar som upplevs som otrygga.

Fritidsresor utgör cirka en tredjedel av alla resor i Skåne och är i hög grad bilberoende. Skåne har relativt lite tätortsnära och allemansrättsligt tillgänglig natur, särskilt i sydvästra delen där befolkningen

är störst. Många natur- och friluftsområden är också svårtillgängliga för de utan bil.

Den digitala infrastrukturen i Skåne är väl utbyggd, men tillgången till digital uppkoppling varierar betydligt mellan olika kommuner samt mellan stad och landsbygd. EU-kommissionens direktiv för datahantering öppnar upp för nya möjligheter att utveckla bättre mobilitetstjänster som bygger på delade data från uppkopplade enheter. För att det ska fungera måste olika tekniska system kunna kommunicera med varandra på ett smidigt sätt.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av kapacitet kring logistiska knutpunkter
- Behov av att adressera det eftersläpande underhållet av infrastrukturen
- Marknadens behov av infrastruktur för fossilfria drivmedel och laddning behöver mötas
- Skåningarnas behov av tillgänglighet till natur- och friluftsområden behöver tillgodoses
- Behov av snabb och tillförlitlig digital infrastruktur i hela Skåne

Befolkning, pendling och arbetsmarknad

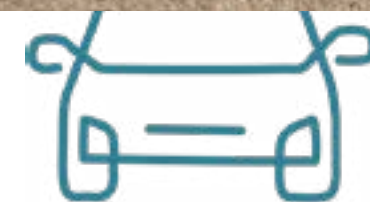
Skåne har cirka 1,4 miljoner invånare. Befolkning förväntas öka men i en långsammare takt än tidigare prognos och till år 2050 har befolkningen ökat till cirka 1,6 miljoner. Den demografiska strukturen kommer att ha genomgått betydande förändringar, med en fortsatt åldrande befolkning där omkring en fjärdedel är över 65 år. Andelen över 85 år kommer nästan att ha fördubblats. Urbaniseringstrenden väntas fortsätta och enligt prognoser kommer över hälften av Skånes befolkningstillväxt fram till år 2050 att ske i Malmö, Lund och Helsingborg.

Pendlingen inom Skåne är stor och växer i takt med att befolkningen ökar. Den sträcker sig i hög grad över kommungränser och de största pendlingsströmmarna går till och mellan de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. Interaktionen mellan de östra och västra delarna av Skåne är låg. Danmark och Köpenhamn är en viktig gränsöverskridande pendlingsrelation men hämmas fortfarande av gränshinder. Även Stockholm och Göteborg är viktiga kopplingar.

Till 2050 väntas arbetsmarknaden ha transformerats genom teknologisk utveckling. Automatisering och artificiell intelligens kommer förändra många traditionella yrken, och ställa nya krav på kompetens och flexibilitet. Klimatomställningen kommer att driva på förändringar i näringslivsstrukturen. Distansarbete kan, om det etablerar sig som norm, förändra både arbetsplatser och bosättningsmönster.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i viktiga stråk mellan de större städerna
- Behov av att säkerställa grundläggande tillgänglighet i områden med lägre befolkningstillväxt
- Ökat behov av yteffektiva transportslag i växande stadsområden
- Ändrade pendlingsmönster med färre dagliga arbetsresor men längre pendlingsavstånd





Skåne i omvärlden

Skåne är en viktig gods- och logistikregion med central betydelse för Sveriges BNP och varuförsörjning. Öresundsbron och Skånes hamnar är särskilt viktiga för Sveriges försörjningskedja då de hanterar en stor del av landets import och export. Skåne har en viktig funktion i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, med tre urbana noder, fyra hamnar och en flygplats som ingår i nätverket.

Med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer restiden till Hamburg och Tyskland att minska avsevärt. Detta öppnar upp för nya möjligheter för arbetsmarknadsutbyte och näringslivsutveckling med norra Tyskland. Förbindelsen väntas även leda till en ökning av transitflöden genom Skåne. Samtidigt beräknas den planerade utbyggnaden av nya spår mellan Lund och Hässleholm som kommer att tillföra ökad kapacitet att vara klar först långt senare.

Förutom sin betydelse inom godstransporter, är Skåne också en attraktiv destination för turism och antalet besökare till regionen ökar. Klimatförändringarna kan bidra till att turismen växer ytterligare i framtiden.

Skånes flygplatser samt närheten till Köpenhamns flygplats skapar nationell och internationell tillgäng-

lighet. De regionala flygplatserna spelar dessutom en viktig roll som en del av den samhällskritiska infrastrukturen och fyller samhällsviktiga funktioner.

Skåne medverkar också i flera interregionala samarbeten, såsom Greater Copenhagen och String-samarbetet samt samverkar med sina grannregioner inom Regionsamverkan Sydsverige. Skånes medverkande i dessa samarbeten kan bidra till ökad internationalisering. Det kan också skapa ett mer sammanhållet och effektivt transportsystem. Detta sker genom förbättrade gränsöverskridande förbindelser, effektivisering av godstransporter och förbättrad kollektivtrafik.

För transportsystemet innebär detta:

- Integrationen mot Danmark och Tyskland förstärker behovet av kapacitetsförbättringar i gränsöverskridande förbindelser
- Ökat behov av gränsöverskridande samordning och planering
- Ökat behov av effektiva logistiksystem

Säkerhet och redundans

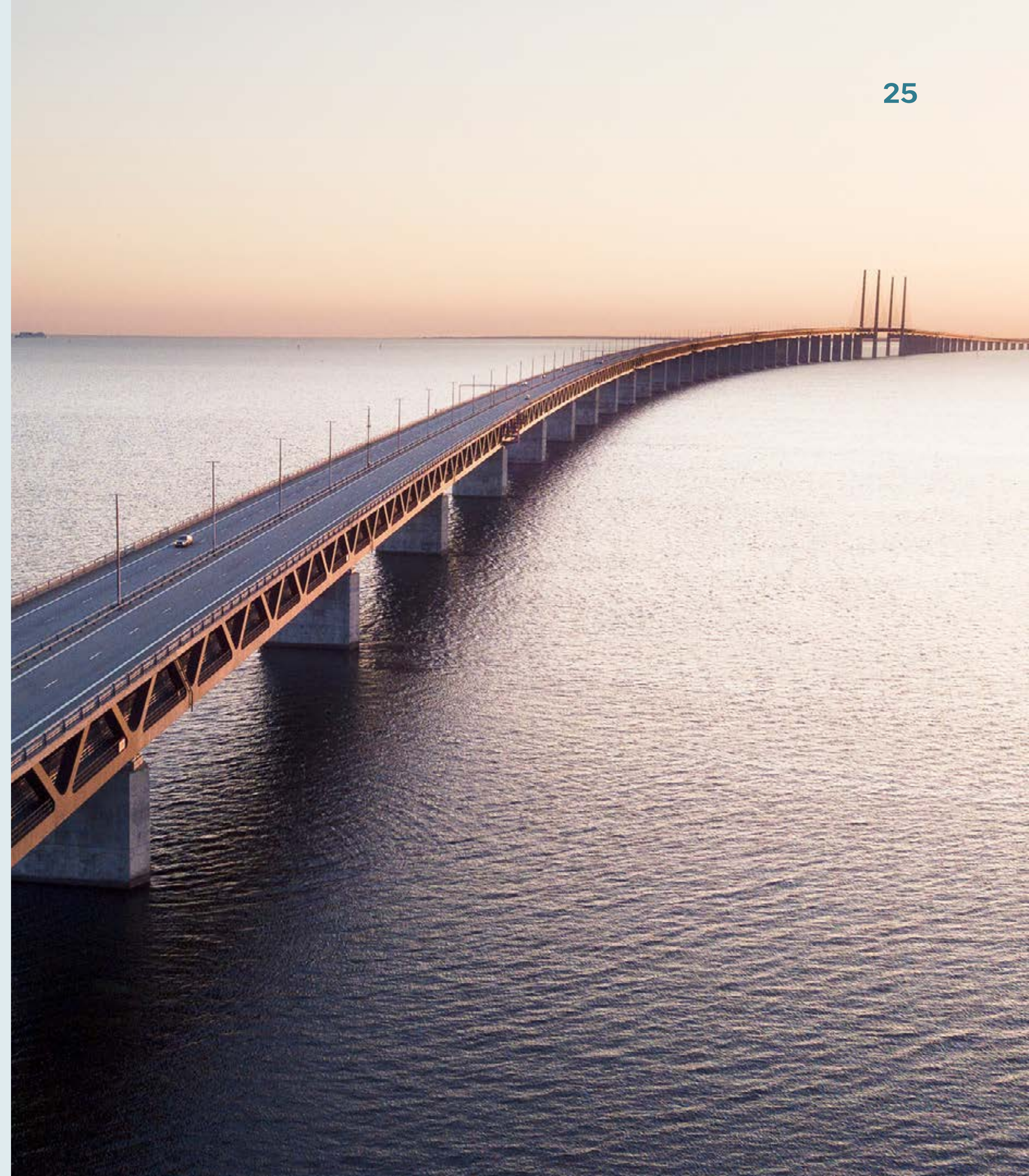
Klimatförändringarna och det osäkra omvärldsläget ställer nya krav på samhällets motståndskraft och på förmåga att upprätthålla samhällsviktiga verksamheter och kritiska funktioner. Klimatförändringarna utgör ett hot mot transportinfrastrukturens robusthet både idag och på lång sikt. Samtidigt innebär det försämrade säkerhetspolitiska läget att transportinfrastrukturen är sårbar för attacker och störningar. Skånes infrastruktur är kritisk för hela Sveriges försörjning och näringsliv. Detta ställer höga krav på transportsystemets tillförlitlighet och förmåga att hantera störningar.

Infrastrukturens betydelse ur ett beredskapsperspektiv har fått ökat fokus genom Sveriges medlemskap i NATO. För godstransporter in och ut ur Sverige finns idag utmaningar med redundans för gods på järnväg då merparten av järnvägsgodset går via Öresundsbron. Utöver Öresundsbron finns järnvägsfärjetrafik främst via Trelleborgs hamn. Med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen finns en

risk att järnvägsfärjorna försvinner vilket minskar redundansen för järnvägsgodset. Fehmarn Bält-förbindelsen kommer även att bygga på befintliga utmaningar med kapacitetsbrist i ett redan störningskänsligt system.

För transportsystemetv innebär detta:

- Ökat behov av att klimatsäkra transportsystemet
- Förmågan att upprätthålla transportinfrastrukturens samhällskritiska funktioner vid kriser
- Behov av att säkerställa alternativa transportvägar, särskilt för järnvägsgods, för att upprätthålla redundans i systemet



Klimat och energi

Den globala uppvärmningen har passerat 1.5 grader och överskridit Parisavtalets mål. Klimatförändringarnas effekter och konsekvenser blir allt tydligare och extrema väderhändelser ökar i frekvens och intensitet. Skåne är särskilt påverkat av havsnivåhöjning, erosion och översvämningar.

Sveriges riksdag har antagit ett överordnat mål om att utsläpp av växthusgaser ska minska kraftigt och senast år 2045 vara nettonoll. Nettonoll betyder att utsläppen av växthusgaser ska vara lika stora som det naturen och olika tekniska lösningar fånga in ur luften. Transportsektorns bidrag till målet regleras i klimatlagen som utgör den övergripande ramen för Sveriges klimatarbete. Klimatlagen fastställer att regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som utgår från det långsiktiga målet att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Ungefär en tredjedel av Sveriges och Skånes totala utsläpp av växthusgaser orsakas av inrikes transporter och transportsektorn är en av de sektorer som omfattas av det klimatpolitiska ramverket som har bäst förutsättningar att nå nollutsläpp år 2045. Trafikverket bedömer att det behövs fler åtgärder än de som redan är beslutade för att nå målen. Detta baseras på att nuvarande styrmedel endast beräknas räcka till omkring 80 procents minskning av växthusgasutsläpp till 2045.

Skåne har särskilda förutsättningar som påverkar hur vi kan nå klimatmålen. Transittrafiken på väg och sjöfart bidrar till en stor del av Skånes territoriella utsläpp av växthusgaser men styrs och regleras till stor del av EU. Samtidigt finns det i Skåne, jämfört med andra regioner i Sverige, mycket goda förutsättningar att resa med hållbara färdmedel.

Den påbörjade elektrifieringen av transportsystemet är huvudspåret för transportsektorns omställning från både nationell och EU-nivå och effektbehovet ökar snabbt. Samtidigt har Skåne ett stort behov av mer fossilfri elproduktion för att minska risken för kapacitets- och effektbrist i Skåne samt för att minska elpriset. För att minska Skånes sårbarhet behöver självförsörjningsgraden öka inom de närmsta åren. Smart styrning av elförbrukning kan bidra till att hantera effekttoppar. Utveckling av energilagringssystem kan förbättra möjligheterna att balansera energisystemet.

För transportsystemet innebär detta:

- Behov av förbättrad energiförsörjning för att stödja elektrifieringen av transportsystemet.
- Behov av samarbete mellan energisektorn och transportsektorn för att säkerställa en tillförlitlig energiförsörjning.
- Ökad betydelse av energieffektiva och smarta transportlösningar





Hälsa

Hälsoutvecklingen i Skåne visar både positiva och negativa trender. De senaste två årtiondena har medellivslängden ökat och frånvarodagar på grund av ohälsa minskat. Samtidigt kvarstår tydliga hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper och kommuner i Skåne. Människor med kort utbildning eller låg socioekonomisk standard har generellt sämre hälsa. Psykisk ohälsa har de senaste åren ökat bland unga och är vanligare bland kvinnor än män. Medan två tredjedelar av skåningarna uppnår rekommenderad nivå av fysisk aktivitet ökar andelen med övervikt.

Transportsystemet har betydande negativa effekter på folkhälsan samtidigt som aktiv mobilitet ger betydande hälsovinster. Varje år orsakar luftföroreningar flera tusen förtida dödsfall i Sverige. Barn är extra sårbara, förskolebarn i trafiktäta storstadsområden riskerar att andas in en dubbelt så hög dos av luftföroreningar jämfört med barn i medelstora och mindre orter. Vägbuller från transporter ökar risken för högt blodtryck, och studier visar att pendlare är mer stressade och sover sämre än personer som går eller cyklar till jobbet.

Riksdagen har beslutat att nollvisionen ska vara grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Målsättningen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Antalet som omkommit eller allvarligt skadats i trafiken har minskat, men det gäller särskilt för trafikanter i motorfordon. Fotgängare och cyklister utgör idag en större del av de som skadas allvarligt i trafiken jämfört med tidigare.

Under de närmaste åren kommer den demografiska utvecklingen och förändrade åldersstrukturen att ställa nya krav på hälso- och sjukvården. Som ett svar på det pågår omställning till framtidens hälsosystem som kommer innebära en annorlunda vårdstruktur med mer vård i hemmet och digitala lösningar. Detta ställer krav på en starkare koppling mellan sjukvården och transportplaneringen. Utifrån ett hälso- och sjukvårdsperspektiv är det angeläget med ett robust vägnät med säker framkomlighet för sjukvårdens olika fordon såsom mobila vårdteam och utryckningsfordon.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av ett tillgänglighetsanpassat transportsystem när andelen äldre ökar
- Behov av säkra skolvägar och möjlighet till självständig mobilitet för barn och unga.
- Ökat behov av hälsofrämjande samhällsplanering för att minska och hantera luftföroreningar samt buller och skapa ett transportsystem som stödjer ökad fysisk aktivitet
- Transportsystemet och infrastrukturen kommer behöva utvecklas för att stödja en ökad andel vård i hemmet, vilket omfattar både fysiska vårdbesök och digital vård.



5. Från strategi till hållbar tillgänglighet

Det är först när transportstrategin omsätts i praktiskt arbete som den verkliga förändringen sker. Transportstrategin är vägledande för utvecklingen av Skånes transportsystem och säkerställer att olika planeringsprocesser och planer samverkar mot gemensamma mål. För att nå målen i transportstrategin krävs en aktiv samverkan mellan Region Skåne och berörda aktörer.

Så genomförs strategin

Strategins intentioner genomförs dels genom lagstadgade planer och program, dels genom nya kompletterande handlingsplaner.

Lagstadgade planer och program

Regionplan för Skåne

Regionplanen är en områdesstrategi och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur.

En aktualiseringsprövning pågår under 2025 där transportstrategins inriktning kommer att vara vägledande för översynen.

Regional transportinfrastrukturplan

Tillsammans med den nationella planen för transportinfrastruktur, visar den Regionala transportinfrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras på infrastruktur i Skåne de närmaste tolv åren.

En ny plan för 2026–2037 är under framtagande med planerat antagande 2026. Planen bidrar till att stärka genomförandet av transportstrategins prioriterade områden och utveckling.

Trafikförsörjningsprogram

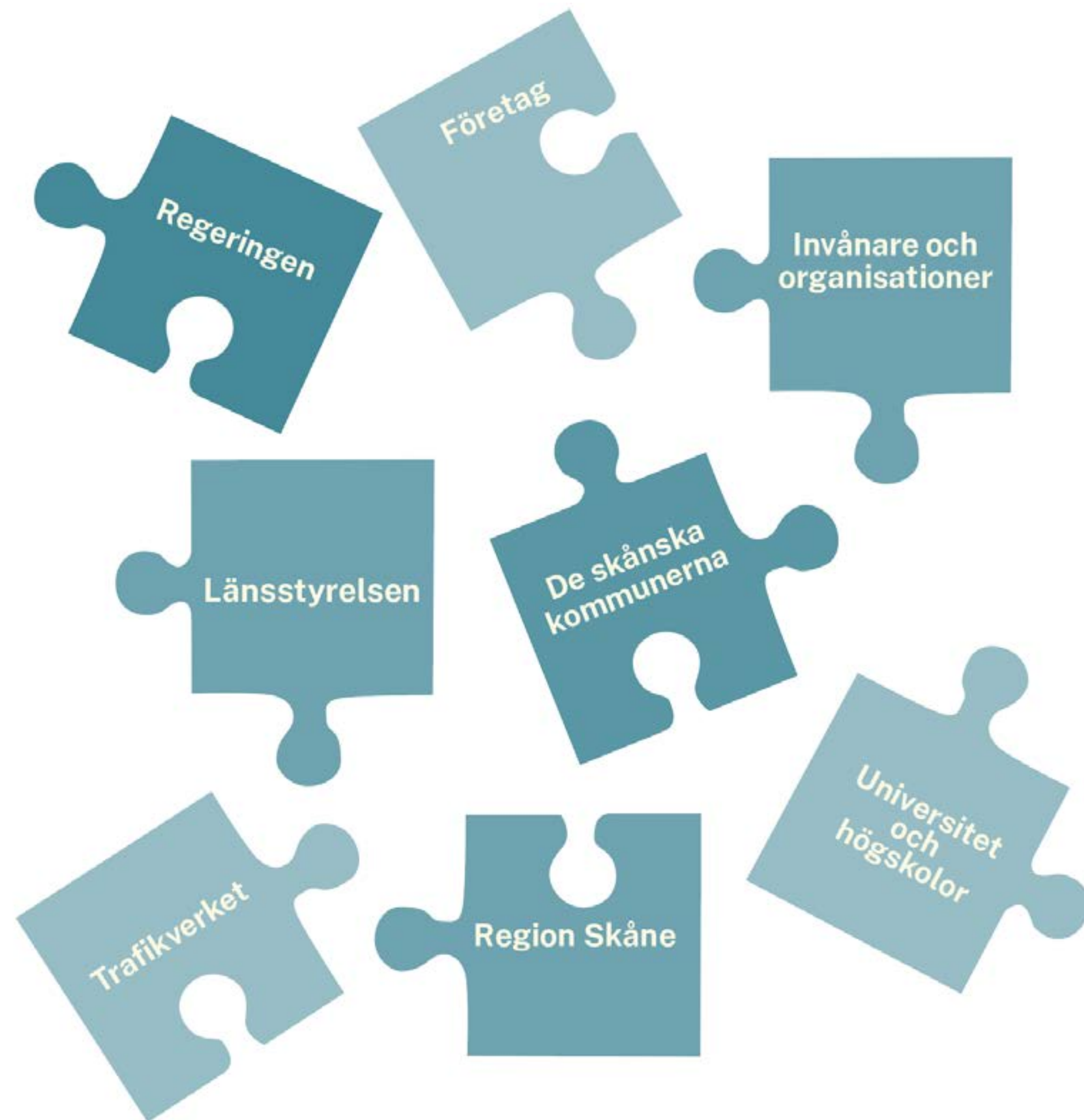
Anger mål och principer för kollektivtrafikens utveckling de kommande 10 åren, med fokus på basutbud, sammanhängande stråk och knutpunkter.

Ett nytt program för åren 2025–2035 planeras antas under sommaren 2025. Det nya programmet utformas för att stödja transportstrategins målsättningar för ett hållbart transportsystem.

Kompletterande handlingsplaner som utvecklar strategin

För att omsätta strategin i praktiken kommer Region Skåne ta fram kompletterande handlingsplaner. Framtagandet sker i samverkan med kommuner, myndigheter och andra relevanta aktörer som bjuds in till att delta utifrån respektive handlingsplans inriktning och omfattning.





Gemensamt ansvar för transportsystemets utveckling

För att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem i Skåne krävs en samverkan mellan många parter.

Regeringen sätter de övergripande spelreglerna genom nationella mål, lagar och fördelning av pengar till infrastruktur. De hanterar också internationella transportfrågor som påverkar Skåne.

Region Skåne ansvarar för regionala utvecklingsfrågor, hälso- och sjukvård och den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Region Skåne ger även regional vägledning i kommunernas planering av mark och vattenanvändning och fördelar statliga medel till infrastruktursatsningar i Skåne.

Länsstyrelsen Skåne samordnar statliga myndigheters synpunkter i planprocesser, bevakar miljökvalitetsnormer för buller och luftkvalitet, samt ansvarar för Skånes civila försvar.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för vägtrafik, järn-

vägstrafik, sjöfart och luftfart. De ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. De ansvarar också för att transportsystemet fungerar i vardagen och vid kriser.

De skånska kommunerna har den lagstadgade rätten att bestämma över planläggningen av mark och vatten inom kommunens gränser. Den bebyggelsestruktur som kommunerna skapar påverkar i hög grad människors resmönster.

Även andra aktörer är viktiga:

- Företag bidrar med kunskap om transport- och logistikbehov
- Universitet och högskolor utvecklar ny kunskap genom forskning
- Invånare och organisationer bidrar med kunskap om skåningarnas resebehov

Endast när alla aktörer bidrar kan ett gemensamt arbete ske för att utveckla framtidens transportsystem i Skåne.

Region Skånes roll

Region Skåne har flera roller och ansvarsområden i utvecklingen av Skånes transportsystem. Region Skånes olika roller och ansvar skapar förutsättningar att påverka transportsystemet - både strategiskt och i det dagliga arbetet. Genom att samordna dessa roller kan Region Skåne bidra till att utveckla ett hållbart och tillgängligt transportsystem som stärker Skånes konkurrenskraft och attraktivitet.

Region Skånes samlade ansvar i omställningen av transportsystemet

Region Skånes ansvar för hälso- och sjukvården medför ett bredare perspektiv på transportsystemets utveckling. Utöver att säkerställa tillgänglighet till sjukhus och vårdcentraler och möjliggöra effektiva sjuktransporter, kan Region Skåne verka för ett transportsystem som aktivt främjar folkhälsan. Det finns flera samband mellan transportsystemets utformning och olika folkhälsoaspekter, såsom luftkvalitet, bullernivåer och möjligheter till fysisk aktivitet i vardagen. Som ansvarig för både hälso- och sjukvård och infrastrukturplanering har Region Skåne möjlighet att bevaka dessa samband i planeringsprocesserna.

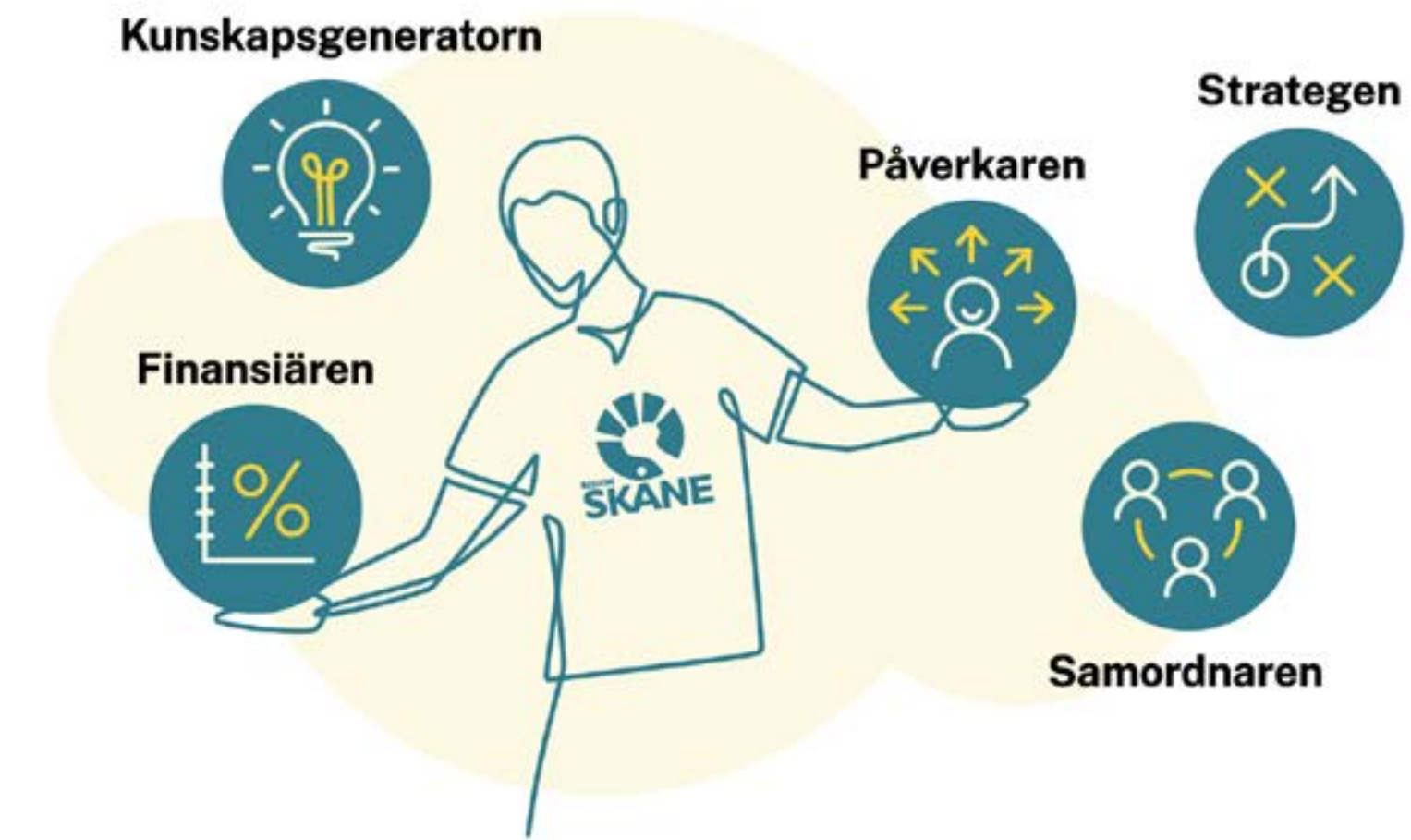
Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Skåne, genom sin förvaltning Skånetrafiken, för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne - det vill säga en betydande del av transportsystemet. Detta möjliggör utveckling av ett sammanhållet kollektiv-

trafiksystem som ökar tillgängligheten i hela Skåne och främjar hållbart resande.

Som upprättare av både regionplan och regional transportinfrastrukturplan kan Region Skåne samordna bebyggelse och infrastruktur på ett effektivt sätt. Genom regionplaneuppdraget kan Region Skåne verka för att transportinfrastrukturen utvecklas i samspel med bebyggelseutvecklingen och andra regionala strukturer. Den fysiska planeringen på regional nivå ger möjlighet att skapa effektiva transportstråk och främja en hållbar tillgänglighet där människor kan nå arbete, studier och service inom rimliga restider.

Länsplaneuppdraget ger Region Skåne konkreta verktyg för att påverka transportinfrastrukturens utveckling genom prioritering och fördelning av statliga medel. Detta ansvar innebär att Region Skåne kan verka för att infrastrukturinvesteringar stödjer den önskade utvecklingen samt att regionala behov tillgodoses i den nationella infrastrukturplaneringen.

Som ansvarig för regional utveckling driver och samordnar Region Skåne arbetet med långsiktig hållbar utveckling. Transportsystemet är en grundläggande förutsättning för att skapa ett attraktivt och konkurrenskraftigt Skåne. I rollen som utvecklingsaktör arbetar Region Skåne med omställningen av transportsystemet genom att ta fram och sprida kunskap, samordna insatser, finansiera utvecklingsprojekt, påverka nationella beslut och utveckla långsiktiga strategier och handlingsplaner.



Så kan Region Skåne verka i genomförandet av Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i Skåne

Region Skåne kan omsätta sina ansvarsområden i konkret handling genom följande arbetssätt:

För hållbar omställning och klimat

Region Skåne kan stödja och driva klimatomställningen genom att samordna regionala och kommunala insatser, verka för långsiktiga nationella styrmedel och använda regionplanen och regionala transportinfrastrukturplanen som verktyg för ett klimatsäkrat transportsystem.

För teknisk utveckling och innovation

Region Skåne kan främja digitalisering och innovation av transportsystemet genom att stödja testbäddar, samordna kunskapsutbyte mellan sektorer, följa teknikutvecklingen och säkra strategisk medfinansiering.

För hållbart resande och aktiv mobilitet

Region Skåne kan skapa förutsättningar för hållbart resande genom kunskapsuppbyggnad och vägledning om resmönster samt utformning av miljöer som uppmuntrar till hållbart resande. Region Skåne kan också bidra genom samordning av koncept, så som Supercykelvägar i Skåne, samt kommunikationsinsatser som främjar aktiva resval och strategiska investeringar i infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik.

För optimering och effektivisering

Region Skåne kan arbeta med att optimera transportsystemet genom att integrera kollektivtrafiken med andra färdmedel, prioritera robusta transportlösningar och verka för ett regelverk som främjar implementering av steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Uppföljning och utvärdering

Vart femte år sedan 2007 har Region Skåne tillsammans med kommunerna i Skåne undersökt hur skåningarna reser. Den senaste undersökningen gjordes 2023. Resultaten ligger till grund för mål för olika färdssätt i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och används för att se hur resandet förändras över tid. Resultatet utgör ett viktigt planeringsunderlag av ny infrastruktur och för att skapa bättre möjligheter för hållbart resande.

Det finns behov av att se över hur resandet följs upp eftersom allt färre svarar på enkätundersökningar generellt. Vissa resor är också svåra att mäta med nuvarande metod, till exempel resor till fots. För att bättre följa upp Transportstrategins mål, kommer ett arbete inledas under 2025 med att se över indikatorer och uppföljningsmetoder.

Under 2024 trädde den nya TEN-T-förordningen i kraft, som bland annat pekar ut EU:s viktigaste transportstråk, hamnar och flygplatser. I och med den nya förordningen beslutades även att tre städer i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg, pekas ut som urbana knutpunkter. Dessa kommuner åläggs att ta fram mobilitetsplaner och följa upp dessa genom ett ramverk av indikatorer. Region Skåne och de urbana knutpunkterna behöver arbeta tillsammans för att harmonisera målbilder för transportsystemets utveckling och uppföljningen av dessa.

Arbetsprocess framtagande av Transportstrategin

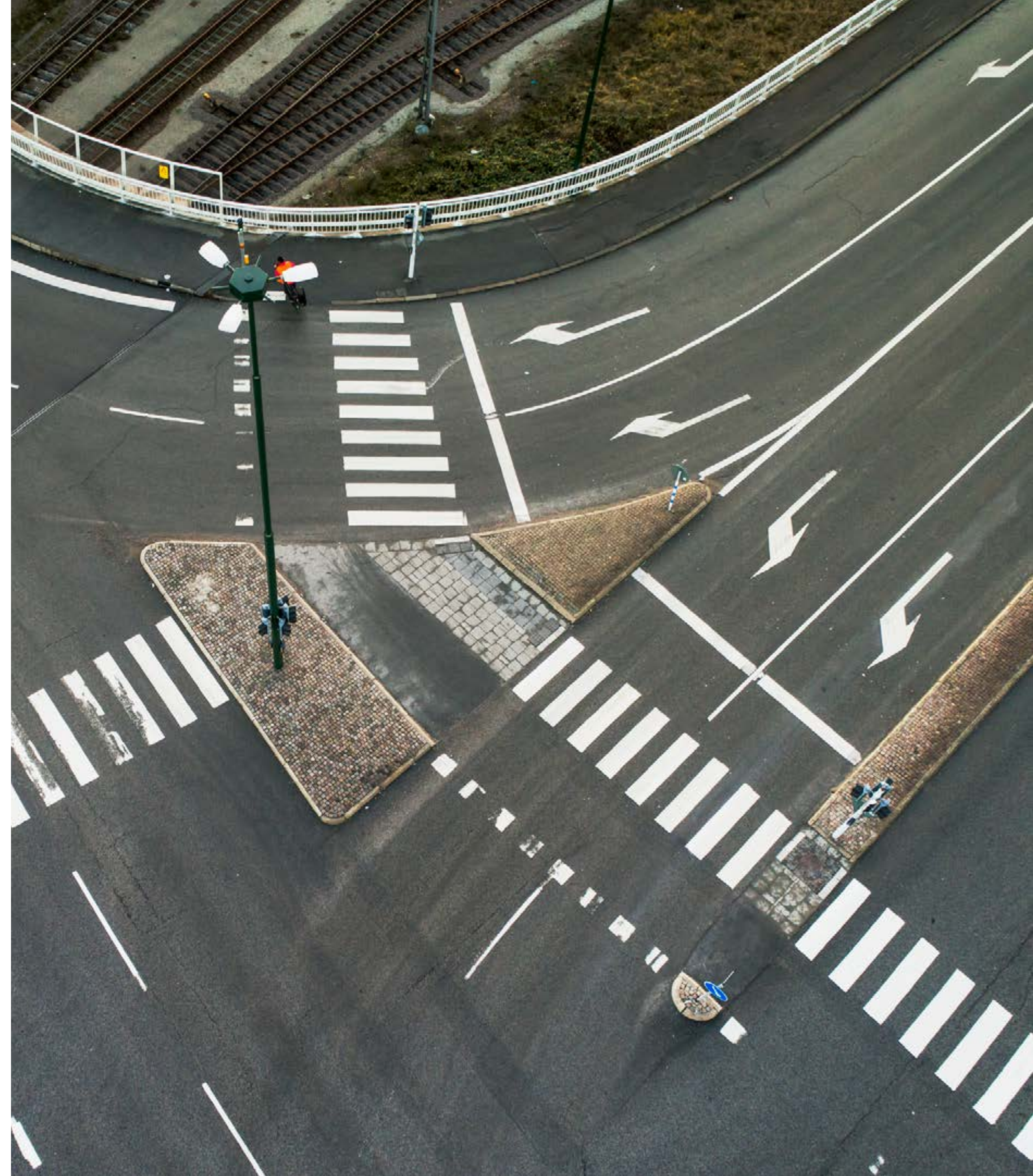
Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne grundar sig i ett omfattande analysarbete som genomfördes av Region Skåne under 2023, med fokus på framtida utmaningar inom transportsektorn. Framtagandet av strategin har letts av avdelningen för Regional utveckling i nära samverkan med Region Skånes olika förvaltningar och enheter, samt genom löpande dialog med kommunerna i Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen.

Efter remissperioden kommer inkomna synpunkter bearbetas och strategin granskas av en expertgrupp, innan den slutligen antas av regionfullmäktige.

Aktualisering

Transportsystemet är under ständig förändring. Globala händelser, teknologiska genombrott, nya mobilitetstjänster och förändrade resemönster påverkar hur systemet utvecklas.

Transportstrategin aktualiseras vart fjärde år för att säkerställa att den är uppdaterad och fortsatt relevant. Under denna process utvärderas måluppfyllelsen och nya förutsättningar analyseras noggrant. Vid behov uppdateras strategiska vägval och prioriteringarna i nära samverkan med berörda aktörer. Aktualisering genomförs i början av varje ny mandatperiod.



Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

**För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne
med fokus på alla som bor och verkar här.**

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se



Persson, Madeleine

Från: Miljö och Samhällsbyggnad för extern post
Skickat: den 12 maj 2025 15:38
Till: Gatapark
Ämne: Skickat till Stana, väntar svar VB: Översänder Region Skånes missiv av transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.
Bifogade filer: Missiv - Transportstrategi för hållbar tillgänglighet.pdf; transportstrategi.remissversion.april2025.pdf
Kategorier: Madde

Från: Kommunen <Kommunen@eslov.se>
Skickat: den 12 maj 2025 15:32
Till: Miljö och Samhällsbyggnad för extern post <MiljoochSamhallsbyggnad@eslov.se>
Ämne: VB: Översänder Region Skånes missiv av transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Från: Roosvall Eva <Eva.Roosvall@skane.se>
Skickat: den 12 maj 2025 15:29
Till: info@bjuv.se; kommunstyrelsen@bromolla.se; burlovs.kommun@burlov.se; bastads.kommun@bastad.se; Kommunen <Kommunen@eslov.se>; helsingborg@helsingborg.se; kommunen@hassleholm.se; kommunen@hoganas.se; kommunen@horby.se; kommun@hoor.se; kommun@klippan.se; kommun@kristianstad.se; kommunen@kavlinge.se; kommun@landskrona.se; info@lomma.se; lunds.kommun@lund.se; malmstad@malmo.se; kommun@osby.se; kommunhuset@perstorp.se; info@simrishamn.se; kommun@sjobo.se; info@skurup.se; info@staffanstorp.se; kommun@svalov.se; svedala.kommun@svedala.se; kommun@tomelilla.se; kommun@trelleborg.se; vellinge.kommun@vellinge.se; kommun@ystad.se; kommun@astorp.se; kommunen@engelholm.se; kommun@orkelljunga.se; kommun@ostragoinge.se; info@familjenhelsingborg.se; ola.yndeheim@malmo.se; ida.abrahamsson@kristianstad.se; emma.bruce@ystad.se; info@skaneskommuner.se; skane@lansstyrelsen.se; trafikverket@trafikverket.se; region@regionblekinge.se; regionen@regionhalland.se; regionen@rjl.se; region@regionkalmar.se; region@kronoberg.se; registrator.lsf@sl.se; regionen@vgregion.se; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; cmport@cmport.com; information@port.helsingborg.se; trafik@landskrona-hamn.se; tpc@port.trelleborg.se; info@ystad.se; info@kidairport.com; info@malmoairport.se; info@aghairport.se; info@msverige.se; info@svenskkollektivtrafik.se; info@transportforetagen.se; info@drivkraftsverige.se; info@energigas.se; info@fossilfrittsverige.se; info@fot.se; info@2030sekretariatet.se; info@cykelframjandet.se; info@naturskyddsforeningen.se; info@gronabilister.se; skane@svensktnaringsliv.se; info@akeri.se; info@tagforetagen.se; info@handelskammaren.com; info@stfturist.se; info@pro.se; info@taxiforbundet.se; registrator@naturvardsverket.se; trm@trm.dk; Diariet <Diariet@skane.se>
Kopia: Samuelsson Håkan <Hakan.Samuelsson@skane.se>; Widestam Ludvig <Ludvig.Widestam@skane.se>; Appelgren Anna <Anna.Appelgren@skane.se>
Ämne: Översänder Region Skånes missiv av transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Du får inte ofta e-post från eva.roosvall@skane.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

Hej!

Översänder Region Skånes missiv av Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Remissperioden pågår från 2025-04-25 till 2025-10-31.

Under hösten 2025 sker en sammanställning av inkomna synpunkter. Slutligen kommer ett beslutsärende om Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne tas fram för att behandlas i Regionfullmäktige under

första halvan av 2026. Efter att inkomna yttranden har sammanställts kommer regionala utvecklingsnämnden hantera förslaget till strategi politiskt.

Synpunkter lämnas digitalt till e-post, region@skane.se. Ange diarienummer 2024-POL000448 samt avsändare i ämnesraden.

/ enligt uppdrag

Eva Roosvall

Nämndsadministratör
Koncernkontorets Stab/Verksamhetsområde Kansli

Region Skåne

Koncernkontoret
Rådhus Skåne, Västra storgatan 12, Kristianstad | Region Skåne Koncernkontorets stab, 291 89 KRISTIANSTAD
+46 (0) 44- 309 31 32 | + 46 (0) 70-551 14 36
eva.roosvall@skane.se | skane.se

Region Skåne – Tillsammans gör vi livet mera möjligt

När du skickar e-post till Region Skåne behandlar vi dina personuppgifter i enlighet med gällande lagstiftning. Mer om hur dina personuppgifter behandlas hittar du på [Skane.se/personuppgifter](https://skane.se/personuppgifter).

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Remissversion 20250425



Från transporter till tillgänglighet

Mobilitet är möjlighet till förflyttning – vår rörlighet. Detta är en grundläggande förmåga som påverkas av både personliga förutsättningar och yttre faktorer som infrastruktur och ekonomiska resurser.

Mobilitet i stor skala skapar trafik och transporter. Transporter kan ses som kostnaden för nyttjad mobilitet. Kostnaden kan vara både den ekonomiska kostnaden i form av förbrukad energi, men även externa kostnader som utsläpp, buller, trafikolyckor och barriärer.



Tillgänglighet är möjligheten att nå något önskvärt. Det kan innefatta arbetstillfällena, service, kultur, sociala sammanhang eller näringslivets tillväxtmöjligheter. Tillgängligheten är möjligheten – transporten är kostnaden.



Innehållsförteckning

1. Om Transportstrategi för tillgänglighet i hela Skåne	3
2. Mål	6
Övergripande mål	7
Ett inkluderande transportsystem	8
Ett robust transportsystem	9
Ett klimatneutralt transportsystem	10
3. Prioriterade utvecklingsområden	11
Hållbar omställning av transportsystemet	13
Teknisk utveckling och innovation av transportsystemet	15
Hållbart resande och aktiv val	17
Optimering och effektivisering av transportsystemet	19
4. Bakgrund till de strategiska inriktningarna	21
Dagens transportsystem	22
Befolkning, pendling och arbetsmarknad	23
Skåne i omvärlden	24
Säkerhet och redundans	25
Klimat och energi	26
Hälsa	27
5. Från strategi till hållbar tillgänglighet	28
Så genomförs strategin	29
Gemensamt ansvar för transportsystemets utveckling	30
Region Skånes roll	31
Uppföljning och utvärdering	32



1. Om Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne beskriver den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av Skånes transportsystem. Som områdesstrategi kopplad till Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne, styr den Region Skånes utvecklingsarbete, vägleder kommuner och andra aktörer, samt utgör underlag för påverkansarbete. Strategin bidrar till att genomföra den regionala utvecklingsstrategin, särskilt inom det strategiska området Hela Skåne.

Om transportstrategin

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. Strategin är vägledande för beslut och prioriteringar inom transportplanering och kollektivtrafik. Målet med strategin är att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem i hela Skåne.

Transportstrategin anger mål och ställningstaganden för transportsystemets utveckling och är en områdesstrategi kopplad till Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne. Tillsammans med Regionplan för Skåne bidrar den till att genomföra den regionala utvecklingsstrategin och främst det strategiska området Hela Skåne.

Transportstrategin styr Region Skånes interna utvecklingsarbete och vägleder de skånska kommunerna samt andra aktörer. Strategin utgör även ett underlag för påverkansarbete för att utveckla Skåne till en tillgänglig och konkurrenskraftig region.

Transportstrategin i det regionala utvecklingssystemet

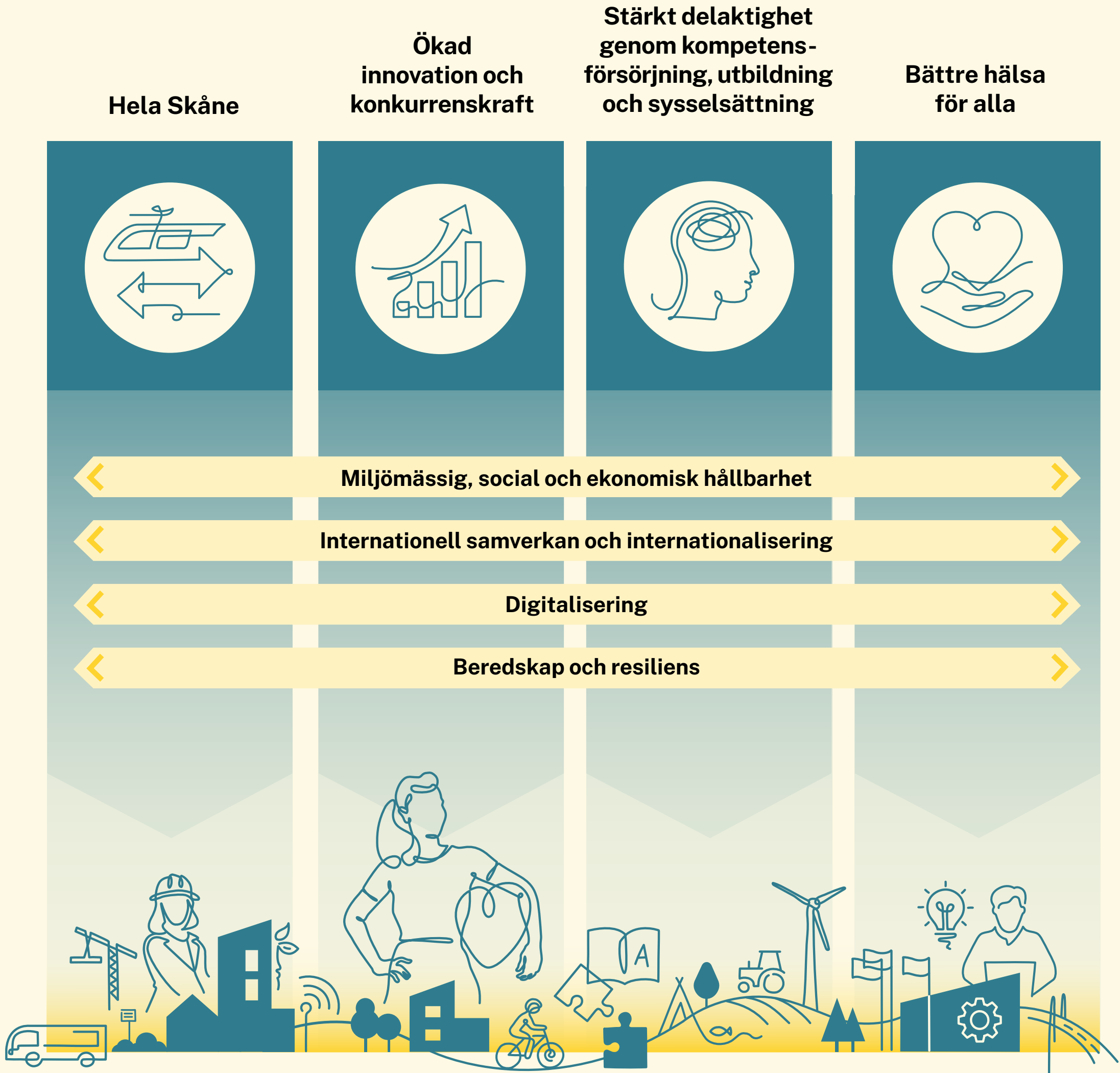
Skånes regionala utvecklingsstrategi Det öppna Skåne utgör grunden för det regionala utvecklingsarbetet och beskriver den gemensamma viljeriktningen för Skånes utveckling. Strategin utgår från fyra strategiska områden:

- Hela Skåne
- Ökad innovation och konkurrenskraft
- Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning
- Bättre hälsa för alla

De strategiska områdena kompletteras och genomförs av fyra långsiktiga tvärgående perspektiv:

- Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet
- Internationell samverkan
- Digitalisering
- Beredskap och resiliens

Genom dessa områden tar Region Skåne ett helhetsgrepp om de strukturella utmaningar Skåne står inför. Målet är att skapa en hållbar utveckling enligt Agenda 2030 genom att stärka både städer, mindre orter och landsbygd, förbättra infrastrukturen och skapa bättre förutsättningar för alla invånare att forma sina liv i ett demokratiskt och inkluderande samhälle.



Den Regionala utvecklingsstrategins fyra strategiska områden samt långsiktiga och tvärgående perspektiv.

Hela Skåne

Skåne ska vara en tillgänglig och sammanhållen region där alla kan bo och verka, oavsett var i Skåne de befinner sig. Med sitt strategiska läge och omfattande transportnätverk av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser bildar Skåne en av Sveriges största arbetsmarknader. Samtidigt möter Skåne flera utmaningar. Infrastrukturen är hårt belastad och väntas belastas ytterligare när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Samtidigt är den digitala uppkopplingen ojämnt fördelad i regionen, och energiförsörjningen är otillräcklig med endast 15 procents självförsörjning av el.

Målbilden för Hela Skåne fokuserar på:

- **Infrastruktur och fysisk planering** som skapar värde för invånare och företag
- **Infrastruktur som bidrar till ett klimat-anpassat Skåne**

För att hantera dessa utmaningar tar Region Skåne en aktiv roll inom flera områden. I rollen som ansvarig för regional utveckling arbetar Region Skåne med att utveckla transportinfrastrukturen, främja digital

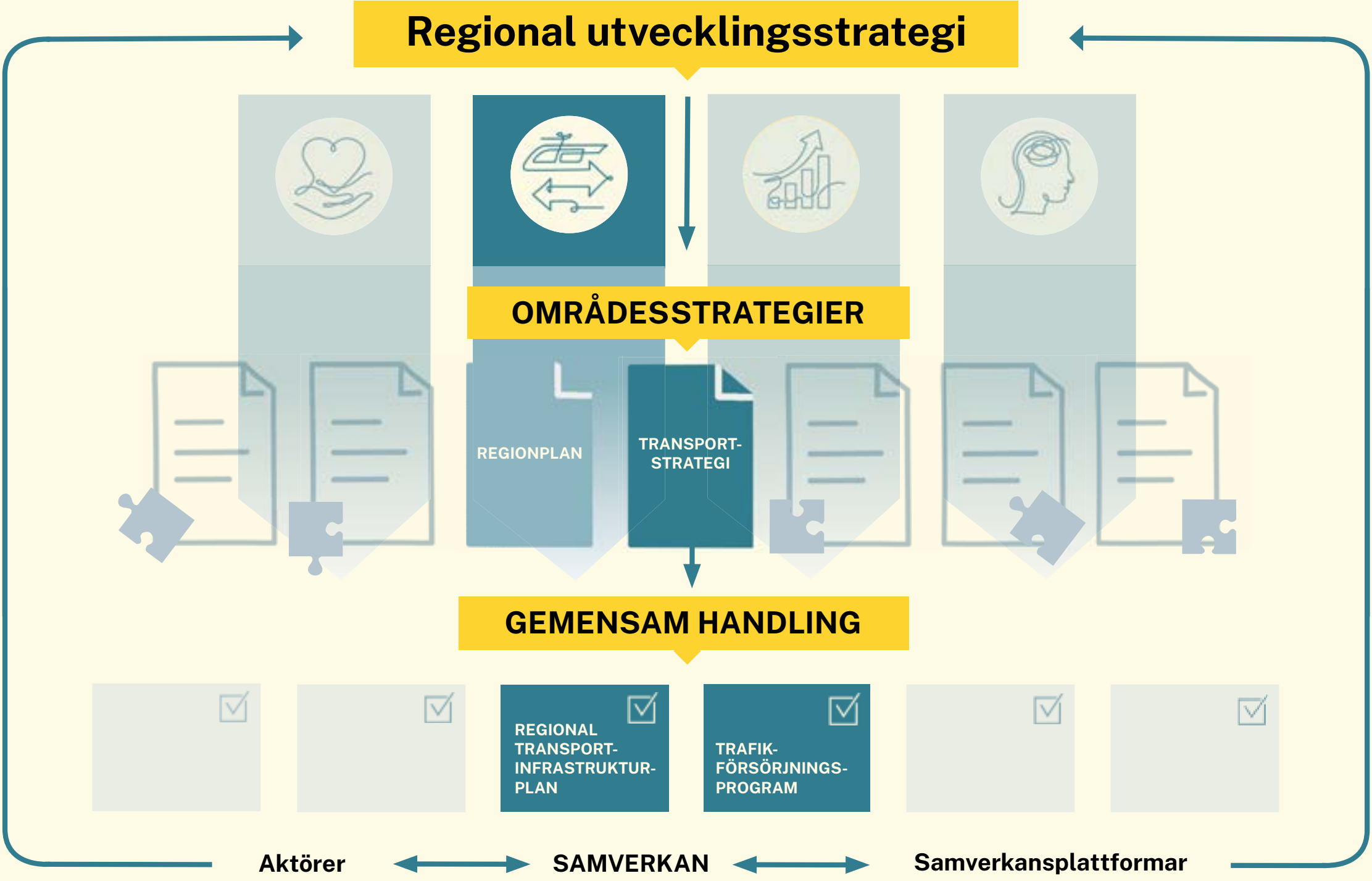
utveckling och öka energiproduktionen. Inom ramen för utvecklingsansvaret är Region Skåne också regionplaneorgan och ger vägledning till kommunerna i planeringen av mark- och vattenanvändning. Därtill driver Region Skåne den regionala kollektivtrafiken i sin roll som kollektivtrafikmyndighet. Genom dessa insatser arbetar Region Skåne för en hållbar utveckling som kommer hela Skåne till nytta.

Områdesstrategier

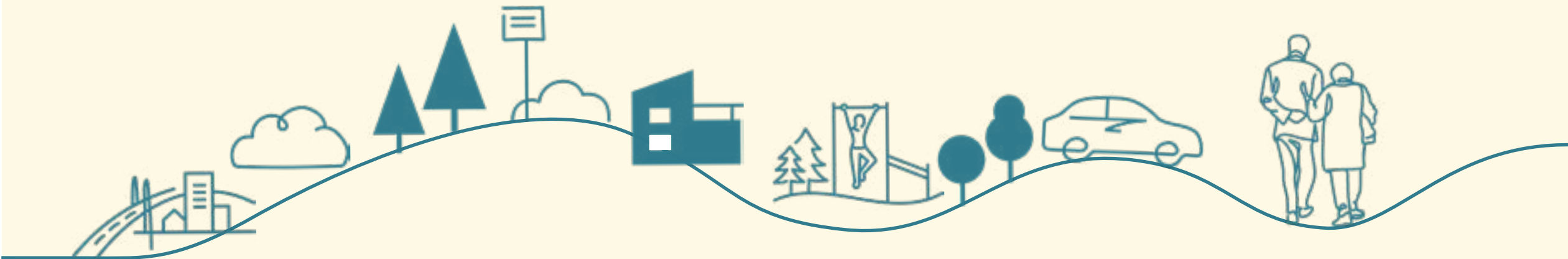
Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier. Områdesstrategier pekar ut långsiktiga vägval och mål som bidrar till att uppnå beslutade målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin. Transportstrategin och Regionplan för Skåne är områdesstrategier som bidrar till målbilden för det strategiska område Hela Skåne.

Handlingsplaner

För att omsätta områdesstrategiernas intentioner i praktisk handling finns olika handlingsplaner, färdplaner och agendor. Arbetet med Transportstrategins handlingsplaner beskrivs närmare i kapitel **Från strategi till hållbar tillgänglighet**, som behandlar strategins genomförande.



Transportstratgins sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.





2. Mål

Transportstrategin utgår från ett övergripande mål om ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Det övergripande målet handlar om att alla ska kunna nå arbete, utbildning, kultur och service på ett hållbart sätt, oavsett var i Skåne de befinner sig.

För att nå målsättningen om hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål: Ett inkluderande transportsystem, ett robust transportsystem och ett klimatneutralt transportsystem. Tillsammans utgör de grunden för Skånes långsiktiga inriktning för hur transportsystemet ska utvecklas.

Övergripande mål

Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

I Skåne ska alla invånare kunna nå arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Hållbar tillgänglighet innebär att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Detta möjliggör närhet till viktiga platser, tillgång till olika transportalternativ och effektiva transportlösningar som har minimal miljöpåverkan.

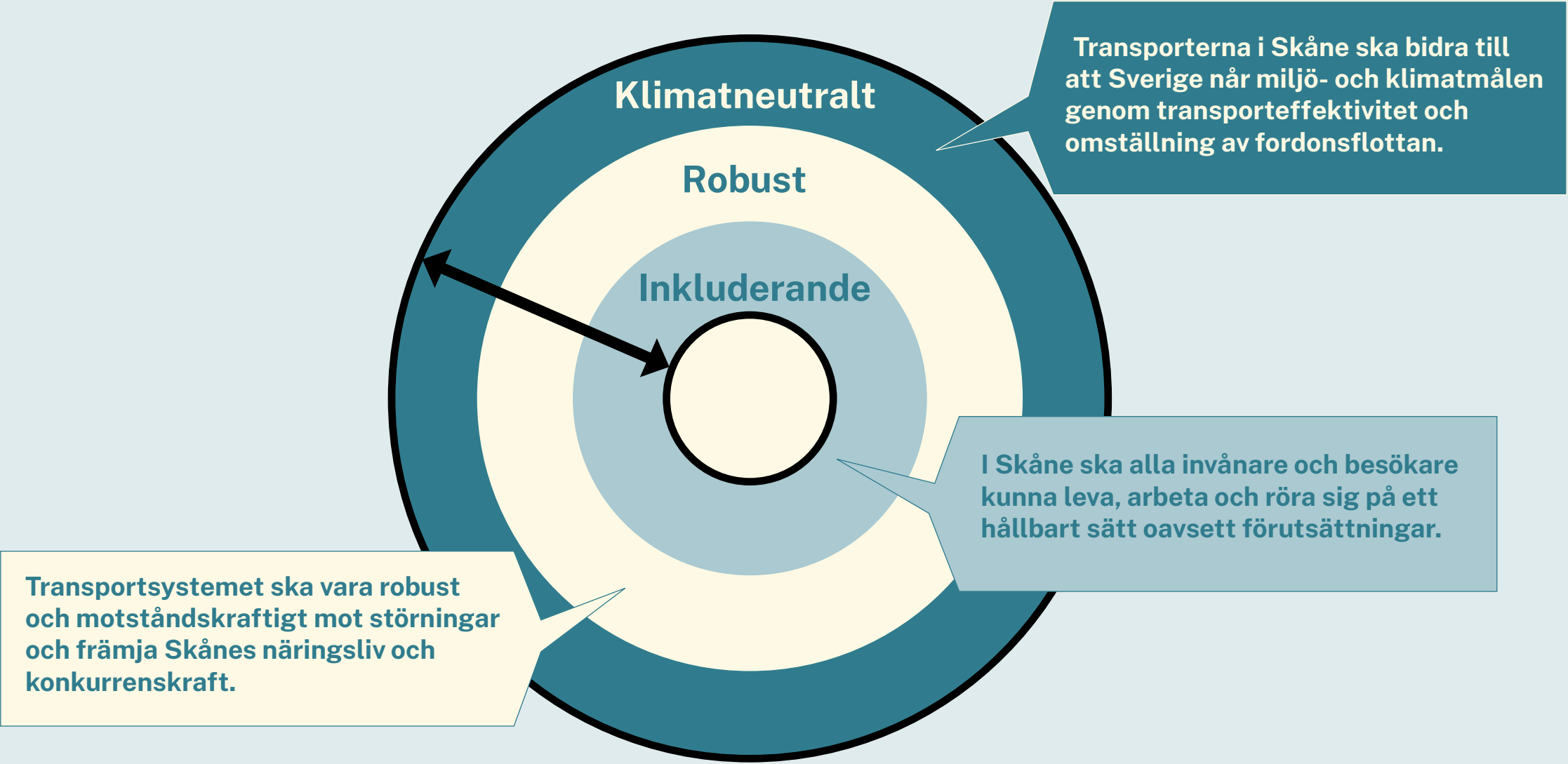
Tillgänglighet har flera dimensioner – geografisk, fysisk, ekonomisk och digital – som alla påverkar möjligheten att delta i samhället. Ett tillgängligt Skåne är ett sammanbundet Skåne som tar vara på regionens flerkärnighet. När människor enkelt kan mötas skapas förutsättningar för innovation och utveckling som gynnar hela Skåne.

Ett tillgängligt transportsystem hänger ihop med samhällsplaneringen. Med en strategisk planering av bostäder, arbetsplatser och service ökar tillgängligheten samtidigt som transportbehovet minskar. Skånes läge och närhet till kontinenten skapar unika möjligheter. Med goda förbindelser till omvärlden finns förutsättningar för företag att nå internationella marknader, samtidigt som invånare får tillgång till ett bredare utbud av arbete, kultur och utbildning. Tillgängligheten till Europa bidrar till Skånes attraktivitet och konkurrenskraft.

Transportsystemet i Skåne utvecklas i balans med miljön och utformas för att möta människors och näringslivets behov. Genom att prioritera hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och förbättrar framkomligheten. Ett transportsystem som är anpassat efter människorna – inte tvärtom – utgör grunden för ett hållbart och tillgängligt Skåne.



Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne



Modellen visar hur Skånes transportsystem ska utvecklas för att vara inkluderande i grunden, byggt på robusthet och ytterst bidra till klimatneutralitet. Den illustrerar balansen mellan att undvika brist på tillgänglighet som skapar orättvisor – och att inte överskrida planetens gränser genom ohållbar påverkan på miljön.



Ett inkluderande transportsystem

I Skåne ska alla invånare och besökare kunna leva, arbeta och röra sig på ett hållbart sätt oavsett förutsättningar.

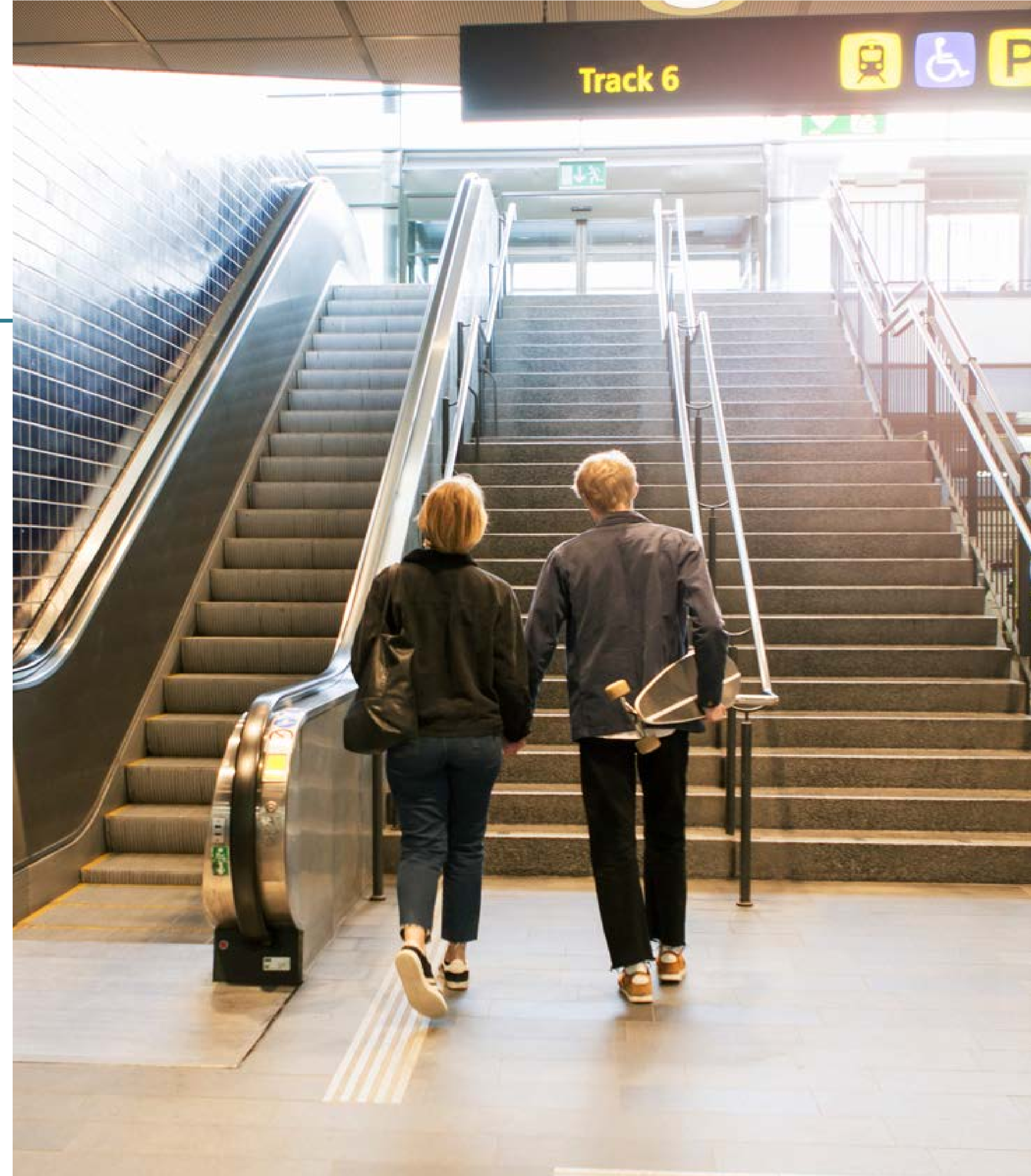
I Skåne är transportsystemet tillgängligt för alla. Alla invånare kan förflytta sig tryggt och självständigt oavsett ålder, kön, funktionsförmåga eller ekonomiska förutsättningar.

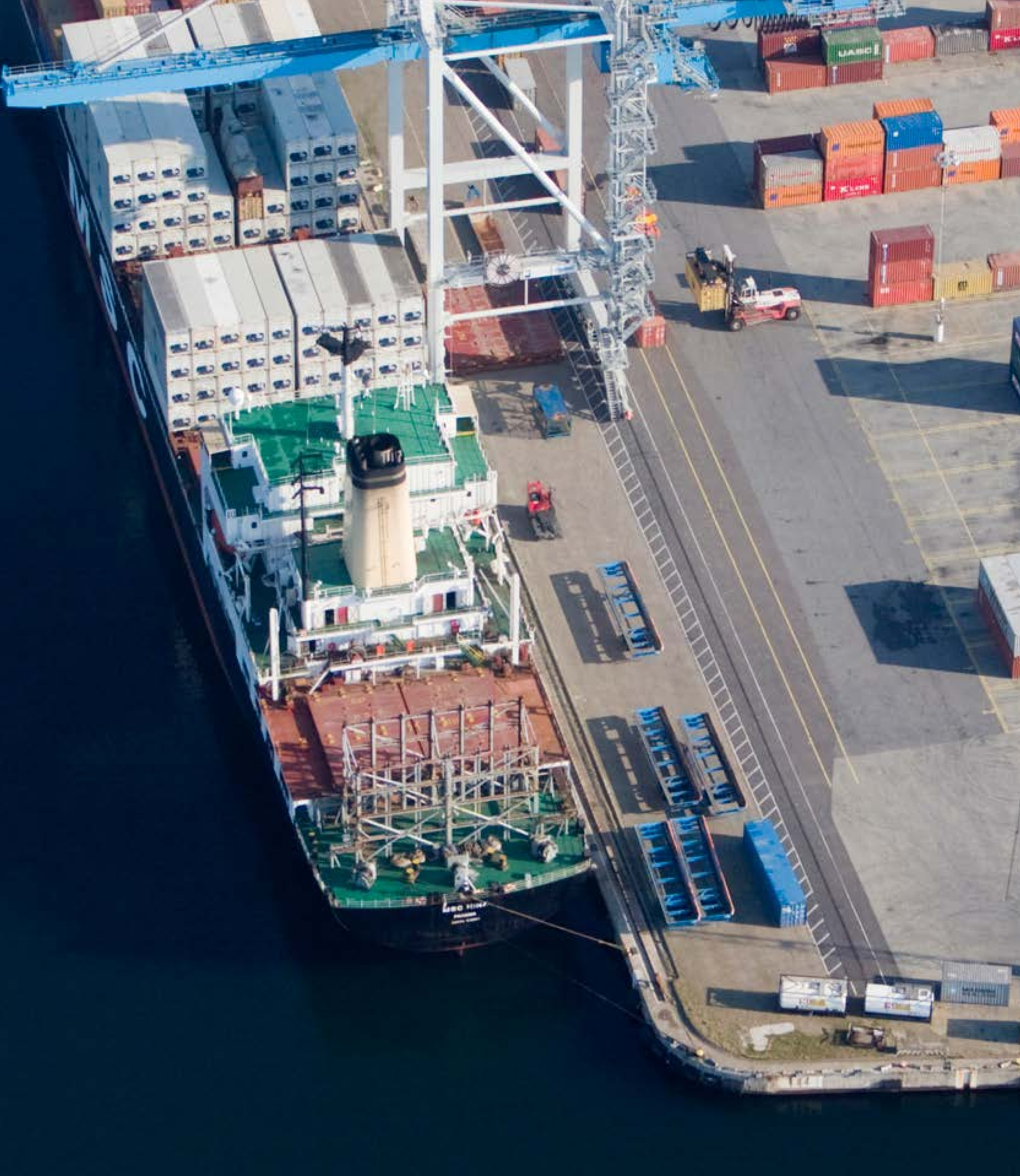
Ett inkluderande transportsystem skapar möjlighet till delaktighet i samhället genom tillförlitliga transportmöjligheter, både i städer och i Skånes landsbygd. Människors olika livssituationer och förändrade behov möts av ett flexibelt och anpassningsbart transportsystem.

Särskild hänsyn tas till grupper med störst behov och minst resurser. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan röra sig självständigt, säkert och med en acceptabel tidsåtgång. Personer utan tillgång till egen bil har goda möjligheter att nå arbete, utbildning, vård och sociala aktiviteter.

Negativa effekter från transportsystemet som buller, luftföroreningar och olycksrisker minskar och drabbar inte olika befolkningsgrupper eller områden oproportionerligt. Vid prioritering av investeringar vägs sociala hållbarhetsaspekter in tillsammans med miljömässiga och ekonomiska faktorer.

Inkludering genomsyrar hela transportplaneringen och säkerställer att resurser fördelas på ett sätt som främjar jämlikhet och delaktighet i hela Skåne.





Ett robust transportsystem

Transportsystemet ska vara robust och motståndskraftigt mot störningar och främja Skånes näringsliv och konkurrenskraft.

Transportsystemet i Skåne är rustat för att hantera olika påfrestningar med minimal påverkan. Detta för att säkerställa kontinuerlig funktion och hög tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Infrastrukturen och transportsystemet fungerar och är anpassat efter ett föränderligt klimat och klimatrelaterade risker som höjda havsnivåer, erosion, översvämningar och extrema väderhändelser. Transportsystemets viktigaste stråk tillsammans med kritiska och sårbara punkter är särskilt prioriterade.

Ett robust och motståndskraftigt transportsystem i Skåne är inte bara en förutsättning för att Skåne ska kunna fungera och utvecklas, utan är kritiskt för hela Sverige. Vid särskilda händelser som extremväder, störningar i viktiga IT-system, epidemier eller till och med i händelse av krig kan transportsystemets funktion upprätthållas.

Transportsystemet ger den tillgänglighet som är grundläggande för ett välfungerande samhälle. Det är också en viktig faktor för Skånes konkurrenskraft samt förmåga att locka företagsetableringar och investeringar. Ett robust system innebär en välutvecklad infrastruktur med en tydlig prioritering av förebyggande underhåll. Detta skapar ett system som står emot störningar och anpassar sig till framtidens utmaningar.



Ett klimatneutralt transportsystem

Transporterna i Skåne ska bidra till att Sverige når miljö- och klimatmålen genom transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan.

I Skåne utvecklas transportsystemet samtidigt som utsläppen från växthusgaser kraftigt minskar och negativa miljöeffekter minimeras. Till år 2045 är transporterna helt fria från fossila bränslen och bidra till Sveriges mål om nettonollutsläpp av växthusgaser.

En ökad transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan till fossilfria drivmedel lägger grunden för utsläppsminskningar av växthusgaser och negativa miljöeffekter. Genom smarta och effektiva transportlösningar minskar energianvändningen samtidigt som tillgängligheten förbättras.

Elektrifiering av både person- och godstransporter är en central del i omställningen. Produktionen av förnybar el ökar i takt med elektrifieringen och transportsystemets effektbehov. De flesta resor i Skånes städer görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots samtidigt som antalet resor med bil minskar.

Som besöksdestination utvecklar Skåne hållbara transportlösningar som gör det enkelt för besökare att resa hållbart till och inom Skåne. Detta skyddar känsliga natur- och kulturmiljöer från överbelastning och bevarar Skånes attraktivitet för framtida generationer.

Ett klimatneutralt transportsystem stärker Skånes position som en framtidsinriktad region som tar ansvar för kommande generationers livskvalitet.





3. Prioriterade utvecklingsområden

För att nå målen om ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne har fyra prioriterade utvecklingsområden pekats ut: Hållbar omställning, teknikutveckling och innovation, hållbart resande och aktiva val samt optimering och effektivisering. Inom respektive utvecklingsområde listas strategiska ställningstaganden som anger inriktningen för utvecklingen av transportsystemet i Skåne.

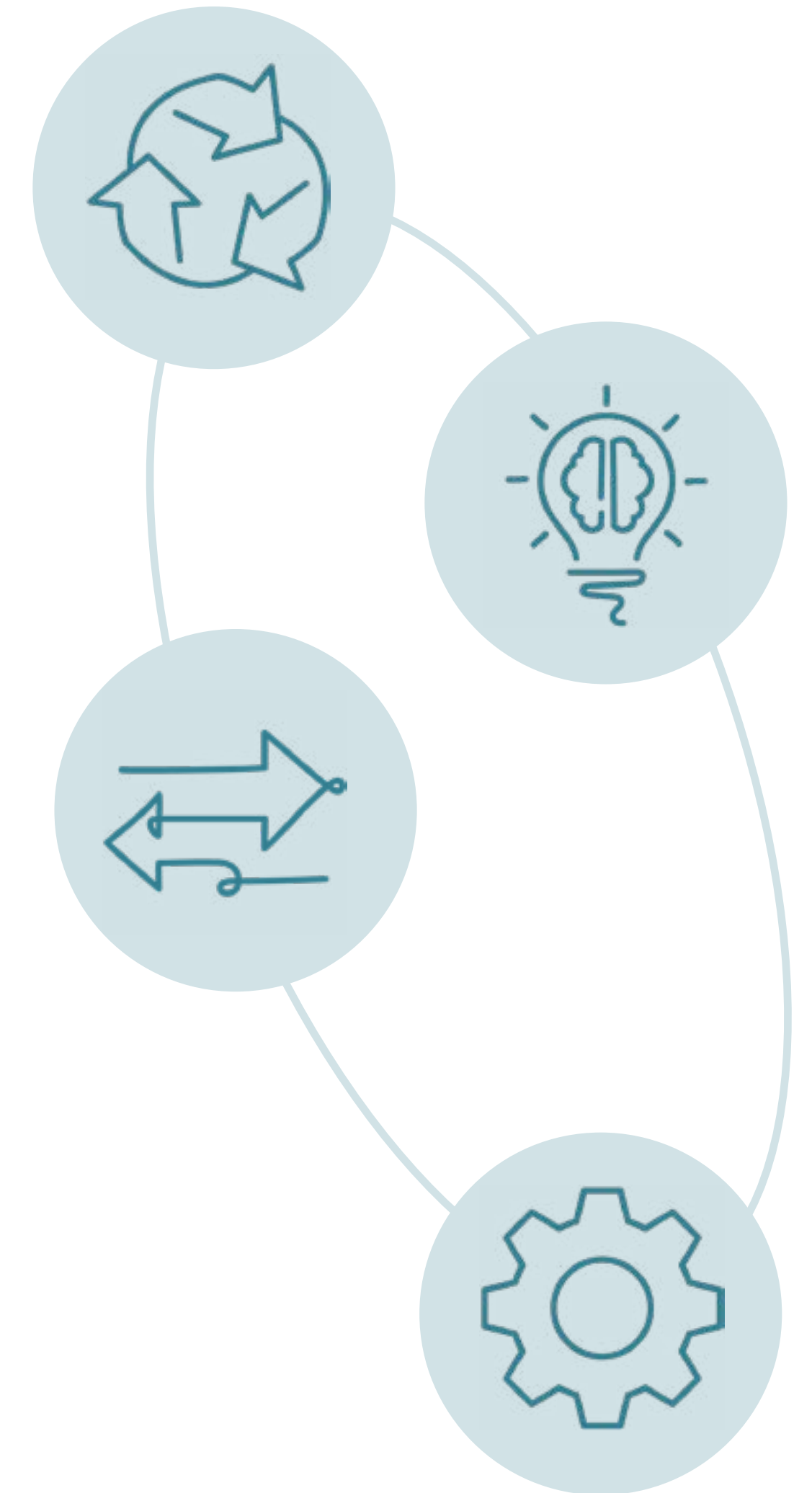


Fyra prioriterade utvecklingsområden

Med utgångspunkt i Skånes förutsättningar och framtida utmaningar som presenteras i Transportstrategins kapitel **Bakgrund till de strategiska inriktningarna**, har fyra strategiska utvecklingsområden för transportsystemet i Skåne identifierats. De fyra utvecklingsområdena är:

- **Hållbar omställning** utgör grunden för transportsystemets klimatomställning och fokuserar på fossilfria drivmedel, minskade utsläpp och klimatanpassning.
- **Teknikutveckling och innovation** fungerar som en accelerator för hållbar omställning och effektivisering genom nya digitala lösningar.
- **Hållbart resande och aktiva val** skapar förutsättningar för attraktiva alternativ till personbilen. Det bidrar till bättre folkhälsa samtidigt som klimatpåverkan reduceras.
- **Optimering och effektivisering** säkerställer att nyttan av befintlig infrastruktur maximeras och skapar robusthet mot störningar och oförutsedda händelser.

Till varje utvecklingsområde finns ställningstaganden som fungerar som vägledande principer för utvecklingen av Skånes transportsystem. Ställningstagandena utgör strategiska vägval som anger inriktningen för Skånes utvecklingsarbete. Tillsammans bildar de en sammanhållen strategi för att uppnå målet om hållbar tillgänglighet i hela Skåne genom ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem.





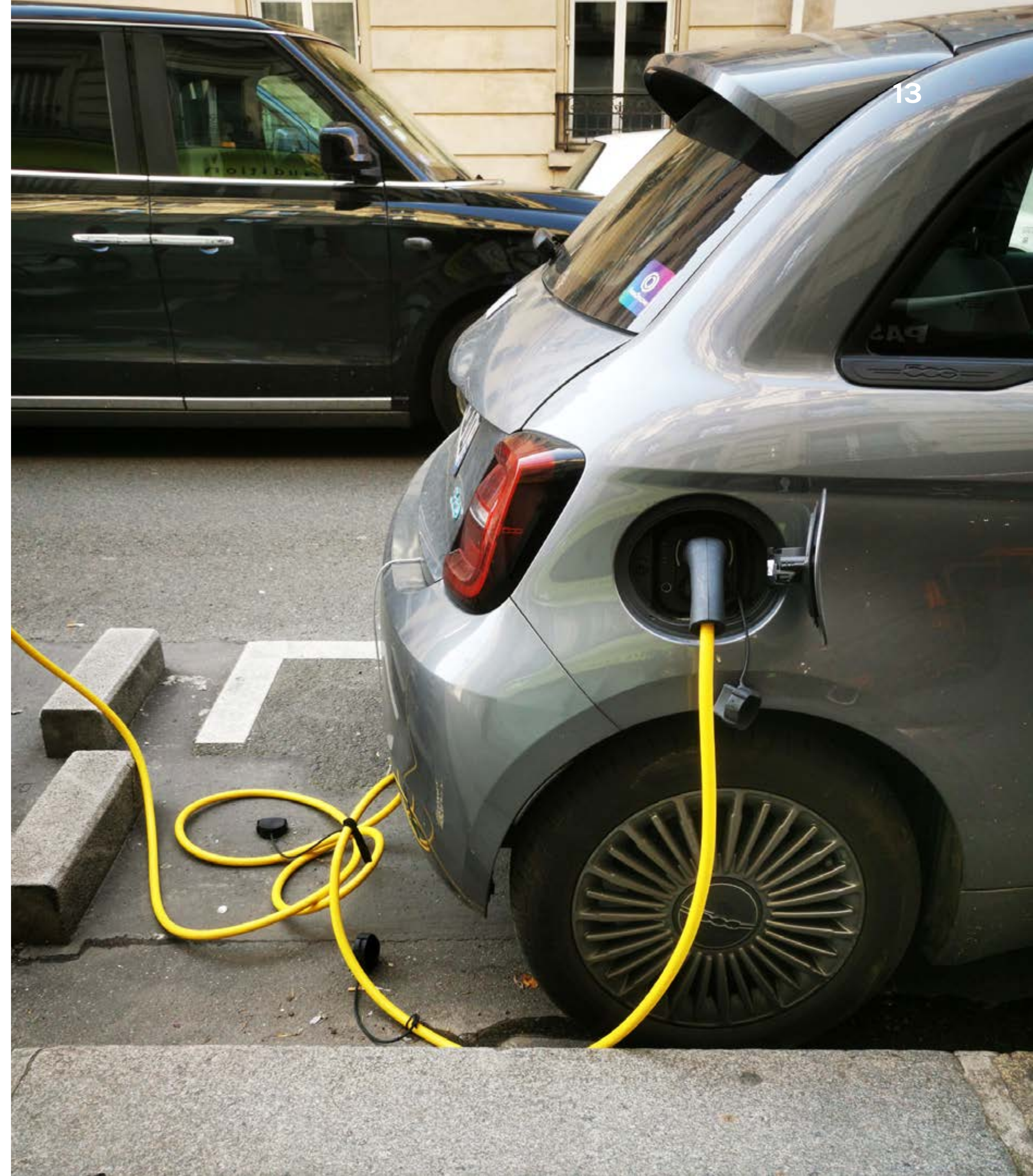
Hållbar omställning av transportsystemet

För att nå klimatmålen behöver Skåne en snabb omställning av transportsektorn genom två parallella spår: accelererad övergång till ett fossilfritt transportsystem och ökad transporteffektivitet.

Elektrifiering av både person- och godstransporter kompletterat med en utveckling av infrastruktur för fossila drivmedel är basen för fordonsflottans omställning. Detta kräver en utbyggd laddinfrastruktur och tillräcklig effekt i hela Skåne. För att minska utsläppen av växthusgaser och partiklar samt minska buller i städerna behöver transporterna effektiviseras. För persontrafiken innebär detta en överflyttning till kollektivtrafik, cykel och gång. För godstransporter krävs ökad samlastning och minskade tomkörningar.

Transportsystemet behöver klimatsäkras för att hantera effekterna av ett förändrat klimat, särskilt i utsatta lägen med risk för översvämningar, erosion och extremväder. I detta arbete är upprätthållandet av samhällsviktiga transportstråk av särskild betydelse.

Internationell samverkan, särskilt inom Öresundsregionen och EU, är nödvändig för gemensamma standarder och samordnade åtgärder. Den rättvisa omställningen ska säkerställa att alla delar av Skåne får likvärdiga möjligheter att minska klimatutsläppen, med särskild hänsyn till landsbygdens förutsättningar.





Strategiska ställningstaganden

Den fossilfria omställningen ska accelereras

I Skåne ska omställningstakten till fossilfria fordon accelereras samtidigt som laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel byggs ut. Långsiktiga ekonomiska incitament som möjliggör ökad konkurrenskraft för fossilfria fordon och drivmedel ska stärkas. Flygets omställning ska accelereras genom en övergång till hållbara flygbränslen samtidigt som en snabbare utveckling av el- och vätgasflyg behövs. Flygplatser i Skåne spelar en viktig roll i arbetet för en omställning tillsammans med flygbolagen.

Transporterna ska effektiviseras för minskade utsläpp och buller

I Skåne ska resor och transporter effektiviseras genom en smartare användning av kapacitet och befintliga fordon. För personresor innebär detta att fler ges möjlighet att välja effektiva och hållbara transportlösningar genom förbättrad tillgänglighet, samordning mellan olika trafikslag och ökad digitalisering. Genom ökad transporteffektivitet ska mer gods transporteras per sändning. Intelligent citylogistik ska effektivisera de urbana transporterna så att tillgänglig infrastruktur används bättre.

Bilresorna ska inte öka

Transportarbetet med personbilar ska inte öka i Skåne. På kort sikt behöver biltrafiken minska, särskilt i stadsområdena där yteffektiva och utsläppsfria transportslag prioriteras. I takt med personbilsflottans fossilfria omställning kan biltrafiken växa i landsbygdsområden där den fyller viktiga funktioner för tillgänglighet och näringslivsutveckling.

Omställningen måste vara rättvis

I Skåne ska alla ges lika möjlighet att minska sina relativa utsläpp, utan att personer eller företag med omfattande transportbehov drabbas oproportionerligt. Utsläppsminskningar och omställningen till ett fossilfritt transportsystem i Skåne ska inte ske på bekostnad av negativa miljöeffekter eller relativa utsläppsökningar i länder utanför EU:s utsläppshandelssystem.

Transportsystemet ska anpassas utifrån ett förändrat klimat

Transportsystemet i Skåne ska anpassas utifrån ett förändrat klimat, där särskilt viktiga transportstråk och funktioner för samhällsbärande verksamhet, näringslivets transporter och kollektivtrafik ska vara prioriterade för åtgärder i närtid. Infrastrukturplaneringen ska beakta effekterna av ett förändrat klimat och säkerställa att den möter krav på transportsystemets robusthet vid exempelvis ökad nederbörd, förändrade vattenflöden och vattennivåer.

Bidrag till strategins mål

Hållbar omställning stärker inkludering genom att minska miljörelaterade hälsorisker, förbättra kollektivtrafiken och skapa en rättvis tillgång till nya mobilitetslösningar. Robustheten ökar genom diversifierade energikällor, minskat importberoende och anpassningsåtgärder mot klimatförändringar. Hållbar omställning är avgörande för klimatneutralitet genom elektrifiering, ökad andel aktiv mobilitet och kollektivtrafik samt effektivare godstransporter, med olika lösningar för stad och landsbygd.



Teknisk utveckling och innovation av transportsystemet

Digitaliseringen av transportsystemet skapar möjligheter att effektivisera både person- och godstrafik. Teknologier som 5G och artificiell intelligens (AI) möjliggör nya lösningar som kan optimera trafikflöden, öka trafiksäkerheten och minska utsläppen. Däribland tekniker som intelligenta transportsystem, geofencing och autonoma fordon.

Digitalisering och automatisering är också en förutsättning för drönartransporter i det undre luft- rummet, vilket skapar en tredje dimension i transportsystemet. Inom drönarteknik och innovativ luftmobilitet finns potential att utveckla tjänster som ökar tillgängligheten i svåråtkomliga områden, säkrar snabbare transporter av samhällsviktiga leveranser och minskar den negativa miljöpåverkan från transportsektorn.

För att utnyttja dessa möjligheter behöver Skåne en väl utbyggd digital infrastruktur. Detta för att stödja möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne och

bidra till minskad miljöpåverkan genom att reducera behovet av fysiska transporter.

Den ökade digitaliseringen av transportsystemet medför nya sårbarheter. En utmaning är den digitala säkerheten när transportsystemets olika delar kopplas samman. Det finns också en risk för digitalt utanförskap om nya tjänster inte utformas med hänsyn till alla användares behov och förutsättningar. Samtidigt kan digitala lösningar öka tillgängligheten, särskilt för personer och näringar i områden med begränsat transportutbud.

Skåne har goda förutsättningar för innovation genom sitt starka nätverk av universitet, forskningsinstitut och företag. För att Skåne ska ligga i framkant inom digitalisering och innovation av transportsystemet krävs strategiska satsningar på digital infrastruktur, en samverkan mellan olika aktörer och en stegvis utveckling där kunskap byggs upp genom praktiska erfarenheter.





Strategiska ställningstaganden

Skåne ska ligga i framkant inom digital infrastruktur och innovativa lösningar

Skåne ska ligga i framkant inom ny teknik och digitalisering av transportsystemet. Det förutsätter säkra system och en utbyggd digital infrastruktur som möjliggör en implementering av ny teknik och framtida innovationer. Utbyggnad av digital infrastruktur ska ske längs Skånes viktiga transportstråk. Kunskap byggs upp successivt genom praktiska erfarenheter och tester.

Ny teknik ska minska ojämlikhet

Alla i Skåne ska kunna ta del av teknikens fördelar oavsett bakgrund, ålder eller förmåga. Den digitala omställningen av transportsystemet ska genomföras med hänsyn till olika gruppers behov, förutsättningar, digitala kunskaper och ekonomiska situation.

Utvecklingen av innovativ luftmobilitet ska främjas

För att främja utvecklingen av innovativ luftmobilitet i Skåne ska implementering och uppskalning av drönare med tillhörande system främjas. Detta för att skapa förutsättningar för samhällsnyttiga transporter i Skånes undre luftrum.

Digitaliseringens möjligheter inom logistik ska främjas

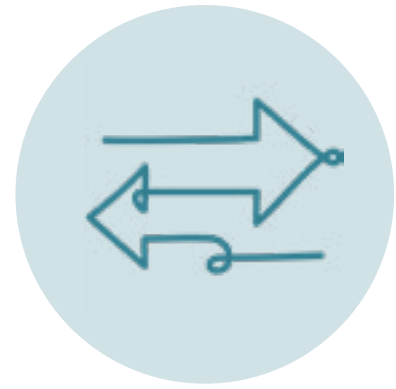
I Skåne ska digitaliseringens möjligheter inom logistik främjas med fokus på effektiv trafikförsörjning, intermodala lösningar och hållbar markanvändning.

Samverkan ska stödja innovationer

I Skåne ska samverkan mellan akademi, näringsliv och myndigheter stödja forskning och utveckling av innovativa transportlösningar som främjar tillgänglighet i hela Skåne genom hållbara transporter, personresor och fossilfria drivmedel.

Bidrag till strategins mål

Ny teknik och innovation stärker tillgängligheten genom användaranpassade digitala tjänster, sömlösa resekedjor och förbättrad tillgång till information. Robustheten ökar genom säkrare trafikledning, realtidsövervakning och förbättrad beredskap. Klimatmålen stöds genom optimerad energianvändning, smarta ruttval och bättre förutsättningar för delad mobilitet. Innovationer inom luftmobilitet skapar nya möjligheter för samhällskritiska transporter och effektiva leveranser över geografiska hinder.



Hållbart resande och aktiva val

Kollektivtrafik, gång och cykel är en central del av omställningen till ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken bidrar till att skapa hållbar tillgänglighet i hela regionen och binder samman Skåne med omvärlden. Den aktiva mobiliteten bidrar till bättre folkhälsa, spelar en nyckelroll för kortare sträckor och som första eller sista delen av längre resor med kollektivtrafik.

Varierande förutsättningar i Skåne kräver olika lösningar. I Skånes mer glesbefolkade områden behövs flexibla lösningar som kompletterar den reguljära kollektivtrafiken. Här kommer bilen fortsatt ha en viktig roll men dess andel av pendlingsresorna till städerna behöver minska. Detta innebär att regionala kollektivtrafiknoder behöver utformas så att bilens roll som anslutningsfärdsmedel till kollektivtrafiken stärks. Noderna behöver också utvecklas till platser där kollektivtrafiken integreras sömlöst med nya mobilitetstjänster. Utöver detta krävs ett systematiskt arbete med att främja aktiva resval genom

strategiska kommunikationsinsatser som ökar kunskapen om hållbara resealternativ.

I och till de större städerna ökar behovet av yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som biltrafiken behöver minska. Dessutom ställs nya krav på förmågan att kombinera god framkomlighet för kollektivtrafik med gröna och hälsofrämjande stadsmiljöer.

Skåne är en attraktiv destination som lockar allt fler besökare. För att Skåne ska kunna utvecklas som besöksmål på ett långsiktigt hållbart sätt behöver besöksnäringens transporter ställas om. Tillgängligheten till natur- och kulturbesöksmål behöver vara god även för de utan bil. Till skillnad från arbetspendling präglas fritidsresorna av ett mer varierat och oregelbundet resmönster som det kan vara svårare att anpassa kollektivtrafiken till. Utbudet behöver anpassas efter säsong på året, veckodag och tid på dygnet.



Strategiska ställningstaganden

Kollektivtrafiken ska vara robust, förutsägbar och flexibel

Kollektivtrafiken i Skåne ska vara robust, förutsägbar och anpassad för att möta efterfrågan i Skånes olika geografier. Den spelar en nyckelroll för tillgängligheten till och mellan Skånes tillväxtmotorer samt regionala kärnor. För resor till, inom och mellan dessa orter ska kollektivtrafik, gång och cykel vara det naturliga förstahandsvalet för de flesta invånare och besökare i Skåne. Kollektivtrafiken ska upplevas som trygg av alla resenärer.

Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i ett system av kombinerade mobilitetstjänster

I Skåne ska kollektivtrafiken utgöra ryggraden i ett system av kombinerade mobilitetstjänster. Digitaliseringens möjligheter ska tillvaratas i större utsträckning för att främja såväl kollektivtrafikens befintliga utbud som förutsättningar att genomföra kombinerade resor. Kollektivtrafikens bytespunkter ska vara strukturbildande och utvecklas till attraktiva noder som förenklar invånarnas vardagsliv genom utökade funktioner och tjänster. Särskilt fokus ska läggas på god tillgänglighet med gång och cykel till kollektivtrafikens hållplatser.

Fotgängarens roll i stadsplaneringen ska stärkas

I Skåne ska fotgängarens roll i stadsplaneringen stärkas. Gångvänliga miljöer i städer och på landsbygd ska främjas och utformas med särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Fotgängare ska prioriteras i stadsrummet genom omfördelning av yta, närhet mellan målpunkter och sammanhängande gångstråk utan barriärer.

Cykling mellan Skånes strategiska noder ska vara trygg och säker

Det ska vara möjligt att på ett tryggt och säkert sätt cykla mellan regionplanens strategiska noder. Förutsättningar för cykling ska stärkas där många människor bor och arbetar. Samhällsplaneringen ska stödja gång och cykel som det självklara transportvalet på kortare sträckor.

Aktiva resval ska uppmuntras

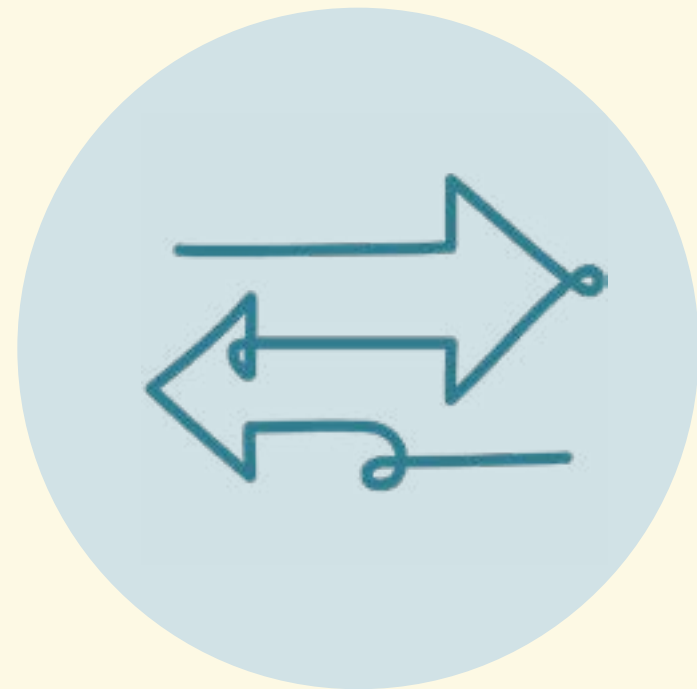
För att bidra till att aktiva resval görs med större medvetenhet behövs ökad kännedom om de alternativ som finns samt om olika transportmedels effekter på klimat och miljö, samhället och individen. Aktiva resval ska främjas genom riktade kommunikationsinsatser och resenärer ska motiveras och uppmuntras att välja aktiva och hållbara färdmedel. Erbjudanden och koncept som främjar hållbart resande ska utvecklas och testas.

Tillgängligheten till natur- och rekreationsområden ska stärkas

I Skåne ska tillgängligheten till natur- och rekreationsområden stärkas. Det ska ske genom satsningar på leder för cykling och vandring, attraktiva angoringspunkter, anpassad kollektivtrafik, innovation samt kombinerade mobilitetslösningar. Fokus ska vara att få bilister att välja hållbara alternativ och samtidigt ge fler möjlighet att ta del av Skånes natur- och kulturvärden. Utvecklingen ska ske utan att naturen belastas på ett negativt sätt.

Bidrag till strategins mål

Hållbart resande stärker inkludering genom att skapa ett transportsystem som är tillgängligt för alla oavsett ålder, förmåga, ekonomiska förutsättningar samt var i Skåne man bor. Samtidigt som det bidrar till att stärka möjlighet att ta del av utbildning i hela Skåne. Aktiv mobilitet förbättrar folkhälsan och ger fler möjlighet att röra sig självständigt. Robustheten ökar genom fler transportalternativ, vilket minskar sårbarheten vid störningar och möjliggör ett mer effektivt utnyttjande av kapaciteten. Förutsättningarna att nå klimatmålen ökar genom minskade utsläpp till följd av en överflyttning till fossilfria transportmedel, samtidigt som stadsmiljöer förbättras genom minskade störningar i form av buller och luftföroreningar.





Optimering och effektivisering av transportsystemet

Skånes växande befolkning och det ökande transportbehovet kräver en mer effektiv användning av befintlig transportinfrastruktur för att öka kapacitetsutnyttjandet och stärka robustheten.

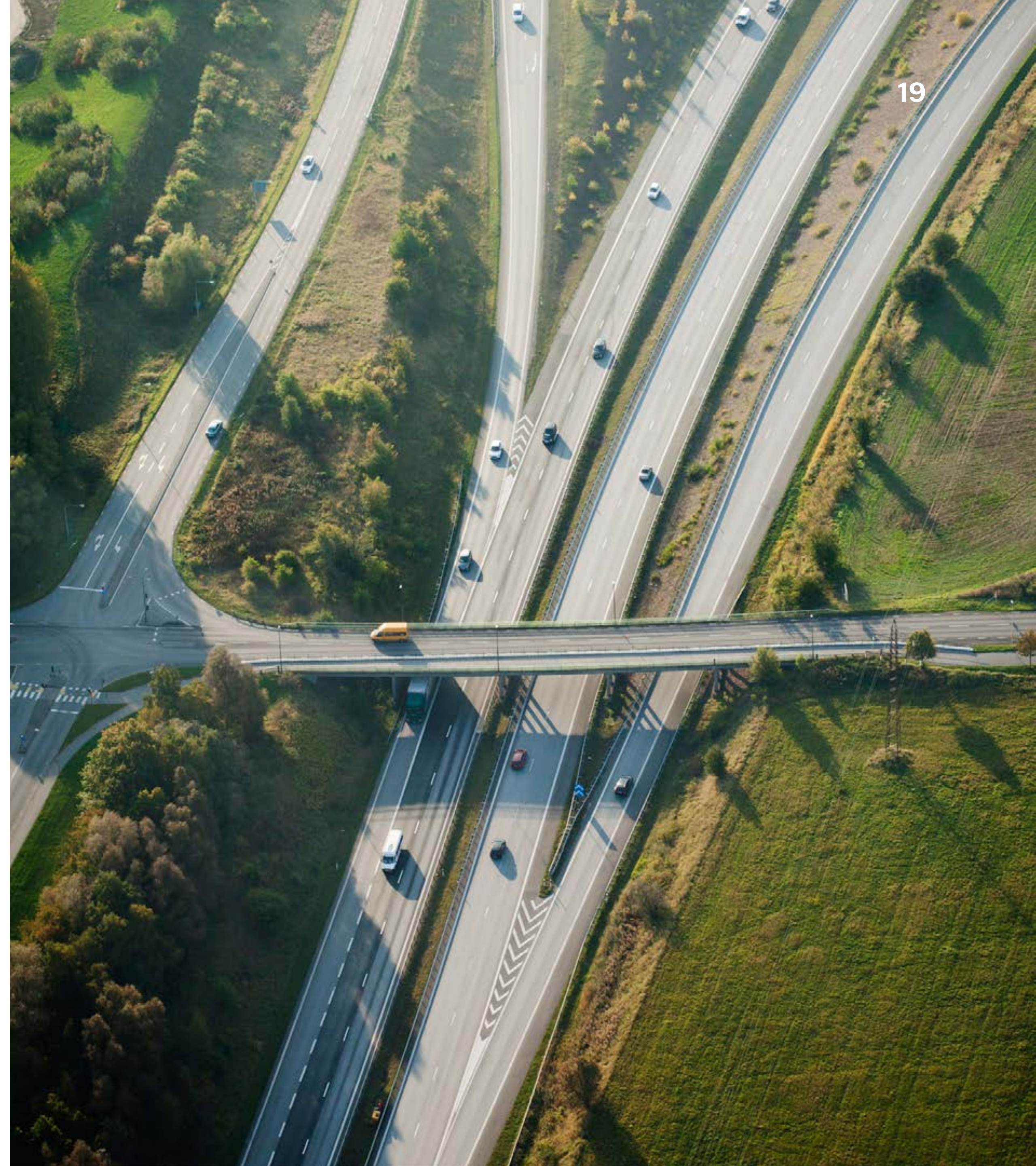
Fyrstegsprincipen, vars fyra steg kortfattat kan sammanfattas med (1) Tänk om, (2) Optimera, (3) Bygg om och (4) Bygg nytt, bidrar till god resurshushållning och hållbar samhällsutveckling. Steg 1- och 2-åtgärder behöver implementeras systematiskt för att påverka transportbehov och optimera användningen av befintlig infrastruktur innan om- eller nybyggnation övervägs.

Trafikens belastning på infrastrukturen behöver jämnas ut över dygnet för att minska trängseln i högtrafikperiod. Yteffektiv användning av transportsystemet förbättras genom prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel. Bättre nyttjande av de rumsliga resurserna skapar mer utrymme för bostäder, grönområden samt gång- och cykelvägar. Frigjorda ytor

och ett optimerat transportsystem underlättar samordnad varudistribution i städerna.

Kapacitetsutnyttjandet i fordon ökas genom delade mobilitetstjänster. För godstransporter förbättras transporteffektiviteten genom längre och tyngre fordon samt genom ruttoptimering och samlastning. Kombination av olika transportslag vid strategiska bytespunkter och intermodala godsterminaler bidrar till ökad transporteffektivitet.

Robusthet och redundans förbättras genom förebyggande underhåll. Kritiska delar av infrastrukturen förstärks och utpekade omledningsvägar för både väg och järnväg, i vägnätet med tydlig vägvisning och tillräcklig bärighet, bidrar till redundans. Tillgången till drivmedel och laddstationer säkerställs även på alternativa omledningsvägar. Robusthet och en hög återhämtningsförmåga ger den bästa utgångspunkten i händelse av exempelvis extremväder, attentat, höjd beredskap och i värsta fall krig.





Strategiska ställningstaganden

Kapaciteten i transportsystemet ska användas effektivare

I Skåne ska kapaciteten i transportsystemet användas effektivare, både vad gäller människors resor och godstransporter. Persontransporterna ska effektiviseras genom att en kombination av kollektivtrafik och andra färdmedel främjas med hjälp av nya digitala tjänster och bättre planering. För godstransporterna främjas transporteffektiviteten bland annat genom ökad fyllnadsgrad, effektiviserade urbana transporter, förbättrad intermodalitet, längre och tyngre godståg samt genom att även här tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Tillämpningen av fyrstegsprincipen ska öka

För att bidra till att styra utvecklingen mot ett transporteffektivt samhälle ska tillämpningen av fyrstegsprincipens steg 1 och 2 öka i Skåne. Det kräver en dialog om metodutveckling i samverkan med Trafikverket och andra aktörer. För att möjliggöra att medel frigörs till steg 1- och 2-åtgärder i den regionala infrastrukturplanen krävs ett aktivt påverkansarbete.

Kollektivtrafiken ska bidra till ett yteffektivt transportsystem

För att skapa yteffektivitet ska kollektivtrafiken i Skåne ha en betydande roll i omställningen mot ett hållbart transportsystem. För att det ska ske behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras, framför allt i städerna.

Resor och godstransporter ska fördelas jämnare över dygnet

I Skåne ska transportsystemet användas effektivare genom att resor och godstransporter, där det är möjligt, fördelas jämnare över dygnet. Därigenom främjas en effektivare användning av tillgänglig kapacitet.

Transportsystemets robusthet och redundans ska stärkas

Det skånska transportsystemet ska utvecklas så att robusthet och redundans stärks för att minimera konsekvenserna av störningar.

Bidrag till strategins mål

Optimering och effektivisering av transportsystemet stärker tillgängligheten genom bättre resursutnyttjande som skapar förutsättningar för fler att resa på önskat sätt. Robustheten ökar genom minskad sårbarhet för enskilda störningar när alternativa transportvägar och transportmedel finns tillgängliga. Klimatmålen främjas genom effektivare energianvändning och bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, vilket även minskar behovet av nybyggnation.



4. Bakgrund till de strategiska inriktningarna

Transportsystemets utveckling påverkas av en rad faktorer som sätter ramar och skapar förutsättningar för framtida strategiska val. Förståelse för dessa är grundläggande för att kunna utforma en effektiv och målstyrd transportstrategi.

Förutsättningarna i dagens transportsystem, en föränderlig demografi, Skånes koppling till omvärlden och ett förändrat klimat är alla nycklar till att skapa robusta och framtidssäkrade strategier.



Dagens transportsystem

Skåne har, i jämförelse med andra regioner i Sverige och Europa, relativt god tillgänglighet tack vare väl-utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur. Skåne är också till stora delar tätbefolkat med korta avstånd, vilket skapar möjlighet för rörelse till fots och cykel. Skånes geografiska läge innebär att en stor del av transporterna till och från den Skandinaviska halvön sker via Skåne.

Samtidigt har Skåne ett uppdämt underhållsbehov och kapacitetsutmaningar för delar av både järnvägen och det övergripande vägnätet. Det finns även utmaningar med kollektivtrafikens robusthet och förutsägbarhet.

Utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning av fossilfria drivmedel i Skåne har kommit en bit på vägen men utbyggnadstakten behöver öka. När det gäller laddning av elfordon väntas den största delen att ske i anslutning till hemmet och i depåer för tunga fordon.

I Skåne finns generellt goda möjligheter att transportera sig till fots och på cykel men speciellt på landsbygden och mellan orter finns det brister. Här blir fotgängare och cyklister ofta hänvisade till vägrenar som upplevs som otrygga.

Fritidsresor utgör cirka en tredjedel av alla resor i Skåne och är i hög grad bilberoende. Skåne har relativt lite tätortsnära och allemansrättsligt tillgänglig natur, särskilt i sydvästra delen där befolkningen

är störst. Många natur- och friluftsområden är också svårtillgängliga för de utan bil.

Den digitala infrastrukturen i Skåne är väl utbyggd, men tillgången till digital uppkoppling varierar betydligt mellan olika kommuner samt mellan stad och landsbygd. EU-kommissionens direktiv för datahantering öppnar upp för nya möjligheter att utveckla bättre mobilitetstjänster som bygger på delade data från uppkopplade enheter. För att det ska fungera måste olika tekniska system kunna kommunicera med varandra på ett smidigt sätt.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av kapacitet kring logistiska knutpunkter
- Behov av att adressera det eftersläpande underhållet av infrastrukturen
- Marknadens behov av infrastruktur för fossilfria drivmedel och laddning behöver mötas
- Skåningarnas behov av tillgänglighet till natur- och friluftsområden behöver tillgodoses
- Behov av snabb och tillförlitlig digital infrastruktur i hela Skåne

Befolkning, pendling och arbetsmarknad

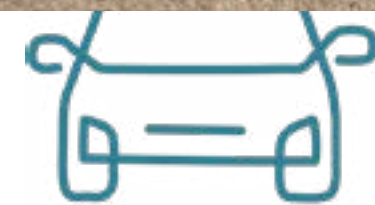
Skåne har cirka 1,4 miljoner invånare. Befolkning förväntas öka men i en långsammare takt än tidigare prognos och till år 2050 har befolkningen ökat till cirka 1,6 miljoner. Den demografiska strukturen kommer att ha genomgått betydande förändringar, med en fortsatt åldrande befolkning där omkring en fjärdedel är över 65 år. Andelen över 85 år kommer nästan att ha fördubblats. Urbaniseringstrenden väntas fortsätta och enligt prognoser kommer över hälften av Skånes befolkningstillväxt fram till år 2050 att ske i Malmö, Lund och Helsingborg.

Pendlingen inom Skåne är stor och växer i takt med att befolkningen ökar. Den sträcker sig i hög grad över kommungränser och de största pendlingsströmmarna går till och mellan de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. Interaktionen mellan de östra och västra delarna av Skåne är låg. Danmark och Köpenhamn är en viktig gränsöverskridande pendlingsrelation men hämmas fortfarande av gränshinder. Även Stockholm och Göteborg är viktiga kopplingar.

Till 2050 väntas arbetsmarknaden ha transformerats genom teknologisk utveckling. Automatisering och artificiell intelligens kommer förändra många traditionella yrken, och ställa nya krav på kompetens och flexibilitet. Klimatomställningen kommer att driva på förändringar i näringslivsstrukturen. Distansarbete kan, om det etablerar sig som norm, förändra både arbetsplatser och bosättningsmönster.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i viktiga stråk mellan de större städerna
- Behov av att säkerställa grundläggande tillgänglighet i områden med lägre befolkningstillväxt
- Ökat behov av yteffektiva transportslag i växande stadsområden
- Ändrade pendlingsmönster med färre dagliga arbetsresor men längre pendlingsavstånd





Skåne i omvärlden

Skåne är en viktig gods- och logistikregion med central betydelse för Sveriges BNP och varuförsörjning. Öresundsbron och Skånes hamnar är särskilt viktiga för Sveriges försörjningskedja då de hanterar en stor del av landets import och export. Skåne har en viktig funktion i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, med tre urbana noder, fyra hamnar och en flygplats som ingår i nätverket.

Med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer restiden till Hamburg och Tyskland att minska avsevärt. Detta öppnar upp för nya möjligheter för arbetsmarknadsutbyte och näringslivsutveckling med norra Tyskland. Förbindelsen väntas även leda till en ökning av transitflöden genom Skåne. Samtidigt beräknas den planerade utbyggnaden av nya spår mellan Lund och Hässleholm som kommer att tillföra ökad kapacitet att vara klar först långt senare.

Förutom sin betydelse inom godstransporter, är Skåne också en attraktiv destination för turism och antalet besökare till regionen ökar. Klimatförändringarna kan bidra till att turismen växer ytterligare i framtiden.

Skånes flygplatser samt närheten till Köpenhamns flygplats skapar nationell och internationell tillgäng-

lighet. De regionala flygplatserna spelar dessutom en viktig roll som en del av den samhällskritiska infrastrukturen och fyller samhällsviktiga funktioner.

Skåne medverkar också i flera interregionala samarbeten, såsom Greater Copenhagen och String-samarbetet samt samverkar med sina grannregioner inom Regionsamverkan Sydsverige. Skånes medverkande i dessa samarbeten kan bidra till ökad internationalisering. Det kan också skapa ett mer sammanhållet och effektivt transportsystem. Detta sker genom förbättrade gränsöverskridande förbindelser, effektivisering av godstransporter och förbättrad kollektivtrafik.

För transportsystemet innebär detta:

- Integrationen mot Danmark och Tyskland förstärker behovet av kapacitetsförbättringar i gränsöverskridande förbindelser
- Ökat behov av gränsöverskridande samordning och planering
- Ökat behov av effektiva logistiksystem

Säkerhet och redundans

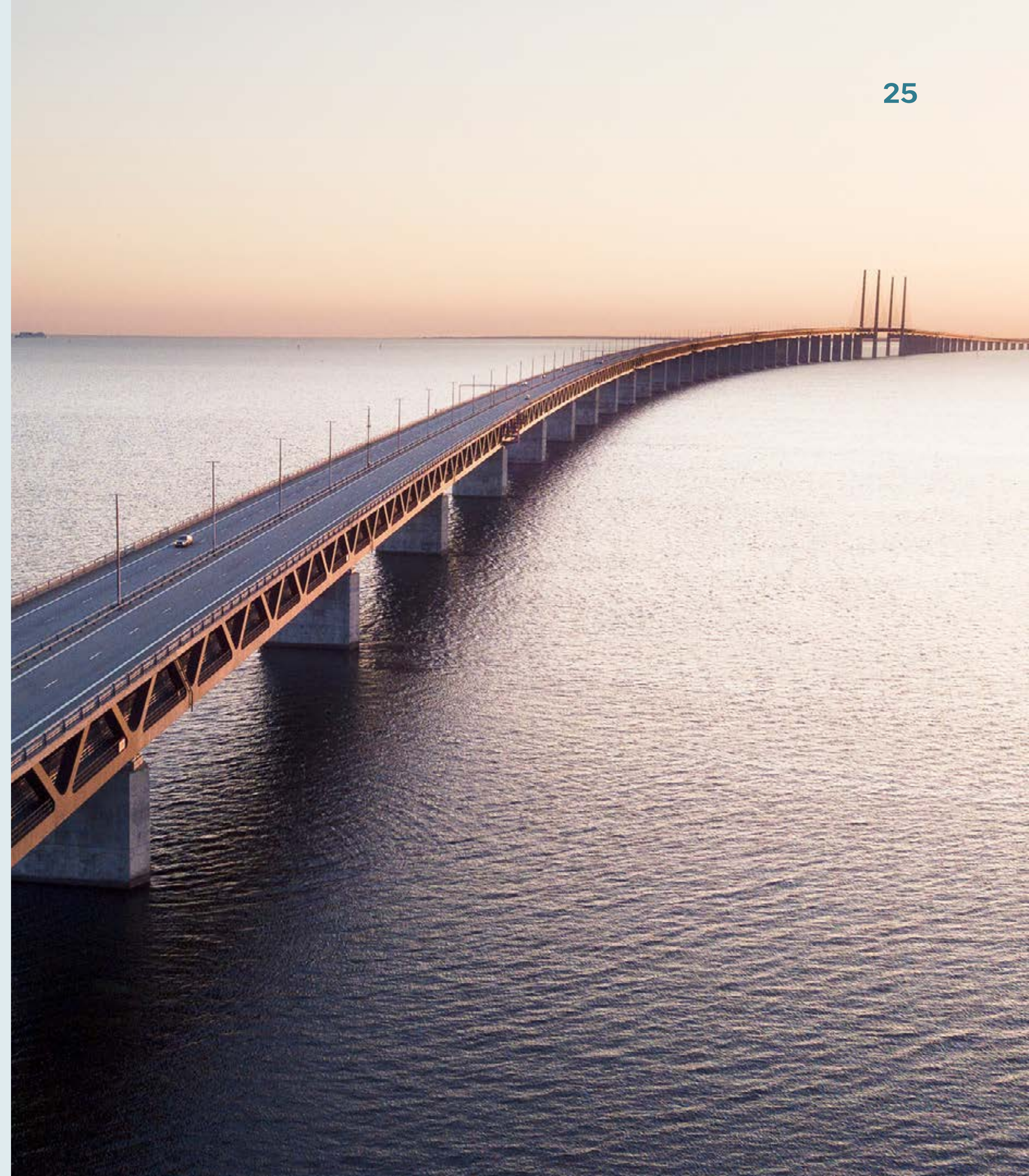
Klimatförändringarna och det osäkra omvärldsläget ställer nya krav på samhällets motståndskraft och på förmåga att upprätthålla samhällsviktiga verksamheter och kritiska funktioner. Klimatförändringarna utgör ett hot mot transportinfrastrukturens robusthet både idag och på lång sikt. Samtidigt innebär det försämrade säkerhetspolitiska läget att transportinfrastrukturen är sårbar för attacker och störningar. Skånes infrastruktur är kritisk för hela Sveriges försörjning och näringsliv. Detta ställer höga krav på transportsystemets tillförlitlighet och förmåga att hantera störningar.

Infrastrukturens betydelse ur ett beredskapsperspektiv har fått ökat fokus genom Sveriges medlemskap i NATO. För godstransporter in och ut ur Sverige finns idag utmaningar med redundans för gods på järnväg då merparten av järnvägsgodset går via Öresundsbron. Utöver Öresundsbron finns järnvägsfärjetrafik främst via Trelleborgs hamn. Med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen finns en

risk att järnvägsfärjorna försvinner vilket minskar redundansen för järnvägsgodset. Fehmarn Bält-förbindelsen kommer även att bygga på befintliga utmaningar med kapacitetsbrist i ett redan störningskänsligt system.

För transportsystemetv innebär detta:

- Ökat behov av att klimatsäkra transportsystemet
- Förmågan att upprätthålla transportinfrastrukturens samhällskritiska funktioner vid kriser
- Behov av att säkerställa alternativa transportvägar, särskilt för järnvägsgods, för att upprätthålla redundans i systemet



Klimat och energi

Den globala uppvärmningen har passerat 1.5 grader och överskridit Parisavtalets mål. Klimatförändringarnas effekter och konsekvenser blir allt tydligare och extrema väderhändelser ökar i frekvens och intensitet. Skåne är särskilt påverkat av havsnivåhöjning, erosion och översvämningar.

Sveriges riksdag har antagit ett överordnat mål om att utsläpp av växthusgaser ska minska kraftigt och senast år 2045 vara nettonoll. Nettonoll betyder att utsläppen av växthusgaser ska vara lika stora som det naturen och olika tekniska lösningar fånga in ur luften. Transportsektorns bidrag till målet regleras i klimatlagen som utgör den övergripande ramen för Sveriges klimatarbete. Klimatlagen fastställer att regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som utgår från det långsiktiga målet att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Ungefär en tredjedel av Sveriges och Skånes totala utsläpp av växthusgaser orsakas av inrikes transporter och transportsektorn är en av de sektorer som omfattas av det klimatpolitiska ramverket som har bäst förutsättningar att nå nollutsläpp år 2045. Trafikverket bedömer att det behövs fler åtgärder än de som redan är beslutade för att nå målen. Detta baseras på att nuvarande styrmedel endast beräknas räcka till omkring 80 procents minskning av växthusgasutsläpp till 2045.

Skåne har särskilda förutsättningar som påverkar hur vi kan nå klimatmålen. Transittrafiken på väg och sjöfart bidrar till en stor del av Skånes territoriella utsläpp av växthusgaser men styrs och regleras till stor del av EU. Samtidigt finns det i Skåne, jämfört med andra regioner i Sverige, mycket goda förutsättningar att resa med hållbara färdmedel.

Den påbörjade elektrifieringen av transportsystemet är huvudspåret för transportsektorns omställning från både nationell och EU-nivå och effektbehovet ökar snabbt. Samtidigt har Skåne ett stort behov av mer fossilfri elproduktion för att minska risken för kapacitets- och effektbrist i Skåne samt för att minska elpriset. För att minska Skånes sårbarhet behöver självförsörjningsgraden öka inom de närmsta åren. Smart styrning av elförbrukning kan bidra till att hantera effekttoppar. Utveckling av energilagringlösningar kan förbättra möjligheterna att balansera energisystemet.

För transportsystemet innebär detta:

- Behov av förbättrad energiförsörjning för att stödja elektrifieringen av transportsystemet.
- Behov av samarbete mellan energisektorn och transportsektorn för att säkerställa en tillförlitlig energiförsörjning.
- Ökad betydelse av energieffektiva och smarta transportlösningar





Hälsa

Hälsoutvecklingen i Skåne visar både positiva och negativa trender. De senaste två årtiondena har medellivslängden ökat och frånvarodagar på grund av ohälsa minskat. Samtidigt kvarstår tydliga hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper och kommuner i Skåne. Människor med kort utbildning eller låg socioekonomisk standard har generellt sämre hälsa. Psykisk ohälsa har de senaste åren ökat bland unga och är vanligare bland kvinnor än män. Medan två tredjedelar av skåningarna uppnår rekommenderad nivå av fysisk aktivitet ökar andelen med övervikt.

Transportsystemet har betydande negativa effekter på folkhälsan samtidigt som aktiv mobilitet ger betydande hälsovinster. Varje år orsakar luftföroreningar flera tusen förtida dödsfall i Sverige. Barn är extra sårbara, förskolebarn i trafiktäta storstadsområden riskerar att andas in en dubbelt så hög dos av luftföroreningar jämfört med barn i medelstora och mindre orter. Vägbuller från transporter ökar risken för högt blodtryck, och studier visar att pendlare är mer stressade och sover sämre än personer som går eller cyklar till jobbet.

Riksdagen har beslutat att nollvisionen ska vara grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Målsättningen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Antalet som omkommit eller allvarligt skadats i trafiken har minskat, men det gäller särskilt för trafikanter i motorfordon. Fotgängare och cyklister utgör idag en större del av de som skadas allvarligt i trafiken jämfört med tidigare.

Under de närmaste åren kommer den demografiska utvecklingen och förändrade åldersstrukturen att ställa nya krav på hälso- och sjukvården. Som ett svar på det pågår omställning till framtidens hälsosystem som kommer innebära en annorlunda vårdstruktur med mer vård i hemmet och digitala lösningar. Detta ställer krav på en starkare koppling mellan sjukvården och transportplaneringen. Utifrån ett hälso- och sjukvårdsperspektiv är det angeläget med ett robust vägnät med säker framkomlighet för sjukvårdens olika fordon såsom mobila vårdteam och utryckningsfordon.

För transportsystemet innebär detta:

- Ökat behov av ett tillgänglighetsanpassat transportsystem när andelen äldre ökar
- Behov av säkra skolvägar och möjlighet till självständig mobilitet för barn och unga.
- Ökat behov av hälsofrämjande samhällsplanering för att minska och hantera luftföroreningar samt buller och skapa ett transportsystem som stödjer ökad fysisk aktivitet
- Transportsystemet och infrastrukturen kommer behöva utvecklas för att stödja en ökad andel vård i hemmet, vilket omfattar både fysiska vårdbesök och digital vård.



5. Från strategi till hållbar tillgänglighet

Det är först när transportstrategin omsätts i praktiskt arbete som den verkliga förändringen sker. Transportstrategin är vägledande för utvecklingen av Skånes transportsystem och säkerställer att olika planeringsprocesser och planer samverkar mot gemensamma mål. För att nå målen i transportstrategin krävs en aktiv samverkan mellan Region Skåne och berörda aktörer.

Så genomförs strategin

Strategins intentioner genomförs dels genom lagstadgade planer och program, dels genom nya kompletterande handlingsplaner.

Lagstadgade planer och program

Regionplan för Skåne

Regionplanen är en områdesstrategi och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur.

En aktualiseringsprövning pågår under 2025 där transportstrategins inriktning kommer att vara vägledande för översynen.

Regional transportinfrastrukturplan

Tillsammans med den nationella planen för transportinfrastruktur, visar den Regionala transportinfrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras på infrastruktur i Skåne de närmaste tolv åren.

En ny plan för 2026–2037 är under framtagande med planerat antagande 2026. Planen bidrar till att stärka genomförandet av transportstrategins prioriterade områden och utveckling.

Trafikförsörjningsprogram

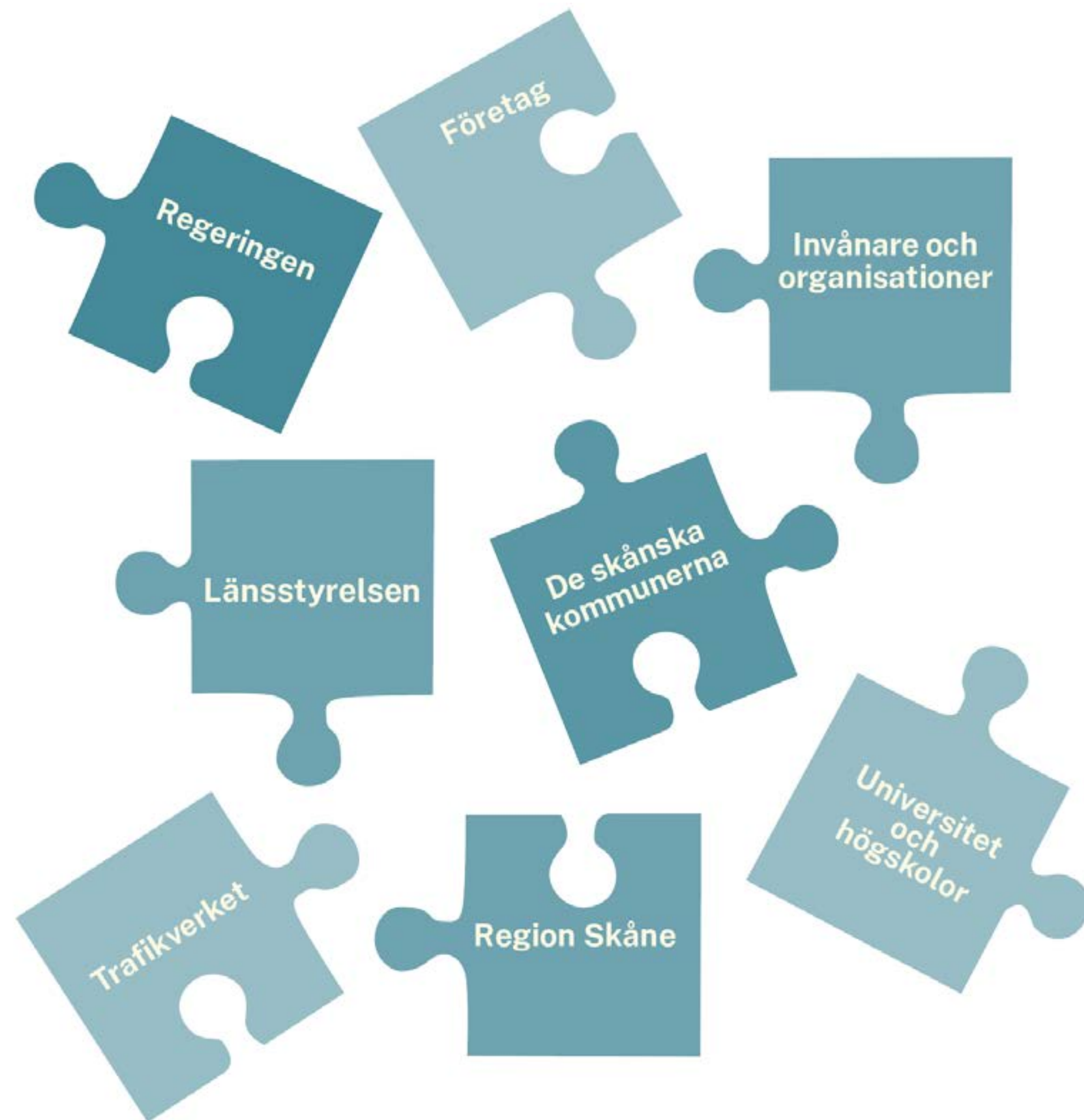
Anger mål och principer för kollektivtrafikens utveckling de kommande 10 åren, med fokus på basutbud, sammanhängande stråk och knutpunkter.

Ett nytt program för åren 2025–2035 planeras antas under sommaren 2025. Det nya programmet utformas för att stödja transportstrategins målsättningar för ett hållbart transportsystem.

Kompletterande handlingsplaner som utvecklar strategin

För att omsätta strategin i praktiken kommer Region Skåne ta fram kompletterande handlingsplaner. Framtagandet sker i samverkan med kommuner, myndigheter och andra relevanta aktörer som bjuds in till att delta utifrån respektive handlingsplans inriktning och omfattning.





Gemensamt ansvar för transportsystemets utveckling

För att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem i Skåne krävs en samverkan mellan många parter.

Regeringen sätter de övergripande spelreglerna genom nationella mål, lagar och fördelning av pengar till infrastruktur. De hanterar också internationella transportfrågor som påverkar Skåne.

Region Skåne ansvarar för regionala utvecklingsfrågor, hälso- och sjukvård och den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Region Skåne ger även regional vägledning i kommunernas planering av mark och vattenanvändning och fördelar statliga medel till infrastruktursatsningar i Skåne.

Länsstyrelsen Skåne samordnar statliga myndigheters synpunkter i planprocesser, bevakar miljökvalitetsnormer för buller och luftkvalitet, samt ansvarar för Skånes civila försvar.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för vägtrafik, järn-

vägstrafik, sjöfart och luftfart. De ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. De ansvarar också för att transportsystemet fungerar i vardagen och vid kriser.

De skånska kommunerna har den lagstadgade rätten att bestämma över planläggningen av mark och vatten inom kommunens gränser. Den bebyggelsestruktur som kommunerna skapar påverkar i hög grad människors resmönster.

Även andra aktörer är viktiga:

- Företag bidrar med kunskap om transport- och logistikbehov
- Universitet och högskolor utvecklar ny kunskap genom forskning
- Invånare och organisationer bidrar med kunskap om skåningarnas resebehov

Endast när alla aktörer bidrar kan ett gemensamt arbete ske för att utveckla framtidens transportsystem i Skåne.

Region Skånes roll

Region Skåne har flera roller och ansvarsområden i utvecklingen av Skånes transportsystem. Region Skånes olika roller och ansvar skapar förutsättningar att påverka transportsystemet - både strategiskt och i det dagliga arbetet. Genom att samordna dessa roller kan Region Skåne bidra till att utveckla ett hållbart och tillgängligt transportsystem som stärker Skånes konkurrenskraft och attraktivitet.

Region Skånes samlade ansvar i omställningen av transportsystemet

Region Skånes ansvar för hälso- och sjukvården medför ett bredare perspektiv på transportsystemets utveckling. Utöver att säkerställa tillgänglighet till sjukhus och vårdcentraler och möjliggöra effektiva sjuktransporter, kan Region Skåne verka för ett transportsystem som aktivt främjar folkhälsan. Det finns flera samband mellan transportsystemets utformning och olika folkhälsoaspekter, såsom luftkvalitet, bullernivåer och möjligheter till fysisk aktivitet i vardagen. Som ansvarig för både hälso- och sjukvård och infrastrukturplanering har Region Skåne möjlighet att bevaka dessa samband i planeringsprocesserna.

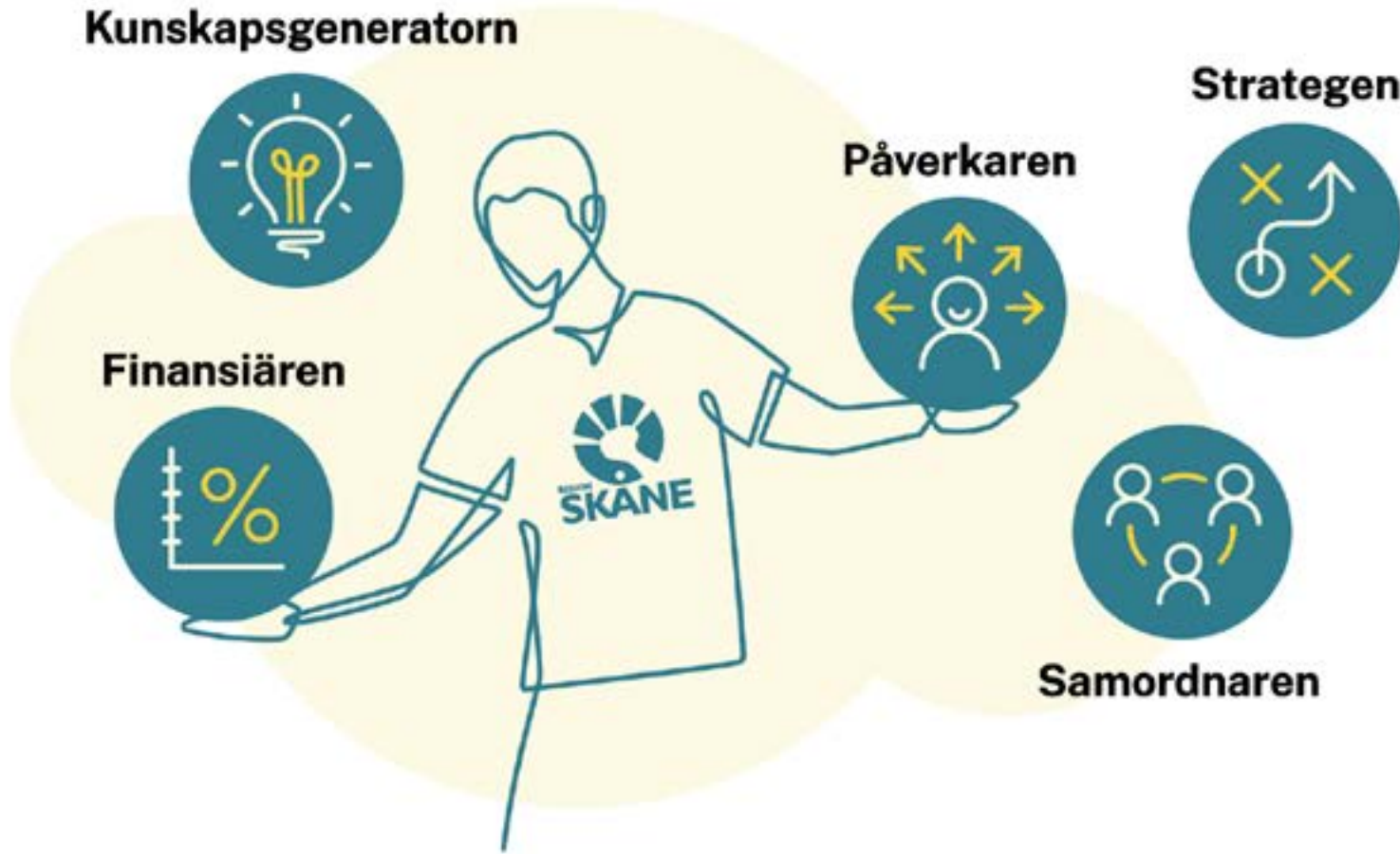
Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Skåne, genom sin förvaltning Skånetrafiken, för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne - det vill säga en betydande del av transportsystemet. Detta möjliggör utveckling av ett sammanhållet kollektiv-

trafiksystem som ökar tillgängligheten i hela Skåne och främjar hållbart resande.

Som upprättare av både regionplan och regional transportinfrastrukturplan kan Region Skåne samordna bebyggelse och infrastruktur på ett effektivt sätt. Genom regionplaneuppdraget kan Region Skåne verka för att transportinfrastrukturen utvecklas i samspel med bebyggelseutvecklingen och andra regionala strukturer. Den fysiska planeringen på regional nivå ger möjlighet att skapa effektiva transportstråk och främja en hållbar tillgänglighet där människor kan nå arbete, studier och service inom rimliga restider.

Länsplaneuppdraget ger Region Skåne konkreta verktyg för att påverka transportinfrastrukturens utveckling genom prioritering och fördelning av statliga medel. Detta ansvar innebär att Region Skåne kan verka för att infrastrukturinvesteringar stödjer den önskade utvecklingen samt att regionala behov tillgodoses i den nationella infrastrukturplaneringen.

Som ansvarig för regional utveckling driver och samordnar Region Skåne arbetet med långsiktig hållbar utveckling. Transportsystemet är en grundläggande förutsättning för att skapa ett attraktivt och konkurrenskraftigt Skåne. I rollen som utvecklingsaktör arbetar Region Skåne med omställningen av transportsystemet genom att ta fram och sprida kunskap, samordna insatser, finansiera utvecklingsprojekt, påverka nationella beslut och utveckla långsiktiga strategier och handlingsplaner.



Så kan Region Skåne verka i genomförandet av Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i Skåne

Region Skåne kan omsätta sina ansvarsområden i konkret handling genom följande arbetssätt:

För hållbar omställning och klimat
Region Skåne kan stödja och driva klimatomställningen genom att samordna regionala och kommunala insatser, verka för långsiktiga nationella styrmedel och använda regionplanen och regionala transportinfrastrukturplanen som verktyg för ett klimatsäkrat transportsystem.

För teknisk utveckling och innovation
Region Skåne kan främja digitalisering och innovation av transportsystemet genom att stödja testbäddar, samordna kunskapsutbyte mellan sektorer, följa teknikutvecklingen och säkra strategisk medfinansiering.

För hållbart resande och aktiv mobilitet
Region Skåne kan skapa förutsättningar för hållbart resande genom kunskapsuppbyggnad och vägledning om resmönster samt utformning av miljöer som uppmuntrar till hållbart resande. Region Skåne kan också bidra genom samordning av koncept, så som Supercykelvägar i Skåne, samt kommunikationsinsatser som främjar aktiva resval och strategiska investeringar i infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik.

För optimering och effektivisering
Region Skåne kan arbeta med att optimera transportsystemet genom att integrera kollektivtrafiken med andra färdmedel, prioritera robusta transportlösningar och verka för ett regelverk som främjar implementering av steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Uppföljning och utvärdering

Vart femte år sedan 2007 har Region Skåne tillsammans med kommunerna i Skåne undersökt hur skåningarna reser. Den senaste undersökningen gjordes 2023. Resultaten ligger till grund för mål för olika färdssätt i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och används för att se hur resandet förändras över tid. Resultatet utgör ett viktigt planeringsunderlag av ny infrastruktur och för att skapa bättre möjligheter för hållbart resande.

Det finns behov av att se över hur resandet följs upp eftersom allt färre svarar på enkätundersökningar generellt. Vissa resor är också svåra att mäta med nuvarande metod, till exempel resor till fots. För att bättre följa upp Transportstrategins mål, kommer ett arbete inledas under 2025 med att se över indikatorer och uppföljningsmetoder.

Under 2024 trädde den nya TEN-T-förordningen i kraft, som bland annat pekar ut EU:s viktigaste transportstråk, hamnar och flygplatser. I och med den nya förordningen beslutades även att tre städer i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg, pekas ut som urbana knutpunkter. Dessa kommuner åläggs att ta fram mobilitetsplaner och följa upp dessa genom ett ramverk av indikatorer. Region Skåne och de urbana knutpunkterna behöver arbeta tillsammans för att harmonisera målbilder för transportsystemets utveckling och uppföljningen av dessa.

Arbetsprocess framtagande av Transportstrategin

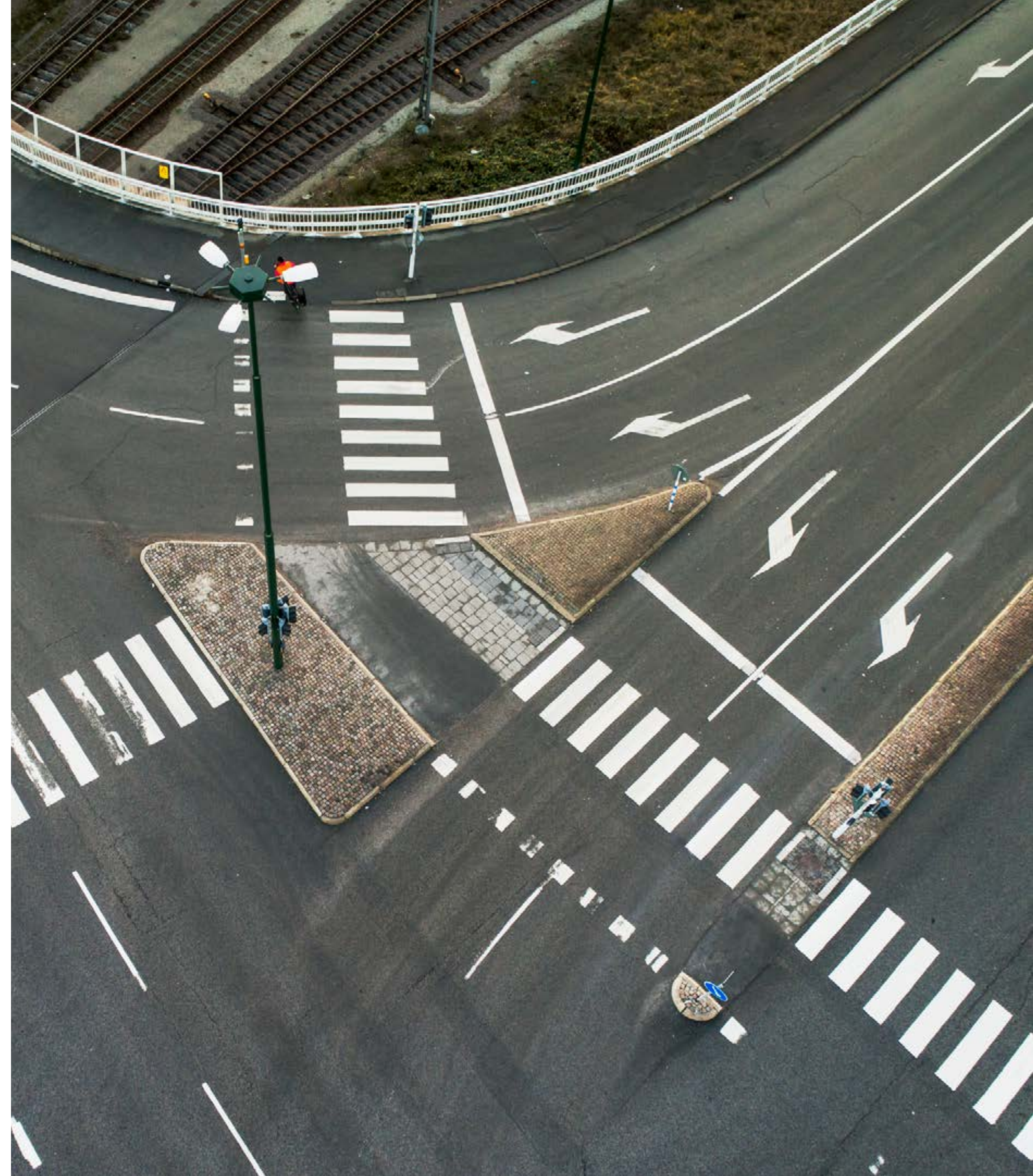
Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne grundar sig i ett omfattande analysarbete som genomfördes av Region Skåne under 2023, med fokus på framtida utmaningar inom transportsektorn. Framtagandet av strategin har letts av avdelningen för Regional utveckling i nära samverkan med Region Skånes olika förvaltningar och enheter, samt genom löpande dialog med kommunerna i Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen.

Efter remissperioden kommer inkomna synpunkter bearbetas och strategin granskas av en expertgrupp, innan den slutligen antas av regionfullmäktige.

Aktualisering

Transportsystemet är under ständig förändring. Globala händelser, teknologiska genombrott, nya mobilitetstjänster och förändrade resemönster påverkar hur systemet utvecklas.

Transportstrategin aktualiseras vart fjärde år för att säkerställa att den är uppdaterad och fortsatt relevant. Under denna process utvärderas måluppfyllelsen och nya förutsättningar analyseras noggrant. Vid behov uppdateras strategiska vägval och prioriteringarna i nära samverkan med berörda aktörer. Aktualisering genomförs i början av varje ny mandatperiod.



Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

**För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne
med fokus på alla som bor och verkar här.**

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se



05-09-2025
Stana Franjic
041362000
stana.franjic@eslov.se

Eslövs kommun
Gröna torg 1
241 80 Eslöv



**ESLÖVS
KOMMUN**

Eslövs kommuns yttrande över Regions Skånes remissförfrågan över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Eslövs kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på den föreslagna transportstrategin. Det är positivt att Region Skåne tar ett helhetsgrepp kring framtidens mobilitet, men vi ser också flera förbättringsområden i dokumentet. Nedan följer Eslöv kommuns huvudsakliga synpunkter.

Yttranden av utvecklingsområdena

1. Hållbar omställning av transportsystemet

Styrkor

- Bra fokus på elektrifiering, laddinfrastruktur och fossilfri fordonsflotta.
- Viktigt att transporteffektivitet prioriteras.
- Rättvist perspektiv genom att stå för olika geografiska förutsättningar (stad/landsbygd).

Utvecklingsbehov

- Begreppet "*bilresorna ska inte öka*" är vagt – här behövs tydligare mål och geografisk uppdelning.
- Flygets omställning beskrivs som viktig men det saknas konkreta åtgärder och klimatmässig problematisering av flygets roll.
- Ingen tydlig analys av omställningens kostnader och hur låginkomsttagare påverkas.

2. Teknikutveckling och innovation

Styrkor

- Stark framtidsambition med satsningar på digital infrastruktur och smart logistik.
- Positivt med fokus på att ny teknik ska motverka ojämlikhet och främja samhällsnyttiga transporter.

Utvecklingsbehov

- Hög teknikoptimism utan tillräcklig problematisering av risker, sårbarhet, och beroende av ännu inte etablerade lösningar (till exempel drönare i stor skala).
- Risk för digitalt utanförskap riktas i text, men konkreta motåtgärder saknas.

3. Hållbart resande och aktiva val

Styrkor

- Välutvecklade ställningstaganden för gång, cykel och kollektivtrafik – viktiga både för klimat och folkhälsa.
- Bra med särskilt fokus på kollektivtrafikens bytespunkter och aktiva resval som del av hållbar livsstil.

Utvecklingsbehov

- För lite fokus på ekonomisk tillgänglighet – hur ska låginkomsttagare ges möjlighet att resa hållbart?
- Beskrivningarna av besöksnäringens omställning är ytliga – hur ska kollektivtrafik möta fritidsresor med oregelbundna mönster i praktiken? Hur betraktas barn och unga i planeringen?

4. Optimering och effektivisering

Styrkor

- Förankring i fyrstegsprincipen är mycket positivt ur hållbarhets- och kostnadsperspektiv.
- Fokus på kapacitetsutnyttjande och samordning av transporter (till exempel intermodala lösningar) är välgrundade.

Utvecklingsbehov

- Risk att effektiviseringsfokus får för stor tyngd jämfört med investeringar i kapacitetsförstärkning där det verkligen behövs.
- Mer behövs kring hur effektivisering kan uppnås i praktiken på lokal nivå – särskilt i mindre kommuner med sämre planeringsresurser.

Övergripande synpunkter på ställningstagandena

Positivt:

- De tre strategiska målen – inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem – ger en klar riktning för utvecklingen och speglar ett väl avvägt förhållningssätt till både sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensioner.
- Det är tydligt hur varje utvecklingsområde kopplar till de tre målen i strategin.
- Strategin tar hänsyn till olika geografiska och sociala förutsättningar, vilket stärker dess legitimitet och genomförbarhet. Exempelvis beaktas landsbygdens roll och behov, och strategin syftar till att omställningen inte ska slå oproportionerligt mot vissa grupper.
- Strategin är väl förankrad i den övergripande regionala utvecklingsstrategin, vilket underlättar samordning mellan olika nivåer och aktörer.

Förbättringsförslag

Alla ställningstaganden bör förses med indikatorer eller exempel på uppföljning. Även om målbilden är tydlig, är det oklart hur uppföljning ska ske konkret. Det behövs fler mätbara indikatorer och tidsatta delmål för att säkerställa att arbetet går i rätt riktning. Inför SMARTA (Specifika, Mätbara, Accepterade, Realistiska, Tidssatta) indikatorer är bra att utgå ifrån.

I dagsläget formuleras många ställningstaganden på en övergripande nivå – till exempel att “bilresorna inte ska öka” eller “elektrifieringen ska accelereras”. Men utan prioriteringsordning och tydlig tidsplan riskerar det bli svårt att veta vilka insatser som är absolut viktigast att påbörja först, var resurserna ska riktas och vilka aktörer som ansvarar för vad.

Mer tydlighet kring ansvarsfördelning – vem ska göra vad, och när? Vilka aktörer och roller ska omfattas? Ska några samverkansgrupper ordnas?

Flera av ställningstagandena riskerar att bli “önskelistor” utan bindande åtaganden eller prioritering mellan dem. Strategin hade vunnit på att tydligare redovisa prioriteringsordningar, exempelvis vilka investeringar som är mest angelägna först. Många ställningstaganden är riktiga men förblir övergripande.

Strategin beskriver behov av stora investeringar, till exempel i elektrifiering och digital infrastruktur, men det saknas detaljerad analys av hur finansieringen ska säkras, särskilt på lång sikt.

Strategin betonar social hållbarhet, men det är oklart hur invånares erfarenheter och synpunkter faktiskt integreras i planeringen och utvärderingen. Medskapande processer hade kunnat tydliggöras.

Behövs fler pilot- och demonstrationsprojekt, ”lärande i liten skala”. Ex. mobila cykelbibliotek m.fl. Utvärdera kostnadseffektivitet och medborgaracceptans under första året, för att sedan skala upp de mest framgångsrika koncepten.

Kunskapsdelning är bra, saknas i strategin kring initiativ att anordna webbseminarier, där pilotkommuner delar sina lärdomar med övriga kommuner i Skåne. På så sätt kan andra kommuner finna varandra, utbyta erfarenheter och även ingå i kommande projekt tillsammans.

Bra med halvårs- och årsrapporter med öppna data. Publicera *”Transportindex Skåne”* varje halvår, där samtliga indikatorer redovisas på kommunnivå och länsnivå. Mätningar kan exempelvis göras i samarbete med Trafikverket (trafikmätpunkter), SKI (Svenskt Kvalitetsindex för medborgarnöjdhet), samt externa forskningspartners (Lunds Tekniska Högskola, Malmö universitet). Utöver rena siffror, inkludera korta analyser som visar utvecklingstrender: “År 2024 ökade kollektivandel i XXX:s innerstad från 24 % till 28 % jämfört med 2023, främst tack vare nya bussfiler.”

Att inkludera invånare och intressenter på ett tydligare sätt kan vara svårt, men i denna strategi bör det ingå hur Region Skåne tar sig an detta. Exempel på hur invånare och intressenter kan involveras:

Medskapande processer

Workshops och levande labb: Anordna separata, öppna workshops med t.ex. pensionärsföreningar, funktionshinderorganisationer, studenter och pendlare. Låt dem själva beskriva sina dagliga utmaningar (“Hur tar du dig till vårdcentralen?”, “Varför känns det otryggt att cykla till jobbet?”). Dokumentera idéer och förslag.

Levande labb i utsatta områden: Skapa "mobila deltagarrum" i exempelvis busshållplatser eller på torg där attitydstudenter och nyckelpersoner kan fråga förbipasserande: "Hur upplever du tillgängligheten här?", "Vad gör att du tar bilen istället för bussen?" Insamlad data kan användas för att justera turtäthet, bytefunktioner eller informationskanaler i realtid.

Tydlig information

Enkätkampanjer och sociala medier: Direkta enkäter riktade till t.ex. unga vuxna ("Vad skulle få dig att byta från bil till cykel/buss?"), äldre ("Vilken tid på dygnet vill du att nattbussen ska gå?"), föräldrar ("Hur kan skolskjutslösningar bli tryggare?"). Svar på dessa enkäter med konkreta åtgärder, så att invånarna upplever att deras synpunkter tas på allvar.

Lokal kontaktperson i varje kommun;

Utse en "*Tillgänglighetsambassadör*" för transportfrågor i varje skånsk kommun (anställd av kommunen eller genom ett avtal med Region Skåne). Ambassadören fungerar som en kanal mellan boende (t.ex. äldreomsorgsgrupper, personer med funktionsnedsättning, barn och gymnasieungdomar) och beslutsfattare. De kan regelbundet samla in fältdata om hur tillgängligheten faktiskt fungerar.

Fokus på landsbygd

Mobilitetspooler och mobila besökscenter: I mindre orter kan kommunerna/Regionen gemensamt driva "rullande servicepunkter".

Interkommunala mobilitetsnoder: Peka ut 5–6 strategiska orter i de skånska inlandskommunerna där "riktiga" kollektivtrafiknivåer kombineras med bilpooler, cykeltåg-uthyrning och e-samåkning.

Kontinuerlig dialog med näringslivet: Ett forum där större godstrafikaktörer (hamnoperatörer, lastbilsföretag, terminalägare), e-handelsaktörer och kommunernas trafikplanerare träffas halvårsvis.

2025-08-26
Stana Franjic
+4641362980
stana.franjic@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Beslut om genomförandet av Mobility managementplanen

Förslag till beslut

Miljö och Samhällsbyggnad föreslår miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att fatta följande beslut;

- Att godkänna arbetsform och tidsplan för Mobility management-planen.

Ärendebeskrivning

Våra samhällen står inför stora utmaningar där ny teknik, innovationer och olika typer av effektiviseringar spelar en viktig roll. Men den stora omställningen kräver mer än bara tekniska lösningar. För att verkligen minska utsläppen från resor och transporter behöver arbete ske med människors beteenden och förändra våra resvanor.

Mobility Management (MM) är ett strategiskt arbetssätt för att främja hållbara transporter och minska beroendet av bilen genom att påverka resenärers attityder och beteenden. Kärnan i MM ligger i de så kallade *"mjuka"* åtgärderna – exempelvis informations- och kommunikationsinsatser, samordning av olika aktörer samt utveckling av tjänster som gör hållbara färdmedel mer attraktiva och lättillgängliga.

Dessa mjuka åtgärder fungerar ofta som en katalysator och förstärker effekten av *"hårda"* investeringar i infrastrukturen, såsom nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor. Genom att kombinera dessa insatser kan städer och regioner skapa ett mer effektivt, tillgängligt och miljövänligt transportsystem.

En särskild styrka med Mobility Management är att åtgärderna vanligtvis inte kräver omfattande finansiella resurser, samtidigt som de kännetecknas av en hög kostnadseffektivitet och en fördelaktig Benefit Cost Ratio (BCR). Det gör MM till ett kraftfullt verktyg för att nå både klimatmål och ökad livskvalité.

I Eslövs kommuns Trafikstrategi 2035, betonas hållbar mobilitet som en central del av samhällsutvecklingen. Strategin syftar till att skapa ett transportsystem som främjar miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet,

särskilt med fokus på tillgänglighet för barn, äldre och boende i områden med begränsad kollektivtrafik. Trafikstrategin antogs av kommunfullmäktige i juni 2022. En av strategierna som finns i trafikstrategin är att Mobility Management planen ska ha utgångspunkt i trafikstrategins mål.

De övergripande målen i Eslövs trafikstrategi 2035 är fyra stycken och syftar till att styra utvecklingen av trafiksystemet mot ett mer hållbart och tillgängligt samhälle och dessa mål är:

Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun – Det ska vara enkelt att välja hållbara färdmedel genom goda kopplingar mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Framkomlighet till allt, för alla – Trafiksystemet ska ha en tydlig struktur där alla trafikslag får plats, med särskild prioritet för oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister.

Ett sammankopplat Eslöv – Landsbygd, byar och tätorter ska vara väl sammankopplade, främst via cykel och kollektivtrafik, samt ha goda förbindelser med grannkommunerna.

Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö – Gatumiljöer ska vara trygga och säkra, särskilt för barn, äldre och oskyddade trafikanter, med hög tillgänglighet för alla.

Det är dessa mål som Mobility management planen ska utgå ifrån.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har också för mandatperioden 2023 till 2026 fastställt målet:

- Barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023 (2022).

Nämnden har i sina delmål med indikator fastställt att en Mobility Management-plan ska tas fram under mandatperioden 2023–2026, med 2023 som basår.

Beslutsunderlag

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens mål för mandatperioden 2023-2026 inklusive bilaga, MOS.2023.0722.
- Eslöv trafikstrategi 2035 - slutversion antagen i KF 220620, MOS 2024.2995.

Beredning

En tidsplan har tagits fram för godkännande i denna process av MM-planen som nämnden har att besluta om. En representativ arbetsgrupp inom Eslövs

kommun har bildats med bred kompetens från kommunens olika förvaltningar. Syftet är att tillsammans bidra med kunskap, erfarenhet och perspektiv som säkerställer ett välgrundat och hållbart resultat i framtagandet av MM-planen.

Deltagare i arbetsgruppen:

- Vård och omsorg (VOO): Petra Zaar och Kristina Carlsson
- Barn och utbildning (BOU): Henrik Lindström
- Kommunledningskontoret (KLK): Magnus Månsson
- Kultur och fritid (KoF): Liv Adelbris
- Serviceförvaltningen (SEF): Sanna Perlborn / Sara Andersson
- Miljö och Samhällsbyggnad (MoS): Lisa Karlsson

Arbetet leds av projektledaren för hållbara transporter, som ansvarar för framtagandet av MM-planen i nära samverkan med arbetsgruppen och med professionellt stöd från Tyréns. Kommande aktiviteter som är väsentliga inför framtagande av MM-planen är:

- **15 september – Gemensam kick-off**
Arbetsgruppen samlas för att starta processen och skapa en gemensam förståelse för målsättningar, behov och utmaningar inom kommunen.
- **14 oktober – Fördjupat arbete i arbetsgruppen**
Fokus på att identifiera hur de prioriterade behoven kan uppfyllas och vilka lösningar som kan möta de utmaningar som framkommit.
- **5 november – Workshop med politiker**
Syftet med workshopen är att förankra arbetet politiskt och skapa engagemang för nästa steg i processen. Intresset har varit stort, alla partier kommer delta och även alla politiker i varje politiskt nämnd i Eslövs kommun.

För att MM-planen ska antas politiskt är det en del ärenden som behöver tas upp, bland annat dessa:

<i>Tidpunkt</i>	<i>Politisk instans och antal ärenden</i>	<i>Innehåll i ärendet</i>
September 2025	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Fastställande av tidsplan för MM-planen. Nämnden antar arbetsform och tidsplan. Informationspunkt om MM (Vad är MM? Varför tas planen fram?)
December 2025	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Information om innehållet i MM-planen till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Januari 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Beslutsärende: Skicka MM-planen på remiss till samtliga nämnder (Remisstid: 3 månader till och med 30 april 2026).
Maj 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Redovisning av inkomna remissyttranden och förslag till revideringar. Politikerna ges möjlighet till inspel och ändringar.
Juni 2026	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (1 ärende)	Beslutsärende: Godkänna MM-planen och skicka vidare till kommunstyrelsen.
September 2026	Kommunstyrelsen (1 ärende)	Kommunstyrelsen beslutar om antagande av MM-planen.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom

Dave borg
Förvaltningschef
park

Christel Wohlin
Avdelningschef gata, trafik och

Nämndsmål inkl. delmål med indikatorer

Bilaga 1

Perspektiv Tillväxt och hållbar utveckling

Nämndsmål:

Nämndens delmål med indikatorer:

Arealen för biologisk mångfald såsom ängar, grönområden, parker och andra ytor för friluftsliv och rekreation ska öka med basår 2023.	För att nå en ökad biologisk mångfald ska Eslövs kommuns parker och grönytor utvecklas varje år under mandatperioden, genom att införa 15 insektshotell, 15 fågelholkar, 3 sandblottar, 3 faunadepåer, 6 träd och 6 inhemska arter. Basår 2023.
	Öka kvaliteten på grönområden i infrastruktur- och exploateringsprojekt genom att höja grönytefaktorn på ytorna, t.ex. genom varierade planteringar, regnbäddar, trädplanteringar (inhemska arter) etc., med basår 2023.
	En parkplan med inriktning på upplevelsevärden och biologisk mångfald ska tas fram under mandatperioden, med basår 2023.

Perspektiv Trygghet:

Nämndsmål:

Nämndens delmål med indikatorer:

Barnens trygghet skall öka på väg till och från skolan samt på lekplatser och övriga platser som barn vistas på med basår 2023.	Belysningen längs 2 stycken GC-vägar/skolvägar ska ses över per år, med basår 2023.
	Lekvärdet på och omkring våra lekplatser ska öka genom att lekplatsbesiktningarna inte ska innehålla några A- eller B-fel år 2026, med basår 2023.
	Säkerställ trygga och säkra passager, vägar och allmän plats för barn att röra sig och vistas på, genom att hastighetssäkra 5 stycken övergångsställen i direkt anslutning till förskolor/skolor eller längs skolvägar i projektering av infrastrukturprojekten, med basår 2023.
	Ytterligare 3 stycken skolor ska gå med i projektet "Säkra skolvägar" under mandatperioden, med basår 2023.
	En Mobility Management-plan ska tas fram under mandatperioden 2023-2026, med basår 2023.
	1 stycken trygghetskampanj/år, kopplat till barnens trafiksäkerhet till och från skola samt på lekplatser, ska genomföras under mandatperioden 2023-2026, med basår 2023.

Perspektiv Medborgarfokus:

Nämndsmål:

Nämndens delmål med indikatorer:

Förbättra renhållningen och minskad nedskräpning i Eslöv genom riktade åtgärder med basår 2023.	Få ett renare Eslöv genom att minska nedskräpningen med 10 % under mandatperioden. Jämför resultat för skräpmätning år 2024 med år 2026. Basår 2024.
	Optimera skräphanteringen på allmän plats: Se över och effektivisera befintligt system för papperskorgar och hundlatriner under mandatperioden, genom att installera 15 stycken smarta papperskorgar i Eslövs tätort, med basår 2023.

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

Eslöv trafikstrategi 2035	4
Vad innehåller en trafikstrategi?	5
Trafikstrategins omfattning och avgränsning	6
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 2030¹, de nationella miljömålen² och den regionala transportstrategin för Skåne 2050³.

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".

¹ **Agenda 2030**

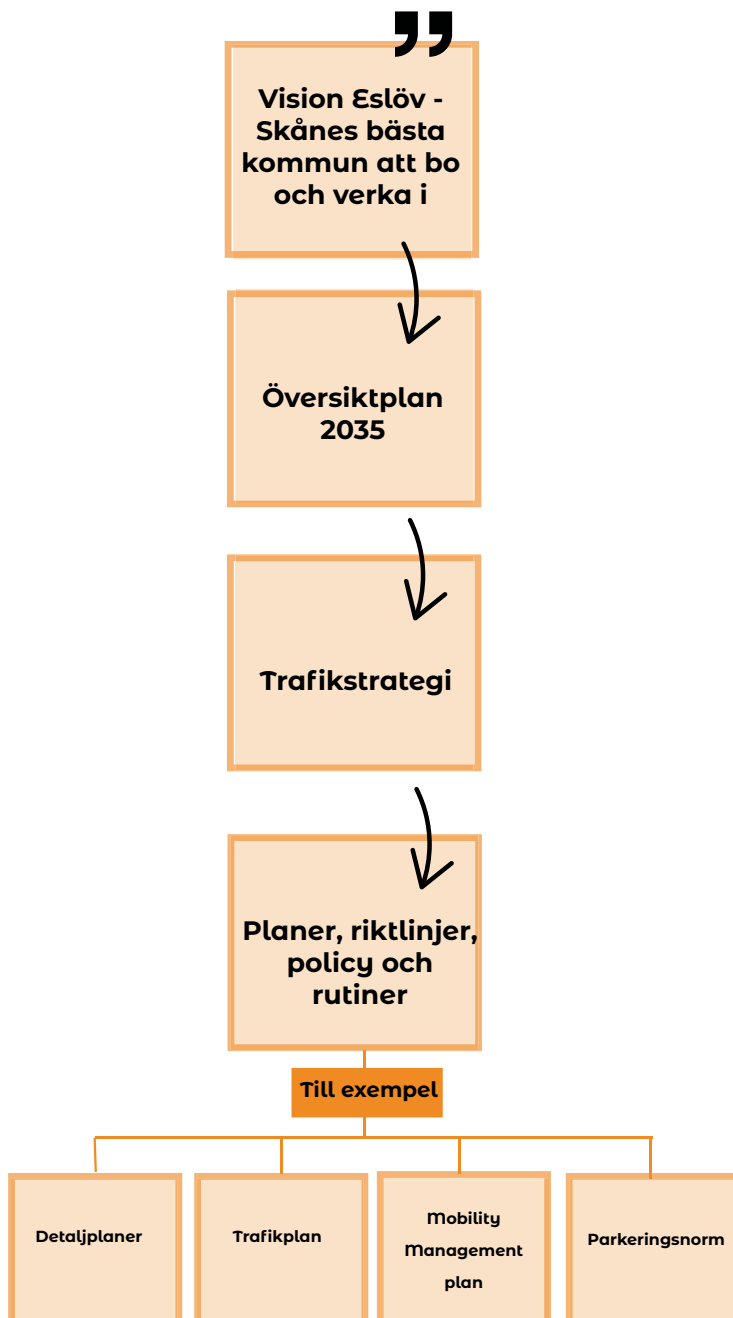
² **De nationella miljömålen**

³ **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

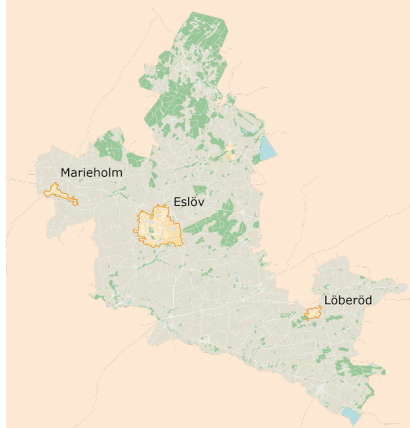




Inriktningsbeslut

"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.

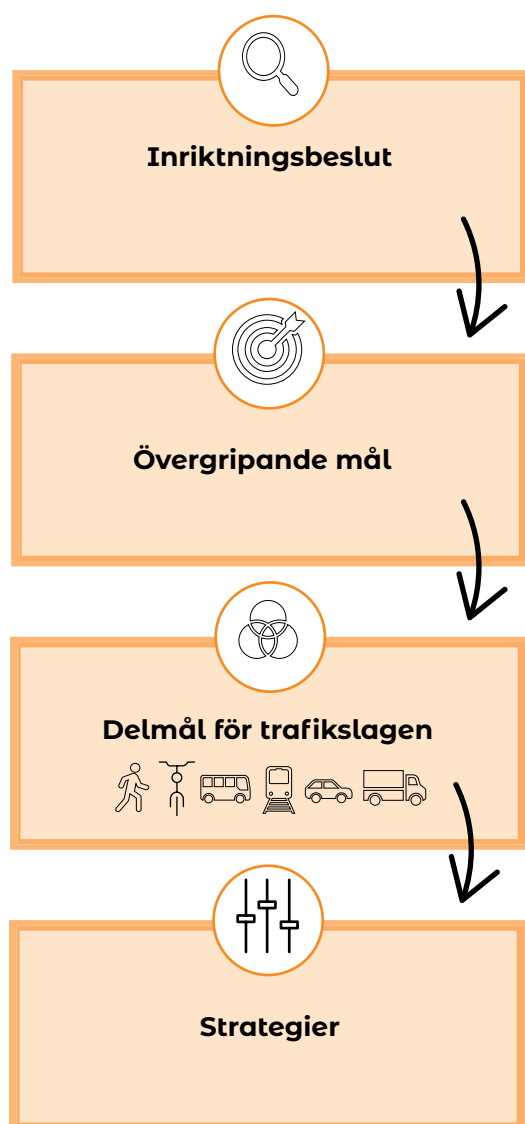
I övriga delar av kommunen, med enskilt huvudmannaskap, kommer Eslövs kommun också att verka för att trafikstrategin efterlevs genom att utgå från den i exempelvis planerings- och exploateringsprocesser. Det kommer dock inte att tas fram en trafikplan med åtgärder för dessa delar.

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.



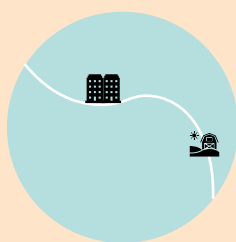
Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun

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
- Tung 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 utpekade gångnät i kommunen.

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

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

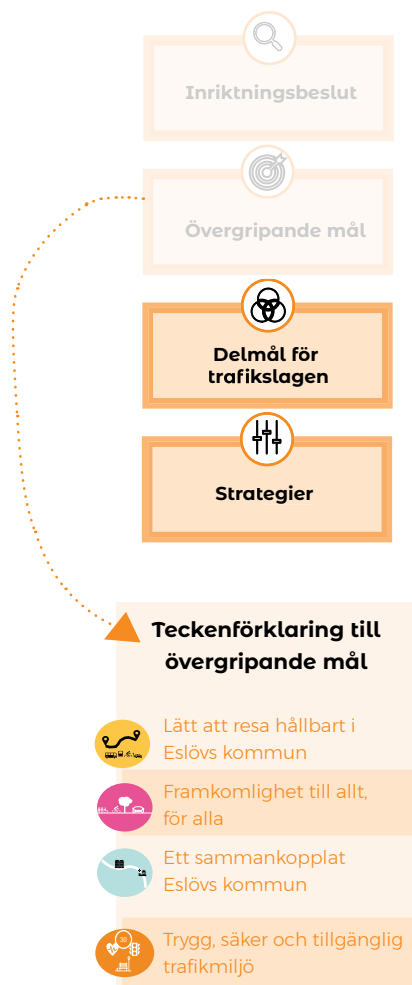


Teckenförklaring till övergripande mål

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



Gång och cykel



Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål			
Skapa ett tydligt och sammanhängande gång- och cykelnät	Skapa en funktionsbaserad indelning av gång- och cykelvägnäten.				
	Tydlig och enhetlig vägvisning/skyltning för cyklar, både inom och mellan tätorterna som inkluderar målpunkter och avstånd.				
	Skapa ett sammanhängande cykelvägnät genom att bygga ihop saknade länkar.				
	Skapa ett sammanhängande gångnät i Eslövs tätort.				
	Tillgodose god framkomlighet för cykel på de cykelvägar som är identifierade som viktiga länkar. Cyklisterna ska i huvudsak vara separerade från motorfordon.				
Skapa säkra vägar för fotgängare och cyklister till 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 cyklister	Tillgodose högkvalitativ cykelparkering med god läsbarhet vid större målpunkter som exempelvis vid hållplatslägen.				
	Synliggöra oskyddade trafikanter i trafiken.				



Foto: Eslövs kommun



Kollektivtrafik

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

Delmål	Strategi	Anknyter till följande övergripande mål
Öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.	 
	Arbeta för alternativa kollektivtrafiklösningar som kan försörja områden med lägre resandeunderlag.	 
	Arbeta för en ökad turtäthet och trafikering till de mindre orterna i kommunen.	 
	Tillgodose en god framkomlighet för buss på de vägar som är avsedda för busstrafik.	 
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).



Inriktningsbeslut



Övergripande mål



Delmål för trafiklagen



Strategier

Teckenförklaring till övergripande mål



Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun



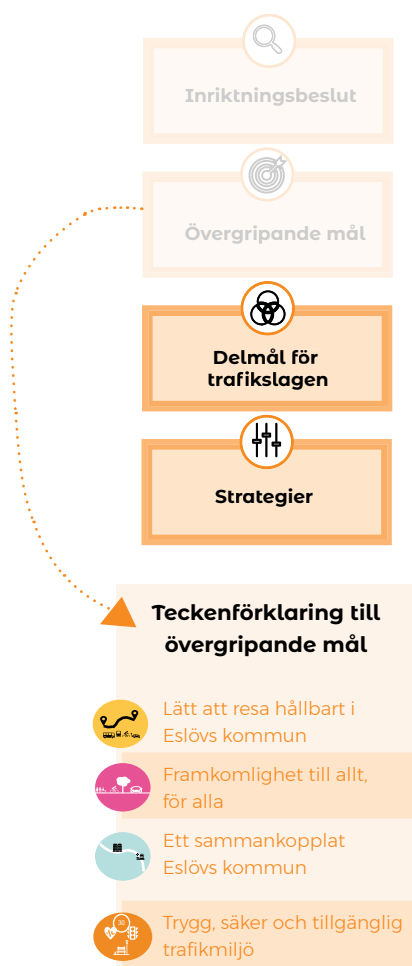
Framkomlighet till allt, för alla



Ett sammankopplat Eslövs kommun



Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö



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.	
Minska genomfartstrafiken genom tätorterna	Identifiera lämpliga färdvägar för biltrafiken.	
	Gestalta infartsvägar så att oskyddade trafikanter har god framkomlighet och företräde i korsningspunkter.	
Anta en tydlig prioriteringsordning av trafiken i gaturummet	Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen.	
	Möjliggör flöde av biltrafik för de vägar som är avsedda för biltrafik.	
	Identifiera lämpliga färdvägar för biltrafiken.	
Anordna bilparkering som främjar hållbara transporter och ger effektivt markutnyttjande	Samla samtliga parkeringsfrågor i ett gemensamt forum för att kunna uppnå en långsiktighet i parkeringsarbetet.	
	Uppdatera Mobility Management-planen så att den har utgångspunkt i trafikstrategins mål.	
	Tillskapa goda möjligheter för pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.	

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



Tunga transporter och gods

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

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



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 | Webb: eslov.se

2025-09-03

Magnus Pettersson

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

magnus.pettersson@eslov.se

Förslag till ny bygglovstaxa inklusive kart- och mättaxa samt upphävande av plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun inklusive kart- och mättaxa i de delar som berör bygglov och kart- och mättjänster

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att:

- Revidera plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun inklusive kart- och mättaxa, antagen av kommunfullmäktige 2012, senaste reviderad 2024 § 42 enligt följande:
 - o Upphäva tabell 2-6, tabell 9-24 samt tabell 7 avseende förhandsbesked, ingripandebesked och villkorsbesked.
 - o Byta namn till *plantaxa för Eslövs kommun*, att gälla från och med den 1 januari 2026.
- Anta ny *bygglovstaxa inklusive kart- och mättaxa för Eslövs kommun*, att gälla från och med den 1 januari 2026.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har uppmärksammat att plan- och bygglovstaxan i Eslövs kommun är otydlig. Miljö och Samhällsbyggnad har därför tagit fram ett förslag till ny taxa avseende bygglov och mätning, beräkning och kartering. Tillväxtavdelningen har inte haft möjlighet att prioritera en omgörning av taxan, avseende planbesked och planavgift, varför dessa ärendetyper inte berörs av förslaget.

Tabell 1 (objektsfaktorer), tabell 7 gällande planbesked och tabell 8 a-d ska fortsatt gälla.

Nuvarande taxeunderlag bygger på ett underlag som dåvarande Sveriges kommuner och landsting tog fram inför antagandet av plan- och bygglagen (2010:900) 2011. Redan tre år senare togs ett nytt taxeunderlag fram. Det är

detta som nu ligger till grund för Miljö och Samhällsbyggnads förslag till ny taxa.

Beslutsunderlag

- Plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2012, senast reviderad 2024 § 42
- Förslag till nya taxebestämmelser
- Förslag till nya taxetabeller – Lov och mät

Beredning

Taxemodellen bygger på tre komplexitetsnivåer. Planenlighet, med avvikelser från detaljplan, samt utanför detaljplanerat område. Taxemodellen har modifierats så tillvida att avgiften påverkas av om beslut fattas på delegation eller om beslut fattas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. I de fall detta är aktuellt framgår det direkt i taxetabellen.

Taxebestämmelser och taxetabeller är en enhet och ska läsas tillsammans.

Jämförelser av tidsåtgång har gjorts dels mot ett "rikssnitt" där Sveriges kommuner och regioner redovisat timåtgång i några ärendetyper baserat på ett trettiotal kommuners svar.

Jämförelser har även gjorts med de grannkommuner (Lund, Kävlinge, Hörby och Sjöbo) som redan infört den här taxemodellen.

Taxan bygger på att varje ärendetyp ska bära sina egna kostnader, det är alltså ett uppskattat genomsnittligt timantal, i varje ärendekategori, som multiplicerat med en timavgift ger en handläggningskostnad. Handläggningskostnaden framgår i respektive taxetabell.

Generellt innebär det nya förslaget att till ytan blir stora åtgärder billigare medan en majoritet av ärendekategorier blir dyrare.

Det finns även en annan parameter som kommer att påverka kommunens intäkter. Den 28 maj 2025 lade regeringen en proposition om ett nytt regelverk för bygglov. Riksdagen väntas fatta beslut i frågan den 22 oktober 2025 och lagen föreslås träda i kraft den 1 december 2025. Träder lagen i kraft, kommer flera åtgärder som idag kräver bygglov bli bygglovbefriade. Det innebär på sikt färre lovärenden.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Christian Nielsen
Bygglovschef

Plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun inklusive kart- och mättaxa

ESLÖVS KOMMUNS FÖRFATTNINGSSAMLING, Flik 22 A

Antagen av kommunfullmäktige 2012-11-26 § 135

Gäller från och med 2013-01-01

Reviderad 2016-12-19, § 138

Reviderad 2020-02-24, § 16

Reviderad 2021-01-25, § 11 (gäller från 2021-03-01)

Reviderad 2022-05-30, § 49 (gäller från 2022-07-01)

Reviderad 2024-05-27, § 42 (gäller från 2024-07-01)



**ESLÖVS
KOMMUN**

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Inledning	4
Utgångspunkter.....	4
Allmänna regler om kommunala avgifter	5
Kommunallagen	5
Självkostnadsprincipen	5
Likställighetsprincipen	5
Retroaktivitetsförbudet	5
Plan- och bygglagen	6
Administrativa rutiner	7
Kommunfullmäktiges beslut om taxa	7
Överklagande av beslut om taxa	7
Avgiftsbeslut i enskilda ärenden	7
Ansvarig nämnd/delegation till tjänstemän.....	7
Mervärdesskatt	7
Vad avgiftsbeslut bör innehålla.....	8
Avgiftsbestämning	8
Antagande av taxan	8
Betalning av avgift	8
Överklagande av avgiftsbeslut i enskilda fall.....	8
Bestämmelser om plan- och bygglovstaxa	9
Beräkning av avgifter enligt taxan.....	9
Benämningar av faktorer för beräkning av avgifter.....	10
Grundprincip för beräkning av avgift: Faktor x mPBB.	10
Avräkning	10
Tabeller	11
Tabell 1 Objektsfaktorer.....	11
Tabell 2 Tid ersättning	13
Tabell 3 Underrättelse och expediering	13
Tabell 4 Handläggningsfaktor för bygglov HF1	14
Tabell 5 Handläggningsfaktor för startbesked HF2	14
Tabell 6 Justering av bygglovsavgifter.....	15
Tabell 7 Avgift för besked	16
Tabell 8 Avgifter för områdesbestämmelser och detaljplaner	17
Plankostnad	17
Planavgift	17
Tabell 8a Betalningsplan för plankostnad	18
Tabell 8b Beräkning av plankostnad baserad på byggrättens storlek.....	18
Tabell 8c Plankostnad för ändring av detaljplaner som enbart omfattar	19
fastighetsindelningsbestämmelser.....	19
Tabell 8d Beräkning av planavgift i samband med bygglov	19
Tabell 9 Hissar och andra motordrivna anordningar	20
Tabell 10 Övriga åtgärder	21
Tabell 11 Anmälan (icke lovpliktig åtgärd).....	22
Tabell 12 Rivningslov inklusive startbesked och slutbesked	23
Tabell 13 Marklov inklusive startbesked och slutbesked	23
Tabell 14 Bygglov för skyltar.....	24

Tabell 15 Master, torn, vindkraftverk	25
Anläggning i vatten	26
Tabell 17 Övriga ärenden	26
Tabell 18 Avgift för nybyggnadskarta	27
Tabell 19 Avgift för utstakning	28
Tabell 20 Avgift för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information	29
Tabell 21 Avgift för lägeskontroll.....	30
Tabell 22 Modell för beräkning av avgiftsreduktion vid för sen handläggning.....	30
Tabell 23 Andra tids- och kostnadskrävande åtgärder	30
Tabell 24 Undantag från kravet på avgiftsfritt tillgängliggörande av särskilt värdefulla dataset	30

Inledning

Utgångspunkter

Plan- och bygglagen ger möjligheter för byggnadsnämnden att ta ut en avgift i ärenden om plan, lov, förhandsbesked och anmälan samt för nybyggnadskarta, framställning av arkivbeständiga handlingar eller andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder. Byggnadsnämnden kan dessutom ta ut en avgift för planbesked, villkorsbesked och ingripandebesked, tekniska samråd och slutsamråd, tillsynsbesök på byggarbetsplatsen och kungörande av beslut om lov eller förhandsbesked i Post- och Inrikes Tidningar. I ärenden om detaljplan ska avgiften även täcka kostnader för program, om ett sådant behövs.

Allmänna regler om kommunala avgifter

Kommunallagen

Kommunernas rätt att ta ut avgifter allmänt sett framgår av 2 kapitlet 5 § kommunallagen (2017:725), som har följande lydelse:

Kommuner och regioner får ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som de tillhandahåller. För tjänster eller nyttigheter som de är skyldiga att tillhandahålla får dock avgifter endast tas ut om det följer av lag eller annan författning.

Kommuner och regioner har rätt att ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter de tillhandahåller. Av andra meningen framgår att det krävs stöd i lag eller i annan författning för att kommuner och regioner ska få ta ut avgifter inom sådan verksamhet som de är skyldiga att tillhandahålla (se prop. 2016/17:171, s. 301).

Självkostnadsprincipen

För byggnadsnämndens verksamhet reglerar 12 kap. 10 §, PBL att en avgift inte får överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser.

För all kommunal verksamhet gäller dessutom allmänt självkostnadsprincipen som uttrycks i 2 kapitlet 6 § kommunallagen.

Kommuner och regioner får inte ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller.

Rent allmänt kan sägas att i princip samtliga kostnader som vid en normal affärsmässig drift är motiverade från företagsekonomisk synpunkt bör kunna läggas till grund för självkostnadsberäkningen. Alla relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till ska ingå i en självkostnadsberäkning (se bl.a. prop. 2016/17:171, s. 302). Exempel på direkta kostnader är personalkostnader, personalomkostnader (inklusive pensionskostnader), material och utrustning, försäkringar m.m. Exempel på indirekta kostnader är lokalkostnader, kapitalkostnader och administrationskostnader. Verksamhetens eventuella andel av kommunens centrala service- och administrationskostnader bör också räknas med (se bl.a. prop. 1993/94:188 s. 85).

Likställighetsprincipen

Plan- och bygglagen innehåller inte några särskilda regler om hur avgifternas storlek i det enskilda fallet ska bestämmas eller annorlunda uttryckt hur de totala kostnaderna ska fördelas på dem som är avgiftsskyldiga.

Av betydelse för avgiftsuttaget i enskilda fall i kommunal verksamhet är däremot den s.k. likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kapitlet 3 § kommunallagen.

Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat.

Likställighetsprincipen innebär att medlemmar eller grupper av medlemmar i samma situation ska behandlas lika. Särbehandling får endast ske på saklig och objektiv grund (se prop. 2016/17:171 s. 300).

Retroaktivitetsförbudet

Kommunfullmäktige ska ha fattat beslut om taxorna innan de börjar tillämpas. I rättspraxis har det sedan länge ansetts vara otillåtet med retroaktiva kommunala avgifter frånsett vissa speciella

undantagsfall. Detta förbud framgår direkt av 2 kapitlet 4 § kommunallagen:

Kommuner och regioner får inte fatta beslut med tillbakaverkande kraft till nackdel för medlemmarna. Sådana beslut får dock fattas om det finns synnerliga skäl för det.

I 12 kap. 10 § PBL anges att grunderna för hur avgifterna ska beräknas ska anges i en taxa som beslutas av kommunfullmäktige. (Angående tidpunkt för när uttagande av avgift ska ske, se under Avgiftsbestämning nedan, samt NJA 1974 s. 10).

Plan- och bygglagen

Särskilda föreskrifter om avgifter för kommunernas verksamhet inom Byggnadsnämndens ansvarsområde finns i 12 kap. 8 – 11 §§ plan- och bygglagen (2010:900). Där anges i 8 § att Byggnadsnämnden får ta ut avgifter för:

1. beslut om planbesked, förhandsbesked, villkorsbesked, startbesked, slutbesked och ingripandebesked,
2. beslut om lov,
3. tekniska samråd,
4. slutsamråd,
5. arbetsplatsbesök och andra tillsynsbesök på byggarbetsplatsen,
6. upprättande av nybyggnadskartor,
7. framställning av arkivbeständiga handlingar,
8. expediering och kungörelse enligt 9 kap. 41 - 41 b §§, och 9. andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder. Lag (2018:1136).

Byggnadsnämnden får även enligt 9 § ta ut en planavgift för att täcka kostnader för att upprätta eller ändra detaljplaner eller områdesbestämmelser, om nämnden ger bygglov för nybyggnad eller ändring av en byggnad eller annat bygglov enligt 16 kap. 7 § (skylt eller ljusanordning eller annan bygglovspliktig anläggning) och den fastighet som bygglovet avser har nytta av planen eller områdesbestämmelserna.

Modell för beräkning av avgiftsreduktion vid för sen handläggning

Enligt 12 kap. 8 § får byggnadsnämnden ta ut avgifter för bland annat: planbesked, förhandsbesked, villkorsbesked, startbesked, slutbesked och ingripandebesked, med mera.

Enligt 12 kap. 8 § a, ska byggnadsnämnden reducera avgiften för handläggningen av ett ärende om förhandsbesked (enligt 8 § 1, 8 eller 9) eller ett ärende om lov (enligt 8 § 2, 8 eller 9) med en femtedel för varje påbörjad vecka som en tidsfrist enligt 9 kap. 27 § första stycket överskrids.

Enligt 12 kap. 8 § a (andra passusen), ska byggnadsnämnden reducera avgiften för handläggningen av en anmälan för en åtgärd som avses i 9 kap. 16 §, med en femtedel för varje påbörjad vecka som en tidsfrist enligt 9 kap. 45 § första stycket överskrids.

Avgiften reduceras inte om beslut fattas innan tidsfristen började löpa.

Enligt kommunalrättsliga grundsatser står det kommunerna fritt att finansiera sin verksamhet med skattemedel. Kommunerna är därför inte skyldiga att ta ut avgifter för prövning och tillsyn enligt plan- och bygglagen. Det är från kommunalrättslig synpunkt också godtagbart att kommunerna bara tar ut avgifter för viss prövning och tillsyn enligt plan- och bygglagen, under förutsättning att det finns sakliga skäl för det (jämför 2 kapitlet 3 § kommunallagen). Byggnadsnämndens rådgivningsverksamhet och allmänna övervakningsverksamhet bör vara skattefinansierad (prop. 2009/10:170 s. 351 f.).

Administrativa rutiner

Kommunfullmäktiges beslut om taxa

Det framgår direkt av 12 kap. 10 § plan- och bygglagen att det är kommunfullmäktige som ska fatta beslut om grunderna hur avgifterna ska beräknas. Kommunfullmäktiges beslut kan exempelvis formuleras enligt följande:

Med stöd av 12 kap. 10 § plan- och bygglagen beslutar kommunfullmäktige att anta bilagda taxa för prövning enligt plan- och bygglagen.

Kommunfullmäktige kan inte delegera rätten att besluta om taxan till nämnd. Detta innebär att ändringar av taxan måste beslutas av kommunfullmäktige. Om kommunen väljer att inte avgiftsbelägga viss prövning innebär det att den verksamheten i princip får skattefinansieras. Den föreslagna taxan hänvisar till prisbasbeloppet socialförsäkringsbalken (2010:110). Detta belopp räknas fram på grundval av ändringarna i det allmänna prisläget och fastställs för helt kalenderår. Detta innebär att någon justering av beloppet inte ska behövas för att kompensera för allmänna kostnadsökningar.

Överklagande av beslut om taxa

Kommunfullmäktiges beslut om taxan kan överklagas enligt reglerna om laglighetsprövning (kommunalbesvär) i 13 kap. kommunallagen. Varje kommunmedlem har rätt att få lagligheten av sådant beslut prövad. Överklagande ska ha kommit in till förvaltningsrätten inom tre veckor från den dag då protokollsjustering har tillkännagivits på kommunens anslagstavla.

Det bör observeras att kommunens beslut inte behöver vinna laga kraft innan taxan börjar tillämpas. Taxan gäller från och med det datum då protokollet med beslutet har justerats, om inte senare tidpunkt angivits.

Avgiftsbeslut i enskilda ärenden

Ansvarig nämnd/delegation till tjänstemän

Tillämpningen av taxan och debiteringen i enskilda fall ankommer på den eller de kommunala nämnder som svarar för uppgiften i fråga. Beslut om påförande av avgift kan fattas av tjänstemän eller av enskilda förtroendevalda endast efter delegation. Om beslutanderätten i fråga om avgifter inte delegeras, ligger beslutanderätten kvar hos den ansvariga kommunala nämnden.

Effektivitetsskäl talar för att rätten att fatta beslut om avgifter bör delegeras till tjänstemännen. Vi vill betona vikten av att nämndernas delegationsordningar anpassas till gällande regler.

Mervärdesskatt

Mervärdesskatt ska inte tas ut på avgifter som baseras på myndighetsutövning. Mervärdesskatt tas däremot ut på avgifter enligt uppdragstaxa.

Vad avgiftsbeslut bör innehålla

I linje med det anförda anser vi att det av beslut om avgift bör framgå:

- Med stöd av vilka bestämmelser som avgiften har debiterats.
- Hur stor avgift som debiteras.
- När betalning ska ske.
- Hur avgiftsbeslutet kan överklagas (regler om detta finns i 40-49 §§ förvaltningslagen).
- Att mervärdesskatt inte betalas på avgiften.

Avgiftsbestämning

Avgiften beräknas efter den taxa som gäller vid påbörjad handläggning av ärendet. Finner byggnadsnämnden att det finns särskilda skäl som motiverar en höjning eller minskning av avgiften, får nämnden besluta detta för visst slag av ärenden eller för särskilt ärende. Byggnadsnämndens rätt att i varje särskilt fall bestämma om avgift får beslutas av tjänsteman vid nämnden enligt särskild delegationsordning.

Om en åtgärd inte kan hänföras till en särskild grupp i tabellerna, beslutar byggnadsnämnden om skälig avgift grundad på tidsersättning.

Antagande av taxan

Antagande av taxan beslutas av kommunfullmäktige, detsamma gäller ändring av taxans konstruktion, omfattning och faktorer.

Betalning av avgift

Betalning av avgift ska ske till nämnden inom den tid som anges i faktura. Betalas inte avgift vid den förfallodag som anges i fakturan utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635) från förfallodagen tills betalning sker. Avgifter kan tas ut i förskott.

Uttagen avgift för avslagsbeslut återbetalas om beslutet upphävs. Avräkning ska då ske mot eventuell bygglovavgift

Överklagande av avgiftsbeslut i enskilda fall

Varje beslut om debitering ska förses med en information om hur man överklagar. En kommunal nämnds beslut om påförande av avgift i enskilda fall överklagas enligt 13 kap. 3 § plan- och bygglagen hos länsstyrelsen. Den som vill överklaga ska ge in handlingarna till byggnadsnämnden inom tre veckor från den dag han fick del av beslutet.

Bestämmelser om plan- och bygglovstaxa

Denna taxa gäller för byggnadsnämndens verksamhet. Avgifterna tas ut med stöd av plan- och bygglagen (2010:900), PBL eller kommunallagen (2017:725), om inget annat anges. Avgifterna är avsedda att täcka kommunens kostnad för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten. Avgifterna är inte momsbelagda, om inget annat anges. Taxan består av dessa bestämmelser med tillhörande tabeller och bilagor.

Beräkning av avgifter enligt taxan

Avgiften för en viss åtgärd tas ut enligt de tabeller som hör till taxan. Flertalet av avgifterna beräknas som en funktion av ett värde som utgör en tusendel av gällande prisbasbelopp enligt Socialförsäkringsbalk (2010:110) (mPBB) samt ärendeberoende faktorer som grundar sig på den tidsåtgång och komplexitet som handläggningen av respektive ärendetyp kräver. Därutöver kan justeringsfaktor N läggas till funktionen i syfte att anpassa avgiftsnivån till förhållanden inom kommunen. Faktor N föreslås i detta underlag utgöras av siffran 0,8 (om kommunen har färre invånare än 20 000), 1,2 (om kommunen har fler invånare än 50 000) och 1 för kommuner med invånarantal däremellan. Kommunfullmäktige kan besluta att faktor N ska vara lägre eller högre, och kan grunda sitt beslut på invånarantal eller på andra faktorer, t.ex. Sveriges Kommuner och landstings kommungruppsindelning¹, dock alltid med beaktande av självkostnadsprincipen, se ovan.

¹ <http://www.skl.se/web/Kommungruppsindelning.aspx>

Benämningar av faktorer för beräkning av avgifter

• HF	Handläggningsfaktor
• KOM	Faktor för kommunikering
• KF	Kartfaktor
• mPBB	"Milliprisbasbelopp" en tusendels prisbasbelopp
• MF	Mättningsfaktor
• NKF	Nybyggnadskartefaktor
• OF	Objektfaktor
• PLF	Planavgiftsfaktor
• UF	Utstakningsfaktor

Grundprincip för beräkning av avgift: Faktor x mPBB.

- **Avgift för bygglov/start besked** beräknas efter bruttoarean (BTA) + öppenarean (OPA).
- **Planavgift** beräknas efter BTA + OPA.
- **Mättningsavgift** beräknas efter byggnadsarean BYA + OPA.
- **Kartavgift** beräknas efter markarean.
- **Nybyggnad** Uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare upp- förd byggnad till en ny plats.
- **Tillbyggnad** Ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym.
- **Ombyggnad** Ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas.
- **Ändring** En eller flera åtgärder som ändrar en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde.

Vid beräkning av BTA, OPA och BYA skall mätreglerna enligt Svensk Standard SS 21054:2020 utgåva 1 gälla i tillämplig omfattning. Areal bestäms med den noggrannhet som inlämnade ritningar medger.

Vid definition av byggnadshöjd, sluttningsvåning, källare m.m. skall beräkningsregler och definitioner enligt plan- och byggförordningen tillämpas.

Avgiften kan också tas ut genom tidsersättning enligt fastställd timtaxa.

Vid tidsersättning tas kostnad för administration ut med minst en timme.

Vid tidsersättning kan också ersättning för resa utgå om det behövs

Avräkning

För startbesked gäller om sökanden så begär ska nämnden återbetala i förskott erlagda avgifter för åtgärder som inte vidtagits. Detta under förutsättning att kontrollplan följts och projektet inte fullföljts inom föreskriven tid.

Slutavräkning sker när slutbesked utfärdas.

Om slutlig avgift för startbesked och upprättande av kontrollplan avviker ifrån i förskott betald avgift ska avräkningen ske senast när slutbesked överlämnas.

Ränta utgår inte på belopp, som återbetalas respektive tilläggsdebiteras, för tid innan betalningen ska ske.

Tid för begäran om återbetalning hanteras enligt Preskriptionslagen.

Tabeller

Tabell 1 Objektsfaktorer

Objektsfaktor (OF) för handläggning av olika objekt – byggnader och anläggningar – beroende på storlek. Faktorn ska multipliceras med lämplig åtgärdsfaktor enligt tabeller nedan.

Area (m ²) – BTA + OPA	OF
Byggnader, anläggningar inkl. bygglovspliktiga komplementbyggnader	
0–29	3
30–49	4
50–79	5
80–119	6
120–159	7
160–199	8
200–249	9
250–299	10
300–399	12
400–499	14
500–599	16
600–699	18
700–799	20
800–899	22
900–999	24
1 000–1 199	26
1 200–1 599	30

1 600–1 999	35
2 000–2 499	40
2 500–2 999	45
3 000–3 499	50
3 500–3 999	55
4 000–4 499	60
4 500–4 999	64
5 000–5 499	70
5 500–5 999	72
6 000–6 999	80
7 000–7 999	85
8 000–8 999	90
9 000–9 999	95
10 000–11 999	100
Härutöver	+ 3/1 000 m ²
Mycket enkla byggnader < 50 m ² *	2

* I separat ärende, t.ex. carport, kolonistugor, altaner, taktäckta uteplatser (som inte är bygglovbefriade enl. PBL 9 kap 4-6 §§), skärmtak, glasade uteplatser/växthus, transformatorbyggnader och liknande. Storlek: 0-50 m² (bruttoarea BTA/eller öppenarea OPA). I ärenden gällande både huvudbyggnad och garage/carport räknas den sammanlagda BTA + OPA. I de fall ärendet har **flera byggnader av samma typ** beräknas areafaktorn efter dessa byggnaders totala BTA och OPA enligt tabell 1.

Tabell 2 Tid ersättning

Om kostnadstäckningsgraden ska vara 75 % (dvs. den debiterbara tiden ska vara 75 %) kan timersättningen tas ut enligt nedanstående tabell. Total debiterbar årsarbetstid är 1 200-1 400 årsarbetstimmar.

I timkostnaden ingår alla normala kringkostnader, utom kostnader för lokaler som inte kan schablonberäknas, eftersom stora variationer förekommer.

Timersättning i ett ärende beräknas utifrån kommunens samlade kostnader för personalen inom verksamheten. Timersättning bestäms till 20 mPBB. Uppräkning sker den 1 januari varje år.

Tabell 3 Underrättelse och expediering

Denna taxa används när kommunikering krävs. Taxan tillämpas även vid kommunikering av avslagsbeslut och vid tillsyn.

Avgift = KOM x mPBB

Antal	Kommentarer	KOM
Sakägare 1–5		40
Sakägare 6–9		60
Sakägare 10–15		80
Sakägare 16–30		100
Sakägare 31		120
Vid enbart kungörelse		Timdebitering
Kungörelse i lokaltidning	+ Faktisk annonskostnad	
Kungörelse av beslut i Post- och Inrikestidning	+ Faktisk annonskostnad	5

Tabell 4 Handläggningsfaktor för bygglov HF1

Avgift för bygglov = Summan av alla tillämpliga HF1 x OF x mPBB (OF enligt tabell 1)

Åtgärd	Handläggnings- faktor HF1
Administration inkl. arkivering	7
Planprövning Planenlighet inom detaljplan eller kontroll mot givet förhandsbesked	3
Byggnaden Placering, yttre utformning och färgsättning Användbarhet och tillgänglighet	7
Tomten Tomts ordnande inklusive utfart och parkering Enkel kontroll av handlingar för grundläggning och dagvattenanslutning Fyllning och schaktning (då marklov ej erfordras) Skyddsåtgärder mot skred och högvatten Utrymnings- och räddningsvägar Måttgranskning Besiktning	7

Se tabell 3 och tabell 6 för tillkommande avgifter

Tabell 5 Handläggningsfaktor för startbesked HF2

Avgift = Summan av alla tillämpliga HF2 x OF x mPBB (OF enligt tabell 1)

Åtgärd	Handläggningsfaktor HF2
Administration inklusive arkivering och registrering av kontrollansvarig	7
Startbesked inklusive tekniskt samråd och fastställande av kontrollplan	10
Startbesked och fastställande av kontrollplan	5
Startbesked (gäller även rivning)	3
Arbetsplatsbesök	5
Extra arbetsplatsbesök/per styck	3
Slutsamråd inklusive slutbesked	6
Slutbesked, avslut eller interimistiskt slutbesked	3 eller tidsersättning

Tabell 6 Justering av bygglovsavgifter

Bygglovavgift avser lovprövning med benämningen HF1. Avgiften justeras inte för prövning med benämning HF.

Åtgärd	Avgift
Lämplighet/lokaliseringsprövning utanför detaljplan	1,25 bygglovavgift
Tillägg för prövning av liten avvikelse	1,2 bygglovavgift
Varsamhet	1,1 bygglovavgift
Tillbyggnad	Ingen justering
Ombyggnad	Ingen justering
Ändring	0,7 bygglovavgift (berörd del)
Tidsbegränsat bygglov	0,75 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, förlängning	0,5 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, säsong	0,75 bygglovavgift
Förnyelse av lov = ny prövning	0,8 bygglovavgift
Enkel oisolerad byggnad exempelvis tält, lagerhall $\geq 600 \text{ m}^2$	0,5 bygglovavgift

Tabell 7 Avgift för besked

Typ av besked	Avgift
Förhandsbesked	200 mPBB inklusive kommunikering
Ingripandebesked	Tidsersättning
Planbesked	300 mPBB
Villkorsbesked	Tidsersättning (dock minst 50 mPBB)

Avgift för kommunikering tillkommer enligt tabell 3.

Tabell 8 Avgifter för områdesbestämmelser och detaljplaner

Eslövs kommun tar betalt för kostnader för kommunens arbete med detaljplaner genom en *plankostnad* i samband med framtagandet av detaljplanen eller genom en *planavgift* i samband med bygglov. Utöver plankostnad/planavgift åligger det sökande att bekosta utredningar. Om plankostnad/planavgift baseras på tidsåtgången så sker tidsersättningen enligt det timpris som är beslutat i denna taxa, se tabell 2.

Plankostnad

Eslövs kommun tecknar plankostnadsavtal med intressent/-er för att specificera betalningsvillkor och parternas åtagande i övrigt inför att arbetet med en detaljplan startar. Plankostnaden beräknas på ett av följande sätt:

- Om kommunen ska göra en detaljplan för att pröva en byggrätt så baseras plankostnaden på byggrättens storlek, se tabell 8a och 8b.
- Om kommunen ska göra en ändring av en detaljplan som enbart omfattar fastighetsbestämmelser så tillämpas en fast taxa, se tabell 8c.
- Om kommunen ska göra en ändring av en detaljplan eller en detaljplan för bygglovspliktiga anläggningar som inte är byggnader baseras plankostnaden på uppskattad tidsåtgång och bestäms i plankostnadsavtalet.

Kommunen tar ut plankostnad i samband med framtagande och sista betalningstillfället är när nämnd har fattat beslut om att planen ska antas, ändras eller upphävas.

Planavgift

Kommunen debiterar en planavgift vid beslut om bygglov, förutsatt att plankostnad inte har tagits ut och att bygglovet prövas inom en detaljplan som är antagen eller ändrad efter 1 juli 1987 när PBL infördes. Planavgiften beräknas enligt tabell 8d.

Om många parter har nytta av ta fram en ny detaljplan kan den finansieras genom att kommunen tar ut planavgift i bygglovsskedet. Det kan till exempel bli aktuellt om många fastighetsägare går samman för att ändra en detaljplan för ett bostadsområde. Den vanliga hanteringen är dock att kostnaderna för framtagandet av en detaljplan regleras, och fördelas mellan parter, genom ett planavtal och plankostnad ska betalas i samband med framtagandet.

Planavgift tas inte ut om bygglov har lämnats i strid mot plan (9 kap 31 § PBL) eller vid tidsbegränsat bygglov (9 kap. 33 § PBL). Planavgift kan dock debiteras om det lämnade bygglovet medges med mindre avvikelser från planen (tolkningsutrymmet).

Vid ändring av en del av en äldre detaljplan (antagen före 1 juli 1987) tas planavgift ut för berörd byggrätt inom det område som ändrats. Vid en generell ändring av en bestämmelse inom en eller flera äldre detaljplaner (antagna före 1 juli 1987), tas planavgift ut inom hela den gamla detaljplanens område om åtgärden som skall utföras endast har stöd i ändringen av detaljplanen (t.ex. inredning av vindar). För tillbyggnad/komplementbyggnad i separat ärende ska OF användas enligt tabell 1. För tillbyggnad tillämpas planfaktor som för nybyggnad.

Tidsersättning debiteras i ärenden, som ej går att definiera enligt ovan t ex där intressenten eller sökanden erhåller annan nytta än möjlighet till lov som kan mätas enligt standard för BTA eller OPA.

Planavgifter tas inte ut för:

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m²
- tillbyggnader oavsett byggnad mindre än 50 m²
- tidsbegränsade bygglov.

Tabell 8a Betalningsplan för plankostnad

Betalningsplanen tillämpas inte för detaljplaner som enbart omfattar fastighetsindelningsbestämmelser enligt tabell 8c. I plankostnadsavtalet kan kommun och intressent bestämma andra tidpunkter för betalning än nedan, till exempel i samband med planprogram.

Startavgift tas ut efter beslut om planuppdrag i politisk nämnd eller utskott och efter planavtalet har undertecknats och innan planarbetet påbörjas:	
	40 000 kr för detaljplaner med en beräknad planavgift på max 200 000 kr
	80 000 kr för detaljplaner med en beräknad planavgift på max 400 000 kr
	160 000 kr för detaljplaner med en beräknad planavgift på mer än 400 000 kr
Avgift vid samråd tas ut efter beslut om samråd i politisk nämnd eller utskott. Den slutliga planavgiften baseras på byggrätten i samrådsförslaget	
	50 % av planavgift med avdrag för redan erlagd planavgift tas ut vid samråd
Avgift vid granskning tas ut efter beslut om granskning i politisk nämnd eller utskott	
	75 % av planavgift med avdrag för redan erlagd planavgift tas ut vid granskning
Avgift vid antagande eller godkännande tas ut efter beslut om antagande, upphävande eller ändring i kommunfullmäktige, politisk nämnd eller utskott	
	100 % av planavgift med avdrag för redan erlagd planavgift tas ut vid antagande

Tabell 8b Beräkning av plankostnad baserad på byggrättens storlek

Formel: $mPBB \times OF \times PF$

Tabell 8b används när detaljplanen debiteras i samband med framtagandet och är ett underlag till plankostnadsavtalet. Det är byggrättens storlek vid samråd som är beräkningsgrundande för områdesprogram, detaljplan och planprogram.

Objektsfaktor (OF) sätts enligt tabell 1 – 10 000 m². Därutöver höjs OF med 1 per 1 000 m². (Exempel: $OF\ 10\ 000\ m^2 = 101$; $11\ 000\ m^2 = 102$)

Planfaktor (PF)	PF nybyggnad	PF tillbyggnad / ändring
Områdesbestämmelser	100	100
Detaljplan inklusive program	200	100

Tabell 8c Plankostnad för ändring av detaljplaner som enbart omfattar fastighetsindelningsbestämmelser

Avgifter enligt tabell 8c gäller vid ändring av detaljplan (ÄDP) som enbart omfattar fastighetsindelningsbestämmelser (FIB). Avgifterna gäller oavsett fastighetstyp och oavsett om man upphäver befintliga FIB och/eller tar fram nya FIB. Startavgift 25 %, avgift vid samråd 25 %, avgift vid granskning 25 % och avgift vid antagande 25 %, om inte annat avtalas.

ÄDP som syftar till att:	Planavgift
En ny fastighet kan bildas eller ny byggrätt kan tillskapas	60 000 kr
Två nya fastigheter kan bildas eller ny byggrätt kan tillskapas	100 000 kr
Tre eller flera nya fastigheter kan bildas eller ny byggrätt kan tillskapas	140 000 kr
Justera befintliga fastighetsgränser, ingen ny fastighet kan bildas eller ny byggrätt kan tillskapas	Timdebitering

Tabell 8d Beräkning av planavgift i samband med bygglov

Formel: $mPBB \times OF \times PF$

OF sätts enligt tabell 1

	Planfaktor (PF) Nybyggnad och Tillbyggnad	PF Ändrad användning
Områdesbestämmelser	25	20
Detaljplan	50	25
Fastighetsrättsliga åtgärder i detaljplan	40	20

Planavgift tas inte ut för:

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m²
- tillbyggnader mindre än 50 m², oavsett byggnad
- tidsbegränsade bygglov

F d fastighetsplan/tomtindelning i separat ärende (Upphävande av tomtindelningsbestämmelser)

Avgift= $mPBB \times PF$

Åtgärd	PF
Upphävande	300

Tabell 9 Hissar och andra motordrivna anordningar

Avgift tas ut som tidsersättning enligt plan- och byggförordningen (ersätter förordning 1999:371 om hissar m.m. i byggnadsverk).

Åtgärd	Tidsersättning
Medgivande eller förbud att använda hiss	Antal timmar (minst 1 timme)

Tabell 10 Övriga åtgärder

Bygglovsavgift = mPBB x HF

Åtgärd	Yta BTA	HF
Balkong 1–5 st		65
Balkong > 5 st		130
Inglasning av balkong 1–5 st		65
Inglasning av balkong > 5 st		130
Skärmtak	15–30 m ²	50
Skärmtak	≥ 31 m ²	100

Bygglovsavgift² = mPBB x OF x (HF1 + HF2)

Övrigt – utan konstr.	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Fasadändring, mindre*		2	11	5
Fasadändring, större		4	11	10
Bostadshiss – handikapp enbostadshus ³		2	17	13
Hiss/ramp		4	17	15
Mur och/eller plank vid enbostadshus		2	10	7
Mur och/eller plank – bullenplank/stabilitet – oavsett material		2	14	15
Solcellspaneler/Solfångare – Ändring gäller från 2018-08-01		2	14	13
Frivilligt bygglov	Avgift enligt normalt bygglov			

* Byte av fönster till dörr eller dörr till fönster, måla om gavelspetsar, byte av mindre delar av fasaden.

² Bygglov inklusive startbesked och slutbesked

³ Endast HF2 vid invändig installation

Tabell 11 Anmälan (icke lovpliktig åtgärd)

Avgift = HF x mPBB

Åtgärd	HF alt tidsersättning
Eldstad 1 st	3h
Eldstad fler än en	tidsersättning
VA och ventilationsanläggning enbostadshus	50
VA och ventilationsanläggning övriga	140
Ändring av bärande konstruktion/brandskyddet, mindre	2 tim (ej mindre än 2 tim)*
Ändring av bärande konstruktion/brandskyddet, större	140
Stambyte < 250 m ²	90
Stambyte 250–500 m ²	140
Stambyte > 500 m ²	200
Sopsug	90
En ändring av en byggnad, med mera	Tabell 5 eller Tidsersättning
Underhåll av byggnadsverk med särskilt bevarandevärde	Tabell 5 eller Tidsersättning
Övriga anmälningspliktiga åtgärder	Tidsersättning
Fettavskiljare	2 tim (ej mindre än 2 tim)
Rivning utanför planlagt område	2 tim (ej mindre än 2 tim)
Attefall upp till 15 m ² BTA och takkupor	4h
Attefall inreda ytterligare en bostad upp till 50 m ² BTA	5h
Attefall inreda ytterligare en bostad från 50–100 m ² BTA	7h
Attefall inreda ytterligare en bostad från 100 m ² och större BTA	8h
Komplementbyggnad Attefall 30 m ² BTA	5h
Komplementbostadshus Attefall 30 m ² BTA	6h

* Om ändring tar mer än 2 timmar ska det timdebiteras.

Tabell 12 Rivningslov inklusive startbesked och slutbesked

Avgift = HF x mPBB

Rivning	HF
< 25 m ² BTA	30
< 50 m ² BTA	40
< 100 m ² BTA	50
< 150 m ² BTA	100
< 250 m ² BTA	150
Från 250 m ² till och med 1 000 m ² BTA	200
>1000 m ² BTA	250

Tabell 13 Marklov inklusive startbesked och slutbesked

Avgiften tas enbart ut som tidsersättning

Åtgärd	Tidsersättning
Marklov (schaktning, fyllning, trädfällning och skogsplantering)	Antal timmar (minst 40 mPBB)

Tabell 14 Bygglov för skyltar

Prövning skall ske som för byggnader

Avgift tas ut med hänsyn till åtgärderna och omgivningspåverkan. Avgift = HF x mPBB

Administrationsavgift ingår i avgiften för skyltar och ljusanordningar.

Åtgärd		HF liten påverkan på stads- eller landskapsbilden	HF om stor påverkan på stads- eller landskapsbilden
Vepa	≤ 20 m ²	80	
Stor vepa	≥ 20 m ²		200
Prövning utan gällande skyltprogram	Placering, Utformning, Miljö- och omgivningspåverkan	45	105
Därutöver per skylt		23	53
Skylt, skyltpelare, stadspelare	≤ 10 m ²	60	
Skylt, skyltpelare, stadspelare,	≥ 10 m ² vid busskur	-	150
Ljusramp	Ny/ny front	-	100
Ljusramp	Utöver den första	20	-
Ljusanordning vid idrottsplats eller likn.	> 5 st		100
Arbetsplatsbesök	Per gång	10	20
Remiss	Trafikverket m.fl.	15	15

Väsentlig ändring av skylt eller ljusanordning medför samma arbetsinsatser som vid ansökan om ny. Avgift tas därför ut som vid ny skylt eller ljusanordning.

Skyltprogram kan tas fram i samförstånd mellan fastighetsägaren och stadsbyggnadskontoret. Det består av dokument/ritning som visar var på fasaderna skyltar skall placeras och kan även innehålla principer för skyltars utformning. Avgiften reduceras om skyltprogrammet följs.

Tabell 15 Master, torn, vindkraftverk

$$\text{Avgift} = (\text{HF1} + \text{HF2}) \times \text{mPBB}$$

Master, torn, vindkraftverk	Beskrivning	HF 1 alt tidsersättning	HF 2 Tidsersättning
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	Ett torn	250	Antal timmar (minst 1)
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	Fler än ett	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	Ett verk	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	Upp till 4 verk	1 200	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftpark (>5 verk)		2 500	Antal timmar (minst 1)

Tabell 16 Bygglov för anläggningar

$$\text{Avgift} = (\text{HF1} + \text{HF2}) \times \text{mPBB}$$
 Anläggning på land

Objekt	Beskrivning	OF	HF1	HF2
Anläggningens yta	2 000–4 999 m ²	60	24	28
Anläggningens yta	5 000–10 000 m ²	80	24	28
Anläggningens yta	≥ 10 000 m ²	100	24	28
Mindre anläggningar t.ex. parkeringsplats	Antal timmar (minst 1)			
Upplag/materialgård	Antal timmar (minst 1)			
Tunnel/ bergrum	Antal timmar (minst 1)			

Exempel på anläggning (enligt plan- och byggförordningen): begravningsplats, campingplats, idrottsplats, friluftsbad, golfbana, kabinbana, minigolf, motorbana, nöjespark, skidbacke med lift, och skjutbana.

Anläggning i vatten

Objekt	Beskrivning	OF	HF1	HF2
Brygga, såväl ponton som fast anlagd	För fler än 10–12 båtar, (annars ej bygglov)	20	24	28
Småbåtshamn – se marina	För fler än 10-12 båtar, < 5 000 m ²	40	24	28
Marina 5 000-10 000 m², flera bryggor	För fler än 10-12 båtar,	80	24	28
Utökning med pontonbrygga	Per brygga	5	24	28

Tabell 17 Övriga ärenden

Avgift = HF x mPBB

Ärendetyp	Beskrivning	HF
Anstånd	Ingen avgift	
Avslag såväl bygglov, marklov rivningslov som förhandsbesked	Full avgift HF 1 alternativt tidsersättning	
Avvisa		Tidsersättning
Återkallad ansökan		Minst 1xh annars Tidsersättning
Avskrivning		Minst 2xh annars Tidsersättning

Tabell 18 Avgift för nybyggnadskarta

Nybyggnadskarta krävs om byggnadsnämnden anser det nödvändigt. Nämnden anger riktlinjer för när nybyggnadskarta ska upprättas.

Åtgärdsfaktor (kartavgift = NKF) vid upprättande av nybyggnadskarta m.m.

Avgift = mPBB x NKF

Nybyggnadskarta	NKF eller tid- ersättning	NKF Enkel nybyggnadskarta
Kartan innehåller fastighetsgränser, höjder, befintliga byggnader, planinformation och anslutningspunkter		
Enbostadshus/enstaka byggnad oavsett tomtyta	150	100
Övriga byggnader; sammanbyggda enbostadshus, flerfamiljshus samt alla övriga byggnader och anläggningar. Tomtyta mindre eller lika med 1 999 m ² .	150	100
2 000–4 999 m ²	250	150
5 000–9 999 m ²	300	175
10 000–15 000 m ²	400	225
Tomtyta större än 15 000 m ²	Skälighetsbedömning/nedlagd tid	
Nybyggnadskarta eller särskilda kompletteringar utanför primärkarteområdet	Tidsersättning	Tidsersättning
Granskning av nybyggnadskarta	10	
Revidering av nybyggnadskarta	40	
Förhandskopia alt, preliminär nybyggnadskarta	Tidsersättning	Tidsersättning
Alla övriga åtgärder	Tidsersättning	Tidsersättning

Tabell 19 Avgift för utstakning

Avgiften för utstakning skall beräknas för hela ärendet om det ingår i samma beslut om lov, även om det består av flera fristående byggnader och dessa stakas ut vid samma tillfälle. När utstakning av grupphusområde görs vid flera tillfällen, korrigeras avgiften för extrakostnader i efterhand i samband med slutavräkning. Om ett ärende innehåller flera olika hustyper räknas sammanlagda byggnadsarean (BYA+ OPA) för varje hustyp för sig. I avgiften för utstakning ingår markering av en höjdfix.

Byggfixen redovisas i läge och höjd på utstakningsskissen. Utstakning kan utföras av byggnadsnämndens personal eller annan med verifierad mätningsteknisk kunskap som byggherren föreslår. Om utstakning utförs av annan än byggnadsnämndens personal, tas avgift ut för underlagsdata, grundmaterial m.m. med 20 % av den avgift, som skulle utgått om kommunen utfört arbetet.

Utsakningsavgift = mPBB x UF

Beskrivning	UF
Huvudbyggnad – nybyggnad (4 punkter)	
1–249 m²	140
250–499 m²	170
500–999 m²	210
1 000–1 999 m²	260
2 000–2 999 m²	310
Större än 3 000 m²	350
Tillägg per punkt utöver 4	10
Objekt större än 3 000 m². Avgiften ska beräknas för hela ärendet under förutsättning att det ingår i samma beslut.	Anbudsförfarande
Utsakning, detaljpunkter, mätninglinjer och arbetsfixar	Tidsersättning se tabell 2
Tillbyggnad samt Nybyggnad garage/uthus till en- och tvåbostadshus (4 punkter) samt Komplementbyggnad	
1–249 m² BTA	75
250–1 000 m² BTA	100
Tillägg per punkt utöver 4	5
Plank eller mur	Tidsersättning, minst 1 timme
Transformatorstation	50
Detaljpunkter och mätninglinjer	Tidsersättning
Uppletning av gräns	Tidsersättning

Grovutstakning kostar 15 % av priset för utstakning. I samband med finutstakning 25 %.

Tabell 20 Avgift för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information

Avgift per HA = mPBB x KF (Moms 6 % tillkommer)

Kommentar:

Kommunen finansierar sina kostnader för kartproduktionen med en blandning av skattemedel och avgifter. För *permanent användare (nyttjare)* av kommunalt kartmaterial träffas vid uttagande av avgift normalt avtal, som löper flera år. Nedanstående taxa avses tillämpas för *tillfälliga nyttjare* av det kommunala kartmaterialet. Kommunens kartmaterial är upphovsrättsligt skyddat. Vid upplåtelse av kommunalt kartmaterial överläts normalt endast rätten att nyttja materialet för visst ändamål (icke exklusiv rätt). Nyttjanderätten bör normalt begränsas i tiden och till visst angivet ändamål. För handläggning och redigering tas avgift ut som tidsersättning.

Grundkarta	KF
Tätort (lägsta avgift 150 mPBB)	70
Landsbygd (lägsta avgift 150 mPBB)	35
Koordinatförteckning	KF
Koordinatförteckning för första punkten	6
tillägg utöver den första	2

Digitala kartprodukter	Kronor/ha
Primärkarta (inklusive höjdinfo)	10 mPBB
Primärkarta (exklusive höjdinfo)	8 mPBB
Situationskarta	10 mPBB
Delinformation ur primärkartan	
Fastighetsinformation (gränser, beteckningar m.m.)	150
Plana detaljer (byggnader, gator m.m.)	250
Höjdinformation (höjdkurvor, höjdsatta punkter m.m.)	20
Översiktlig karta (per st.)	5 mPBB
Stadskarta (per st.)	3 mPBB
Situationskarta utanför detaljplan (per st.)	20 mPBB
Handläggarkarta fasadändringar, skorstenar och skyltar	5 mPBB

Vid utskrift tillkommer kostnad för material.

Tabell 21 Avgift för lägeskontroll

Avgift = mPBB x MF x N (25 % moms tillkommer).

Om ett ärende innehåller flera olika byggnadsverk/byggnadstyper räknas sammanlagda BTA (BYA + OPA) för varje byggnadsverk/byggnadstyp för sig.

För handläggning och körning där lägeskontroll inte utförs tas avgift ut som tidsersättning.

Nybyggnad	MF
1–249 m ² BTA	50
250–499 m ² BTA	65
500–999 m ² BTA	80
>1 000 m ² BTA	120
Tillägg per punkt utöver 4	2

Tabell 22 Modell för beräkning av avgiftsreduktion vid för sen handläggning

Förhandsbeskeds avgift reduceras så här:

(administration inkl. arkivering) + (förhandsbesked) – (1/5 av förhandsbesked x antal veckor).

Bygglovsavgift reduceras så här:

(administration inkl. arkivering) + (bygglovsavgift) – (1/5 av bygglovsavgift x antal veckor).

Avgift för anmälan reduceras så här:

(administration inkl. arkivering) + (anmälansavgift) – (1/5 av anmälansavgift x antal veckor).

Arbetsmoment som inte ska reduceras	Faktor/Avgift
Framställning av arkivbeständiga handlingar för förhandsbesked	5 x mPBB
Framställning av arkivbeständiga handlingar för bygglov	30 x mPBB
Framställning av arkivbeständiga handlingar för anmälan	20 x mPBB
Ifall att de ovanstående bedöms som irrelevanta	Timdebitering

Tabell 23 Andra tids- och kostnadskrävande åtgärder

Åtgärd	Avgift
Andra tids- och kostnadskrävande åtgärder exempel OVK, m.m.	Tidsersättning

Tabell 24 Undantag från kravet på avgiftsfritt tillgängliggörande av särskilt värdefulla dataset

Åtgärd	Dataset
Gentekniska data	Adresser, byggnader, fastighetsområde
Jordobservation och miljö	Ortofoto

Taxebestämmelser

Inledande bestämmelser

Denna taxa med avgifter för handläggning, prövning med mer enligt plan- och bygglagen (2010:900) är beslutad med stöd av 12 kap. 8-10 §§ plan- och bygglagen.

Taxan tillämpas för miljö- och samhällsbyggnadsnämndens handläggning av ärenden enligt plan- och bygglagen i den utsträckning som närmare föreskrivs nedan.

Nedan angivna bestämmelser ingår tillsammans med taxetabeller A1-A21 och tidsuppskattningar i kommunens beslut att anta taxan.

Avgift enligt tabell

Avgiften för handläggningen av en ansökan avseende en viss ärendetyp framgår av taxetabell A1-A21. Med ärendetyp avses typ av besked, beslut, handläggning eller serviceåtgärd (upprättande av nybyggnadskarta eller övriga kart- och mättjänster).

Mervärdesskatt

I det fall mervärdesskatt ska belasta avgiften tillkommer denna utöver den i tabell A15-A16 respektive A19-A21 fastställda avgiften. I vilka fall mervärdesskatt ska tas ut framgår av gällande mervärdesskattelagstiftning.

Handläggningskostnad per timme

Handläggningskostnaden per timme (2026 års nivå) är **1 429** kronor för ärenden avseende A1-A14 samt A17-A18.

Handläggningskostnaden per timme (2026 års nivå) är **1 194** kronor för ärenden avseende A15-A16 samt A19-A21.

Tillämplig taxa

Avgift tas ut enligt den taxa som gäller när ärendet inkommer.

Om ett ärende påbörjats men inte avslutats före antagandet av denna taxa, har byggnadsnämnden rätt att tillämpa den nya taxan i ärendet om det innebär en lägre avgift för den sökande.

Nedsättning av avgift vid tidigare beviljat, gällande lov

För en ansökan som gäller nytt lov, där det finns ett tidigare gällande lov, kan avgiften reduceras med 25%, 50%, 75% eller 90%.

Planavgift

Kommunens principer för uttag av planavgift förändras inte. Taxa gällande planavgift framgår av Plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun inklusive kart- och mättaxa, antagen av kommunfullmäktige den 26 november 2012 § 135 senast reviderad den 27 maj 2024 § 42.

Tidsbegränsade bygglov och bygglov för ändamål av säsongskaraktär

Vid ansökan om ett tidsbegränsat bygglov, eller vid ett bygglov för ändamål av säsongskaraktär, tas avgift ut i enlighet med taxetabell för motsvarande permanent åtgärd.

Timdebitering

För ärendetyper där en genomsnittlig kostnad inte är möjlig att bestämma, anges "timdebitering" i tillämplig taxetabell. Avgiften beräknas i detta fall genom att handläggningskostnad per timme multipliceras med kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet.

I handläggningstiden ingår den tid som varje tjänsteperson som varit inblandad i ärendets handläggning lagt ner, från ärendets ingivande till myndigheten till arkivering av ärendet. Moment som ingår är kontakt med parter, samråd och remisser, platsbesök, restid, beredning och beslutsfattande samt övriga tidkostnadskrävande åtgärder.

Ärenden som inte kan hänföras till ärendetyp

Om ett ärende inte kan hänföras till en ärendetyp enligt taxetabell A1-A21 utgår avgift grundad på kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet. Avgiften beräknas i detta fall genom att handläggningskostnad per timme multipliceras med kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet.

Avgift vid avslagsbeslut

Avgift tas ut enligt aktuell ärendetyp, även vid avslagsbeslut.

Avgift vid avvisning på grund av ofullständig ansökan

Avvisning sker om en ansökan är så ofullständig att ärendet inte går att pröva i sak. Avgift tas ut för nedlagt antal timmar fram till avvisning.

Avgift vid avskrivning då den sökande återkallat sin ansökan

Om den sökande återkallar sin ansökan, avskrivs ärendet. Vid avskrivning tas avgift ut för nedlagt antal timmar fram till avskrivning.

I taxetabeller förekommer begreppen

Planenligt: Den föreslagna åtgärden överensstämmer med gällande detaljplan, gällande områdesbestämmelser eller givet förhandsbesked.

Avviker från detaljplan: Den föreslagna åtgärden innebär en avvikelse från gällande detaljplan eller gällande områdesbestämmelser. Även beslut där fastigheten ligger utanför planlagt område men beslut fattas av tjänsteperson enligt gällande delegationsordning, exempelvis ersättningsbyggnad, faller under kategorin avviker från detaljplan.

Utanför planlagt område: Den föreslagna åtgärden ligger utanför område med detaljplan eller områdesbestämmelser och omfattas heller inte av ett tidigare givet

förhandsbesked. Även beslut med avvikelser från detaljplan som fattas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden faller under kategorin utanför planlagt område.

Ändring av taxan

Ändringar (annat än indexjustering) av taxan beslutas av kommunfullmäktige.

Indexjustering

Avgiftsbeloppen i denna taxa är bestämda med utgångspunkt från beräknat kostnadsläge 2026.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att justera avgiftsbeloppen (fasta avgifter och timavgifter) med den procentsats, för prisindex för kommunal verksamhet (PKV), som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

Betalningsskyldighet och betalning av avgift

Avgift som tas med stöd av denna taxa ska enligt 12 kap. 11 § plan- och bygglagen betalas av den som är sökande eller har gjort anmälan i ärendet.

Avgift enligt denna taxa betalas mot faktura av den som är sökande eller har gjort anmälan i ärendet när beslut fattats eller beställd handling levererats eller då beställd åtgärd vidtagits.

Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Eslövs kommun. Betalning ska ske inom den tid som anges på faktura.

Avgift får tas ut i förskott

Avgift tas ut i förväg för kommunens handläggning i skedet efter lovbeslut. Om denna handläggning inte sker, kan den sökande begära avräkning av avgifter för åtgärder som byggnadsnämnden inte har vidtagit. Avgift återbetalas för de handläggningsåtgärder enligt tillämplig tidsuppskattning som inte vidtagits i ärendet.

Återbetalning kan tidigast ske när lovet upphört att gälla.

Ränta utgår inte på belopp som återbetalas.

Överklaganden

Beslut om avgift kan överklagas till Länsstyrelsen i Skåne.

Ikraftträdande

Denna taxa tillämpas i ärenden inkomna från och med den 1 januari 2026.

Plan- och bygglovstaxa för Eslövs kommun inklusive kart- och mättaxa, antagen av kommunfullmäktige den 26 november 2012 § 135 senast reviderad den 27 maj 2024 § 42 upphävs i delar i samband med ikraftträdandet av denna taxa.

Tabell 2-6 upphävs.

Tabell 7 upphävs i de delar som avser förhandsbesked, ingripandebesked och villkorsbesked.

Tabell 9-24 upphävs.

Tabell 1 avseende objektsfaktor ska fortsatt gälla.

Tabell 7 avseende planbesked ska fortsatt gälla.

Tabell 8 a-d ska fortsatt gälla.

A Taxetabeller för lov, anmälan mm

För ytterligare information avseende exempelvis handläggning av ärendetyper som inte återfinns i tabellerna och timdebitering, se kommunens taxebestämmelser.

Med *PBL* avses plan- och bygglagen (2010:900).

Planenligt: Den föreslagna åtgärden överensstämmer med gällande detaljplan, gällande områdesbestämmelser eller givet förhandsbesked.

Avviker från detaljplan: Den föreslagna åtgärden innebär en avvikelse från gällande detaljplan eller gällande områdesbestämmelser. Även beslut där fastigheten ligger utanför planlagt område men beslut fattas av tjänsteperson enligt gällande delegationsordning, exempelvis ersättningsbyggnad, faller under kategorin avviker från detaljplan.

Utanför planlagt område: Den föreslagna åtgärden ligger utanför område med detaljplan eller områdesbestämmelser och omfattas heller inte av ett tidigare givet förhandsbesked. Även beslut med avvikelse från detaljplan som fattas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden faller under kategorin utanför planlagt område.

Begreppen *nybyggnad*, *tillbyggnad* och *ändring* definieras på samma sätt som i 1 kap. 4 § PBL.

Där beräkning av BTA (bruttoarea) och OPA (öppenarea) förekommer, används mätregler enligt Svensk Standard, SS 21054:2009.

Avgift för handläggning tas ut även vid avslag, avvisning och avskrivning. För ytterligare information se taxebestämmelser.

A 1 Bygglov och teknisk kontroll för en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader

Ärendetyp			Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 1.1	Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus. I ärendetypen ingår även tillhörande lovpliktiga komplementbyggnader samt andra bygglovpliktiga och anmälningspliktiga åtgärder som ingår i samma ansökan som nybyggnaden av bostadshuset. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.3. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.1.2.	Planenligt	18 577 kr	20 006 kr	38 583 kr
A 1.2		Avviker från detaljplan	24 293 kr	20 006 kr	44 299 kr
A 1.3		Utanför planlagt område	28 580 kr	20 006 kr	48 586 kr
A 1.4	Nybyggnad av ett fritidshus med högst två bostäder. I ärendetypen ingår även tillhörande lovpliktiga komplementbyggnader samt andra bygglovpliktiga och anmälningspliktiga åtgärder som ingår i samma ansökan som nybyggnaden av bostadshuset. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.6. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.1.5.	Planenligt	15 719 kr	20 006 kr	35 725 kr
A 1.5		Avviker från detaljplan	21 435 kr	20 006 kr	41 441 kr
A 1.6		Utanför planlagt område	25 722 kr	20 006 kr	45 728 kr

A 1.7	Nybyggnad av komplementbyggnad, med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.9. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.8.	Planenligt	5 716 kr	20 006 kr	25 722 kr
A 1.8		Avviker från detaljplan	11 432 kr	20 006 kr	31 438 kr
A 1.9		Utanför planlagt område	15 719 kr	20 006 kr	35 725 kr
A 1.10	Nybyggnad av komplementbyggnad, utan tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.12. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.11.	Planenligt	5 716 kr	4 287 kr	10 003 kr
A 1.11		Avviker från detaljplan	11 432 kr	4 287 kr	15 719 kr
A 1.12		Utanför planlagt område	15 719 kr	4 287 kr	20 006 kr
A 1.13	Tillbyggnad, med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.15. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.14.	Planenligt	10 003 kr	20 006 kr	30 009 kr
A 1.14		Avviker från detaljplan	12 861 kr	20 006 kr	32 867 kr
A 1.15		Utanför planlagt område	15 719 kr	20 006 kr	35 725 kr
A 1.16	Tillbyggnad, utan tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.18. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.17.	Planenligt	10 003 kr	4 287 kr	14 290 kr
A 1.17		Avviker från detaljplan	14 290 kr	4 287 kr	18 577 kr
A 1.18		Utanför planlagt område	17 148 kr	4 287 kr	21 435 kr
A 1.19	Ändring, även underhåll, med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.21. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.20.	Planenligt	8 574 kr	17 148 kr	25 722 kr
A 1.20		Avviker från detaljplan	14 290 kr	17 148 kr	31 438 kr
A 1.21		Utanför planlagt område	18 577 kr	17 148 kr	35 725 kr
A 1.22	Ändring, även underhåll, utan tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 1.24. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A.1.23	Planenligt	8 574 kr	2 858 kr	11 432 kr
A 1.23		Avviker från detaljplan	11 432 kr	2 858 kr	14 290 kr
A 1.24		Utanför planlagt område	14 290 kr	2 858 kr	17 148 kr
A 1.25	Per styck för nybyggnad av fler likartade en- eller tvåbostadshus utöver det första, i en och samma ansökan (gruppbebyggelse).		4 287 kr	15 719 kr	20 006 kr

A 2 Bygglov och teknisk kontroll för byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader					
Ärendetyp			Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 2.1	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.3. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.2.	Planenligt	18 577 kr	24 293 kr	42 870 kr
A 2.2		Avviker från detaljplan	22 864 kr	24 293 kr	47 157 kr
A 2.3		Utanför planlagt område	27 151 kr	24 293 kr	51 444 kr
A 2.4	Nybyggnad utan tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.6. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.5.	Planenligt	18 577 kr	7 145 kr	25 722 kr
A 2.5		Avviker från detaljplan	22 864 kr	7 145 kr	30 009 kr
A 2.6		Utanför planlagt område	27 151 kr	7 145 kr	34 296 kr
A 2.7	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.9. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.8.	Planenligt	40 012 kr	42 870 kr	82 882 kr
A 2.8		Avviker från detaljplan	45 728 kr	42 870 kr	88 598 kr
A 2.9		Utanför planlagt område	51 444 kr	42 870 kr	94 314 kr
A 2.10	Nybyggnad 1001-2500 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.12. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.11.	Planenligt	48 586 kr	50 015 kr	98 601 kr
A 2.11		Avviker från detaljplan	55 731 kr	50 015 kr	105 746 kr
A 2.12		Utanför planlagt område	62 876 kr	50 015 kr	112 891 kr
A 2.13	Nybyggnad 2501-5000 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.15. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.14.	Planenligt	97 172 kr	67 163 kr	164 335 kr
A 2.14		Avviker från detaljplan	101 459 kr	67 163 kr	168 622 kr
A 2.15		Utanför planlagt område	104 317 kr	67 163 kr	171 480 kr
A 2.16	Nybyggnad ≥5001 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.18. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.17.	Planenligt	120 036 kr	78 595 kr	198 631 kr
A 2.17		Avviker från detaljplan	125 752 kr	78 595 kr	204 347 kr
A 2.18		Utanför planlagt område	131 468 kr	78 595 kr	210 063 kr

A 2.19	Tillbyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.21. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 2.20.	Planenligt	18 577 kr	18 577 kr	37 154 kr
A 2.20		Avviker från detaljplan	22 864 kr	18 577 kr	41 441 kr
A 2.21		Utanför planlagt område	27 151 kr	18 577 kr	45 728 kr
A 2.22	Tillbyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.24. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 2.23.	Planenligt	18 577 kr	7 145 kr	25 722 kr
A 2.23		Avviker från detaljplan	22 864 kr	7 145 kr	30 009 kr
A 2.24		Utanför planlagt område	27 151 kr	7 145 kr	34 296 kr
A 2.25	Tillbyggnad 101-500 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.27. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 2.26.	Planenligt	28 580 kr	20 006 kr	48 586 kr
A 2.26		Avviker från detaljplan	32 867 kr	20 006 kr	52 873 kr
A 2.27		Utanför planlagt område	38 583 kr	20 006 kr	58 589 kr
A 2.28	Tillbyggnad ≥501 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.30. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 2.29.	Planenligt	31 438 kr	35 725 kr	67 163 kr
A 2.29		Avviker från detaljplan	35 725 kr	35 725 kr	71 450 kr
A 2.30		Utanför planlagt område	40 012 kr	35 725 kr	75 737 kr
A 2.31	Fasadändring, med tekniskt samråd	Planenligt	11 432 kr	11 432 kr	22 864 kr
A 2.32		Avviker från detaljplan	15 719 kr	11 432 kr	27 151 kr
A 2.33	Fasadändring, utan tekniskt samråd	Planenligt	7 145 kr	5 716 kr	12 861 kr
A 2.34		Avviker från detaljplan	11 432 kr	5 716 kr	17 148 kr
A 2.35	All övrig ändring, med tekniskt samråd.	Planenligt	11 432 kr	18 577 kr	30 009 kr
A 2.36		Avviker från detaljplan	15 719 kr	18 577 kr	34 296 kr
A 2.37		Utanför planlagt område	15 719 kr	18 577 kr	34 296 kr
A 2.38	All övrig ändring, utan tekniskt samråd.	Planenligt	10 718 kr	7 145 kr	17 863 kr
A 2.39		Avviker från detaljplan	15 005 kr	7 145 kr	22 150 kr
A 2.40		Utanför planlagt område	15 005 kr	7 145 kr	22 150 kr
A 2.41	Kolonistuga med tekniskt samråd	Planenligt	10 003 kr	9 289 kr	19 292 kr
A 2.42		Avviker från detaljplan	14 290 kr	9 289 kr	23 579 kr
A 2.43		Utanför planlagt område	14 290 kr	9 289 kr	23 579 kr
A 2.44	Kolonistuga utan tekniskt samråd	Planenligt	10 003 kr	3 573 kr	13 576 kr
A 2.45		Avviker från detaljplan	14 290 kr	3 573 kr	17 863 kr
A 2.46		Utanför planlagt område	14 290 kr	3 573 kr	17 863 kr

A 2B Bygglov och teknisk kontroll för enkla, exempelvis oisolerade, byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader

Ärendetyp			Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 2.47	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 2.49. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.2.48.	Planenligt	11 146 kr	14 576 kr	25 722 kr
A 2.48		Avviker från detaljplan	13 718 kr	14 576 kr	28 294 kr
A 2.49		Utanför planlagt område	16 291 kr	14 576 kr	30 866 kr
A 2.50	Nybyggnad utan tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.6. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.3.5.	Planenligt	11 146 kr	4 287 kr	15 433 kr
A 2.51		Avviker från detaljplan	13 718 kr	4 287 kr	18 005 kr
A 2.52		Utanför planlagt område	16 291 kr	4 287 kr	20 578 kr
A 2.53	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.9. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.3.8.	Planenligt	24 007 kr	25 722 kr	49 729 kr
A 2.54		Avviker från detaljplan	27 437 kr	25 722 kr	53 159 kr
A 2.55		Utanför planlagt område	30 866 kr	25 722 kr	56 588 kr
A 2.56	Nybyggnad 1001-2500 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.12. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.3.11.	Planenligt	29 152 kr	30 009 kr	59 161 kr
A 2.57		Avviker från detaljplan	33 439 kr	30 009 kr	63 448 kr
A 2.58		Utanför planlagt område	37 726 kr	30 009 kr	67 735 kr
A 2.59	Nybyggnad 2501-5000 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.15 Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.3.14.	Planenligt	58 303 kr	40 298 kr	98 601 kr
A 2.60		Avviker från detaljplan	60 875 kr	40 298 kr	101 173 kr
A 2.61		Utanför planlagt område	62 590 kr	40 298 kr	102 888 kr
A 2.62	Nybyggnad ≥5001 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.18. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation (ex. ersättningsbyggnad) tillämpas A.3.17.	Planenligt	72 022 kr	47 157 kr	119 179 kr
A 2.63		Avviker från detaljplan	75 451 kr	47 157 kr	122 608 kr
A 2.64		Utanför planlagt område	78 881 kr	47 157 kr	126 038 kr

A 2.65	Tillbyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.21. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 3.20.	Planenligt	11 146 kr	11 146 kr	22 292 kr
A 2.66		Avviker från detaljplan	13 718 kr	11 146 kr	24 865 kr
A 2.67		Utanför planlagt område	16 291 kr	11 146 kr	27 437 kr
A 2.68	Tillbyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.24. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 3.23.	Planenligt	11 146 kr	4 287 kr	15 433 kr
A 2.69		Avviker från detaljplan	13 718 kr	4 287 kr	18 005 kr
A 2.70		Utanför planlagt område	16 291 kr	4 287 kr	20 578 kr
A 2.71	Tillbyggnad 101-500 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.27. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 3.26.	Planenligt	17 148 kr	12 004 kr	29 152 kr
A 2.72		Avviker från detaljplan	19 720 kr	12 004 kr	31 724 kr
A 2.73		Utanför planlagt område	23 150 kr	12 004 kr	35 153 kr
A 2.74	Tillbyggnad ≥501 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd. Om beslut med avvikelse fattas av nämnden tillämpas A 3.30. Om beslut i ärende utanför planlagt område fattas på delegation tillämpas A 3.29.	Planenligt	18 863 kr	21 435 kr	40 298 kr
A 2.75		Avviker från detaljplan	21 435 kr	21 435 kr	42 870 kr
A 2.76		Utanför planlagt område	24 007 kr	21 435 kr	45 442 kr

A 3 Bygglov och teknisk kontroll för skyltar och ljusanordningar				
Ärendetyp		Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 3.1	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med liten omgivningspåverkan.	5 716 kr	2 144 kr	7 860 kr
A 3.2	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med stor omgivningspåverkan.	7 145 kr	3 573 kr	10 718 kr
A 3.3	Ytterligare skylt eller ljusanordning på samma fastighet, utöver den mest tidskrävande, i ansökningar som omfattar flera skyltar eller ljusanordningar.	1 429 kr	0 kr	1 429 kr

A 4 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 1				
Ärendetyp		Avgift		
A 4.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar med liftar, kabinbanor, campingplatser, skjutbanor, småbåtshamnar, friluftsbad, motorbanor och golfbanor	Timdebitering		
A 4.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av upplag och materialgårdar	Timdebitering		
A 4.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av tunnlar och bergrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana eller gruvdrift	Timdebitering		
A 4.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser	Timdebitering		
A 4.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av radio- eller telemaster eller torn.	57 160 kr		
A 4.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av vindkraftverk som a) är högre än 20 meter över markytan b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken c) monteras fast på en byggnad, eller d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter.	Timdebitering		
A 4.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av begravningsplatser	Timdebitering		

A 5 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 2 (murar och plank, parkeringsplatser utomhus och transformatorstationer)					
Ärendetyp			Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 5.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	5 716 kr	6 431 kr	12 147 kr
A 5.2	väsentlig ändring av mur eller plank, med tekniskt	Avviker från detaljplan	8 574 kr	6 431 kr	15 005 kr
A 5.3	samråd.	Utanför planlagt område	7 145 kr	6 431 kr	13 576 kr
A 5.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	5 716 kr	3 573 kr	9 289 kr
A 5.5	väsentlig ändring av mur eller plank, utan tekniskt	Avviker från detaljplan	8 574 kr	3 573 kr	12 147 kr
A 5.6	samråd.	Utanför planlagt område	6 431 kr	3 573 kr	10 003 kr
A 5.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	12 861 kr	17 148 kr	30 009 kr
A 5.8	väsentlig ändring av parkeringsplatser utomhus,	Avviker från detaljplan	17 863 kr	17 148 kr	35 011 kr
A 5.9	med tekniskt samråd.	Utanför planlagt område	16 434 kr	17 148 kr	33 582 kr
A 5.10	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	12 861 kr	5 002 kr	17 863 kr
A 5.11	väsentlig ändring av parkeringsplatser utomhus,	Avviker från detaljplan	17 863 kr	5 002 kr	22 864 kr
A 5.12	utan tekniskt samråd.	Utanför planlagt område	16 434 kr	5 002 kr	21 435 kr
A 5.13	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	11 432 kr	14 290 kr	25 722 kr
A 5.14	väsentlig ändring av transformatorstation, med	Avviker från detaljplan	15 719 kr	14 290 kr	30 009 kr
A 5.15	tekniskt samråd.	Utanför planlagt område	15 719 kr	14 290 kr	30 009 kr
A 5.16	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller	Planenligt	11 432 kr	4 287 kr	15 719 kr
A 5.17	väsentlig ändring av transformatorstation, utan	Avviker från detaljplan	15 719 kr	4 287 kr	20 006 kr
A 5.18	tekniskt samråd.	Utanför planlagt område	15 719 kr	4 287 kr	20 006 kr

A 6 Förlängning av tidsbegränsat bygglov		
Ärendetyp		Avgift
A 6.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov	10 003 kr

A 7 Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär		
Ärendetyp		Avgift
A 7.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär	10 003 kr

A 8 Anmälningsspliktiga åtgärder			
Ärendetyp		Avgift	
A 8.1	Rivning av byggnad eller en del av byggnad, med tekniskt samråd		14 290 kr
A 8.2	Rivning av byggnad eller del av en byggnad, utan tekniskt samråd		8 574 kr
A 8.3	Rivning av byggnad eller del av en byggnad, utan tekniskt samråd. Enklare byggnad ex. skärmtak, uterum		4 287 kr
A 8.4	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § PBL har undantagits från krav på bygglov, med tekniskt samråd		15 719 kr
A 8.5	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § PBL har undantagits från krav på bygglov, utan tekniskt samråd		8 574 kr
A 8.6	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, med tekniskt samråd		15 719 kr
A 8.7	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, utan tekniskt samråd		10 003 kr
A 8.8	Installation eller väsentlig ändring av hiss, med tekniskt samråd		16 434 kr
A 8.9	Installation eller väsentlig ändring av hiss, utan tekniskt samråd		9 289 kr
A 8.10	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, med tekniskt samråd		9 289 kr
A 8.11	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, utan tekniskt samråd		5 716 kr
A 8.12	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, med tekniskt samråd.		15 719 kr
A 8.13	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, utan tekniskt samråd.		10 003 kr
A 8.14	Installation eller väsentlig ändring av anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, med tekniskt samråd.		15 719 kr
A 8.15	Installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, utan tekniskt samråd		7 145 kr
A 8.16	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, med tekniskt samråd.		15 719 kr
A 8.17	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, utan tekniskt samråd		7 145 kr
A 8.18	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c PBL eller motsvarande äldre föreskrifter, med tekniskt samråd		17 148 kr
A 8.19	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c PBL eller motsvarande äldre föreskrifter, utan tekniskt samråd		11 432 kr
A 8.20	Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk, med tekniskt samråd		18 577 kr

A 8.21	Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk, utan tekniskt samråd		7 145 kr
A 8.22	Uppförande eller tillbyggnad av sådan komplementbyggnad som avses i 9 kap. 4 a § PBL, med tekniskt samråd (attefallshus i form av komplementbyggnad)		17 148 kr
A 8.23	Uppförande eller tillbyggnad av sådan komplementbyggnad som avses i 9 kap. 4 a § PBL, utan tekniskt samråd (attefallshus i form av komplementbyggnad)		10 003 kr
A 8.24	Uppförande eller tillbyggnad av sådant komplementbostadshus som avses i 9 kap. 4 a § PBL, med tekniskt samråd (attefallshus i form av komplementbostadshus)		18 577 kr
A 8.25	Uppförande eller tillbyggnad av sådant komplementbostadshus som avses i 9 kap. 4 a § PBL, utan tekniskt samråd (attefallshus i form av komplementbostadshus)		12 861 kr
A 8.26	Ändring av sådan komplementbyggnad som avses i 9 kap. 4 a § PBL så att den blir ett sådant komplementbostadshus som avses i 9 kap. 4 a § PBL, med tekniskt samråd (ändring av attefallshus i form av komplementbyggnad till attefallshus i form av komplementbostadshus)		17 148 kr
A 8.27	Ändring av sådan komplementbyggnad som avses i 9 kap. 4 a § PBL så att den blir ett sådant komplementbostadshus som avses i 9 kap. 4 a § PBL, utan tekniskt samråd (ändring av attefallshus i form av komplementbyggnad till attefallshus i form av komplementbostadshus)		12 861 kr
A 8.28	Göra sådan anmälningsskyldig tillbyggnad som avses i 9 kap. 4 b § 1 st. 1 PBL, med tekniskt samråd (attefallstillbyggnad)		18 577 kr
A 8.29	Göra sådan anmälningsskyldig tillbyggnad som avses i 9 kap. 4 b § 1 st 1 PBL, utan tekniskt samråd (attefallstillbyggnad)		11 432 kr
A 8.30	Bygga sådan anmälningsskyldig takkupa som avses i 9 kap. 4 b § 1 st. 2 PBL, med tekniskt samråd (attefallstakkupa)		17 148 kr
A 8.31	Bygga sådan anmälningsskyldig takkupa som avses i 9 kap. 4 b § 1 st. 2 PBL, utan tekniskt samråd (attefallstakkupa)		8 574 kr
A 8.32	Sådan anmälningsskyldig inredning av ytterligare en bostad som avses i 9 kap. 4 c § PBL, med tekniskt samråd		18 577 kr
A 8.33	Sådan anmälningsskyldig inredning av ytterligare en bostad som avses i 9 kap. 4 c § PBL, utan tekniskt samråd		11 432 kr

A 9 Marklov och teknisk kontroll för marklovpliktiga åtgärder				
Ärendetyp		Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 9.1	Marklovpliktig åtgärd, med tekniskt samråd	6 431 kr	13 576 kr	20 006 kr
A 9.2	Marklovpliktig åtgärd, utan tekniskt samråd	5 002 kr	3 573 kr	8 574 kr

A 10 Rivningslov och teknisk kontroll för åtgärder som kräver rivningslov				
Ärendetyp		Avgift för handläggning av lov	Avgift för teknisk kontroll	Sammanlagd avgift för handläggning av lov och teknisk kontroll
A 10.1	Åtgärd som kräver rivningslov, med tekniskt samråd	7 145 kr	10 718 kr	17 863 kr
A 10.2	Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd	6 431 kr	7 145 kr	13 576 kr
A 10.3	Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd avseende enklare byggnader såsom skärmtak uterum etc.	3 215 kr	3 573 kr	6 788 kr

A 11 Förhandsbesked				
Ärendetyp			Avgift	
A 11.1	Förhandsbesked inom planlagt område, planenlig åtgärd		17 148 kr	
A 11.2	Förhandsbesked utanför planlagt område, eller inom planlagt område med avvikelse		21 435 kr	

A 12 Villkorsbesked				
Ärendetyp			Avgift	
A 12.1	Villkorsbesked		Timdebitering	

A 13 Ingripandebesked				
Ärendetyp			Avgift	
A 13.1	Ingripandebesked		Timdebitering	

A 14 Ytterligare tekniskt samråd, arbetsplatsbesök etc.				
Ärendetyp			Avgift	
A 14.1	Ytterligare tekniskt samråd, utöver det första, per styck		5 716 kr	
A 14.2	Ytterligare arbetsplatsbesök, utöver det första, per styck		5 716 kr	
A 14.3	Ytterligare slutsamråd, utöver det första, per styck		5 716 kr	
A 14.4	Interimistiskt slutbesked avseende etapper. Interimistiskt slutbesked avseende att någon handling saknas (ex. radonmätning, verifiering av energiberäkning etc.) ingår i ordinarie debitering.		5 716 kr	

A 15 Upprättande av kartunderlag		
Ärendetyp		Avgift
A 15.1	Nybyggnadskarta	8 955 kr
A 15.2	Förenklad nybyggnadskarta	7 761 kr
A 15.3	Situationskarta	2 388 kr
A 15.4	Förenklad situationskarta	597 kr
A 15.5	Nybyggnadskarta/Förenklad nybyggnadskarta övrig (stora tomtor, speciella förutsättningar, revidering)	Timdebitering

A 16 Husutstakning		
Ärendetyp		Avgift
A 16.1	Grovutstakning, per mätningstillfälle	3 582 kr
A 16.2	Finutstakning, per mätningstillfälle	4 776 kr
A 16.3	Grov- och finutstakning, 1 mätningstillfälle	5 970 kr
A 16.4	Grov- och finutstakning, 2 mätningstillfälle	6 567 kr
A 16.5	Utstakning övrigt/extra platsbesök (speciella förutsättningar)	Timdebitering
A 16.6	Om utstakning utföres av annan än byggnadsnämndens personal, tas avgift ut för underlagsdata, grundmaterial med mera med 20 % av den avgift som skulle utgått om kommunen utfört arbetet.	20 % av den avgift som skulle utgått om kommunen utfört arbetet

A 17 Lov för åtgärder som inte kräver lov (frivilliga lov)		
Ärendetyp		Avgift
A 17.1	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd finns i någon	I enlighet med tillämplig tabell
A 17.2	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd inte finns i någon av taxans övriga tabeller	Timdebitering

A 18 Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder		
Ärendetyp		Avgift
A 18.1	Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder	Timdebitering
A 18.2	Anstånd enligt 9 kap. 28 § plan- och bygglagen	Ingen avgift
A 18.3	Avslag	Full avgift avseende handläggning av lov
A 18.4	Avvisning	Timdebiteras för nedlagt arbete minst 2 h
A 18.5	Avskrivning	Timdebiteras för nedlagt arbete minst 2 h

A 19 Lägeskontroll		
Ärendetyp		Avgift
A 19.1	Lägeskontroll av en- och tvåbostadshus, fritidshus, industribyggnad, verksamhetsbyggnad, komplementbyggnad, tillbyggnad	3 582 kr
A 19.2	Lägeskontroll (speciella förutsättningar)	Timdebitering

A 20 Övriga Kart- och mättjänster		
Ärendetyp		Avgift
A 20.1	Gränsutvisning	Timdebitering
A 20.2	Grundkarta	Timdebitering
A 20.3	Övriga kart- och mättjänster	Timdebitering

A 21 Förgävesbesök, avskrivning eller avvisning (kart- och mättjänster)		
Ärendetyp		Avgift
A 21.1	Förgävesbesök	1 194 kr
A 21.2	Avskrivning eller avvisning	597 kr