

Kallelse till kommunstyrelsens sammanträde

Datum och tid: 2026-01-13 kl. 17:00

Plats: Rådhuset, lokal Ture Petersson

Förhinder anmäls till Helena Heintz, helena.heintz@eslov.se, 0413-621 23

Ärenden

- | | | |
|----|---|----------|
| 1 | Val av justerare | |
| 2 | Avgifter vid placering i Hem för vård eller boende (HVB), familjehem och stödboende | 2025/637 |
| 3 | Remiss av handlingsplan för bostadsförsörjning | 2024/521 |
| 4 | Yttrande över remiss, Vägval för Skåne | 2025/689 |
| 5 | Beslut om avvikelse från arbetstidslagen för vissa personliga assistenter 2026 | 2025/670 |
| 6 | Framtagande av nytt samarbetsavtal 2028-2033 avseende Kävlingeåns vattenråd | 2025/569 |
| 7 | Godkännande av reviderad förbundsordning för Finsam MittSkåne | 2025/747 |
| 8 | Kommundirektören informerar | |
| 9 | Redovisning av delegeringsbeslut | |
| 10 | Anmälningar för kännedom | |

Ordförande

Johan Andersson (S)

2025-12-17

Mattias Larsson

+4641362012

mattias.larsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag till avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att:

- Fastställa föreslagna avgifter för placering i HVB, familjehem och stödboende
- avgifterna gäller från och med 1 mars 2026.

Ärendebeskrivning

Under 2023–2025 har ett aktivt arbete genomförts inom Vård och Omsorg för att se över arbetssätt och insatser till personer med samsjuklighet av skadligt bruk och beroende samt psykisk ohälsa eller funktionsnedsättning. Inom ramen för detta arbete har ett arbetssätt bestående av samutredningar samt samplaceringar mellan socialtjänst över 18 år och socialpsykiatri utvecklats.

I samband med detta har olikheter i hantering av avgiftsuttag mellan de bägge enheterna uppmärksammats. För att säkerställa att likställighetsprincipen efterlevs har därför hanteringen av avgifter setts över.

Ärendet avser hantering av avgifter vid placeringar gjorda enligt socialtjänstlagen, SoL, på stödboende, HVB eller i familjehem för personer över 18 år. Ärendet avser placeringar gjorda av enheterna socialtjänst över 18 samt verkställighet socialpsykiatri.

Beslutsunderlag

Förslag till avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende
Vård- och omsorgsnämndens beslut § 95, 2025 Avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende

Beredning

Vård och Omsorg har sett över hanteringen av avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende och föreslår att avgift tas ut vid sådana

placeringar i enlighet med bilagt beslutsunderlag. Avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende har tidigare inte tagits ut.

Enligt 2 kap. 5 § kommunallagen (2017:725), KL, får kommunen ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som den tillhandahåller. Enligt 2 kap. 6 § KL gäller den så kallade självkostnadsprincipen, d v s att kommunen inte får ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som den tillhandahåller.

Enligt 32 kap. 2 § SoL får kommunen ta ut ersättning för uppehållet av den som på grund av skadligt bruk och beroende av alkohol, narkotika eller andra beroendeframkallande medel får vård eller behandling i ett HVB eller familjehem.

Enligt 32 kap. 1 § SoL får kommunen ta ut skäliga avgifter som inte överstiger kommunens självkostnader vid bland annat bostad i särskilt boende och annan liknande insats. Stödboende är att bedöma som en annan liknande insats, varmed skälig avgift får uttas vid placering.

Konsekvenser av förslag till avgifter Förslaget kommer innebära att somliga individer som i nuläget inte har betalat någon avgift alls under placering i HVB, familjehem eller stödboende kommer numera att göra detta. Dock görs bedömningen att majoriteten av dessa individer har ekonomiskt bistånd till sin försörjning, vilket innebär att undantag från uttag av avgift i många fall kommer vara berättigat.

Avgifterna bedöms inte nämnvärt öka kommunens intäkter, utan syftar huvudsakligen till ovan nämnda likabehandling och förutsägbarhet för de medborgare som söker insatser från kommunen.

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsnämnden

Eva Hallberg
Kommundirektör

Mattias Larsson
Ekonomichef

AVGIFTER VID PLACERINGAR I HVB, FAMILJEHEM ELLER STÖDBOENDE

Hantering av avgifter

Avgifterna avser placeringar enligt socialtjänstlagen, SoL, i HVB, familjehem eller stödboende för personer över 18 år.

Enligt 2 kap. 5 § kommunallagen (2017:725), KL, får kommunen ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som den tillhandahåller. Enligt 2 kap. 6 § KL gäller den så kallade självkostnadsprincipen, d v s att kommunen inte får ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som den tillhandahåller.

1. Avgift vid placering i HVB och familjehem

Enligt 32 kap. 2 § SoL får kommunen ta ut ersättning för uppehållet av den som på grund av skadligt bruk och beroende av alkohol, narkotika eller andra beroendeframkallande medel får vård eller behandling i ett HVB eller familjehem. Enligt 17 kap. 2 § socialtjänstförordningen, SoF, får den ersättningen uppgå till högst 130 kronor per dag.

Vid placering på HVB eller familjehem tas den högsta tillåtna avgiften enligt socialtjänstförordningen ut, vilket för närvarande är 130 kr/dygn.

2. Avgift vid placering i stödboende

Enligt 32 kap. 1 § SoL får kommunen ta ut skäliga avgifter som inte överstiger kommunens självkostnader vid bland annat bostad i särskilt boende och annan liknande insats. Stödboende är att bedöma som en annan liknande insats, varmed skälig avgift får uttas vid placering.

Vid placering i stödboende ska i första hand hyran som anges på hyreskontraktet debiteras. Om hyran inte skrivs ut på kontraktet ska hyra debiteras motsvarande kostnad för boende i kommunens resursboende på Bergavägen.

Avgift för måltider debiteras enligt politiskt beslutad fördelningspost för mat inom riksnormen. Vid självhushåll debiteras ingen avgift för mat.

Undantag från uttag av avgift

Enligt 36 kap. 6 § SoL kan nämnden besluta om att helt eller delvis efterge den enskildes ersättningsskyldighet.

I Eslövs kommun kan undantag för uttag av avgift göras:

- Vid dubbla boendekostnader för den enskilde
- Om uttagande av avgift riskerar behandlingsframkomligheten.
- Om den enskilde uppbär försörjningsstöd, eller om uttagande av avgift leder till behov av försörjningsstöd.
- Vid placering på skyddat boende.
- Vid placeringar enligt LVM och LVU.

Beslut om undantag fattas enligt förslag i delegeringsordning av enhetschef efter beslutsunderlag från ansvarig socialsekreterare.

Avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende**Beslut**

Vård och omsorgsnämnden föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att:

- fastställa föreslagna avgifter för placering i HVB, familjehem och stödboende
- avgifterna gäller från och med 1 januari 2026.

Ärendebeskrivning

Under 2023–2025 har ett aktivt arbete genomförts inom Vård och Omsorg för att se över arbetssätt och insatser till personer med samsjuklighet av skadligt bruk och beroende samt psykisk ohälsa eller funktionsnedsättning. Inom ramen för detta arbete har ett arbetssätt bestående av samutredningar samt samplaceringar mellan socialtjänst över 18 år och socialpsykiatri utvecklats.

I samband med detta har olikheter i hantering av avgiftsuttag mellan de bägge enheterna uppmärksammats. För att säkerställa att likställighetsprincipen efterlevs har därför hanteringen av avgifter setts över.

Ärendet avser hantering av avgifter vid placeringar gjorda enligt socialtjänstlagen, SoL, på stödboende, HVB eller i familjehem för personer över 18 år. Ärendet avser placeringar gjorda av enheterna socialtjänst över 18 samt verkställighet socialpsykiatri.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse; Avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende
- Förslag till avgifter vid placering i HVB, familjehem eller stödboende

Beredning

Vård och Omsorg har sett över hanteringen av avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende och föreslår att avgift tas ut vid sådana placeringar i enlighet med bilagt beslutsunderlag. Avgifter vid placering i HVB, familjehem och stödboende har tidigare inte tagits ut.

Enligt 2 kap. 5 § kommunallagen (2017:725), KL, får kommunen ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som den tillhandahåller. Enligt 2 kap. 6 § KL gäller den så kallade självkostnadsprincipen, d v s att kommunen inte

Vård- och omsorgsnämnden

får ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som den tillhandahåller.

Enligt 32 kap. 2 § SoL får kommunen ta ut ersättning för uppehållet av den som på grund av skadligt bruk och beroende av alkohol, narkotika eller andra beroendeframkallande medel får vård eller behandling i ett HVB eller familjehem.

Enligt 32 kap. 1 § SoL får kommunen ta ut skäliga avgifter som inte överstiger kommunens självkostnader vid bland annat bostad i särskilt boende och annan liknande insats. Stödboende är att bedöma som en annan liknande insats, varmed skälig avgift får uttas vid placering.

Konsekvenser av förslag till avgifter

Förslaget kommer innebära att somliga individer som i nuläget inte har betalat någon avgift alls under placering i HVB, familjehem eller stödboende kommer numera att göra detta. Dock görs bedömningen att majoriteten av dessa individer har ekonomiskt bistånd till sin försörjning, vilket innebär att undantag från uttag av avgift i många fall kommer vara berättigat.

Avgifterna bedöms inte nämnvärt öka kommunens intäkter, utan syftar huvudsakligen till ovan nämnda likabehandling och förutsägbarhet för de medborgare som söker insatser från kommunen.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

2025-09-15
Måns Berger
+4641362656
mans.berger@eslov.se

Kommunstyrelsen

Remiss av handlingsplan för bostadsförsörjning

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen beslutar att utan eget ställningstagande skicka förslaget till ny handlingsplan för bostadsförsörjning på remiss under perioden 2026-01-13 – 2026-03-25.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs 2021, en ny bostadsförsörjningsstrategi ska därför antas under nuvarande mandatperiod.

Kommunstyrelsen har uppdragit åt Kommunledningskontoret att ta fram en ny handlingsplan för bostadsförsörjning (kommunstyrelsens beslut §123, 2024) och har angett att kommunstyrelsens arbetsutskott ska utgöra styrgrupp för arbetet. Kommunstyrelsens arbetsutskott har antagit en projektplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §169, 2024) och har därefter beslutat om ytterligare inriktningar för det fortsatta arbetet (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §129, 2025).

Beslutsunderlag

- Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion
- Bilaga, Analys av Eslövs kommun – remissversion
- Följebrev; remiss Eslövs kommuns handlingsplan för bostadsförsörjning 2025
- Sändlista; remiss Eslövs kommuns handlingsplan för bostadsförsörjning 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 150, 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 129, 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut, §169, 2024
- Kommunstyrelsens beslut § 123, 2024
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025

Beredning

Riksdagen reviderade nyligen bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. Det som i Eslöv benämnts som kommunens bostadsförsörjningsstrategi, ska nu enligt den nya lagen benämnas handlingsplan för bostadsförsörjning.

Handlingsplanen för bostadsförsörjning ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av:

1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Ett förslag på ny handlingsplan har tagits fram. Förslaget består av en sammanfattande analys, kommunens mål för bostadsförsörjningen samt vilka aktiviteter som planeras att genomföras. Till handlingsplanen finns en bilaga som innehåller en mer omfattande analys av bostadsmarknaden i Eslövs kommun samt en genomgång av vilken lagstiftning och andra styrande dokument på nationell, regional och kommunal nivå som påverkar kommunens bostadsförsörjning.

Förslaget har tagits fram av Kommunledningskontoret i samarbete med EBO och Vård och Omsorg. Privata fastighetsägare har även involverats i processen. Efter remissrundan ska ärendet behandlas av kommunstyrelsen innan det slutligen beslutas av kommunfullmäktige.

Beslutet skickas till

Enligt separat sändlista

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Avdelningschef

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING 2025



REMISSVERSION



**ESLÖVS
KOMMUN**

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Arbetsgrupp

Måns Berger, projektledare, Kommunledningskontoret

Kristina Forslund, VD, Eslövs bostads AB

Sofia Persson, verksamhetschef, Vård och omsorg (äldreomsorgen)

Maria Lindstrand, enhetschef, Vård och omsorg (socialtjänsten)

Moa Åhnberg, planarkitekt, Kommunledningskontoret

Ida Linder, praktikant, Malmö Universitet

Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Bakgrund	5
Syfte.....	7
Avgränsningar	7
Sammanfattande analys	7
Marknadsförutsättningar.....	8
Eslövs demografiska utveckling.....	9
Behov av nya bostäder.....	9
Bostadssociala utmaningar	9
Mål för kommunens bostadsförsörjning	10
Planerade aktiviteter	12
Uppföljning	14

Sammanfattning

Eslöv växer och under 2025 fick kommunen för första gången fler än 35 000 invånare. Eslövs kommun förväntas fortsätta växa med ytterligare ca 1 700 personer de kommande tio åren. Med strategiska satsningar på nya attraktiva boendemiljöer möjliggörs en fortsatt hållbar utveckling av kommunen.

Enligt bostadsförsörjningslagen ska Eslövs kommun under varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjningen.

Handlingsplanen innehåller sex mål för kommunens bostadsförsörjning:

1. det ska byggas ca 150 bostäder per år,
2. kommunens ska främja ett varierande utbud av bostäder i hela kommunen. Stor vikt ska läggas vid att öka andelen småhus och bostadsrätter i syfte att få till varierade boendalternativ,
3. bostadsförsörjningen av byarna ska anpassas utifrån byarnas unika bostadsbehov och identitet,
4. kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet,
5. kommunen ska öka det varierade utbudet av boendemöjligheter för Eslövs äldre befolkning för att ge dem ökad möjlighet till självständighet och trygghet,
6. fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad.

Ambitionen att färdigställa 150 bostäder om året baseras på det identifierade bostadsbehovet som är 110 bostäder om året, samt antagandet om ett underliggande skånskt bostadsbehov. Nyproduktionen av bostäder ska komplettera den befintliga bebyggelsen och bidra till en ökad variation. I centrala Eslöv har nyproduktionen dominerats av små hyresrätter under de senaste åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra större lägenheter och mindre småhus. En större andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter.

Befolkningen i många byar förväntas bli äldre de kommande åren och många äldre bor idag i villor. Genom att äldre i tid flyttar till ett boende som är anpassat skapas förutsättningar för de äldre att kunna bibehålla en självständig vardag där de kan delta i samhällslivet. Kommunen ska stötta seniorer som vill flytta från sina villor. För att möjliggöra för de äldre att kunna bo kvar i sina områden bör särskild vikt läggas vid att tillföra bostäder i byarna som passar den äldre befolkningen, så som marklägenheter, radhus och låga flerbostadshus. Samtidigt bör även tillgången på småhus öka i byarna för att möjliggöra en fortsatt utveckling utifrån respektive bys förutsättningar.

Det finns idag bostadsbehov i Eslöv som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det hushåll som saknar ett eget

bostadskontrakt, dels finns det hushåll som bor för trångt. Genom en förbättrad samverkan mellan kommunens olika verksamheter och fastighetsägare kan bostadssociala problem förebyggas och fler kommuninvånare kan ta sig in på bostadsmarknaden.

Inledning

Eslövs kommun har en unik kombination av närhet till omvärlden, goda kommunikationer, en stark centralort med gott om kvaliteter, levande byar och landsbygd och gott om natur för rekreation och friluftsliv. Det nära läget i en expansiv region ger kommunen en central och spännande position i Skånes utveckling.

Eslöv växer och under 2025 fick kommunen för första gången fler än 35 000 invånare. Eslövs kommun förväntas fortsätta växa med ca 1 700 personer de kommande tio åren. Med strategiska satsningar på nya attraktiva boendemiljöer möjliggörs en hållbar utveckling och att Eslöv stärker sin roll som en regional stjärna i mittskåne.

Tillgången till bra bostäder är även av stor vikt för en kommuns utveckling och avgörande för den enskilde medborgarens livssituation. Bostad som en social rättighet lyfts fram såväl i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (artikel 25) som i regeringsformen (1 kap. § 2).

Bostadsförsörjningen ska både syfta till att planera för att nya bostäder byggs, samt att utveckla det befintliga bostadsbeståndet. Eslövs handlingsplan för bostadsförsörjning innehåller en sammanfattande analys av Eslövs bostadsmarknad, kommunens mål för bostadsförsörjningen samt vilka åtgärder som ska genomföras för att uppnå målen. Som en bilaga till handlingsplanen finns en mer utförlig analys av bostadsmarknaden i Eslöv. I bilagan beskrivs även hur kommunen tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Bakgrund

Enligt bostadsförsörjningslagen ska Eslövs kommun under varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjningen. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs hösten 2021 och motsvarar det som idag är handlingsplan för bostadsförsörjning. En ny handlingsplan behöver därför antas innan nästa val, år 2026. Kommunstyrelsen i Eslöv har gett Kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en ny handlingsplan (KS, § 123, 2024). Kommunstyrelsens arbetsutskott har utgjort styrgrupp för arbetet och har antagit en projektplan (KSAU, § 169, 2024). Projektplanen innehåller fyra effektmål som har väglett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan:

- Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer
- Att hemlöshet och trångboddhet minskar
- Att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjningen
- Att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat

Utöver målsättningarna som finns i projektplanen har ytterligare direktiv tillkommit under processen (KSAU, § 129, 2025 samt KSAU, § 150 2025), där det bland annat tydliggjorts att handlingsplanen ska syfta till att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter samt att handlingsplanen inte ska beröra frågan om hyresgarantier.

Kommunledningskontoret har lett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan. För att säkerställa en god förankring har arbetet skett i en arbetsgrupp med representation från berörda förvaltningar och Eslövs bostads AB. Under arbetets gång har även privata fastighetsägare involverats. En viktig del av processen är den remissrunda där angränsande kommuner, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och övriga berörda aktörer ges möjlighet att inkomma med synpunkter.

Lagen

Lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, kallad bostadsförsörjningslagen, ger kommunerna ansvar att planera för bostadsförsörjningen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Riksdagen har tagit beslut om en ändring av lagen och lagändringen började gälla den 1 mars 2025. Det som tidigare kallades riktlinjer för bostadsförsörjning ska framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen.

Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Handlingsplanen ska särskilt grundas på en analys av:

- den demografiska utvecklingen,
- marknadsförutsättningarna,

- och de bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Analysen ska genomföras med stöd av det underlag som Boverket förser kommunen med och ytterligare underlag som kommunen behöver för analysen. I lagtexten specificeras det även att vid framtagandet av handlingsplanen ska kommunen samråda med berörda kommuner. Vidare åligger det kommunen att ge länsstyrelsen och regionen tillfälle att yttra sig. Lag (2025:70).

Syfte

Syfte med handlingsplanen är att skapa förutsättningar för ett effektivt och samordnat arbete med kommunens bostadsförsörjning. Därtill ska handlingsplanen fungera som ett stöd när nya detaljplaner tas fram, vid nya markanvisningar, som underlag för den översiktliga planeringen samt som underlag för beslut om åtgärder som rör bostadsfrågor i andra kommunala verksamheter.

Avgränsningar

Handlingsplanen för bostadsförsörjning kommer inte beröra de lokaler eller bostäder som behandlas i kommunens lokalförsörjningsplan.

Handlingsplanen omfattar dock bostäder med tre månaders uppsägning eller mindre.

Klimatanpassning av bostäderna i kommuner kommer inte heller beröras. En separat klimatanpassningsplan ska i stället tas fram.

Handlingsplanen beskriver inte heller hur dom gröna kvaliteterna i bostadsområdena ska utvecklas då detta beskrivs i kommunens Grönplan.

Handlingsplanen för bostadsförsörjning och översiktsplanen är kompletterande dokument som tillsammans ska ge en inriktning för bostadsutvecklingen i Eslövs kommun. I handlingsplanen för bostadsförsörjning beskrivs behovet av nya bostäder, både antal och typ av bostäder. I översiktsplanen beskrivs vilka markanspråk som planeras tas i anspråk för att tillgodose bostadsbehovet, så som det beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen för bostadsförsörjning kommer därför inte peka ut framtida utbyggnadsområden, det sker i stället i kommunens översiktsplan.

Sammanfattande analys

I arbetet med att ta fram handlingsplanen har en omfattande analys av Eslövs bostadsmarknad genomförts. I följande kapitel ges en kortfattad beskrivning av Eslövs bostadsbestånd, den demografiska utvecklingen samt

den bostadssociala situationen. För att ta del av den fullödiga analysen av Eslövs bostadsmarknad, se bilagan: Analys av Eslöv kommun.

Marknadsförutsättningar

2023 fanns det totalt 15 794 bostäder i Eslöv. Den dominerade bostadstypen i Eslöv är småhus, som står för 53 procent av det befintliga bostadsbeståndet. Lägenheter i flerbostadshus utgör 40 procent av bostadsbeståndet. Resterande bostäder består av övriga hus och specialbostäder¹. Det vanligaste hushållet i Eslöv är ett enpersonshushåll. Enpersonshushåll bor oftast i hyresrätt, men även i hög utsträckning i äganderätt. Övriga hushållstyper bor oftast i äganderätt.

I delar av kommunen är bostadsbeståndet homogent. Centrala och östra delen av Eslövs tätort domineras av hyresrätter medan bostadsrätterna framför allt finns i de centrala och norra delarna av Eslövs tätort. Äganderätten dominerar i västra delen av Eslövs tätort samt i byarna. Bostadsbeståndet varierar dock mellan byarna. I Eslöv bor dom flesta i äganderätt, förutom åldersgruppen 20 till 29 år där hyresrätten är vanligast. Även i den äldre befolkningen är äganderätten vanligast, men hyresrätt och bostadsrätt blir allt vanligare desto äldre befolkningen blir.

Det vanligaste småhuset i Eslöv är ca 90–130 kvm och den vanligaste hyresrätten i flerbostadshus är 2 rum och kök. Kötiden för hyresrätter har minskat sedan 2022. Kötiden är kortare för nyproducerade lägenheter och för små lägenheter och kötiden är längre för äldre och större lägenheter.

Bostadspriserna i Eslöv har ökat under 2000-talet. Villapriserna i Eslöv är i linje med genomsnittet i Skåne och riket men har minskat i viss utsträckning under 2022 och 2023. Priserna på bostadsrätter är lägre än i Skåne och har legat relativt stabilt 2022 och 2023.

Under 2020-talet har Eslöv haft ett relativt högt bostadsbyggande och det har byggts ca 167 bostäder per år. Bostadsbyggandet har dominerats av flerbostadshus och hyresrätter vilket är ett mönster som syns i hela Skåne.

Eslövs kommun har planer som möjliggör att det byggs i genomsnitt 230 nya bostäder om året till 2034. En mer realistisk bedömning är att det kommer byggas ca 150 bostäder om året. Region Skåne uppskattar att efterfrågan för nyproducerade bostäder i Eslöv har sjunkit. Det innebär att det finns få personer som vill och kan efterfråga en nyproducerad bostad i Eslöv. 2023 uppskattar Region Skåne att efterfrågan är 29 äganderätter per år och att det saknas en efterfrågan för nyproducerade bostadsrätter och

¹ Med övriga bostäder menas hus som inte huvudsakligen är avsedda för bostadsändamål men ändå innehåller vanliga bostadslägenheter, till exempel byggnader avsedda för verksamhet eller samhällsfunktion. Specialbostäder avser bostäder för bland annat äldre, funktionshindrade och studentbostäder (Källa: SCB).

hyresrätter i Eslöv. Det ska tolkas som att det för tillfället är svårt att få lönsamhet i nyproduktion av bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv.

Eslövs demografiska utveckling

Eslövs befolkning prognosticeras öka de kommande 10 åren med i genomsnitt 0,5 procent om året. Ökningen förväntas bli lägre än det föregående decenniet på grund av ett minskat barnafödande och en lägre invandring. Under perioden är det framför allt den äldre delen av befolkningen som kommer öka.

De som flyttar till Eslövs kommun är oftast i åldern 30 till 40 med yngre barn och de som flyttar från kommunen är framför allt i åldern 20 till 29. Flyttrörelserna sker framför allt mellan Malmö och Lund, men även i viss mån Höör. De som flyttar in i en hyresrätt är oftast i åldern 20 till 24 och bor redan i Eslöv, alternativt i någon annan del av Skåne. Även de som flyttar till en bostadsrätt bor ofta redan i kommunen men är något äldre, ca 20 till 30 år. De som flyttar in i en äganderätt kommer oftast från någon annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34 år. Äldre flyttar i låg utsträckning och i den mån de flyttar sker det oftast till en hyresrätt.

I den arbetsföra befolkningen pendlar en allt större andel av befolkningen till en annan ort för arbete. Samtidigt ökar även inpendlingen till kommunen.

Behov av nya bostäder

Antalet hushåll förväntas öka de kommande 10 åren vilket innebär att det finns ett behov av att tillföra i genomsnitt ca 110 nya bostäder per år för att möta det ökande bostadsbehovet². Bostadsbehovet varierar stort mellan kommunens olika delar men är som störst för Eslövs tätort.

Bostadssociala utmaningar

Det finns idag bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det ca 100 personer som lever i hemlöshet³ och ca 540 hushåll lever i trångboddhet och saknar ekonomiska förutsättningar att flytta till ett större boende. Trångbodda hushåll med ansträngd boendekonomi består oftast av ensamstående kvinnor med barn. På grund av låg betalningsförmåga har gruppen generellt svårt att flytta till ett mer ändamålsenligt boende.

² För att uppskatta det demografiska bostadsbehovet har Eslövs kommun gjort en hushållsprognos. Hushållsprognosen baseras på en trendbaserad befolkningsprognos och skiljer sig från Eslövs officiella befolkningsprognos. En trendbaserad prognos utgår endast från historisk data och beaktar inte planerad byggnation. För mer information om hushållsprognosen se bilagan Analys av Eslövs kommun.

³ I Socialstyrelsens kartläggning av antalet hemlösa ingår även de som bor i bostäder via socialtjänsten, vilket utgör den största andelen av de hemlösa. För en mer utförlig beskrivning av Socialstyrelsens definition, se Bilaga Analys av Eslövs kommun.

De hushåll vars bostadsbehov inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden faller idag delvis mellan stolarna. Det beror på att det finns grupper som inte längre kan få sociala kontrakt men som samtidigt inte klarar kraven från fastighetsägarna, tex personer med skulder eller låga inkomster.

I Eslöv verkar det finnas en koppling mellan inkomstnivåerna i ett område och fördelningen av upplåtelseformerna äganderätt och hyresrätt i området. En jämnare fördelning av upplåtelseformerna kan därför minska segregationen i kommunen.

Majoriteten av äldre bor idag i småhus. Samtidigt överväger många äldre att flytta. Det finns många fördelar med att äldre flyttar till anpassade bostäder. Möjligheten till att leva ett självständigt och friskt liv ökar, hemtjänstens arbete förenklas och kommunens bostadsbestånd används mer effektivt.

Mål för kommunens bostadsförsörjning

Eslövs kommun har 6 mål för kommunens bostadsförsörjning:

1. det ska byggas ca 150 bostäder per år,
2. kommunens ska främja ett varierande utbud av bostäder i hela kommunen. Stor vikt ska läggas vid att öka andelen småhus och bostadsrätter i syfte att få till varierade boendalternativ,
3. bostadsförsörjningen av byarna ska anpassas utifrån byarnas unika bostadsbehov och identitet,
4. kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet,
5. kommunen ska öka det varierade utbudet av boendemöjligheter för Eslövs äldre befolkning för att ge dem ökad möjlighet till självständighet och trygghet,
6. fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad.

Det demografiska bostadsbehovet motsvarar ca 110 nya bostäder om året, men kommunens mål för bostadsbyggandet är högre. Ett skäl är att det har byggts färre bostäder än behovet i Skåne under lång tid och att det sannolikt finns ett underliggande bostadsbehov som behöver tillgodoses. Ett ytterligare skäl är att behovet och efterfrågan har varierat mycket de senaste åren och 2023 års siffror är de lägsta som uppmäts på länge. Att ha ett högre mål kan därför vara klokt då det ger en marginal om behovet eller efterfrågan skulle öka. Eslövs vision och kommunfullmäktiges mål för mandatperioden uttrycker dessutom en tydlig ambition att Eslöv ska fortsätta vara en tillväxtkommun och att nyproduktionen av bostäder ska bidra till en växande befolkning.

Eslövs tätort är den del av kommunen som vuxit mest de senaste åren. Eslövs tätort har goda förbindelser gentemot både Malmö och Lund, men även Helsingborg och Kristianstad och har ett stort utbud av service. Eslövs tätort ska fortsätta att erbjuda attraktiva bostäder och boendemiljöer genom täta, gröna och blandade bostadsområden. Att bygga tätt syftar till att öka kvaliteten i bostadsområdena genom att koncentrera bebyggelsen och på så vis ge plats för grönska, rekreation och mötesplatser, vilket skapar förutsättningar för ett levande stadsliv. Täthet går att uppnå på olika vis och innebär inte att bebyggelsen måste vara hög. Generellt bör det byggas tätare i kollektivtrafikhöga läge. För att bostadsområden ska upplevas som attraktiva krävs också en omsorgsfull gestaltning och väl genomtänkta materialval.

Nyproduktionen av bostäder ska komplettera den befintliga bebyggelsen och bidra till en ökad variationen på låg områdesnivå genom att tillföra bostäder med annan storlek, upplåtelseform, hustyp och prisklass än den som idag är dominerande i området. I centrala Eslöv har nyproduktionen dominerats av små hyresrätter under de senaste åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra större lägenheter och mindre småhus. En större andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter.

I Eslöv finns det attraktiva byar med tillgång till goda kommunikationer och vacker natur. En tätorts attraktivitet är även beroende av dess utbud av service. Tillgången till kommunal service är något kommunen har rådighet över och det har en stor påverkan på byarnas möjlighet att växa. Byarna ska fortsätta att utvecklas, men behovet av nya bostäder varierar och utbyggnaden bör anpassas efter de lokala behoven och förutsättningarna. Nyproduktionen ska även i byarna eftersträva att komplettera den befintliga bebyggelsen så att det finns ett varierat utbud av bostäder i hela kommunen. Ett mer varierat bostadsutbud möjliggör för medborgare att anpassa sin bostad till olika tider i livet och ändå bo kvar i sitt närområde. Befolkningen i många byar förväntas bli äldre de kommande åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra bostäder som passar den äldre befolkningen, så som marklägenheter, radhus och låga flerbostadshus. Samtidigt bör även tillgången på småhus öka i byarna för att möjliggöra en fortsatt utveckling utifrån respektive bys förutsättningar. Genom att äldre i tid flyttar till ett boende som är anpassat skapas förutsättningar för den äldre att kunna bibehålla en självständig vardag där man kan delta i samhällslivet. Kommunen ska stötta seniorer som vill flytta från sina villor.

Det finns idag bostadsbehov i Eslöv som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det hushåll som saknar ett eget bostadskontrakt, dels finns det hushåll som bor för trångt. Det kan bero på sociala eller ekonomiska faktorer. Många av hushållen kvalificerar sig

samtidigt inte till att få ett socialt kontrakt via kommunen och riskerar därför att falla mellan stolarna. En god bostad är en förutsättning för att kunna delta och bidra i samhället. Kommunens planering ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. Genom en förbättrad samverkan mellan kommunens olika verksamheter och fastighetsägare kan bostadssociala problem förebyggas och fler kommuninvånare ta sig in på bostadsmarknaden.

Planerade aktiviteter

Kommunen planerar att genomföra en mängd aktiviteter för att uppnå handlingsplanens mål. Aktiviteterna ska genomföras under perioden 2026–2029. De kan antingen vara tidsbegränsade eller löpande. En aktivitet kan beröra mer än en förvaltning och mer än ett mål.

Det kommer inte tas fram några särskilda insatser för att utveckla dom gröna kvaliteterna i Eslöv även om det berörs i mål 2. Det arbetet kommer i stället ske inom ramen för den grönplan och den parkplan som Miljö och Samhällsbyggnad ansvarar för.

Aktivitet	Ansvar	Tidsplan
Ta fram ett program för gestaltad livsmiljö	Klk	2029
Revidera riktlinjer för markanvisning	Klk	2027
Genomföra strategiska markköp	Klk	Löpande
Utreda förutsättningar för kommunal markberedskap	Klk	2029
Föra en dialog med Skånetrafiken kring nya utbyggnadsområden	Klk	Löpande
Initiera en dialog med vägföreningarna kring kommunalt huvudmannaskap	MoS	Löpande
Revidera detaljplaner för att möjliggöra ett kommunalt huvudmannaskap i byarna	Klk	Löpande
Utred pilotprojekt i Östra Eslöv för att utveckla framtidens boende	Klk	2029
Utreda nya parkeringslösningar för att möjliggöra en tät stad i Östra Eslöv	Klk, MoS	2029
EBO ska färdigställa i genomsnitt 25 bostäder per år	EBO	Löpande
EBO ska fortsätta bygga i byarna	EBO	Löpande

För att skapa ett mer blandat bostadsbestånd ska nyproduktionen eftersträva att bidra till en ökad variation i bostadsbeståndet. Det kan framförallt ske genom kommunens markanvisningar. För att öka Eslövs kommuns attraktivitet ska ett program för gestaltad livsmiljö tas fram. Programmet syftar bland annat till att ta ett helhetsgrepp kring hur vi utformar attraktiva boendemiljöer som är anpassade för Eslöv.

För att kunna utveckla kommunen är kommunens markinnehav av avgörande betydelse. Eslövs kommun ska därför genomföra strategiska markköp som kan bidra till att genomföra Eslövs kommuns översiktsplan och stärka attraktiviteten i befintliga och framtida bostadsområden. Eslövs kommun ska även utreda vilken nivå av markberedskap som krävs för att möjliggöra en effektiv bostadsförsörjning.

Goda kommunikationer är också en viktig fråga för Eslövs attraktivitet. En dialog med Skånetrafiken ska därför initieras inför nya utbyggnadsområden.

För att kunna utveckla kommunens byar finns det ett behov av att kunna utveckla de allmänna platserna i byarna. En dialog med vägföreningarna ska inledas för att erbjuda dem att överlåta huvudmannaskapet till kommunen.

Östra Eslöv är kommunens största utbyggnadsområde. Det är också ett område där kommunen ska våga prova nya lösningar, bland annat med avseende på nya boende- och parkeringslösningar.

EBO är kommunens allmännyttiga bolag och dom har ett viktigt uppdrag att fortsätta bygga bostäder och att bidra till att det även byggs i kommunens byar. Detta kräver dock att det finns planer som går att bebygga.

Aktivitet	Ansvar	Tidsplan
Personer som fått sociala kontrakt ska erbjudas stöd i hur man behåller ett kontrakt	VoO	Löpande
EBO ska bistå kommunen med sociala kontrakt	EBO	Löpande
Stärkt samverkan socialtjänst och fastighetsägare	VoO	Löpande
Utreda kriterier för sociala kontrakt	VoO	2028
Utreda bostad först	VoO	2026
Sprida information om Boplats syd till seniorer	VoO	Löpande
Genomföra dialog om boende vid hälsosamtal för 80+	VoO	Löpande
Genomföra infoträffar på mötesplats Karidal	VoO	Löpande

För att förstärka arbetet med att förebygga vräkningar och bostadslöshet ska Eslövs kommun ge ett utökat stöd till individer som har fått ett socialt kontrakt så att kontraktet kan övergå i ett förstahandskontrakt.

Socialtjänsten arbetar redan idag med att förebygga vräkningar men nya samverkansformer har etablerats vilket möjliggör en utökad samverkan med fastighetsägarna i kommunen för att förebygga bostadssociala problem och erbjuda stöd till personer med skulder.

Mot bakgrund av att det idag finns individer som inte kvalificerar sig till ett socialt kontrakt men som ändå saknar reella förutsättningar att ta sig in på

bostadsmarknaden ska kriterierna för sociala kontrakt utredas. Det bostadssociala arbetet ska alltid syfta till att individen i slutändan får ett eget kontrakt. Ett socialt kontrakt kan fungera som ett steg på vägen men ska inte vara ett slutmål.

Eslövs kommun har fått stadsbidrag för att utreda konceptet bostad först. En projektledare är anställd och arbetet är påbörjat.

För att stötta seniorer som vill flytta till ett mer ändamålsenligt boende ska kommunen sprida information om Boplatz syd och vikten att man ställer sig i kö i tid.

Kommunen erbjuder idag hälsofrämjande samtal, dessa kan vara i form av hembesök eller som infoträffar. Samtalen ska framöver även belysa vikten av ett anpassat boende.

Uppföljning

Handlingsplanen för bostadsförsörjning antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Kommunstyrelsen ansvarar för att planen följs upp årligen. Kommunledningskontoret ansvarar för att samordna uppföljningen med stöd av nyckelpersoner från Vård och Omsorg samt EBO.

Den årliga uppföljningen av handlingsplanen sker under våren. I uppföljningen ska status på indikatorer och aktiviteter sammanställas för att ge en bild av måluppfyllelsen. Vissa aktiviteter kommer att följas upp årligen, andra en gång per mandatperiod.

MÅL	Indikator	Följs upp
Det ska byggas ca 150 bostäder per år	Färdigställda nya bostäder	Varje år
Kommunens ska främja ett varierande utbud av bostäder i hela kommunen. Stor vikt ska läggas vid att öka andelen småhus och bostadsrätter i syfte att få till varierade boendeanternativ.	Nyproducerade bostäder i relation till befintlig bebyggelse	Varje år
	Färdigställda småhus & bostadsrätter som andel av nyproduktionen	Varje år
Bostadsförsörjningen av barn ska anpassas utifrån barnas unika bostadsbehov och identitet.	Nyproducerade bostäder i relation till befintlig bebyggelse	Varje år
Kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet.	Antal kvm per person över 80 år	År 2029
	Andel personer över 80 år som bor i villa	År 2029
Kommunen ska öka det varierade utbudet av boendemöjligheter för Eslövs äldre befolkning för att ge dem ökad möjlighet till självständighet och trygghet	Nyproducerade bostäder i relation till befintlig bebyggelse	Varje år
Fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad	Andelen trångbodda hushåll med ansträngd boendekonomi	Varje år
	Antal sociala kontrakt	Varje år

	Antal ärenden tillfälliga boenden	Varje år
--	-----------------------------------	----------

Tabell 1. Uppföljning av målen

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING 2025



ESLÖVS KOMMUN,
241 80 ESLÖV
TELEFON: 0413-620 00
E-POST: KOMMUNEN@ESLOV.SE
WEBB: ESLOV.SE



**ESLÖVS
KOMMUN**

ANALYS AV ESLÖVS KOMMUN



BILAGA TILL HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott utgjorde styrgrupp

Arbetsgrupp

Måns Berger, projektledare, Kommunledningskontoret

Kristina Forslund, VD, Eslövs bostads AB

Sofia Persson, verksamhetschef, Vård och omsorg (äldreomsorgen)

Maria Lindstrand, enhetschef, Vård och omsorg (socialtjänsten)

Moa Åhnberg, planarkitekt, Kommunledningskontoret

Ida Linder, praktikant, Malmö Universitet

Innehållsförteckning

Introduktion	5
Disposition	5
Eslövs demografiska utveckling	5
Befolkningsprognos.....	7
Flytt- och resmönster	10
Åldersstruktur och könsskillnader	11
Hushållens utveckling.....	14
Arbetslöshet	16
Inkomster	18
Slutsatser om Eslövs demografiska utveckling	19
Bostäder och bostadsmarknaden	20
Bostadsmarknaden i Skåne	20
Eslövs bostadsbestånd	21
Förutsättningar för nyproduktion.....	26
Allmännyttan och privata fastighetsägare	30
Flyttkedjor	31
Planberedskap	32
Slutsatser om Eslövs bostadsbestånd.....	37
Ortvisa analyser.....	38
Eslövs tätort	38
Billinge	39
Flyinge	39
Gårdsstånga & Getinge.....	40
Harlösa.....	41
Hurva	41
Kungshult	42
Löberöd.....	42
Marieholm	43
Stockamöllan	44
Stehag	44
Örtofta, Vaggarp och Toftaholm	45

Landsbygden.....	45
Bostäder för alla.....	47
Bostäder för äldre	47
Bostäder för unga.....	48
Bostäder för nyanlända.....	49
Bostäder för personer med funktionsnedsättning	49
Hushåll med ansträngd boendeeekonomi och trångboddhet.....	50
Hemlöshet.....	54
Bostadssociala kontrakt och akuta boendelösningar	56
Vem har bostadssociala problem?	56
Boendesegregation.....	58
Slutsatser bostäder för alla.....	61
Nationell, regional och kommunal styrning	62
Mänskliga rättigheter och svensk lagstiftning.....	62
Nationella mål för boende och byggande	62
Nationell strategi för att motverka hemlöshet 2022–2026	62
Nationella mål inom integration, funktionsrätt och jämställdhet	63
Regionplan för Skåne 2022–2040	63
Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030	64
Strukturplan för MalmöLundregionen.....	64
Bostadsmarknadsanalys för Skåne (2024).....	64
Eslövs kommuns vision och kommunfullmäktiges mål	65
Översiktsplan Eslöv 2035.....	65

Introduktion

Kommunens handlingsplan för bostadsförsörjningen ska, enligt lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383), särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningar och de bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden. Att analysera vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden är ett förtydligat uppdrag för kommunerna som blev lag år 2022. Analysen ska genomföras med stöd av det underlag som Boverket förser kommunen med och ytterligare underlag som kommunen behöver för analysen. Analysen ligger till grund för kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning inklusive dess mål och aktiviteter.

Disposition

Kapitel demografisk utveckling innehåller en analys av den demografiska utvecklingen, flyttmönster samt prognos för befolkningsutvecklingen och det framtida bostadsbehovet.

Kapitel bostäder och bostadsmarknaden analyserar Eslövs bostadsbestånd och dess utveckling inklusive framtida prognosticerad byggnation, kommunens planberedskap samt fördelningen mellan olika fastighetsägare.

Kapitlet ortvisa bostadsbehov analyserar bostadsbeståndet och bostadsbehoven i kommunens olika delar.

Kapitlet bostäder för alla analyserar ifall det finns bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden, bostadssituationen för olika grupper samt segregationens utveckling i Eslöv.

Den sista kapitlet: nationell, regional och kommunal styrning, redovisar vilka nationella, regionala och kommunala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen och som handlingsplanen för bostadsförsörjning behöver förhålla sig till.

Eslövs demografiska utveckling

2023 är Eslövs befolkning 34 775 personer. Under 2000-talet har Eslövs befolkning ökat med ca 1 procent per år. 2022 och 2023 har befolkningsökningen dock varit avsevärt lägre.

Befolkningsutvecklingen beror på två faktorer, flyttnettot, hur många som flyttar till kommunen i relation till hur många som flyttar från kommunen och födelseöverskottet, antalet som föds i relation till antalet som dör. Eslöv har under 2000 talet haft ett positivt födelseöverskott. Efter 2021 sjönk födelseöverskottet och 2023 var födelseöverskottet det lägsta sedan 2001 (se Diagram 2). Minskningen beror dels på att färre personer är i barnafödande

ålder, dels på att fler väljer att inte skaffa barn. Viljan att skaffa barn verkar dock vara något högre i Eslöv än i Skåne och riket (se Diagram 3).

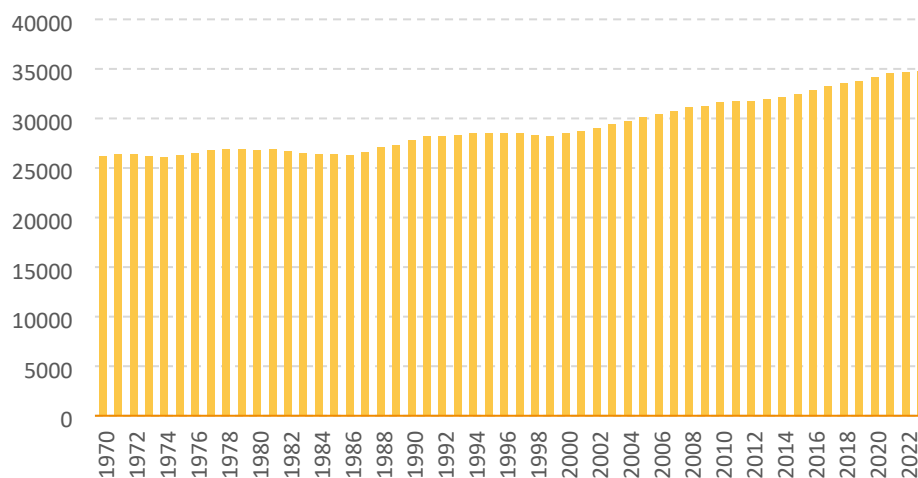


Diagram 1: Folkmängd i Eslöv 1970–2023 (Källa SCB).

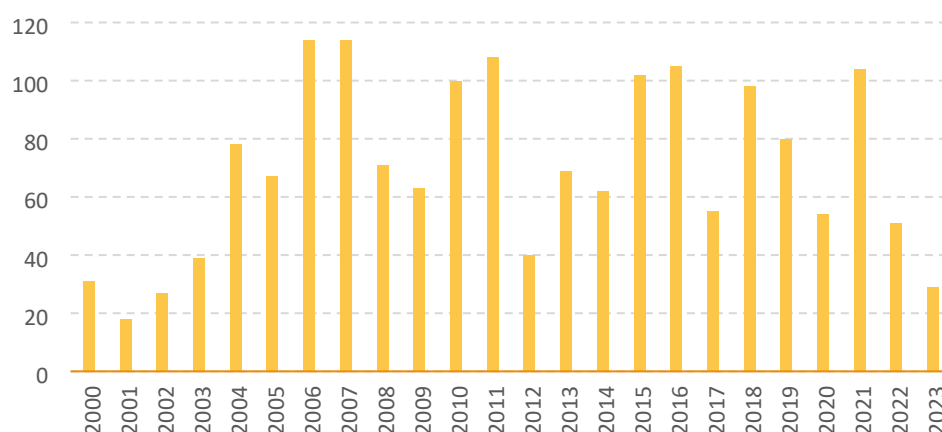


Diagram 2: Födelseöverskott 2000–2023. Födelseöverskott visar antalet födda minus döda under perioden (Källa SCB).

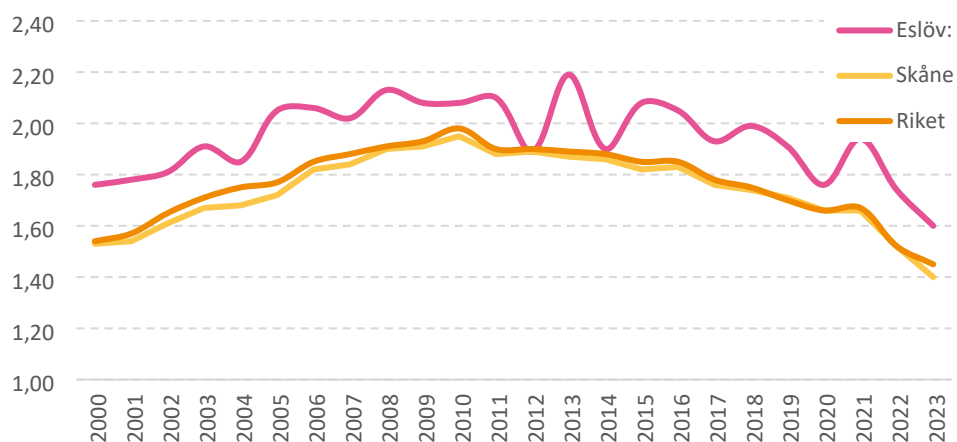


Diagram 3: Utveckling av fruktsamhetstalet i Eslöv, Skåne & Riket. Fruktsamhetstalet visar antalet födda barn per kvinna. (Källa SCB).

Under 2000 talet ökade framförallt den äldre befolkningen, och antalet män ökade något mer än antalet kvinnor. Trots det har Eslövs befolkning en fortsatt jämn könsfördelning där andelen män utgör 51 procent av befolkningen. I relation till riket och Skåne har Eslöv en större andel barn och en lägre andel i åldern 20–29. Eslöv har också marginellt färre äldre än både Skåne och riket.

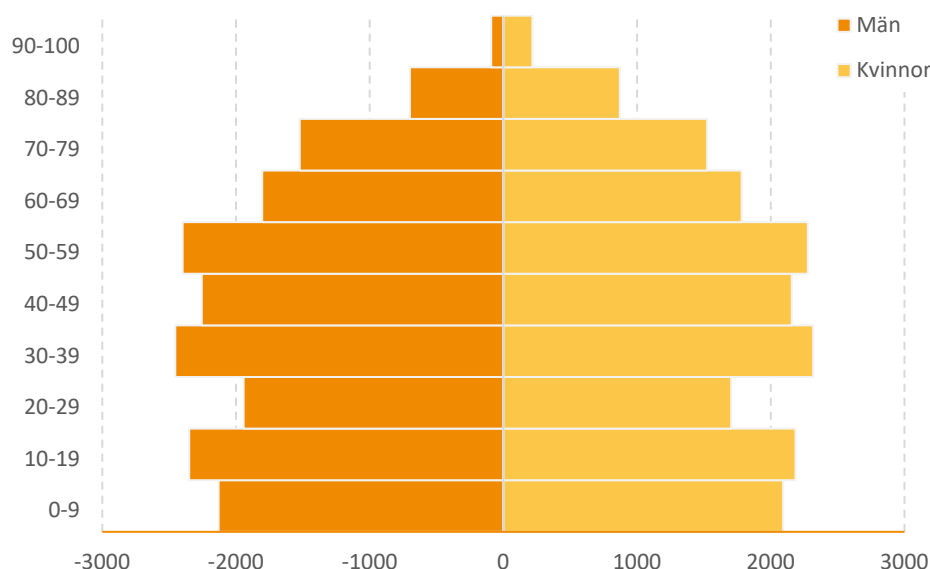


Diagram 4. Befolkningssammansättning Eslövs kommun år 2023. Diagrammet visar fördelningen av Eslövs befolkning med avseende kön och ålder år 2023 (Källa SCB).

År 2023 var 21 procent av Eslövs befolkning födda utanför Sverige. Andelen utlandsfödda i Eslöv är i linje med riket men något lägre än genomsnittet i Skåne som är 24.

Befolkningsprognos

För att bedöma behovet av nya bostäder har en särskilt befolkningsprognos tagits fram för perioden 2024-2033¹.

Under de kommande tio åren förväntas Eslövs befolkning att öka med 1 679 personer, till 36 454 personer år 2033 (se Diagram 5). Det motsvarar en ökning med 5 procent. Den största befolkningsökningen förväntas ske bland de som är över 80 år. Antalet personer som är 80 år och äldre förväntas öka med 451 personer till 2033, vilket motsvarar en ökning med 24 procent. Ökningar förväntas även ske i åldersgrupperna 20 till 29 och 40 till 49. Könsbalansen förväntas vara oförändrad.

¹¹ Befolkningsprognosen som används i handlingsplanen för bostadsförsörjning är trendbaserad och skiljer sig från Eslövs officiella befolkningsprognos. En trendbaserad prognos utgår endast från historisk data och beaktar inte planerad byggnation.

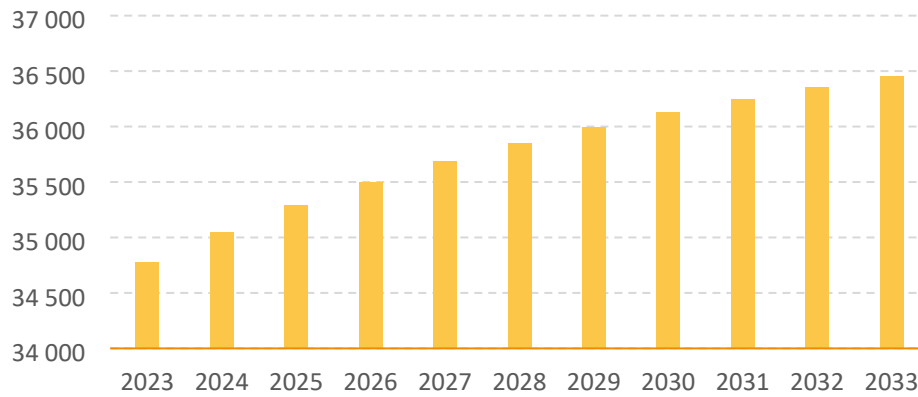


Diagram 5 Befolkningsprognos Eslövs kommun 2023–2033. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Eslövs kommun mellan år 2023 och 2033 (Källa: Eslövs kommun, 2024, trendbaserad befolkningsprognos)

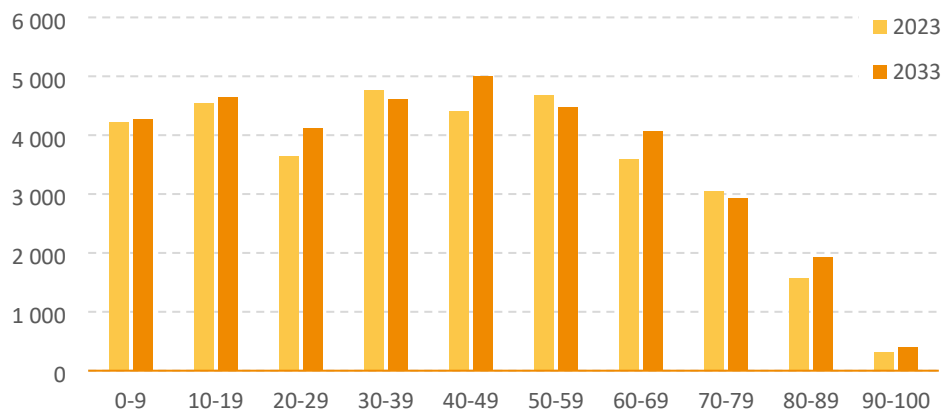


Diagram 6 Befolkningsprognos Eslövs kommun, per åldersgrupp. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Eslövs kommun år 2023 och 2033 per åldersgrupp (Källa: Eslövs kommun, 2024, trendbaserad befolkningsprognos)

Region Skåne befolkningsprognos

Varje år genomför Region Skåne en befolkningsprognos för hela länet och dess kommuner. Enligt Skånes befolkningsprognos 2024–2033 kommer Skånes befolkning öka med cirka 68 700 personer under perioden, med en årlig tillväxttakt på 0,5 procent. Tillväxttakten är högre än för riket som helhet, men lägre än de föregående tio åren då Skåne befolkning ökat med i snitt 1,1 procent om året. Den minskade tillväxttakten beror på ett förväntat lägre barnafödande och ett förväntat ökat antal dödsfall på grund av en åldrande befolkning. Den lägre tillväxttakten förklaras även av en förväntat lägre invandring till Skåne.

I Skånes östra delar är invånarna generellt sett äldre och där väntas fler dö än det föds kommande tioårsperiod. Det är bland annat åldersstrukturen som bidrar till att sju av Skånes 33 kommuner förväntas ha en minskande befolkning, varav de flesta ligger i östra Skåne. I Malmö och sydvästra Skåne prognosticeras det fortsatt födas väsentligt fler än det dör. De övergripande trenderna gör dock att folkökningen förväntas vara lägre i alla Skånes kommuner framöver jämfört med de senaste tio åren.

Det är gruppen 80 år och äldre som förväntas öka allra mest de kommande 10 år. 2033 förväntas gruppen vara ca 29 000 fler, det motsvarar en ökning på 36 procent. Samtidigt förväntas antalet barn i åldern noll till nio år i Skåne minska med 19 000, vilket motsvarar en minskning med 12 procent.

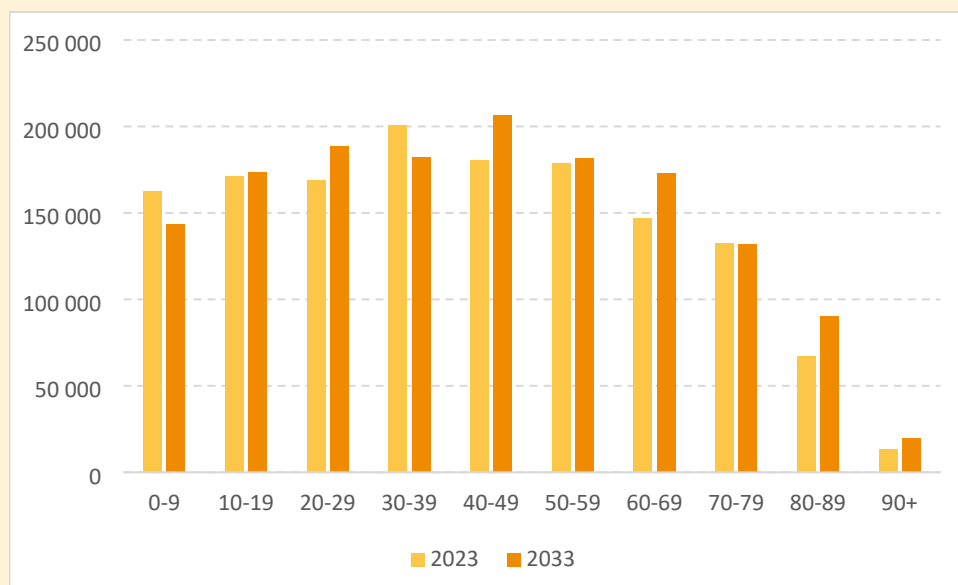


Diagram 7. Befolkningsprognos Skåne, per åldersgrupp. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Skåne år 2023 och 2033 per åldersgrupp (Källa: Region Skåne, 2024, Skånes befolkningsprognos 2024–2033).

Flytt- och resmönster

De flesta flyttarna sker inom länet. Eslöv har haft ett positivt inrikes flyttnetto under åren 2020 och 2021 men ett negativt flyttnetto 2022 och 2023. Inflyttningen från en kommun hänger ofta samman med stor utflyttning från samma kommun. De boende i Eslöv tenderar att framförallt flytta till eller från Malmö och Lund, följt av Höör.

Under 2020 till 2023 har Eslöv störst positivt flyttnetto från Malmö, Kävlinge och Burlöv, det största negativa flyttnettot är gentemot Lund, Helsingborg och Höör (se

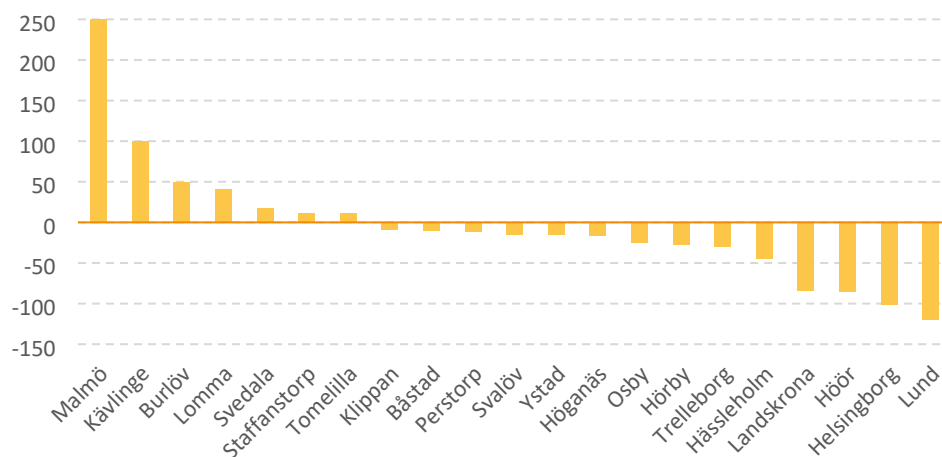


Diagram 8).

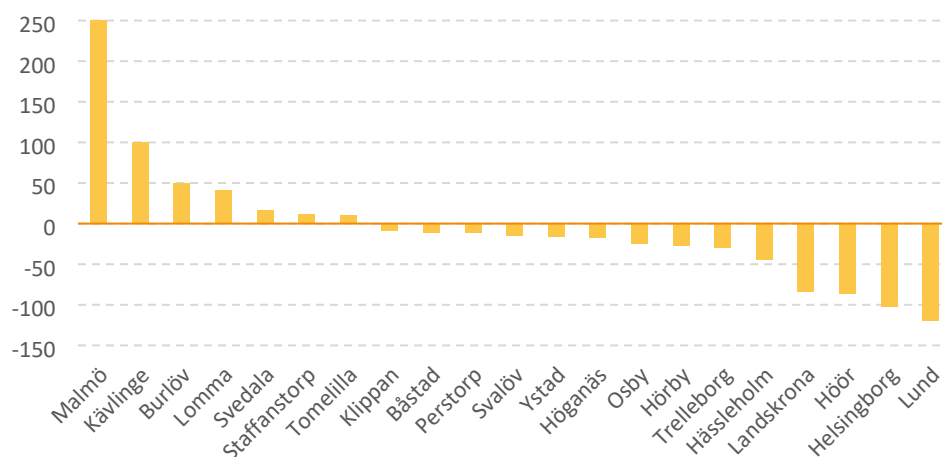


Diagram 8 Regionalt flyttnetto 2020–2023. Regionalt flyttnetto är antalet inflyttade från övriga delar av Skåne minus utflyttade till övriga delar av Skåne. Endast kommuner med ett flyttnetto som överstiger ± 10 redovisas (Källa: Kommuninvånarregistret).

Invandringen till Eslöv var som störst mellan 2016 och 2018. Därefter har invandringen varit lägre, undantaget 2022. 2024 ökade invandringen något på grund av att de ukrainare som lever i Sverige har rätt att folkbokföra sig. De som invandrar till Eslöv från ett annat land är oftast i ålder 20–40 år.

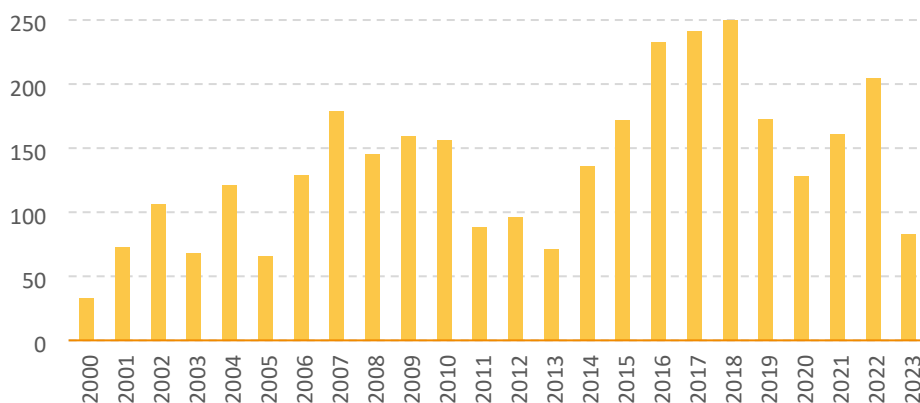


Diagram 9 Invandringsöverskott. Invandringsöverskottet är antalet invandrade minus antalet utvandrade (Källa: SCB).

Åldersstruktur och könsskillnader

Benägenheten att flytta varierar beroende på ålder. Unga i åldern 20 till 30 år är de som flyttar absolut mest, följt av gruppen 30 till 39. De som är över 70 år flyttar sällan (se Diagram 10). Män flyttar generellt mer än kvinnor, både till och från Eslöv. Mellan 2020 och 2023 var nettoinflyttningen något större för gruppen män. Den främsta könsskillnaden finns i gruppen 50 till 59 år där kvinnor flyttar från Eslöv i större utsträckning än män.

Det största positiva flyttnettot under 2020 till 2023 återfinns i åldersgrupperna 0 till 9 år samt 30 till 39 år, medan det största negativa flyttnettot återfinns i åldersgruppen 20 till 29 år. De som lämnar Eslöv i åldern 20 till 29 flyttar oftast till Malmö, Lund eller Hög.

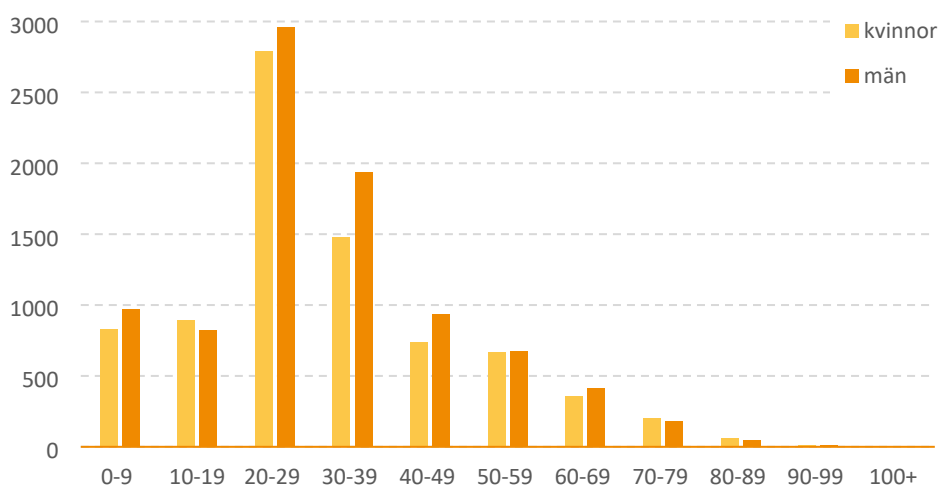


Diagram 10. Antal flyttar till eller från Eslöv per åldersgrupp. Diagrammet visar antal inrikes flyttar till eller från Eslöv under åren 2020–2023, per ålder och kön (SCB).

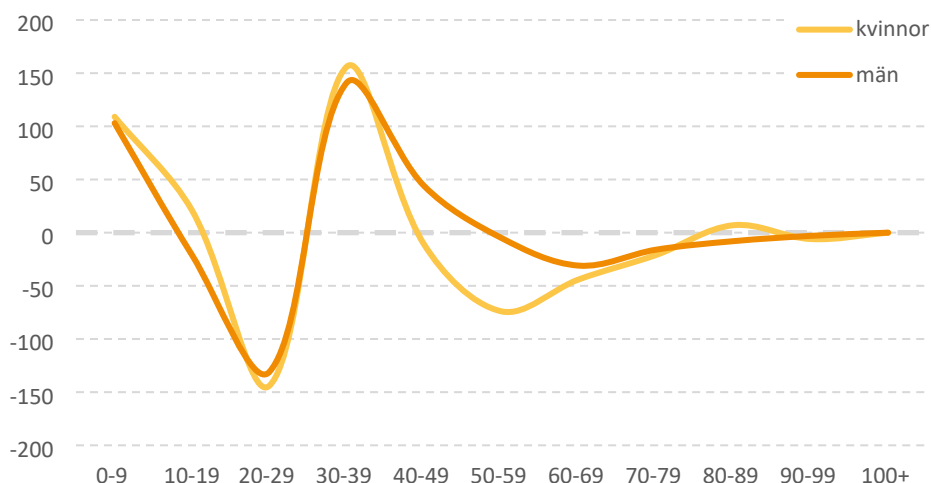


Diagram 11 Inrikes flyttnetto per åldersgrupp 2020–2023. Diagrammet visar inrikes flyttnetto för per ålder och kön. Inrikes flyttnetto är antalet personer som flyttat till Eslöv från övriga delar av Sverige minus de som flyttat från Eslöv till andra delar av Sverige. (Källa: SCB).

Flyttar och bostäder

Den vanligaste flytten i Eslöv är en yngre person i åldern 20 till 24 som redan bor i kommunen och som flyttar till en hyresrätt. Den näst vanligaste flytten är en person i åldern 20 till 24 från en annan del av Skåne som flyttar till en hyresrätt i Eslöv. Detta förklaras delvis av att yngre flyttar oftare än äldre och att det är större omsättning på hyresrätter än äganderätter och bostadsrätter.

De som flyttar till en bostadsrätt bor oftast redan i Eslöv och är i åldern 20 till 30. Det finns även en viss inflyttning till bostadsrätter från övriga delar av Skåne i åldersgruppen 20 till 24.

De som flyttar in i en äganderätt i Eslöv kommer oftast från en annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34.

Äldre flyttar sällan. I den mån de som är över 60 flyttar så tenderar det att bli till en hyresrätt. Äldre kvinnor är mer benägna än män att flytta in i hyresrätter eller bostadsrätter. Detta kan förklaras av att kvinnor oftast lever med äldre män och att männen därför oftast bort går bort innan kvinnan vilket kan vara ett skäl till flytten.

Flyttstudie

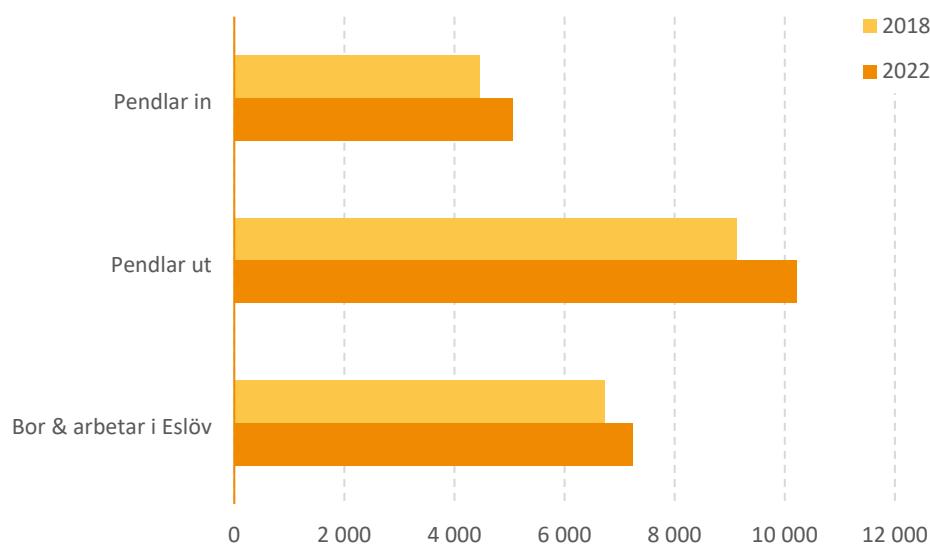
Under 2020 genomfördes en enkät av Statistikkonsulterna AB på uppdrag av Eslövs kommun som kartlade in- och utflyttningar. Studien visar på framför allt fyra anledningar till att man flyttar till Eslövs kommun: goda boendemöjligheter, goda pendlingsmöjligheter, attraktiva huspriser och närhet till natur och rekreation. Varför man flyttar från Eslövs kommun är framför allt beroende av utbudet av affärer och service, utbudet av kultur och nöjen, arbetsmarknaden och upplevelsen av framtidsutsikterna för

kommunen. 22 procent av de som flyttar till kommunen är så kallade ”hemvändare”, med vilket menas att de har bott i Eslöv tidigare. Antalet inflyttare i stort följer nybyggnationen i kommunen, vilket indikerar att en avgörande faktor för inflyttning är ökad tillgång till bostäder.

Pendling

De boende i Eslöv gör ca 47 000 resor per dag, det vanligaste målet för resan är hemmet (42 procent) och det näst vanligaste målet är arbetsplatsen (22 procent). Det vanligaste färdmedlet i Eslöv är bilen, som är det färdmedel som nyttjas vid 60 procent av resorna och det näst vanligaste färdmedlet är tåget som användes vid 22 procent av resorna. Eslöv är en av de kommuner i Skåne där flest andel av resorna görs med tåg, endast i Landskrona och Höör görs en större andel av resorna med tåg. Tågresorna är även de som har ökat mest de senaste åren².

Under 2022 pendlade 10 211 förvärvsarbetade ut ur Eslöv, medan 5 060 personer pendlade in till Eslöv. 7 246 personer bor och arbetar i Eslöv. Av dom som pendlar från Eslöv pendlar 3 468 personer till Lund och 2 958 pendlar till Malmö. Av dom som pendlar till Eslöv kommer 810 personer från Lund, 686 från Höör och 652 från Malmö. Andelen av den förvärvsarbetande befolkningen som pendlar ut ur kommunen för att arbeta ökar mer än andelen som bor och arbetar i kommunen. Skillnaden motsvaras dock av den ökande inpendlingen till kommunen.



² Region Skåne, (2023), *Så reser vi i Skåne – Resvaneundersökning 2023*

Diagram 12. Pendlingsrelation Eslöv. Diagrammet visar antalet personer som pendlar till och Från Eslöv samt som bor och arbetar i Eslöv år 2018 och 2022 (Källa: SCB, 2022).

Pandemin ändrade flyttmönstren – men bara tillfälligt

Under pandemiåren ökade utflyttningen från storstäderna, särskilt bland barnfamiljer och yrkesverksamma inom chefspositioner eller yrken som kräver högskoleutbildning. Samtidigt ökade inflyttningen till pendlingskommuner nära större städer och till mindre städer eller tätorter. Eslövs kommun var en av de kommuner som fick ett ökat flyttnetto.

Under pandemiåren minskade särskilt flyttnettot för universitetskommunerna, vilket delvis kan förklaras av att många unga vuxna lämnade orterna när undervisning på plats ställdes in.

Efter pandemin har flyttmönstren i stort sett återgått till nivåerna före pandemin.

SCB, (2025), *Flyttningar mellan kommuner 2014–2023*

Hushållens utveckling

År 2023 fanns det totalt 15 290 hushåll i Eslövs kommun. 38 procent av hushållen bestod av endast en person, så kallade enpersonshushåll. Strax under en tredjedel av hushållen bestod av två personer och strax över en tredjedel av hushåll bestod av 3 till fem personer (se Diagram 13).

52 procent av enpersonshushållen består av män och 48 procent av kvinnor. Åldersfördelningen skiljer sig dock mycket åt. Av enpersonshushållen i åldern 20–59 utgörs 63 procent av män men av enpersonshushållen i åldern 70–100 så utgörs 66 procent av kvinnor.

I jämförelse med Skåne har Eslöv en lägre andel enpersonshushåll och marginellt större andel tre- och fyrapersonshushåll.

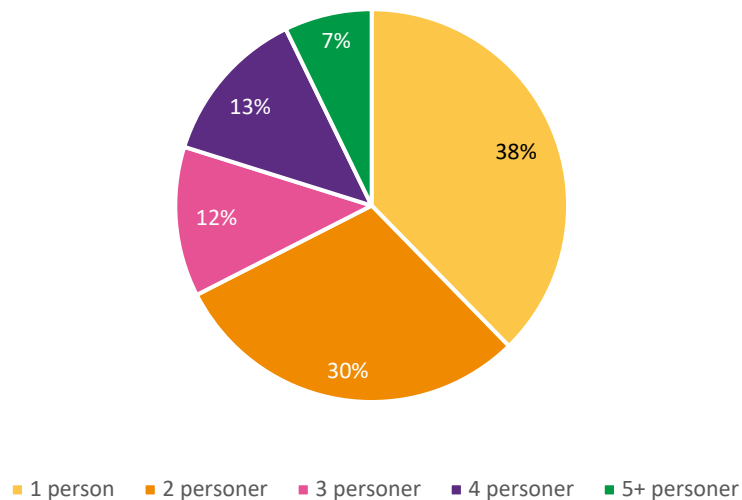


Diagram 13. Hushållsstorlek i Eslöv 2023 (Källa: SCB).

Demografiskt bostadsbehov

Genom att prognosticera antalet framtida hushåll går det att få en uppfattning om behovet av nya bostäder, det så kallade demografiska bostadsbehovet. Det demografiska bostadsbehovet visar hur många bostäder som behövs om alla hushåll ska ha tillgång till en bostad. Måttet tar dock ingen hänsyn till hushållens köpkraft och i vilken utsträckning de har råd med en bostad.

Baserat på den trendbaserade befolkningsprognosen har en hushållsprognos för Eslöv tagits fram. Eslövs hushållsprognos visar att mellan åren 2023–2033 förväntas antalet hushåll öka med 1078. Det innebär att bostadsbehovet i Eslöv de kommande 10 åren är ca 108 nya bostäder per år.

Region Skåne har också tagit fram en hushållsprognos för Skåne som går att bryta ner för varje kommun. Region Skåne prognosticerar att Eslöv bostadsbehov motsvarar 110 nya bostäder per år. Region Skånes beräkningar av bostadsbehovet har minskat de senaste åren. 2022 prognosticerade Region Skåne att Eslövs bostadsbehov var 185 bostäder per år och 2023 att bostadsbehovet var 145 bostäder per år.

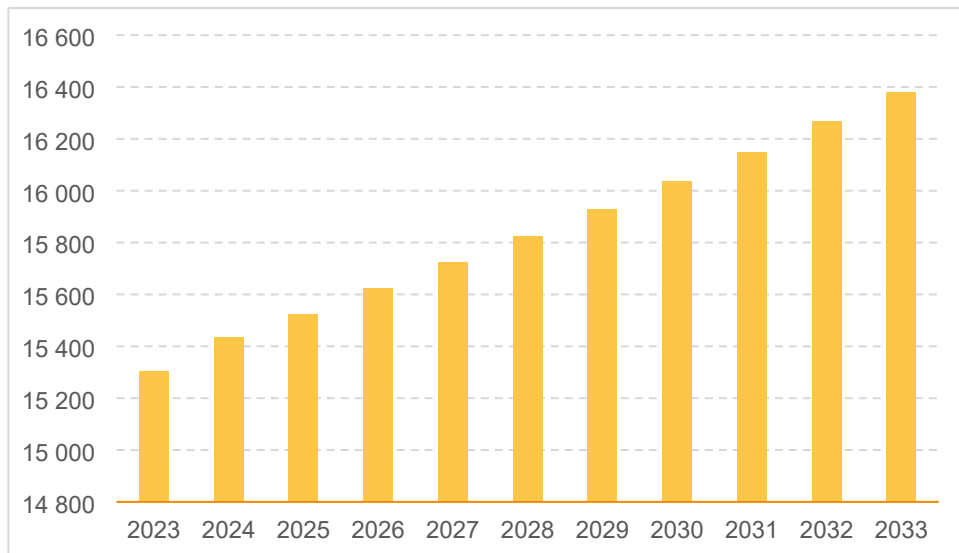


Diagram 14 Bostadsbehov i Eslövs kommun 2023–2033. Diagrammet visar prognosticerat antal hushåll i Eslövs kommun. Det framtida antalet hushåll motsvarar det framtida demografiska bostadsbehovet (Källa: Eslöv kommun).

Metod för att beräkna det demografiska bostadsbehovet

För att räkna ut förväntad förändring av antal hushåll i Eslöv används hushållskvoter i kombination med Eslövs trendbaserade befolkningsprognos. Hushållskvoterna är kommun-, ålders- och könsspecifika och representerar hushållssammansättningen bland Eslövs invånare under 2019–2023, baserat på folkbokföringsadress.

Hushållskvotmetoden utgår från att referenspersoner får representera hushållen. En referensperson är den äldsta personen i ett hushåll. Som exempel är hushållskvoten för 78-åriga kvinnor i Eslöv 0,62, vilket betyder att 62 procent av 78-åriga kvinnor i Eslöv utgör den äldsta i sitt hushåll. Med hjälp av förväntat antal 78-åriga kvinnor i Eslöv enligt befolkningsprognosen räknas antalet hushåll fram för denna grupp genom att multiplicera antalet personer med hushållskvoten. Metoden innebär ett antagande om att vi har samma typ av hushållssammansättningar om tio år som vi har idag.

Arbetslöshet

År 2022 var 17 179 personer förvärvsarbetare i kommunen. Arbetslösheten i Eslöv har minskat sedan Coronapandemin 2020 och var 2023 6,1 procent vilket var lägre än riket (6,8 procent) men högre än genomsnittet i Skåne (5,3 procent).

Under 2023 var 6,4 procent av unga i åldern 18 till 24 arbetslösa i Eslöv. Ungdomsarbetslösheten i Eslöv är därmed något högre än i riket (4,6 procent) och i Skåne (5,6 procent). Tvärt emot riket och Skåne så är unga i Eslöv i högre utsträckning arbetslösa än den övriga arbetsföra befolkningen.

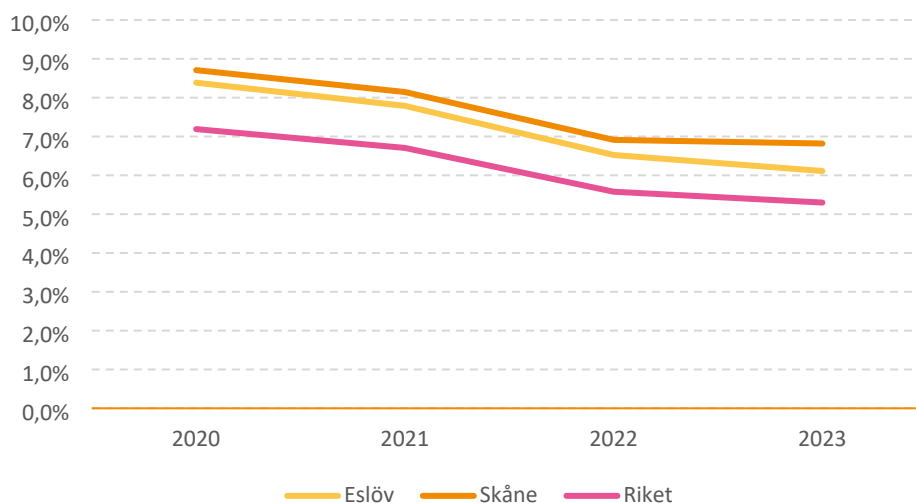


Diagram 15. Arbetslöshet för gruppen 18–65 i Eslöv, Skåne & Riket. Antal invånare 18–65 år som är öppet arbetslösa eller i program med aktivitetsstöd, dividerat med antal invånare 18–65 år under 2020–2023 (Källa Kolada).

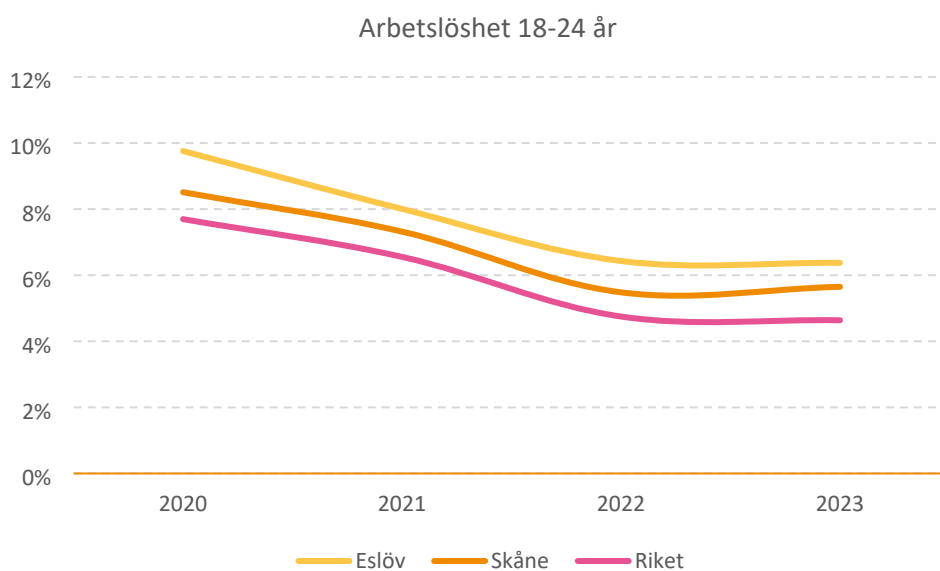


Diagram 16. Arbetslöshet för 18–24 åringar i Eslöv, Skåne & Riket. Antal invånare 18–24 år som är öppet arbetslösa eller i program med aktivitetsstöd, dividerat med antal invånare 18–24 år under 2020–2023 (Källa: Kolada)

Inkomster

Den årliga nettoinkomsten för personer i Eslöv är 290 400 kr, vilket är marginellt högre än Skåne men ca 6 000 kr lägre än riket. Under 2000-talet har nettoinkomsten ökat avsevärt. Från 2013 till 2023 ökade den årliga nettoinkomsten med 83 500 kr. Både kvinnor och män har fått en högre nettoinkomst men ökningen har varit störst för männen. Kvinnors nettoinkomst motsvarade 83 procent av männens 2023³.

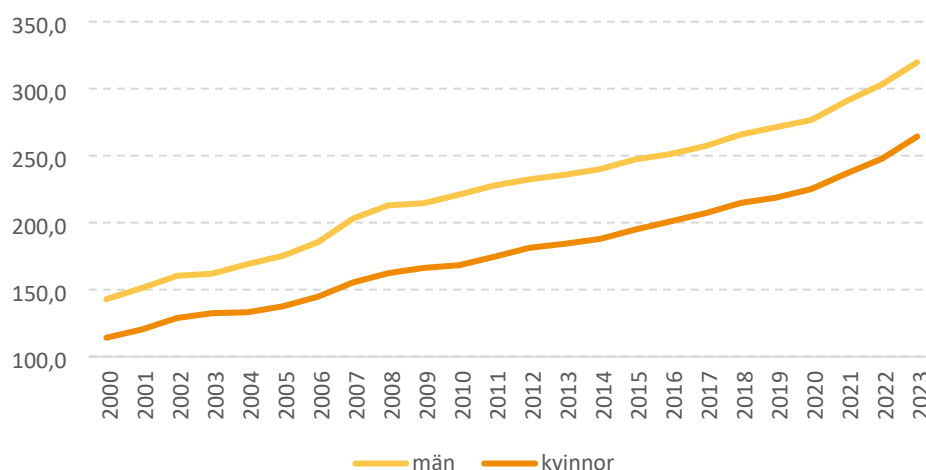


Diagram 17. Nettoinkomst för män & kvinnor. Nettoinkomst är summan av en persons alla skattepliktiga och skattefria inkomster minus skatt och övriga negativa transfereringar (källa: SCB).

³Beräknat på medianinkomsten för personer över 20 år.

Slutsatser om Eslövs demografiska utveckling

Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring Eslövs demografiska utveckling.

- Eslövs befolkning prognosticeras öka de kommande 10 åren med i genomsnitt 0,5 procent om året. Ökningen förväntas bli lägre än det föregående decenniet på grund av ett minskat barnafödande och en lägre invandring.
- Andelen äldre i befolkningen kommer öka. Utvecklingen kommer framförallt ske på landsbygden och i ett antal byar.
- Det vanligaste hushållet i Eslöv är ett enpersonshushåll. Enpersonshushåll bor oftast i hyresrätt. Övriga hushållstyper bor oftast i en äganderätt.
- Flyttnettot till Eslövs kommun har gått från positivt till negativt under 2020-talet. Ett ihållande mönster är att flyttnettot för de som är i åldern 30 till 40 med yngre barn är positivt medan flyttnettot är negativt för de i åldern 20 till 29. De orter som boende i Eslöv vanligtvis flyttar till eller från är framförallt Malmö och Lund, men även i viss mån Höör.
- Den vanligaste flytten i Eslöv är en person i åldern 20 till 24 från Eslöv som flyttar in i en hyresrätt. Den näst vanligaste flytten är en person i åldern 20 till 24 från andra delar av Skåne som flyttar in i en hyresrätt. De som flyttar in i en äganderätt i Eslöv kommer oftast från någon annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34. De som flyttar till en bostadsrätt bor oftast redan i Eslöv och är i åldern 20 till 30. Äldre flyttar i låg utsträckning och i den mån de flyttar sker det oftast till en hyresrätt.
- I den arbetsföra befolkningen pendlar en allt större andel av befolkningen till en annan ort för arbete. Samtidigt ökar även inpendlingen till kommunen.
- Antalet hushåll prognosticeras öka de kommande 10 åren vilket innebär att det finns ett behov av att tillföra i genomsnitt 108 nya bostäder per år. Bostadsbehovet varierar stort mellan kommunens olika delar men är störst för Eslövs tätort.

Bostäder och bostadsmarknaden

Ansvar för en välfungerande bostadsmarknad är uppdelat på flera aktörer. I Sverige är det staten som genom bostadspolitikerna sätter spelreglerna för bostadsmarknaden. Staten ansvarar för att det finns ändamålsenliga lagar och regler samt förutsättningar att finansiera bostadsbyggande.

Kommunerna har i sin tur ett utpekat ansvar för bostadsförsörjningen och ansvarar för att det finns detaljplanerad mark att bygga på. Samtidigt är det framför allt privata fastighetsägare som bygger nya bostäder. Om och hur mycket det byggs beror därför i hög utsträckning på byggföretagens risk- och lönsamhetskalkyl samt bankernas utlåning. Det innebär att kommunens rådgivning över bostadsbyggandet är begränsat och att kommunen måste ha ett flexibelt förhållningssätt och samarbeta med marknadens aktörer för att tillgodose bostadsförsörjningen i kommunen. Utöver ett gott samarbete med bostadsmarknadens alla aktörer och ett ansvarstagande för planmonopolet kan kommunen bland annat använda sig av markpolitik, översiktlig planering och allmännyttan för att genomföra sina mål för bostadsförsörjningen.

Bostadsmarknaden i Skåne

Under 2010-talet ökade bostadsbyggandet i Skåne och var som högst 2019, då det färdigställdes fler än 9 150 bostäder. Under 2020-talet minskade byggandet något men var fortsatt kvar på höga nivåer. I genomsnitt har det byggts 8300 bostäder per år mellan 2019 och 2023 varav många byggdes med statligt investeringsstöd.

Sedan 2013 har ungefär 70 till 80 procent av nybyggnationen varit flerbostadshus och en majoritet hyresrätter. Andelen lägenheter med ett rum och kök respektive 2 rum har ökat, medan andelen 3 rum och kök har varit oförändrat under tidsperioden. De kommuner i länet som byggt mest mellan 2010 och 2022 har varit de största kommunerna: Malmö, Lund och Helsingborg.

Under 2023 minskade dock antalet påbörjade bostäder avsevärt. 2 600 bostäder påbörjades i Skåne vilket var en minskning med cirka 62 procent jämfört med 2022. Om antalet byggstarter fortsätter vara lågt innebär det att antalet färdigställda bostäder kommer bli betydligt färre än tidigare och riskerar att bli lägre än det demografiska behovet i regionen. I förlängningen leder ett bostadsbyggande som är lägre än behovet till att många hushåll får svårare att flytta till en lämplig bostad. Anledningar till att byggnationerna minskat tros vara ekonomiska faktorer så som höga produktionskostnader och hushållens försämrade köpkraft⁴.

⁴ Länsstyrelsen (2024) *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

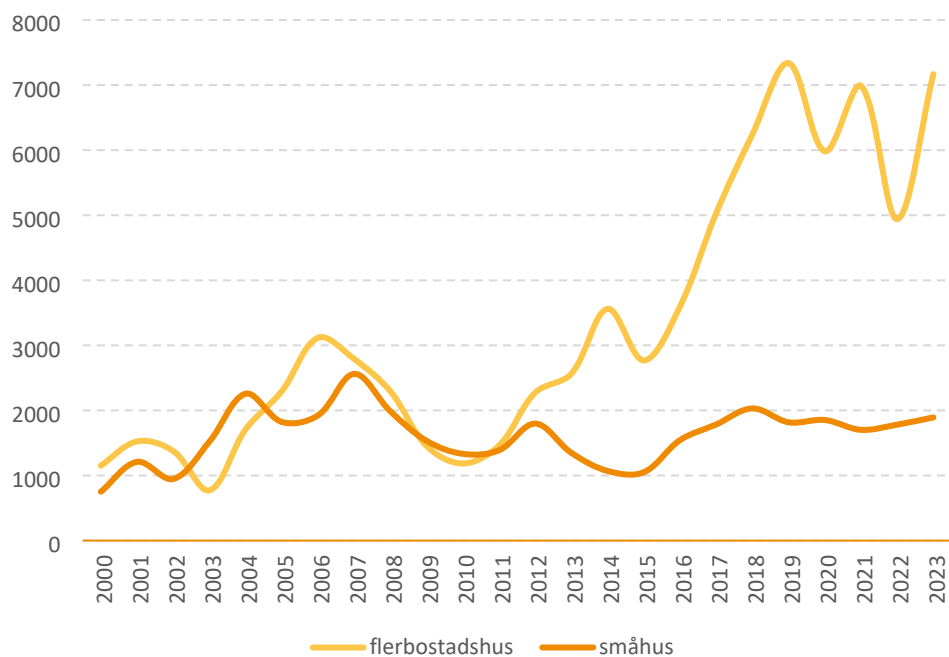


Diagram 18 Färdigställda bostäder i Skåne 2000–2023 (Källa: SCB).

Eslövs bostadsbestånd

I Eslöv har bostadsbyggandet varierat de senaste 20 åren, men generellt varit i linje med utvecklingen i Skåne. Mellan 2021 och 2023 har det färdigställts 908 bostäder vilket i genomsnitt är 182 bostäder per år (se Diagram 19).

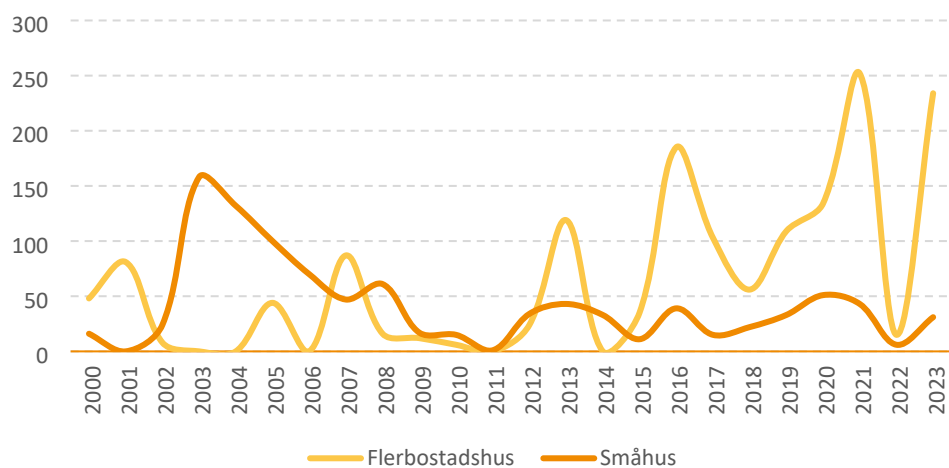


Diagram 19. Färdigställda bostäder i Eslöv efter hustyp (Källa: SCB).

Majoriteten av bostadsbyggandet sedan 2015 har varit flerbostadshus och hyresrätter vilket följer den trend i bostadsbyggande man ser i övriga delar av Skåne. Något som kan förklara den höga andelen hyresrätter är

investeringsstödet som fanns mellan 2016 och 2021 och som premierade just hyresrätter och studentbostäder⁵.

År 2023 fanns det totalt 15 794 bostäder i Eslöv. Den dominerade bostadstypen i Eslöv är småhus, som står för 53 procent av det befintliga bostadsbeståndet. Lägenheter i flerbostadshus utgör 40 procent av bostadsbeståndet. Resterande bostäder består av övriga hus och specialbostäder⁶.

Av småhusen är majoriteten äganderätter (87 procent) och ett mindre antal bostadsrätter (8 procent) och hyresrätter (5 procent). Av flerbostadshusen är majoriteten hyresrätter (72 procent) där resterande del av beståndet är bostadsrätter (28 procent).

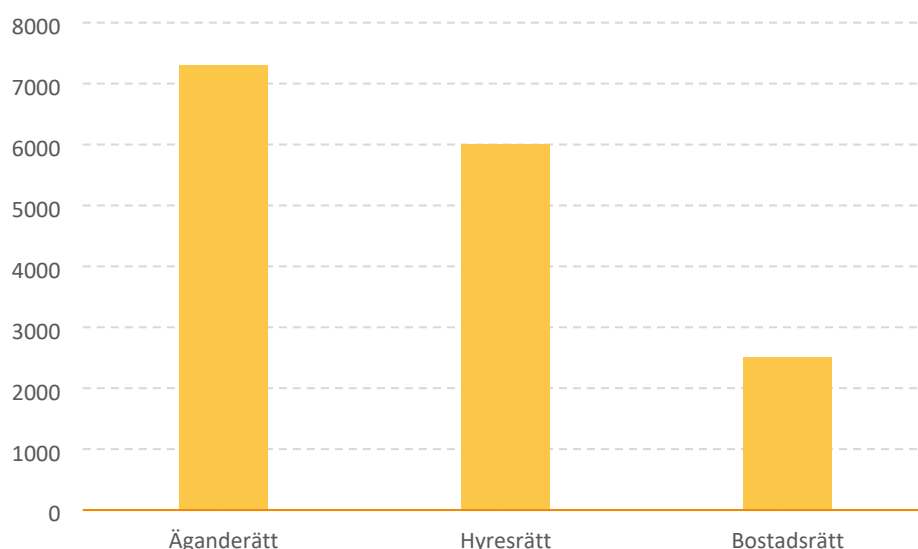


Diagram 20 Antal bostäder per upplåtelseform 2023 (Källa SCB).

Bland flerbostadshusen dominerar två rum och kök och står för 41 procent av bostadsbeståndet. Därefter är tre rum och kök vanligast. I Eslöv finns det endast 51 lägenheter i som har fem rum och kök eller större. (se Diagram 21). Den vanligaste storleken för småhus i kommunen är mellan 91 och 130 kvm vilket utgör 43 procent av beståndet.

⁵ Boverket (2024) *Stöd för hyresrätter och bostäder för studerande*

⁶ Med övriga bostäder menas hus som inte huvudsakligen är avsedda för bostadsändamål men ändå innehåller vanliga bostadslägenheter, till exempel byggnader avsedda för verksamhet eller samhällsfunktion. Specialbostäder avser bostäder för bland annat äldre, funktionshindrade och studentbostäder (Källa: SCB).

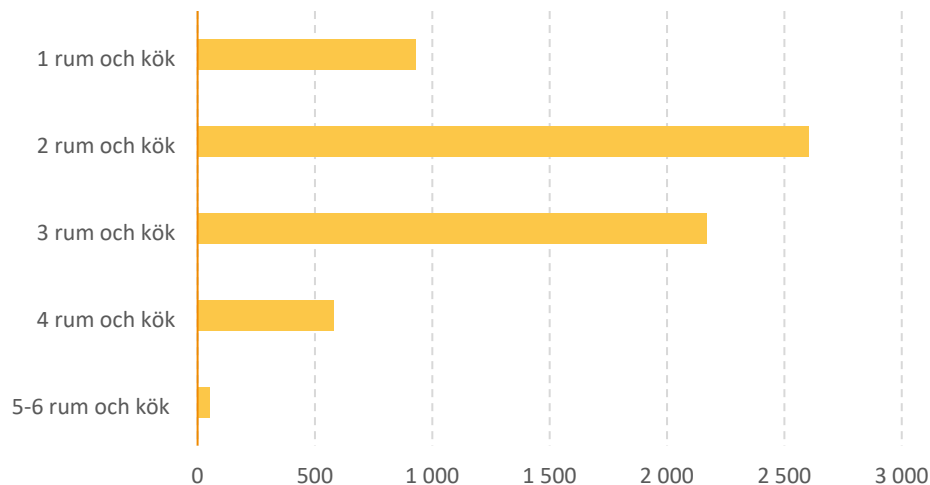


Diagram 21 Antal lägenheter per antal rum 2023 (Källa 2023).

I Eslöv är äganderätten den vanligaste upplåtelseformen för de flesta åldersgrupper, förutom 20 till 24 och 25 till 29 där hyresrätten är vanligast. Mellan 30 till 39 blir äganderätten vanligare igen fram tills åldrarna 50 till 59. Därefter minskar andelen som bor i äganderätt och andelen som bor i hyresrätt eller bostadsrätt ökar. För gruppen som är 80 år och äldre så är dock äganderätten fortsatt den vanligaste upplåtelseformen. Män tenderar att bo kvar i sina äganderätter längre, medan kvinnor i större utsträckning flyttar till bostadsrätter och hyresrätter. Äldre bor i högre utsträckning i småhus som är bostadsrätt och hyresrätt än andra grupper.

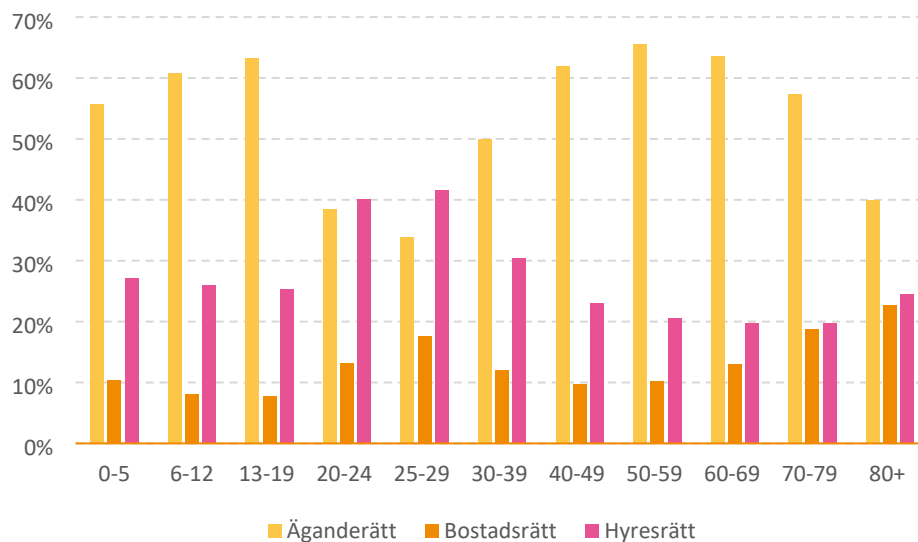


Diagram 22 Åldersfördelning per upplåtelseform (Källa SCB)

Valet av upplåtelseform påverkas också av storleken på hushållet. Bland enpersonshushållen är hyresrätt vanligast (45 procent) och äganderätt och bostadsrätt är ungefär lika vanligt. För övriga hushåll är det vanligast att bo i

äganderätt. Bostadsrätt och hyresrätt förekommer framförallt bland de mindre hushållen (se Diagram 23).

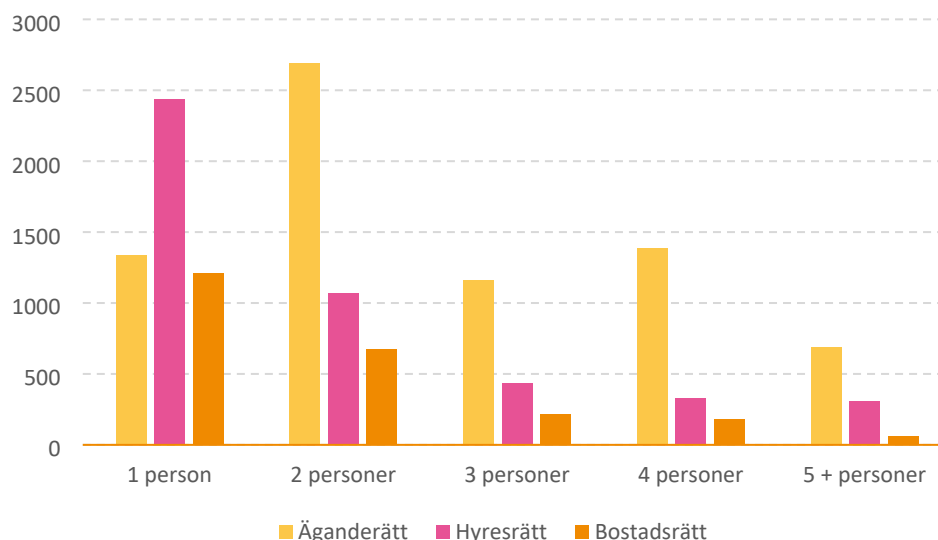


Diagram 23. Upplåtelseform & hushållsstorlek 2023 (Källa: SCB).

Hyresmarknaden i Eslöv

År 2024 förmedlades 402 lägenheter i Eslöv via Boplats syd⁷. I Eslöv förmedlar två hyresvärdar lägenheter via Boplats Syd, EBO och BA-bygg. Mediankötiden för en bostad var ett år och den genomsnittliga årshyran per kvadratmeter var 1 643 kronor. Under 2024 förmedlades flest lägenheter som bestod av två rum och kök (212 stycken) och därefter var tre rum och kök vanligast (117 stycken). Den genomsnittliga kötiden var högst för större lägenheter, där fyra till fem rum och kök hade en genomsnittlig kötid på cirka fem år, medan mindre lägenheter som en till två rum och kök hade en genomsnittlig kötid på ca 1,5 år (se Diagram 24). De mindre lägenheterna har ett högre kvadratmeterpris där 1 rum och kök hade en kvadratmeterhyra på 1853 kr och två rum och kök på 1682 kr.

Under 2022 till 2024 förmedlades 1084 lägenheter via Boplats Syd från det befintliga bostadsbeståndet och mediankötiden var 1,4 år. Under samma period förmedlades 238 nyproducerade lägenheter med en mediankötid på 0,4 år. Att kötiden till nyproducerade bostäder är kortare kan bero på att hyran är högre för nyproducerade bostäder. Under 2022 till 2024 var den genomsnittliga hyran per kvadratmeter 1818 kronor för nyproducerade lägenheter och 1505 kronor för det befintliga beståndet.

Hyresnivåerna i Eslöv är lägre än genomsnittet i Skåne men i linje med riket. Mellan 2021 och 2024 har hyrorna i Eslöv stigit med i genomsnitt 15 procent.

⁷ Boplats Syd är den största bostadsförmedlingen i Skåne och helägt av Malmö stad.

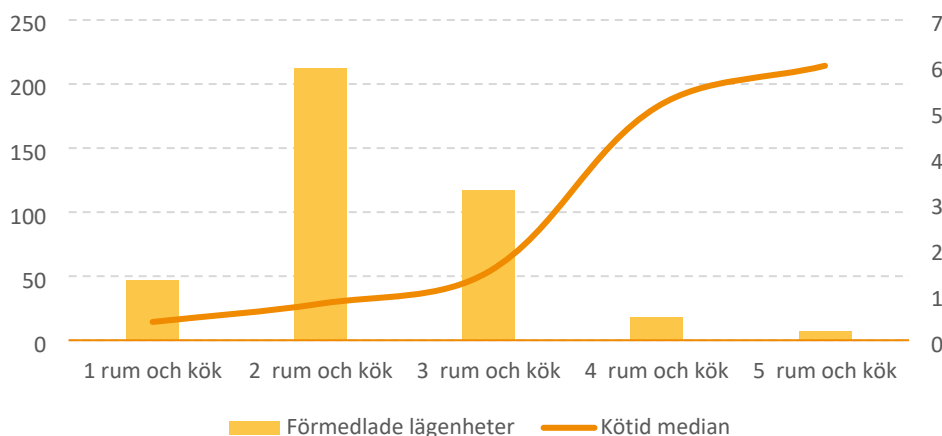
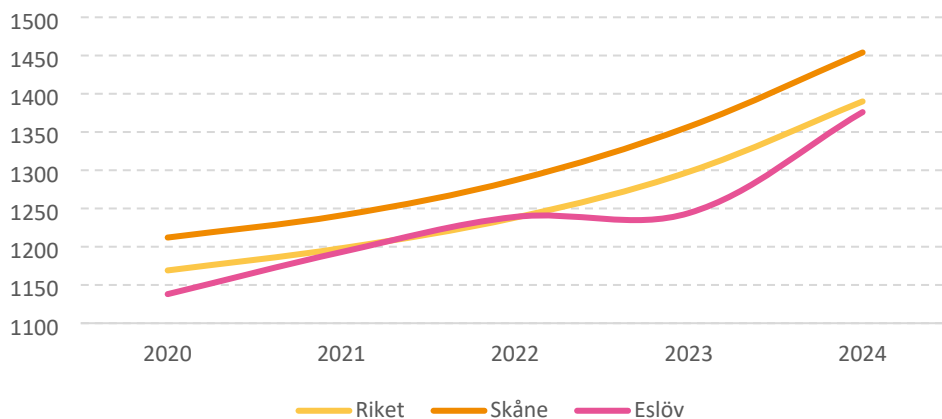


Diagram 24. Antalet förmedlade lägenheter och kötid per antal rum 2024. (Källa Boplatssyd)



Tabell 1. Årshyra per kvadratmeter 2020–2024 (Källa: SCB)

Prisutvecklingen för bostadsrätter och villor

Prisutvecklingen i Eslöv ger en viktig bild av efterfrågan på bostadsrätter och villor⁸. För att få en bild av prisutvecklingen för bostadsrätter används kronor per kvadratmeter (kr/kvm) och för villor köpeskillingskoefficienten (K/T)⁹. Priset på villor har under 2000-talet stigit rejält, både i Eslöv, Skåne och riket. Sedan 2021 har dock villapriserna sjunkit.

Fördelat på de olika orterna så är priset för en villa högst i Eslövs tätort där medianpriset det senaste året varit 3,4 miljoner kronor följt av Stehag och Flyinge/Gårdsstånga där medianpriset var 2,9 miljoner kronor. I övriga delar av kommunen var priserna avsevärt lägre¹⁰.

⁸ Med begreppet villa åsyftas småhus med äganderätt.

⁹ K/T står för köpeskillingskoefficienten och anger förhållandet mellan erlagd köpeskilling av villan och fastighetens taxeringsvärde.

¹⁰ Källa: Hemnet, medianpriserna för villor sålda mellan januari 2024 och januari 2025.

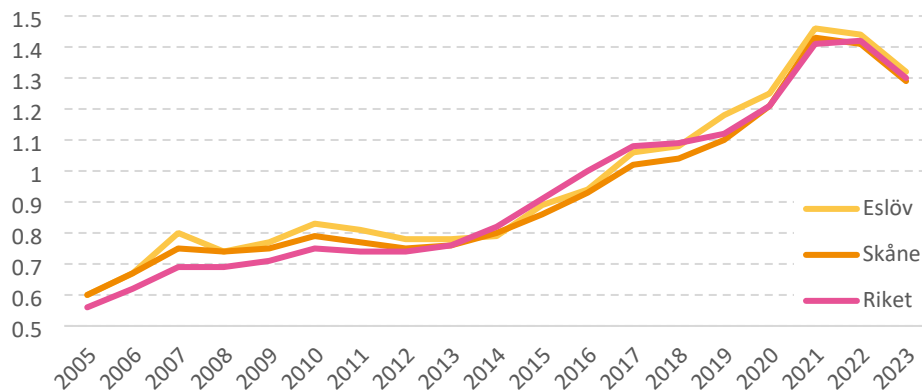


Diagram 25 Prisutveckling för äganderätt för Eslöv, Skåne & Riket, utifrån (K/T)
(Källa svensk mäklarstatistik).

Även priset på bostadsrätter i Eslöv har stigit rejält under 2000-talet. Under 2022 och 2023 har priset sjunkit marginellt. Eslövs prisutveckling för bostadsrätter följer ungefär samma trend som Skåne och riket, men har generellt ett lägre kvadratmeterpris.

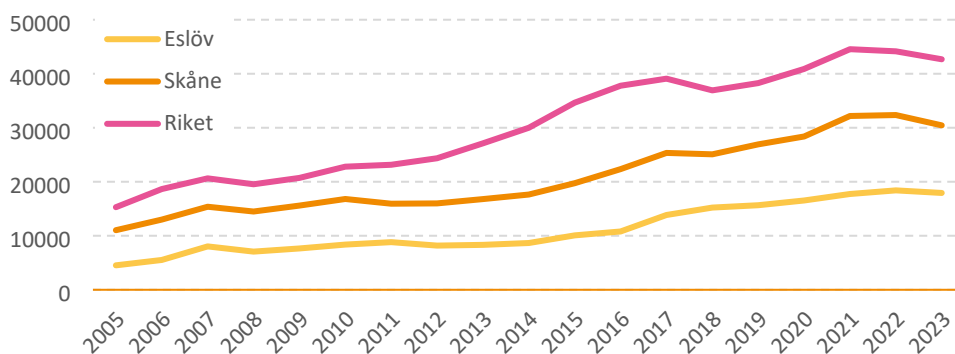


Diagram 26 Prisutveckling för bostadsrätter mätt i kr/kvm för Eslöv, Skåne & Riket
(Källa svensk mäklarstatistik)

Tomtkö

Under de senaste 10 åren har kommunen sålt 49 tomter. Under 2023 såldes sex tomter, men under 2020 till 2022 såldes endast en tomt. Att så få tomter såldes under åren 2020 till 2022 beror troligtvis på ett begränsat utbud.

Under januari 2025 hade kommunen en tomt ute till försäljning som under en längre period varit till salu. 13 tomter är bokade för försäljning. Dessa tomter kan komma att bli lediga igen om tomtbokaren väljer att avboka tomten. Under januari 2025 var det 354 intressenter i tomtkön.

Förutsättningar för nyproduktion

Avgörande för nyproduktionen av bostäder är bland annat den statliga bostadspolitiken, kostnaden för nyproduktion, bankernas lånevillkor och hushållens köpkraft. Hushållens köpkraft har behandlats i kapitlet om Demografi och kommer inte beröras här.

Statens bostadspolitik

Mellan 2016 och 2021 fanns det ett statligt investeringsstöd för att bygga hyresrätter och studentbostäder. Den nuvarande regeringen införde i stället ett stöd till kommuner som detaljplanerar småhus och omvandling av befintliga lokaler till bostäder där planerna avser att bygga småhus och som för det ändamålet omfattar minst 5 000 kvadratmeters kvartersmark. Stödet sträcker sig fram tills oktober 2026 ¹¹. Regeringens ambition är att stimulera ett ökat småhusbyggande i framtiden. Eslövs kommuns initiala bedömning av regeringens stadsbidrag är att det som mest kommer ha en marginell påverkan på bostadsmarknaden.

Utveckling av byggkostnaderna

Kostnaden för att bygga nya bostäder i Sverige har stigit succesivt under 2000-talet men har framförallt ökat kraftigt mellan 2021 och 2023. Enligt SCBS byggekostnadsindex har kostnaden för att bygga ett flerbostadshus ökat med 25 procent mellan 2021 och 2023 och kostnaderna för att bygga gruppbyggda småhus har ökat med 21 procent under samma period. Ökningen beror främst på stigande materialkostnader, energipriser, löner och ökade räntekostnader.

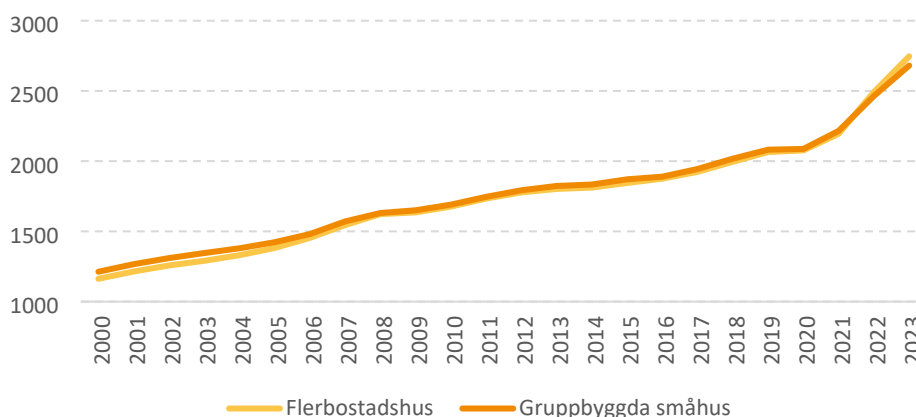


Diagram 27. Kostnaden för att bygga nya bostäder i Sverige. Diagrammet visar hur kostnaden för att bygga nya bostäder, inklusive moms och löneglidning, har utvecklats över tid utifrån ett index där 1968 års priser utgör värde 100 (Källa: SCB, 2023, *Byggekostnadsindex*).

Mäklare och fastighetsägares syn på efterfrågan

Under arbetet med bostadsförsörjningsanalysen hölls en gruppintervju med mäklare och privata fastighetsägare i Eslöv för att ge en kvalitativ bild av bostadsmarknaden i Eslöv. Enligt deltagarna lockar Eslövs tätort på grund av sitt strategiska läge mitt i Skåne med bra kommunikationer till bland annat Malmö och Lund. Eslöv är även en förhållandevis stor stad, i jämförelse med kringliggande kommuner, med ett utbud av service,

¹¹ Boverket (2024) Stöd till kommuner för ökat småhusbyggande och omvandlingsåtgärder

samtidigt som bostadspriserna är lägre och kötiderna kortare än i Malmö och Lund.

Deltagarna menar vidare att efterfrågan är högre i de kollektivtrafiknära orterna med goda järnvägsförbindelser - framför allt Stehag men även i viss utsträckning Örtofta/Väggarp. Andra orter som pekas ut som attraktiva är Flyinge som har högre bostadspriser tack vare ortens starka attraktivitet bland hästintresserade och närhet till Eslöv.

Deltagarna menar att det har byggts många små lägenheter och att det börjar bli svårare att hitta hyresgäster med hög betalningsförmåga som vill flytta till små nyproducerade lägenheter. De stora lägenheterna går generellt bättre.

För att stärka efterfrågan och attraktiviteten i hela kommunen menar deltagarna att kommunen bör arbeta med att stärka kommunens handel och service, för att både förbättra och bevara utbudet både i staden och i övriga tätorter. Något som även lyftes fram var att lägga mer fokus på identitet och historia som ett sätt att marknadsföra Eslöv, både i nyproduktion och i sin helhet. Det är även viktigt att kommunen arbetar aktivt med trygghetsfrågan för att stärka tryggheten och minska brottsligheten, något som diskuteras som en risk som kan påverka Eslövs attraktivitet på sikt.

Bostadsefterfrågan

Begreppen bostadsbehov och bostadsefterfrågan används ofta synonymt men de syftar på olika saker. Bostadsbehovet syftar på hur många bostäder som behövs för att täcka medborgarnas behov av en bostad och utgår endast från befolkningsutvecklingen. Bostadsefterfrågan utgår också från befolkningsutvecklingen med adderar därtill hushållens ekonomiska förutsättningar att hyra eller köpa de bostäder som erbjuds på bostadsmarknaden. En kommun där det råder balans på bostadsmarknaden har ett bostadsbestånd som möter efterfrågan. Det betyder att det säljs och hyrs ut bostäder på den lokala bostadsmarknaden till priser och hyror som hushållen är villiga att betala¹².

Enligt Region Skåne minskade efterfrågan på bostäder i hela Skåne från 5 400 bostäder år 2022 till 4 000 bostäder 2023. Minskningen var störst för hyresrätter och därefter för äganderätter. Den minskade efterfrågan beror på ökade byggkostnader som en följd av ökade materialkostnader, ett högre ränteläge och en försämrad köpkraft och betalningsvilja från hushållen. Sammantaget betyder det att färre hushåll har råd att klara de boendeutgifter som är förknippade med att köpa nyproducerade bostäder. En ytterligare faktor som förklarar den stora minskningen för just hyresrätter är det avskaffade investeringsstödet.

¹² Region Skåne (2024) *Modell för bostadsefterfrågan 2023*

Region Skåne gör varje år en uppskattning av bostadsefterfrågan, för Skåne och för Skånes kommuner. 2023 uppskattade Region Skåne bostadsefterfrågan i Eslöv till 29 bostäder. Samtliga 29 bostäder avser äganderätt. En efterfrågan på 29 bostäder innebär att det finns 29 hushåll som vill köpa en bostad i Eslöv och som är beredda att betala det pris som marknaden begär för att producera bostaden. Det är avsevärt mindre än vad efterfrågan var beräknad till år 2022, då Region Skåne uppskattade att efterfrågan i Eslöv var 119 bostäder (29 äganderätter, 90 bostadsrätter och 0 hyresrätter).

Region Skånes uppskattningar av efterfrågan skiljer sig dock åt från vad som faktiskt byggts (se Diagram 28). I Eslöv följer det totala antalet färdigställda bostäder den uppskattade efterfrågan relativt väl. Men när efterfrågan bryts ner per upplåtelseform blir sambandet mellan efterfrågan och antal färdigställda svagare. För äganderätter följer nyproduktionen efterfrågan relativt väl och förändringarna har varit små. För bostadsrätter har efterfrågan tenderat att vara högre än antalet färdigställda bostäder och det omvända har gällt hyresrätter där Eslöv genomgående har färdigställt fler hyresrätter än vad Region Skåne bedömer att det finns en efterfrågan för. 2023 uppskattade Region Skåne att det inte fanns någon efterfrågan på hyresrätter i Eslöv och samma år färdigställdes 229 hyresrätter i kommunen.

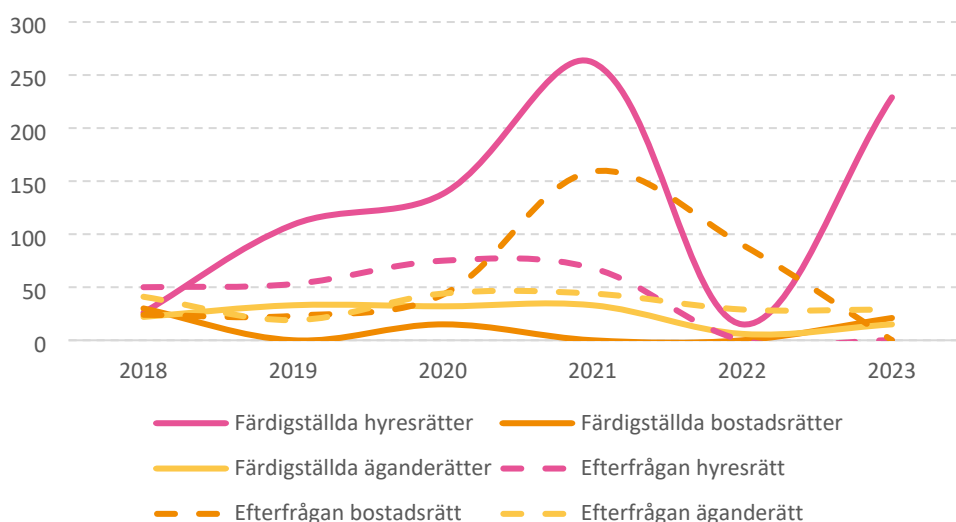


Diagram 28. Bostadsefterfrågan och antal färdigställda bostäder per upplåtelseform
(Källa: SCB & Region Skåne).

Allmännyttan och privata fastighetsägare

Det kommunala bostadsbolaget Eslövs Bostads AB (EBO) är den största fastighetsägaren i kommunen, de äger och hyr ut cirka 2300 hyresbostäder i de flesta av kommunens större orter.

Ort	Antal lägenheter
Eslövs tätort	1 939
Billinge	22
Marieholm	184
Stehag	22
Hurva	6
Flyinge	28
Löberöd	33
Harlösa	29
Totalt	2 263

Tabell 2. EBO:s lägenhetsinnehav per ort. Även specialbostäder ingår (Källa: EBO:s affärsplan 2023–2026).

Under 2020 reviderades EBO:s ägardirektiv och antalet bostäder som bolaget ska (själva eller tillsammans med andra partners) färdigställa skrevs ner till minst 25 bostäder i genomsnitt per år. Det tillkom även en skrivning om att bolaget ska verka för byggnation i kommunens olika tätorter. Enligt ägardirektivet ska EBO även medverka till anskaffning av bostäder för kommunens bostadssociala behov samt verka för ökad jämlikhet och minskad segregation. Därtill ska EBO aktivt medverka till trygghetsskapande åtgärder, vara ett föredöme i miljöfrågor och digitalisering, samt bidra till en hållbar samhällsutveckling med särskilt fokus på barnens perspektiv.

Privata fastighetsägare

Förutom det kommunala fastighetsbolaget Eslövs bostads AB finns fyra stora fastighetsägare i Eslöv: BA Bygg är den största privata aktören i kommunen med ca 1100 hyreslägenheter, därefter är det Brinova som har 534 lägenheter, Häglunds fastigheter med ca 500 lägenheter och HSB med 234 lägenheter.

Krav vid uthyrning

För att minska risken för att människor utestängs från bostadsmarknaden i onödan har Länsstyrelsen Skåne uppmanat fastighetsägare att inte ha högre krav än nödvändigt för blivande hyresgäster¹³. Enligt Sveriges allmännyttas drabbas höga tillträdeskrav generellt låginkomsttagare men särskilt kvinnor då de oftare har tillfälliga anställningar, deltidsanställningar och även lägre löner och pensioner. En annan grupp som drabbas hårdare av höga tillträdeskrav är nyanlända¹⁴.

¹³ Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

¹⁴ Sveriges Allmännyttas, (2020), *Allmännyttans bostadssociala ansvar*

För att få tillgång till en hyresrätt hos en av de större privata fastighetsägarna i Eslöv ställs det generellt krav på en nettoinkomst hos hyresgästen motsvarande två gånger månadshyran samt inga eller få betalningsanmärkningar. Under 2025 reviderade EBO sin uthyrningspolicy och sänkte sina krav till att nettoinkomsten hos hyresgästen ska motsvara 1.5 gånger månadshyran för den lägenhet man söker. Vidare godkänner EBO upp till två registrerade betalningsanmärkningar de senaste 12 månaderna och skulder hos kronofogden upp till 20 000 kr. EBO godkänner inte hyresgäster med en oreglerad skuld till Eslövs Bostads AB eller till annan fastighetsägare. EBO, BA Bygg samt Brinova godkänner försörjningsstöd som inkomst.

I dialog med EBO framkommer att de ibland även gör individuella bedömningar av sökande. Något som försvårar för individuella bedömningar är att både EBO och BA bygg är anslutna till Boplats Syd. I Boplats Syd görs endast en automatiserad bedömning av den sökande utifrån fastighetsägarnas krav. EBO uttrycker samtidigt att det är av stor vikt för bolaget att vara anslutna till Boplats Syd. Boplats Syd innebär också en fördel för den sökande då det förenklar processen att söka en ny bostad när många fastighetsägare är anslutna till samma bostadsförmedling.

Flyttkedjor

En flyttkedja kan beskrivas som att någon flyttar in i en nyproducerad bostad (ofta dyrare och större) och lämnar en annan bostad vakant, vilket i sin tur får en ny hyresgäst som lämnar en ännu billigare och mindre bostad vakant och så vidare. En flytt kan på så vis skapa en hel kedja av flyttar, så kallade flyttkedjor. Flyttkedjor används ofta som ett argument för varför även byggnationen av större och dyrare bostäder kan vara positivt för hushåll som är i behov av en bostad i det lägre prissegmentet.

Effekten av flyttkedjor är dock omtvistad. I en forskningsöversikt från Malmö Universitet från 2019 konstateras att mycket av den forskning som bedrivits på ämnet visar att flyttkedjor ofta absorberas i samma prissegment och geografi där de har initierats. Bostäder som byggs i ett högt prissegment skapar ofta vakanser i samma prissegment. Detta, i kombination med att nyproducerade bostäder är dyra, medför att socioekonomiskt svaga grupper sällan eller aldrig deltar i flyttkedjor som initieras i samband med att nya bostäder byggs. I forskningsöversikten konstaterade man att det saknas belägg för att nyproducerade, dyra småhus eller lägenheter, ger möjlighet för hushåll med låga inkomster att komma in på bostadsmarknaden¹⁵.

Region Skåne genomförde dock en flyttstudie 2022 där man kom fram till ett delvis annat resultat. Studien baserades på flyttmönster som uppstod kring 5 700 nyproducerade lägenheter i Skåne. Sammantaget resulterade de

¹⁵ Martin Grander (2019) Flyttkedjor- hur funkar de (egentligen)?

nyproducerade bostäderna i att drygt 8 600 bostäder frigjordes i efterföljande flyttkedjor i Skåne. Bland annat konstaterade studien följande:

”Det krävs sammanfattningsvis genomsnittliga till lite högre inkomster för att flytta in direkt till den dyraste centralt belägna nyproduktionen, men genom sina flyttkedjor möjliggör till och med den dyraste nyproduktionen för hushåll med normala inkomster att flytta till en mer passande bostad. En stor produktion av centrala, stora och därmed dyra bostads- och hyresrätter, står därmed inte i motsats till att ge hushåll med normala eller låga inkomster goda möjligheter att finna lämpliga boendalternativ i frigjorda bostäder i flyttkedjorna.”

Vidare konstaterade studien att större bostäder bidrog till högre rörlighetseffekt på bostadsmarknaden, därför skapade oftast småhus längre flyttkedjor. Avslutningsvis konstateras i studien att i de flesta flyttkedjor krävs inkomstnivåer som motsvarar minst en heltidsanställning i ett låglöneyrke för att kunna delta i flyttkedjan. Det saknas fortsatt empiriskt stöd för att flyttkedjor kan bidra till att lösa bostadsförsörjningen för grupper som har ännu lägre inkomster¹⁶.

Planberedskap

Kommunens planberedskap är en viktig del i analysen av bostadsmarknaden i Eslöv. För att bedöma Eslövs planberedskap beaktas aktuella projekt, översiktsplaner, samt markpolitik.

Aktuella projekt

Enligt kommunens senaste prognos för bostadsbyggandet möjliggör pågående detaljplanprocesser och exploateringsprojekt ytterligare 2 300 nya bostäder mellan 2025 och 2034. Av dem är cirka 900 småhus och 1400 är flerbostadshus. Bakom projekten står flera lokala byggherrar och det kommunala bostadsbolaget. Majoriteten av lägenheterna kommer sannolikt att upplåtas med hyresrätt. Därtill finns det planer för ytterligare 600 nya bostäder som planeras till efter 2035.

Hur många bostäder som faktiskt färdigställs är beroende av hur kommunens arbete med detaljplanering fortlöper, hur effektiv, smidig och rättssäker bygglovsprocessen är, men framför allt hur konjunkturen utvecklas. Hinder på vägen kan bland annat vara att detaljplaner inte följs, att de tekniska handlingarna är ofullständiga eller att slutbesked inte kan ges. Om konjunkturen viker kan även byggherrarna avvakta tills dess att konjunkturen återigen har blivit mer gynnsam. En mer realistisk bedömning av nyproduktionen är att det kommer färdigställas ca 1500 nya bostäder mellan 2024 – 2035. De planerade projekten kommer till stora delar ske genom förtätning av centrala delar av Eslövs stad, där framför allt Östra

¹⁶ Region Skåne (2022) *Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden i Skåne*

Eslöv kommer ha stor betydelse för utvecklingen framöver. Ett antal större projekt finns även i byarna, framför allt i Flyinge, Örtofta, Marieholm och Stehag.

Översiktsplaner

Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden samt den byggda miljön ska användas. Planen ska både vara strategisk och utgöra underlag för beslut i plan- och lovärenden. Den ska ge stöd i kommunala beslut och prioriteringar för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. I en översiktsplan står de allmänna intressena i fokus.

Eslövs kommun har två gällande översiktsplaner, dels den kommunövergripande Översiktsplan för Eslöv 2035 antagen 2018, dels Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv antagen 2022.

I samband med att kommunen antog en planeringsstrategi för den översiktliga planeringen under 2024 gjordes en aktualitetsprövning av de två översiktsplanerna. Prövningen innehöll, bland annat, en bedömning av om det är möjligt att tillgodose behovet av bostäder med den markanvändning som finns redovisad i översiktsplanerna, vilket både planerna ansågs göra.

Under 2026 kommer kommunen att inleda ett arbete med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan.

Den gällande översiktsplanen för Eslöv är antagen 2018. Översiktsplanen redovisar tilltänkta lämpliga utbyggnadsområden utifrån markens lämplighet, kommunens önskemål och ställningstaganden angående lokalisering av bebyggelse. Detta sker utan att särskilt ange vilken mängd bostäder områden skulle kunna rymma, dock finns en sammanlagd siffra för varje tätort som visar en uppskattning på antal bostäder som skulle rymmas i ett visst område under givna förutsättningar (se Tabell 3). I snitt planerar översiktsplanen för cirka 200 till 210 bostäder per år under tidsperioden. Tilltänkta utbyggnadsområden redovisas även mer noggrant för Östra Eslöv i en fördjupad översiktsplan.

Område	Nya bostäder till 2035
Eslövs stad	2800
Billinge	40
Stockamöllan	30
Stehag	180
Kungshult	20
Hurva	50
Löberöd	170
Harlösa	40
Flyinge	150
Gårdstånga/Getinge	50
Örtofta/Väggarp/Toftaholm	70
Marieholm	250
Totalt	3850

Tabell 3. Antal bostäder i Översiktsplan Eslöv 2035

Översiktsplanen är en planering för en lång tid framåt men tas fram vid en viss tidpunkt. Planen ska därmed ses som vägledande och förändringar kan ske. En sådan förändring är aktuell i Eslövs stad. I Eslövs stad planeras totalt 2800 bostäder, varav 1600 i Östra Eslöv, 600 i västra Eslöv och 600 nya bostäder i centrala Eslöv. I nuläget finns det dock detaljplaner som möjliggör ytterligare 1000 nya bostäder i centrala Eslöv. Estimeringen för centrala Eslöv utgick initialt från vad som framgångsrikt byggts genom förtätning av de centrala delarna av staden under föregående tioårsperiod (2008 till 2018), vilket var cirka 1200 bostäder. I samband med att en utbyggnad på 600 nya bostäder i västra Eslöv blev aktuellt halverades ambitionerna med förtätningen i centrum. Förtätningens efterfrågan och potential i centrala Eslöv kan därmed anses vara högre, vilket nu är uppenbart i antal detaljplaner för centrala Eslöv. Även i tätorterna Flyinge och Väggarp är antalet bostäder som kommunen planlägger för fler än vad som är angivet i översiktsplanen. Den tänkta utbyggnaden i Väggarp innebär också avsteg från översiktsplanen gällande markanspråk. Därför har kommunen inlett planprocessen där med ett planprogram.

2022 antog kommunfullmäktige en fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv. Den är en viktig del av stadens strategi för att möta en fortsatt befolkningsökning genom stadsomvandling. Östra Eslöv har ett centralt läge i direkt anslutning till järnvägsstationen. Det aktuella planområdet är ca 180 ha och ligger i östra Eslöv mellan Södra stambanan och Östra vägen (väg 17/113). I norr avgränsas området strax norr om Pärलगatan och av Harjagersvägen, i söder av Trehäradsvägen.

Målet med planförslaget är att öka antalet bostäder och variera bostadstyperna samt att skapa attraktiva och trygga miljöer med aktiviteter under stora delar av dygnet. Planförslaget möjliggör upp till 2 550 nya bostäder i området. Till år 2035 är ambitionen att 1 600 bostäder ska

tillkomma och resterande 950 bostäder är planerade i ett längre tidsperspektiv. Det finns idag cirka 2 100 boende inom planområdet och drygt 235 företag. Bostadsbeståndet består främst av hyresrätter i flerbostadshus, men det finns även cirka 160 småhus.

I planförslaget är den tillkommande bebyggelsen samlad i utvecklingsområden och längs stråk. Den nya bostadsbebyggelsen är framför allt lokaliserad till tre av områdena: Järnvägsstaden, Bruksstaden och Berga trädgårdsstad. Målet är att bostäderna ska vara av olika typ med både flerbostadshus och småhus. Lägenheter i flerbostadshus kommer dock till antalet att vara flest.

Kommunalt markinnehav

Kommunens markinnehav i kombination med riktlinjerna för markanvisning är ett viktigt verktyg för kommunens arbete med bostadsförsörjning. Genom markanvisningsavtal kan kommunen ställa villkor som styr inriktningen på bostadsbyggandet, exempelvis vad gäller upplåtelseformer, storlekar och genomförandetid. Det är därmed av stor vikt att kommunen äger mark i strategiska lägen och har kapacitet att ta fram detaljplaner, bygga ut infrastruktur och genomföra markanvisning. För att detta ska vara möjligt måste kommunen ha resurser för att jobba med kommunala exploateringsprojekt.

Eslövs kommun har ett stort markinnehav i staden och flera av byarna (se Bild 1). I staden ligger den kommunala marken i ytterkanterna av bebyggelsen. I flera av byarna äger kommunen mark i centrala lägen. De orter där kommunen äger mycket mark är Eslövs stad, Marieholm, Stockamöllan, Billinge, Stehag, Kungshult, Flyinge och Gårdsstånga. Kommunen äger i mindre utsträckning mark även i Hurva, Löberöd och Örtofta. Kommunen kan dock äga mark av olika anledningar och mycket av marken är ännu inte detaljplanelagd. Det finns också mark som är planerad för annat än bostadsändamål. De orter där kommunen äger mycket mark för bostadsändamål är Eslövs stad, Marieholm, Stockamöllan och Billinge. Kommunen äger även en mindre mängd mark för bostadsändamål i Löberöd och Stehag

Eslövs kommun består till 70 procent av åkermark. Större delen av marken på landsbygden ägs av privatpersoner även om kommunen äger mindre bitar. Genom att äga viss jordbruksmark kan kommunen förhandla om markbyten. Det är därför värdefullt för kommunen att även äga mark utanför de mest centrala lägena. Samtidigt saknas aktuella detaljplaner på mycket av den kommunägda marken vilket påverkar kommunens möjlighet att styra bostadsförsörjningen. Det är inte heller alltid detaljplanen som är den begränsade faktorn. Förutom detaljplaner saknas utbyggd infrastruktur i

vissa områden där kommunen äger mark. Detta kan vara ett lika stort hinder som att det saknas detaljplan.



Bild 1 Kommunalt markinnehav. Kommunägd mark är markerad i grönt på kartan.

Enligt lagen (2014:899) om riktlinjer för kommunala markanvisningar, ska varje kommun ha riktlinjer för markanvisning om kommunen avser använda markanvisning för tilldelning av kommunal. Eslövs kommuns riktlinjer för markanvisning antogs av kommunfullmäktige maj 2017 och reviderades 2022. Riktlinjerna hänvisar till kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning och dess målsättningar fungerar som underlag vid markanvisning.

Slutsatser om Eslövs bostadsbestånd

Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring Eslövs bostadsmarknad.

- Den vanligaste upplåtelseformen i Eslöv är äganderätt, förutom för gruppen 20 till 29 år där hyresrätten är vanligast. Hyresrätt och bostadsrätt blir vanligare igen när befolkningen blir äldre.
- Under 2020-talet har Eslöv haft ett relativt högt bostadsbyggande och det har byggts ca 167 bostäder per år. Bostadsbyggandet har dominerats av flerbostadshus och hyresrätter vilket är ett mönster som syns i hela Skåne.
- Eslövs kommun har planer som möjliggör att det byggs i genomsnitt 230 nya bostäder om året till 2034. En mer realistisk bedömning är att det kommer byggas ca 150 bostäder om året.
- Det vanligaste småhuset i Eslöv är ca 90–130 kvm. Priserna på villor har ökat under 2000-talet med en viss minskning 2022 och 2023. Villapriserna i Eslöv är i linje med genomsnittet i Skåne och riket.
- Priserna på bostadsrätter har ökat under 2000-talet men har legat relativt stabilt 2022 och 2023. Priserna i Eslöv är lägre än i Skåne och riket.
- Den vanligaste hyresrätten i flerbostadshus är 2 rum och kök. Kötiden för hyresrätter har minskat sedan 2022. Kortast kötid är det till nyproducerade små lägenheter och längre kötid är det för äldre och större lägenheter.
- I delar av kommunen är bostadsbeståndet homogent. Centrala och östra delen av Eslövs tätort domineras av hyresrätter medan bostadsrätterna finns framför allt i centrala och norra delarna av Eslövs tätort. Äganderätten dominerar i västra delen av Eslövs tätort samt i byarna. Bostadsbeståndet varierar dock mellan byarna.
- Region Skåne uppskattar att efterfrågan för nyproducerade bostäder i Eslöv har sjunkit. Det innebär att det finns få personer som vill och kan efterfråga en nyproducerad bostad i Eslöv. 2023 uppskattar Region Skåne att efterfrågan är 29 äganderätter per år och att det saknas en efterfrågan för nyproducerade bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv. Det ska tolkas som att det för tillfället är svårt att få lönsamhet i nyproduktion av bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv.

Ortvisa analyser

Analysen av Eslövs bostadsmarknaden har i föregående kapitel utgått från Eslövs kommun i sin helhet. I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för kommunens olika delar, för Eslövs tätort, byarna samt landsbygden¹⁷. De ortvisa bostadsbehoven beskriver hur befolkningen på orten prognosticeras utvecklas och hur det påverkar behovet av nya bostäder. Ett bostadsbehov som uppstår på en ort måste dock inte tillgodoses på just den orten. Var den framtida utbyggnaden bör ske kräver en sammanvägd bedömning vilket görs inom ramen för kommunens arbete med den översiktliga planeringen.

Eslövs tätort

Eslövs tätort är den klart största tätorten i kommunen med starka kommunikationer och ca 7500 arbetstillfällen. Befolkning i Eslövs tätort har ökat med nästan 2 000 personer sedan 2014. Det innebär att en klar majoritet av den befolkningsökning som ägde rum under perioden skedde i Eslövs tätort. Medelåldern för Eslövs tätort är 40,6 år, vilket är i linje med genomsnittet i kommunen. I Eslövs tätort finns det en stor andel enpersonshushåll. Bostadsbeståndet är på totalen relativt blandat. En majoritet av bostäderna är flerbostadshus, de flesta är hyresrätter men det finns även bostadsrätter. 37 procent av bostäderna är småhus, dom domineras av äganderätter men det finns även en betydande andel bostadsrätter. Även om bostadsbeståndet är relativt blandat på totalen så finns det stora geografiska skillnader inom tätorten som bör beaktas.

Fram till år 2033 förväntas befolkningen i Eslövs tätorts öka med ca 1 200 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 30 till 49 år, där befolkningen förväntas öka med 1 057 personer till 2033. Eslövs tätort har ett prognostiserat bostadsbehov på 671 bostäder fram till 2033, vilket är det klart största i kommunen.

Eslövs tätort	
Invånare 2023	20 586
Befolkningsutveckling 2014–2023	1 992 (11 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1 206 (6 %)
Antal Hyresrätt	4 338
Antal Bostadsrätt	2 197
Antal Äganderätt	2 816
Bostadsbehov 2033	671
Arbetstillfällen	7 691
Medelålder	40,6

¹⁷ Byarna som beskrivs utgår från de tätorter som i kommunens översiktsplan definieras som större byar. Indelningen utgår från nivå tre i kommunens nyckelkodsindelning (Nyko 3).

Eslövs tätort	
Invånare 2023	20 586
Befolkningsutveckling 2014–2023	1992 (11 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1057 (5 %)
Antal Hyresrätt	4 338
Antal Bostadsrätt	2 197
Antal Äganderätt	2 816
Bostadsbehov 2033	422
Medelålder	40,6

Billinge

Billinge ligger i de norra delarna av kommunen, har relativt goda kommunikationer och 55 arbetstillfällen. Billinges folkmängd har varit ganska oförändrad de senaste åren. Medelåldern för Bilinge är 42 år vilket är något äldre än genomsnittet i kommunen. Framförallt är det andelen i åldern 60 till 69 som är vanligare i Bilinge. Hushållen består vanligtvis av en till två personer. Majoriteten av bostäderna i Bilinge är småhus med äganderätt, men det finns även en relativt stor andel hyresrätter, både i flerbostadshus och småhus.

Fram till 2033 förväntas dock befolkningen öka med 30 personer, vilket motsvarar en ökning på 6 procent. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 40 till 49 år, där befolkningen förväntas öka med 33 personer till 2033. Det är dock åldersgruppen över 80 år som kommer öka mest i förhållande till sin storlek. Det prognosticerade bostadsbehovet är 20 nya bostäder till 2033.

Billinge	
Invånare 2023	468
Befolkningsutveckling 2014–2023	3 (1 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	30 (6 %)
Antal Hyresrätt	61
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	149
Bostadsbehov 2033	20
Arbetstillfällen	55
Medelålder	42,0

Flyinge

Flyinge är placerat nära E22 på gränsen mot Lunds kommun. Det finns 218 arbetstillfällen på orten. Flyinges befolkning har ökat med 27 personer sedan 2014. Medelåldern i Flyinge är 39 år vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. Antalet barn i åldern 0–9 år är något högre i Flyinge och andelen äldre är något lägre. I Flyinge består det vanligast hushållen av tre eller fler personer. Bostadsbeståndet domineras nästan

uteslutande av småhus. En klar majoritet utgörs av äganderätt men en mindre del är bostadsrätt och hyresrätt.

Fram till 2033 förväntas befolkningen minska med 46 invånare. Den största befolkningsminskningen förväntas ske i ålder 0 till 9 år. Samtidigt förväntas befolkningen i åldern 60 till 69 öka. Det prognosticerade bostadsbehovet är 2 nya bostäder till 2033.

Flyinge	
Invånare 2023	1 063
Befolkningsutveckling 2014–2023	27 (3 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-46 (-4 %)
Antal Hyresrätt	54
Antal Bostadsrätt	30
Antal Äganderätt	308
Bostadsbehov	2
Arbetsstillfällen	218
Medelålder	39

Gårdsstånga & Getinge

Gårdsstånga och Getinges ligger nära E22 på gränsen till Lund och har tillgång till goda kommunikationer i form av Skåneexpressen. Det finns 36 arbetsstillfällen på orten. Gårdsstånga och Getinges befolkning har ökat med 16 personer sedan 2014. Medelåldern i Gårdsstånga och Getinge motsvarar kommunsnittet. Befolkningen i Gårdsstånga och Getinge är i högre utsträckning i åldern 40 till 49 och 10 till 19 än genomsnittet i kommunen. Det finns även färre personer i åldern 80 år och äldre. I Gårdsstånga och Getinge finns det en stor andel hushåll som består av tre eller fler personer. Bostadsbeståndet består uteslutande av småhus. En klar majoritet är äganderätt men en del är även bostadsrätter.

Fram till 2033 förväntas befolkningen minska med 28 invånare. Samtidigt kommer antalet invånare som är äldre än 80 år öka avsevärt. Bostadsbehovet för orterna är uppskattat till 11 nya bostäder fram till 2033.

Gårdsstånga & Getinge	
Invånare 2023	403
Befolkningsutveckling 2014–2023	16 (4 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-28 (-7 %)
Antal Hyresrätt	4
Antal Bostadsrätt	27
Antal Äganderätt	124
Bostadsbehov	11
Arbetsstillfällen	36
Medelålder	40,7

Harlösa

Harlösa ligger i kommunens sydöstra del. Kommunikationerna är svagare med det finns 169 arbetstillfällen på orten. Harlösas befolkning har ökat med 131 personer sedan 2014. Det innebär att Harlösa är en av de byar som vuxit mest under perioden. Medelåldern för Harlösa är 39,6 år vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. I Harlösa finns det en stor andel enpersonshushåll. Majoriteten av bostäder består av ägda småhus, men det finns en mindre andel hyresrätter och ett fåtal bostadsrätter.

Fram till år 2033 förväntas Harlösas befolkning minska med 52 invånare. Antalet i åldern 30 till 39 och antalet barn förväntas minska. Samtidigt förväntas antalet personer över 80 år öka. Bostadsbehovet i Harlösa är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder i Harlösa.

Harlösa	
Invånare 2023	922
Befolkningsutveckling 2014–2023	131 (16 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-31 (-2 %)
Antal Hyresrätt	146
Antal Bostadsrätt	28
Antal Äganderätt	251
Bostadsbehov	13
Medelålder	39,6

Hurva

Hurva är placerat nära E22 och det finns 57 arbetstillfällen på orten. Hurvas befolkning har ökat med 21 personer sedan 2014. Medelåldern för Hurvas invånare är 39,6 år, vilket är lägre än genomsnittet i kommunen.

Befolkningen i Hurva är i högre utsträckning i åldern 40 till 49 och 10 till 19 än genomsnittet i kommunen. Det finns även färre personer som är äldre än 80 år. Bostadsbeståndet domineras nästan uteslutande av småhus med äganderätt. I Hurva finns det en stor andel hushåll som består av tre personer eller fler.

Fram till år 2033 förväntas Hurvas befolkning öka med 6 invånare. Antalet äldre förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 23 bostäder fram till 2033.

Hurva	
Invånare 2023	399
Befolkningsutveckling 2014–2023	21 (6 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	6 (2 %)
Antal Hyresrätt	12
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	137
Bostadsbehov	23
Arbetsstillfällen	57
Medelålder	39,6

Kungshult

Kungshult ligger öster om Eslöv i anslutning till väg 17. Det finns 26 arbetstillfällen på orten. Kungshults befolkning har ökat med 7 personer sedan 2014. Medelåldern för Kungshult är 40,4 år. Kungshult befolkning är i högre utsträckning i åldern 30 till 39 år och det finns en hög andel barn i åldern 0 till 9 år. Bostadsbeståndet domineras nästan uteslutande av småhus med äganderätt. I Kungshult finns det en stor andel hushåll som består av tre personer.

Fram till år 2033 förväntas Kungshults befolkning vara i stort sett oförändrad. Antalet äldre förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 8 bostäder fram till 2033.

Kungshult	
Invånare 2023	370
Befolkningsutveckling 2014–2023	7 (2 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1 (0 %)
Antal Hyresrätt	7
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	138
Bostadsbehov	8
Arbetsstillfällen	26
Medelålder	40,4

Löberöd

Löberöd ligger i kommunens sydöstra del. Kommunikationerna är svagare med det finns 351 arbetstillfällen på orten. Löberöds befolkning har ökat med 12 personer sedan 2014. Medelåldern för Löberöd är 42,5 år vilket är en av de högsta i kommunen. Löberöds befolkning utgörs också i högre utsträckning av äldre, det kan delvis bero på att byn har ett vård- och omsorgsboende. I Löberöd finns det en stor andel enpersonsushåll. Majoriteten av bostäderna i Löberöd utgörs av småhus med äganderätt, men det finns även en relativt stor andel hyresrätter i flerbostadshus samt en mindre andel bostadsrätter i småhus. I relation till övriga byar har Löberöd ett relativt blandat bostadsbestånd.

Fram till år 2033 förväntas Löberöds befolkning minska med 118 invånare. Befolkningen i Löberöd prognosticerat bli yngre de kommande 10 åren. Bostadsbehovet är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder på orten.

Löberöd	
Invånare 2023	1 202
Befolkningsutveckling 2014–2023	12 (1 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-118 (-10%)
Antal Bostadsrätt	31
Antal Hyresrätt	129
Antal Äganderätt	324
Bostadsbehov	-47
Arbetsstillfällen	351
Medelålder	42,5

Marieholm

Marieholm ligger i kommunens nordvästra del med järnvägsförbindelser både norrut och söderut. Det finns 178 arbetsstillfällen på orten. Marieholms befolkning har ökat med 151 personer sedan 2014. Det innebär att Marieholm är en av de orter som vuxit mest under perioden. Medelåldern för Marieholm är 38,7, vilket är en av de lägsta i kommunen. Marieholms befolkning är i högre utsträckning i åldern 30 till 39 och det finns en hög andel barn i åldern 0 till 9 år. Andelen över 80 år är lägre än genomsnittet i kommunen. I Marieholm finns det en stor andel enpersonshushåll. Majoriteten av bostäderna i Marieholm utgörs av småhus med äganderätt, men det finns även en stor andel hyresrätter, mestadels i flerbostadshus men även i småhus. Likt Löberöd har Marieholm i jämförelse med övriga byar ett relativt blandat bostadsbestånd. Marieholm saknar dock bostadsrätter.

Fram till år 2033 förväntas Marieholms befolkning minska med 93 invånare. Det är framför allt åldersgruppen 30 till 39 som förväntas minska. Samtidigt förväntas antalet äldre bli fler. Bostadsbehovet i Marieholm är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder i Marieholm.

Marieholm	
Invånare 2023	1 734
Befolkningsutveckling 2014–2023	151 (10 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-93 (-5 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	272
Antal Äganderätt	435
Bostadsbehov	-27
Arbetsstillfällen	178
Medelålder	38,7

Stockamöllan

Stockamöllan ligger i de norra delarna av kommunen, har relativt goda kommunikationer och 37 arbetstillfällen. Stockamöllans befolkning har minskat med 10 personer sedan 2014. Det är den enda orten som har minskat under perioden och det är den minsta tätorten som är utpekad i kommunens översiktsplan. Medelåldern för Stockamöllan är 46,5, vilket är en den äldsta i kommunen. Framför allt är det andelen 10 till 19 åringar som är färre i Stockamöllan samt andelen 40 till 49 åringar. Andelen över 80 år är den högsta i kommunen. I Stockamöllan finns det en stor andel hushåll som består av två personer. Bostadsbeståndet i Stockamöllan domineras av småhus med äganderätt, det finns även en mindre andel hyresrätter.

Fram till år 2033 förväntas Stockamöllans befolkning öka med 31 invånare. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 10 till 19 år. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 7 bostäder fram till 2033.

Stockamöllan	
Invånare 2023	299
Befolkningsutveckling 2014–2023	-10 (-3 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	31 (10 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	21
Antal Äganderätt	117
Bostadsbehov	7
Arbetstillfällen	37
Medelålder	46,5

Stehag

Stehag har goda kommunikationer med tåg, både norrut och söderut och det finns 268 arbetstillfällen på orten. Stehags befolkning har ökat med 257 personer sedan 2014. Förutom Eslövs tätort så är Stehag den ort som har vuxit mest under perioden, och i förhållande till sin storlek så har Stehag vuxit mest. Medelåldern för Stehag är 35,4 år, vilket är en den lägsta i kommunen. Framför allt är det andelen familjer med barn 0 till 19 år som är högre än genomsnittet i kommunen. I Stehag finns det en stor andel hushåll som består av fyra personer eller fler. Bostadsbeståndet domineras av småhus, men det finns även en viss andel hyresrätter, både i småhus och flerbostadshus och ett antal småhus med bostadsrätt.

Fram till 2033 förväntas Stehags befolkning minska med ca 100 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 60 till 69 år men även andelen över 80 år förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 15 bostäder fram till 2033.

Stehag	
Invånare 2023	1 441
Befolkningsutveckling 2014–2023	257 (22 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-99 (-7 %)
Antal Bostadsrätt	58
Antal Hyresrätt	65
Antal Äganderätt	322
Bostadsbehov	15
Arbetsstillfällen	268
Medelålder	35,4

Örtofta, Vaggarp och Toftaholm

Örtofta, Vaggarp och Toftaholm, även kallade Trillingbyarna, har goda kommunikationer med tåg, både norrut och söderut. Det finns hela 367 arbetsstillfällen på orterna, vilket framförallt beror på Örtofta sockerbruk som är en stor arbetsgivare i kommunen. Trillingbyarna har haft en stabil befolkning sedan 2014. Medelåldern för Trillingbyarna är 39,9 vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. Andelen över 80 år är lägre i Trillingbyarna medan andelen 50 till 59 år är högre än genomsnittet i kommunen. I byarna finns det en stor andel enpersonshushåll. Bostadsbeståndet i Trillingbyarna domineras av småhus med äganderätt, det finns även ett antal hyresrätter i flerbostadshus.

Fram till år 2033 förväntas Trillingbyarnas befolkning att öka med 29 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 60 till 69 år men även andelen över 80 år förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orterna har ett prognostiserat bostadsbehov på 26 bostäder fram till 2033.

Vaggarp, Örtofta & Toftaholm	
Invånare 2023	542
Befolkningsutveckling 2014–2023	7 (1 %)
Befolkningsprognos 2023–2033	29 (5 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	34
Antal Äganderätt	159
Bostadsbehov	26
Arbetsstillfällen	367
Medelålder	39,9

Landsbygden

I Eslövs kommun finns det över 5 000 invånare som varken bor i Eslövs tätort eller i de av översiktsplanen utpekade byarna. Området som de bor i är heterogent och innehåller en stora varianter, men det benämns här som landsbygden. 1 263 arbetsstillfällen finns på landsbygden, vilket utgör en betydande andel av kommunens arbetsstillfällen.

Landsbygden befolkning har varit tämligen stabil sedan 2014. Medelåldern för Landsbygden är 41,6 år, vilket innebär att de boende på landsbygden är något äldre än genomsnittet i kommunen. Framför allt är det andelen i åldern 50 till 69 som är fler på landsbygden. På landsbygden finns det en stor mängd hushåll som består av två personer. På landsbygden domineras bostadsbeståndet av småhus med äganderätt.

Fram till år 2033 förväntas Landsbygden befolkning att öka med 283 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 20 till 29 år, Det är dock åldersgruppen över 80 år som kommer öka mest i förhållande till sin storlek och antalet barn förväntas minska under perioden. Landsbygden har ett prognostiserat bostadsbehov på 352 bostäder fram till 2033.

Landsbygden	
Invånare 2023	5 346
Befolkningsutveckling 2014–2023	28 (0,5 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	283 (5 %)
Antal Bostadsrätt	-
Antal Hyresrätt	70
Antal Äganderätt	1 977
Bostadsbehov	352
Arbetsstillfällen	1 263
Medelålder	41,6

Bostäder för alla

I svensk lag är rätten till bostad snarare formulerad som ett mål än en absolut utkrävbar rättighet för den enskilde, vilket finns beskrivet i förarbetena till bostadsförsörjningslagen:

"Bostaden och boendet påverkar i hög grad enskilda människors livssituation och möjligheter i livet. Därför är bostadspolitiken en väsentlig del av välfärdspolitiken. Grunden för den sociala bostadspolitiken är att alla har rätt till en god bostad till skäligt pris, med modern utrustning och av den storlek som motsvarar familjens behov."

I bostadsförsörjningslagen beskrivs kommunens ansvar för bostadsförsörjningen. Syftet med kommunens planering för bostadsförsörjningen ska enligt lagen vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att kunna leva i goda bostäder. Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen även identifiera vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden. Grupper som oftare har svårt att hitta en lämplig bostad är unga, äldre samt nyanlända och personer med en funktionsnedsättning. I kapitlet kommer nämnda grupper analyseras samt övriga sociala och strukturella hinder som finns för att etablera sig på bostadsmarknaden. Analysen kommer genomföras med stöd av ett underlag som Boverket tagit fram. Utöver Boverkets underlag har analysen även baserats på statistik över skuldsättning från kronofogden, Socialstyrelsens hemlöshetskartläggning samt intervjuer med personer i socialtjänsten.

Bostäder för äldre

Befolkningen över 65 år prognostiseras att öka mest framöver. Det är därför av stor vikt att det finns ett bostadsutbud som möter gruppens behov. Det kommunala arbetet som berör äldres boende utgår både från ett bostadsförsörjningsperspektiv och ett lokalförsörjningsperspektiv. Kommunen har ett ansvar att ordna med platser i vård- och omsorgsboenden. Denna planering ingår i kommunens lokalförsörjning och berörs inte direkt i handlingsplanen för bostadsförsörjning. Behovet av platser i vård- och omsorgsboenden påverkas dock av utbudet på den ordinarie bostadsmarknaden. Det innebär att handlingsplanen kan ha en indirekt påverkan på kommunens lokalförsörjning.

Den vanligaste boendeformen för gruppen äldre är småhus, där äganderätten är den dominerande upplåtelseformen. Det finns en viss könsskillnad där äldre kvinnor i större utsträckning bor i hyresrätter eller bostadsrätter.

Att en stor andel äldre bor i större småhus är inte optimalt ur ett hälsofrämjande perspektiv då småhus är mindre tillgänglighetsanpassade, vilket innebär att skaderisken ökar. Om småhusen är otillgängligt lokaliserade ökar även risken för isolering och ofrivillig ensamhet.

Eslövs kommun har skickat ut en enkät till gruppen 60 år och äldre för att få en bild av deras syn på sin bostadssituation¹⁸. I enkäten framkom att de som flyttade för 15 till 20 år sedan oftast bor i villa, medan de som flyttade inom de senaste 10 år oftast bor i lägenhet. 53 procent av respondenterna som bor i villa, svarade att det funderar på att flytta de kommande åren, och 44 procent svarade att de inte vill flytta alls. Av de som bor i lägenhet svarade 33 procent att de funderar på att flytta någon gång under de kommande åren, medan 56 procent svarade att de inte vill flytta alls. Enkäten frågade också om upplevda svårigheter/problem vid flytt. De främsta skälen mot att flytta som framkom i enkäten var ekonomi följt av de praktiska utmaningarna det innebär att genomföra en flytt.

Av de som svarade på enkäten och som bor i Eslövs tätort önskade nästan samtliga bo kvar i Eslövs tätort. Av de som bodde utanför Eslövs tätort ville ungefär en tredjedel flytta till Eslövs tätort eller annan större tätort, medan resterande ville bo kvar i det område man bor idag. När respondenterna skulle beskriva vilka kvaliteter som värderades högst i ett framtida boende så var det närhet till service och kollektivtrafik som var vanligast återkommande, därefter närhet till rekreation och natur samt socialt umgänge. De boendetyper som efterfrågas enligt enkäten är främst lägenheter och trygghets/äldreboenden.

Bostäder för unga

Flyttbenägenheten är hög bland ungdomar. Det största negativa flyttnettot i Eslövs kommun återfinns bland de mellan 20 och 29 år. Utbildnings- och arbetsmöjligheter på andra orter är den sannolika förklaringen.

Bostadsmarknaden för unga bedöms vara i balans i Eslöv¹⁹. Kötiden till hyresrätter är relativt kort och hyresnivån i Eslöv är lägre än i både Malmö och Lund. I intervjuer med socialtjänsten framkommer inte heller att gruppen unga är en vanligt förekommande grupp som har bostadssociala problem. Det som dock motsäger bilden av att det skulle vara en balans mellan utbud och efterfrågan på bostäder för unga är att andelen hemmaboende unga vuxna i Eslöv är högre än både i riket och i Skåne. En trolig förklaring är den stora närheten till både Lunds och Malmös

¹⁸ Enkäten fick 225 svar. Av de som svarade på enkäten bodde majoriteten i Eslövs tätort (133), där efter Harlösa (17), Marieholm (16) och Flyinge (13). Resterande respondenter kom från andra orter i Eslöv. Även om antalet respondenter i enkäten var få så är svaren i linje med tidigare analyser, bland annat från Strategi för äldres boende som togs fram 2021.

¹⁹ Boverket, (2025), *Bostadsmarknadsenkäten*

universitet. Närheten till en högskola är en faktor som påverkar andelen hemmaboende vuxna enligt Boverket.

Bostäder för nyanlända

Enligt Lagen (2016:38) om mottagandet av vissa nyanlända invandrare för bosättning, även kallat bosättningslagen, har Eslövs kommun skyldighet att ta emot nyanlända för bosättning i kommunen. Antalet anvisningar kommunen ska ta emot utgår från ett kommuntal²⁰.

Det faktiska antalet mottagna inkluderar förutom de anvisade nyanlända även anhöriginvandring och självbosatta nyanlända. Antalet nyanlända har varit relativt lågt under 2020-talet. 2024 ökade kommuntalen återigen, detta förklarades dock med att de ukrainare som fanns i Sverige fick rätt att folkbokföra sig och anvisades därmed formellt till en kommun. I realiteten fanns de flesta personerna redan i kommunen. Nyanlända som kommer till kommunen saknar ofta jobb och tidigare boendereferenser vilket gör det svårt för dem att få ett förstahandskontrakt på en lägenhet. När nyanlända kommunplaceras i Eslöv erbjuds de ett socialt kontrakt. Detta förnyas vid behov under förutsättningen att personen har försökt hitta en egen bostad. Kommunen samarbetar med EBO och privata fastighetsägare för att säkerställa att det finns tillräckligt med bostäder för anvisade personer. Tillgången på sociala kontrakt bedöms vara god och gruppen nyanlända bedöms ha förutsättningar att därefter ta sig in på den ordinarie bostadsmarknaden.

Bostäder för personer med funktionsnedsättning

Kommunen har enligt Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) ett ansvar att erbjuda bostäder med särskild service för personer som beviljats insats. Målet med insatsen är att personer med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att leva som alla andra i samhället, få en god service och gott stöd oavsett var de bor. Detta ska uppnås genom att ge personen rätt till självbestämmande, inflytande, integritet och delaktighet. Bostäderna finns i lägenheter i antingen gruppbostad eller servicebostad.

Gruppbostäder består av ett litet antal boenden som är grupperade kring gemensamma utrymmen där service och omvårdnad kan ges alla tider på dygnet, de flesta i Eslöv återfinns i större villor. Detta är ett bostadsalternativ för personer med omfattande tillsyns- och omvårdnadsbehov.

²⁰ Varje år fattar regeringen beslut om hur många nyanlända varje län ska ta emot på anvisning enligt bosättningslagen, det så kallade länstalet. Syftet är att fördela ansvaret så jämnt som möjligt mellan landets kommuner och ge kommunerna bättre förutsättningar för etablering och integration. Länsstyrelsen fattar sedan beslut om hur många nyanlända som respektive kommun ska ta emot, det så kallade kommuntalet.

Servicebostäder är enskilda lägenheter som ofta ligger i samma trapphus eller i närheten av varandra, de har tillgång till gemensam service. Detta boendialternativ riktar sig till de med mindre tillsyns- och omvårdnadsbehov, men det finns stor variation i omfattningen.

Under 2024 hade Eslövs kommun 146 servicebostäder och gruppboendestäder. Därtill hade kommunen fyra externt verkställda beslut. De externt verkställda besluten innebär att kommunen köper externa platser utanför kommunen, detta kan beror på att platser saknas eller att omsorgsbehoven är så pass specialiserade att kompetens saknas inom kommunen.

Kommunen har identifierat ett trettiootal otillgängliga lägenheter som behöver ersättas av moderna och tillgängliga boendialternativ. Befolkningsökningen bidrar även till att det finns ett ökat behov av fler LSS-boenden. Kommunen arbetar enligt en plan för att lämna de otillgängliga boendena och i samband med nyproduktion beaktas behovet av nya LSS-boenden. Fördelen med att skapa nya LSS-boenden i nyproducerade bostäder är att dessa till stor del uppfyller tillgänglighetskraven, samt att det finns möjlighet att anpassa bostäderna ytterligare innan de är färdiga utifrån till exempel ett brandsäkerhetsperspektiv. Detta är en lättare process än att göra befintliga lägenheter tillgängliga. Arbetet med att utveckla kommunens LSS-boenden hanteras inom ramen för kommunens lokalförsörjningsprocess.

Hushåll med ansträngd boendeekonomi och trångboddhet

Boverket tagit fram ett antal mått för att belysa om det finns bostadssociala problem. De mått som bedöms vara mest relevant är trångboddhet och ansträngd boendeekonomi. För att komplettera bilden av hushållens ekonomiska situation kommer även statistik över skuldutveckling redovisas. För att sätta Eslövs resultat i ett sammanhang kommer det jämföras med andra skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp, pendlingskommun nära större stad²¹.

Under 2022 fanns det 1 364 trångbodda hushåll i Eslöv, vilket motsvarar nio procent av hushållen. I jämförelse med övriga skånska kommuner i samma kommungrupp så är Eslöv den kommun med femte högst andel hushåll med ansträngd boendeekonomi. Högst andel har Landskrona (11 procent) och lägst andel Höganäs (5 procent). Andelen trångbodda hushåll var något högre än riket men ungefär samma som genomsnittet i Skåne. Andelen trångbodda hushåll i Eslöv har ökat från sju procent 2012 till nio procent 2022. Måttet säger dock inget om hur många som är ofrivilligt trångbodda och hur många som självmant har valt att bo trångt.

²¹ SKR, *Kommungruppsindelning 2023*

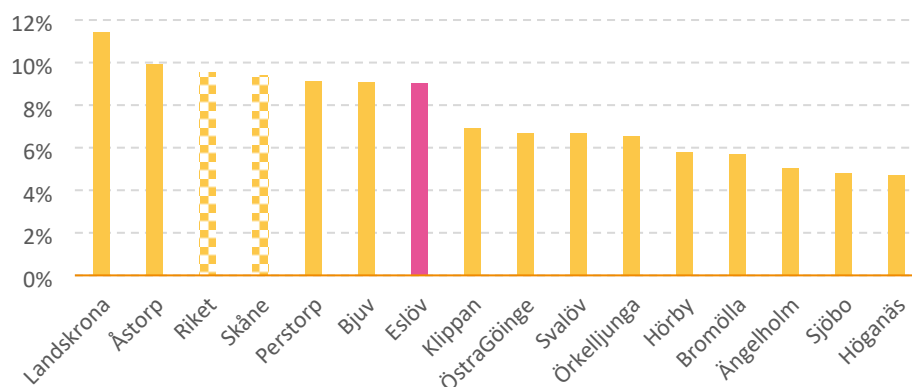


Diagram 29. Andel trångbodda hushåll (källa: Boverket)

Ett av boverkets mått mäter hur många hushåll som har en ansträngd boendeekonomi²². Måttet är brett och syftar till att beskriva hur många hushåll det finns med en låg betalningsförmåga. Under 2022 fanns det 4100 hushåll i Eslöv som har en ansträngd boendeekonomi, vilket motsvarar 27 procent av hushållen. Måttet beaktar dock inte ifall det finns andra tillgångar i hushållet utöver inkomst.

I jämförelse med övriga kommuner i Skåne som tillhör samma kommungrupp (pendlingskommun nära större stad) är Eslöv den kommun med femte högst andel hushåll med ansträngd boendeekonomi. Perstorp ligger högst med 34 procent av hushållen. I jämförelse med riket har Eslöv en något högre andel hushåll med låg betalningsförmåga men en något lägre andel än Skåne (se Diagram 30). Andelen hushåll med ansträngd boendeekonomi har minskat från 34 procent 2012 till 27 procent 2022. Hushållen med ansträngd boendeekonomi består vanligtvis av en person och en stor andel är äldre. Bland dem som är 80 år och äldre i Eslöv uppskattas 54 procent ha en ansträngd boendeekonomi.

Även om det finns många hushåll i Eslöv som uppskattas ha låg betalningsförmåga så har de allra flesta tillgång till en bostad. Genom att kombinera måtten ansträngd boendeekonomi och trångboddhet går det att få en uppfattning av hur många hushåll det finns som bor trångbodd och som har svårt att byta till ett större boende. Av de 4 100 hushåll som har en ansträngd boendeekonomi är ca 550 hushåll även trångbodda. I nästan 440 av hushållen finns det barn. Av hushållen som både lider av trångboddhet och ansträngd boendeekonomi består hushållet oftast av en ensamstående kvinna med barn. De bor oftast i hyresrätt.

²² Måttet benämns som: Andel hushåll med en ansträngd boendeekonomi (KALP).

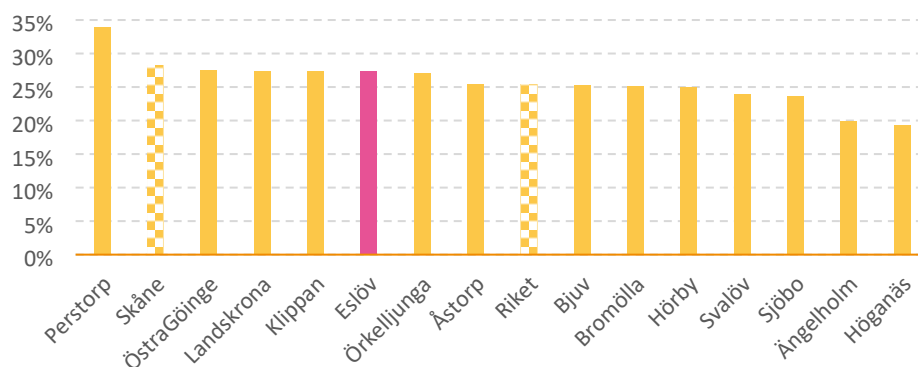


Diagram 30. Andel hushåll med ansträngd boendeekonomi (KALP) (Källa: Boverket)

Hushåll med låg betalningsförmåga kan ha stora svårigheter att skaffa sig en bostad, även om den inkomst man har är tillräcklig för att klara boendekostnaden. Det kan bero på att man inte har en inkomst som möjliggör ett bostadslån eller att hyresvärdar kräver att den bostadssökande ska ha en fast inkomst som överstiger en viss nivå. Om låga inkomster dessutom sammanfaller med betalningsanmärkningar, avsaknad av boendereferenser eller skulder är det särskilt svårt att bli godkänd som hyresgäst. Antalet personer med skulder har ökat kraftigt i samhället. Mellan 2021 och 2024 ökade antalet skuldsatta i Eslöv med 14 procent. 2024 fanns det ca 1500 personer i Eslöv med skulder hos Kronofogden. Ökningen av skulderna har framförallt skett bland män.

Även hushåll som har ett sparat kapital men har låga inkomster kan ha svårt att få en bostad om de behöver flytta. Det här drabbar till exempel hushåll som har en bostad att sälja. Även om överskottet vid försäljningen gott och väl skulle täcka kontantinsatsen för en ny bostad kan låga inkomster göra att banken inte beviljar ett lån.

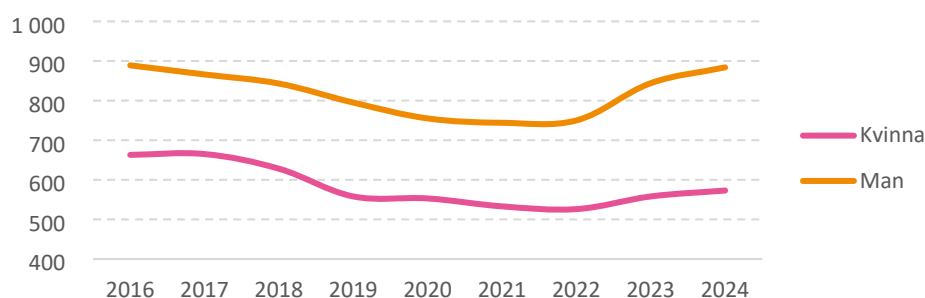


Diagram 31. Antal personer i Eslöv med skulder hos Kronofogden (Källa: Kronofogden)

Boverkets mått på bostadsbrist

Ansträngd boendeekonomi

Det första måttet är huruvida hushållet har en ansträngd boendeekonomi utifrån att den disponibla inkomsten inte räcker till att täcka en baskonsumtion. Baskonsumtionen är beräknad utifrån genomsnittshyror på orten och riksnormen samt utgifter för hushållsel, barnomsorg, med mera.

Ansträngd boendeekonomi baserat på KALP

Det andra måttet på ansträngd boendeekonomi använder en annan baskonsumtion. Hushållet har en ansträngd boendeekonomi om den disponibla inkomsten inte räcker till att täcka en baskonsumtion beräknad utifrån genomsnittshyror på orten och en kvar att leva på (KALP) kalkyl som baseras på ett genomsnitt av en kalkyl som bankerna använder för att bedöma hushållets betalningsförmåga vid köp av en bostad.

KALP-kalkylen är hämtad från Finansinspektionen (2022) och schablonkostnaderna för 2020 visas i tabellen nedan.

Levnadskostnader	2 020
Ensamboende	10 100
Samboende	17 600
Per barn	3 800

Tabell 4. FI:s schablonkostnader i månadsalkylen.

Kostnaderna justeras övriga år utifrån KPI. Boendeutgiften är en schablon som beräknas genom att en boendestorlek efter trångboddhetsnorm 2 har beräknats. Hyran differentieras utifrån region och antal rum.

Trångboddhet

Måttet beskriver hur många hushåll som är trångbodda. För att inte vara trångbodd ska det finnas sovrum utöver vardagsrum och kök/kokvrå. Barn över 12 år ska inte dela rum. Vuxna som inte är ett par ska inte dela sovrum. För de hushåll där det saknas uppgifter över antalet rum, används boendeytan per person. Har hushållet mindre än 20 kvm per person räknas hushållet som trångbott. Måttet tar inte hänsyn till ifall hushållet har frivilligt valt trångboddhet

Trångbodda och ansträngd boendeekonomi

Måttet är en kombination av måtten över trångboddhet och ansträngd boendeekonomi. Genom att kombinera måtten går det att delvis urskilja vilka hushåll som är trångbodda och har begränsade möjlighet att ändra sin boendesituation på egen hand.

Hemmaboende vuxna barn

Kriteriet för att ha hemmaboende vuxna barn i hushållet är att det bor barn som är 25 år eller äldre hemma hos någon av sina föräldrar. I många kommuner väljer unga vuxna att bo hemma men måttet kan även indikera problem för unga vuxna att flytta hemifrån till följd av att det inte finns lämpliga bostäder.

Hemlöshet

Hemlöshet kan leda till långvarig social utestängning, svårigheter att ta sig in på arbetsmarknaden, att klara sin skolgång och innebär ett personligt lidande. För att motverka hemlöshet har regeringen antagit en nationell strategi mot hemlöshet. Som en del av statens arbete mot hemlöshet genomför Socialstyrelsen nationella kartläggningar av hemlösheten. I Socialstyrelsens senaste kartläggning 2023 utgår man från fyra olika definitioner av hemlöshet, vilka benämns som fyra olika hemlöshetssituationer.

I 2023 års kartläggning var det ca 27 380 personer över 18 år som var i någon av de fyra hemlöshetssituationerna i Sverige. Hemlösheten är mer utbredd i Sveriges största städer och kommuner. I de fyra storstäderna fanns 31 procent av alla personerna i hemlöshet som kartlagts. Samtidigt har antalet inrapporterade personer i hemlöshet minskat både i Malmö och Göteborg. I den nationella kartläggningen framgår att män oftare är hemlösa än kvinnor, att nästan en tredjedel av de hemlösa hade barn under 18 år och att 66 procent var födda i Sverige. Beroende, psykisk ohälsa och brist på stadigvarande inkomst var de vanligaste faktorerna bakom hemlösheten. För mer än 900 kvinnor uppgavs därtill utsatthet för våld i nära relation ha bidragit till deras hemlöshetssituation.

I Socialstyrelsens kartläggning identifierades ca 100 personer som hemlösa i Eslöv vid en viss tidpunkt under 2023. Av dessa 100 personer ingår de som har ett socialt kontrakt via Socialtjänsten, vilket är den största gruppen (70 personer). 14 personer befann sig i akut hemlöshet, vilket kan innebära att personer sover i den offentliga miljön, men vanligare är att man sover på ett härbärge, vandrarhem eller motsvarande.

I jämförelse med övriga kommuner i Skåne som tillhör samma kommungrupp (pendlingskommun nära större stad) har Eslöv den högsta andelen hemlösa personer per 10 000 invånare.

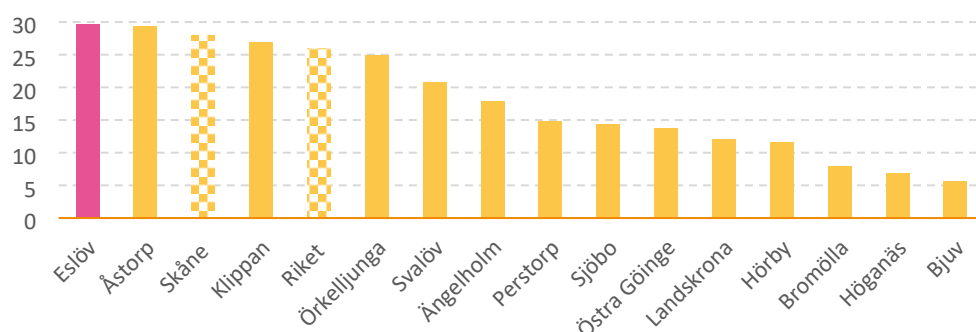


Diagram 32. Antal hemlösa per 10 000 invånare (Källa: Socialstyrelsen, *Kartläggning av hemlösheten 2023*)

Hemlöshet har sin grund både i strukturella och individuella faktorer. Individuella faktorer kan vara arbetslöshet, beroende och missbruk, skulder, våld i nära relation eller psykisk och fysisk ohälsa. På strukturell nivå handlar det till exempel om bostadsbrist, långa kötider, höga krav för att få ett kontrakt på en hyreslägenhet och höga levnadskostnader. De strukturella faktorerna påverkar hushåll med låga inkomster mest och det är framför allt personer som har låga inkomster som befinner sig i hemlöshet eller riskerar hamna i en sådan situation²³.

Socialstyrelsens fyra hemlöshetsdefinitioner

Hemlöshetssituation 1 – Akut hemlöshet

I situation 1 ingår personer som är hänvisade till akutboende, härbärge, jourboende, skyddade boenden, vandrarhem eller motsvarande. Det ingår också personer som sover i offentliga lokaler/platser, utomhus, trappuppgångar, garage, källare/vind, tält, bil eller motsvarande.

Hemlöshetssituation 2 – Institutionsvistelse och boende med stöd – ska lämna inom 3 månader utan bostad

I situation två ingår personer som bor i någon form av institutionsboende och ska lämna boendet inom 3 månader men saknar en ordnad bostad. Hit hör exempelvis personer som visas i en SiS-institution, hem för vård och boende (HVB), familjehem, heldygnsvård inom hälso- och sjukvården, tvångsvårdas inom psykiatri, eller är intagen inom Kriminalvården.

Hemlöshetssituation 3 – Långsiktiga boendelösningar via socialtjänsten

Personer som bor i långsiktiga boendelösningar, med biståndsbeslut enligt 4 kap. 1 och 2 §§ SoL. Det gäller personer som bor i träningslägenhet, försökslägenhet, socialt kontrakt, kommunalt kontrakt, bostad först eller motsvarande.

Hemlöshetssituation 4 – Eget ordnat kortsiktigt boende

Här ingår personer som bor ofrivilligt, tillfälligt och kontraktslöst hos kompisar eller bekanta och hos familj eller släktingar. Här ingår även personer som tillfälligt bor inneboende eller i andrahand hos privatperson.

²³ Länsstyrelserna, (2024), *Vad kan en kommun göra?*

Bostadssociala kontrakt och akuta boendelösningar

Det finns inga bestämmelser i SoL som ger personer som är bostadslösa en allmän rätt att få en bostad av socialtjänsten, men socialtjänsten har enligt SoL ansvar för att ge enskilda individer stöd. Det kan handla om att bistå med olika former av akuta eller långsiktiga boendelösningar utifrån individuella behov och efter biståndsbedömning. Personer som har en akut bostadslöshet kan ansöka om kostnaden för någon form av tillfälligt boende, så som vandrarhem. Utgångspunkten är att den enskilde själv ansvarar för att ordna sitt boende, och därefter ansöker om kostnaden för detta.

Socialtjänsten ansvarar för att utreda ansökningar om socialt kontrakt. Kriterierna för att beviljas socialt kontrakt är att den enskilde ska ha tagit sitt eget ansvar och helt uttömt sina möjligheter att själv ordna eget boende. Personen måste vara helt bostadslös och ha allvarliga sociala problem som utgör hinder för att bli godkänd som hyresgäst på den ordinarie marknaden, eller ha svårigheter att på egen hand skaffa bostad på grund av tillhörigheten till en socialt utsatt grupp²⁴. Sedan 2019 har antalet bostäder som kommunen upplåter med sociala kontrakt minskat avsevärt. Minskningen beror på att befintliga sociala kontrakt i många fall har omvandlats till ett förstahandskontrakt, ett minskat mottagande av nyanlända, samt en mer restriktiv bedömning från socialtjänsten. Samma trend, med ett minskat antal sociala kontrakt, går att se i Skåne generellt, där antalet sociala kontrakt har minskat med 55 procent mellan 2020 och 2024²⁵. Minskningen i Eslöv är dock större än den genomsnittliga minskningen i Skåne.

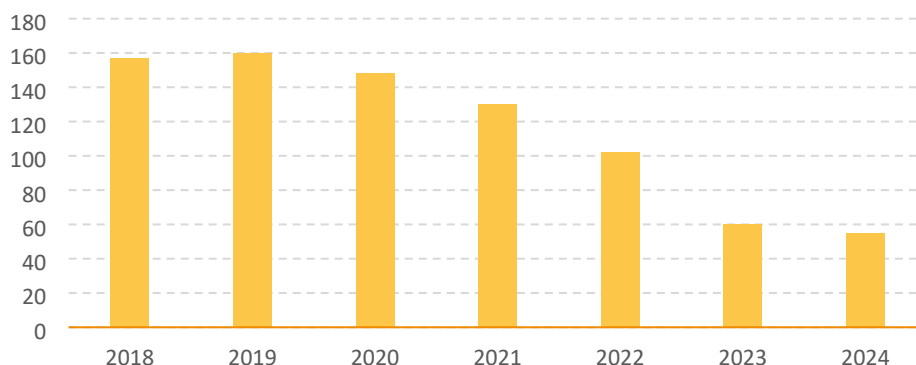


Diagram 33. Antal bostäder för sociala kontrakt (Källa: Boverket, Bostadsmarknadsenkäten)

Vem har bostadssociala problem?

Det finns olika typer av bostadssociala problem och olika grupper har olika utmaningar. Läget på bostadsmarknaden påverkar möjligheterna att få en bostad. När bostadsmarknaden inte är i balans slår det hårdast mot de grupper som av olika skäl har en svag ställning på bostadsmarknaden. För

²⁴ Eslövs kommun, (2024), *Nulägesanalys inför omställning till nya socialtjänstlagen*

²⁵ Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

att få en bild av vilka grupper som har det svårast på bostadsmarknaden har medarbetare från kommunens socialtjänst intervjuats. Genom intervjuer framgår att det finns fem olika grupper som det särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden i Eslöv (se Tabell 5).

Grupp	Problematik	Rätt till socialt kontrakt?
1. Omfattande psykosociala problem	Stora problem med missbruk eller psykisk ohälsa.	Ja
2. Ukrainagruppen" och anvisade nyanlända	Saknar boendereferenser, saknar fast anställning	Ja
3. Stora familjer	Trångboddhet, litet bostadsutbud, höga inkomstkraV, språksvaghet	Nej
4. Vissa sociala/ekonomiska problem	Våld i hemmet, arbetslöshet, missbruk, psykiska problem, skulder, språksvaghet, digitalt utanförskap	Undantagsfall
5. Ekonomiskt svaga hushåll	Låga inkomster, skulder, trångboddhet, tillfälliga boenden	Nej

Tabell 5. Grupper med bostadssociala utmaningar. Även grupp 1 måste kunna påvisa att de uttömt alla andra möjligheter innan de erbjuds ett socialt kontrakt.

Grupp 1 har omfattande psykosociala problem och får ofta ekonomiskt bistånd från kommunen. Denna grupp har generellt rätt till ett tidsbegränsat socialt kontrakt. Om personens sociala problematik minskar kan personen bli av med kontraktet.

Grupp 2 är kommunanvisade nyanlända samt ukrainare som kommit via massflyktsdirektivet. Även denna grupp har rätt till ett socialt kontrakt. Dessa skrivs på två år. Generellt lyckas gruppen med att därefter ta sig in på den ordinarie bostadsmarknaden.

Grupp 3 är stora barnfamiljer. Deras utmaning är att utbudet av riktigt stora lägenheter är litet. En ytterligare utmaning är att inkomstkraven för de stora lägenheterna är höga och ofta finns det begränsningar i antalet personer som får bo i ett och samma rum. Gruppen har endast i undantagsfall rätt till ett socialt kontrakt.

Grupp 4 är en heterogen grupp. Ofta är personerna arbetslösa, det kan finnas missbruk, psykisk ohälsa eller så kan personen utsättas för våld i hemmet. Det är även vanligt att gruppen lider av språksvaghet och ett digitalt utanförskap vilket försvårar sökandet efter en egen bostad. Gruppen har endast i undantagsfall rätt till ett socialt kontrakt.

Grupp 5 saknar en social problematik men har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden av strukturella skäl. De kan sakna en fast anställning, men jobbar deltid eller timmar, det kan även finnas skulder som gör att gruppen har det svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Denna grupp är svår att beskriva omfattningen av enligt den bostadssociala samordnaren då de sällan kommer i kontakt med socialtjänsten. Kontakten sker ännu mer sällan sedan socialtjänsten blivit mer restriktiv i sina bedömningar. Situationen för gruppen kan ha blivit något bättre de senaste åren då situationen på bostadsmarknaden har blivit bättre.

I intervjuer framgår att grupp 3 till 5 ofta faller mellan stolarna då de inte kvalificerar sig till ett socialt kontrakt men samtidigt har svårt att själva ta sig in på bostadsmarknaden.

Boendesegregation

Boendesegregation betyder att individer eller grupper av individer bor rumsligt separerade från varandra. Boendesegregation har en negativ påverkan på både samhället och på individen. Mycket tyder på att individer som växer upp i områden med socioekonomiska utmaningar påverkas negativt med avseende på inkomst, arbetsmarknadsanknytning, utbildningsnivå, skolresultat, hälsa, samt upplevd trygghet. Segregation har även en negativ påverkan på sammanhållningen och tilliten i samhället²⁶.

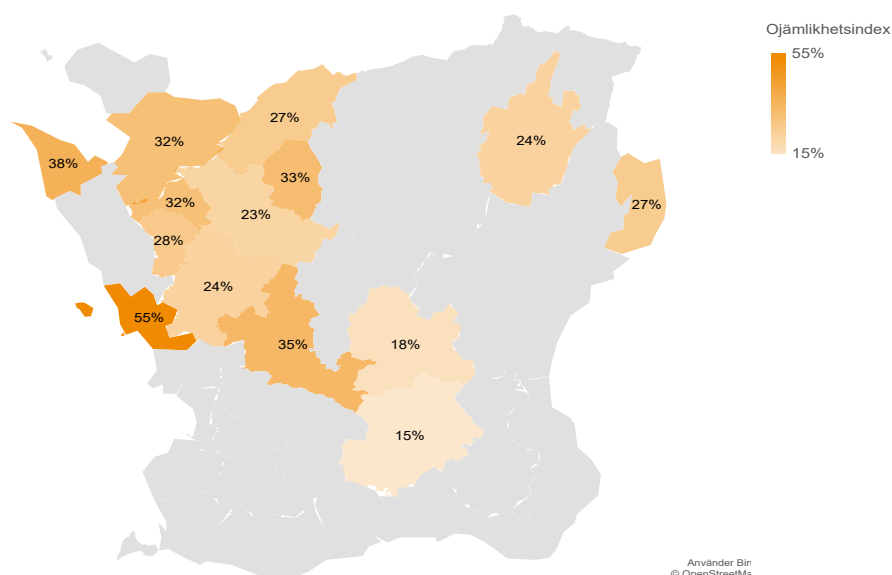
Boverket har två olika mått för att mäta boendesegregation. Dels ett ojämlikhetsindex. Ojämlikhetsindexet beskriver hur jämn eller ojämn fördelningen av den lägsta inkomstgruppen och den högsta inkomstgruppen är mellan olika områden i en kommun. Ett index på 0 innebär ingen segregation, och 100 innebär total segregation. Eslöv har ett ojämlikhetsindex på 35,0, vilket visar på att 35 procent av de personer som tillhör den högsta inkomstgruppen behöver flytta till ett annat geografiskt område för att vara jämnt fördelat över kommunen. Bland skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp så är Eslöv den tredje kommun som har högst ojämlikhetsindex, efter Landskrona och Höganäs. Eslövs ojämlikhetsindex har ökat något de senaste 10 åren.

Det andra måttet på boendesegregation är andelen i befolkningen som bor i ett område med socioekonomiska utmaningar²⁷. I Eslöv finns det två områden som klassas som områden med socioekonomiska utmaningar. Dessa är Berga-Öster och Rönneberga-Norrevång. I dessa områden bor cirka 19 procent av Eslövs kommuns befolkning. I dessa två områden har en högre andel invånare en lägre ekonomisk standard, lägre utbildningsnivå

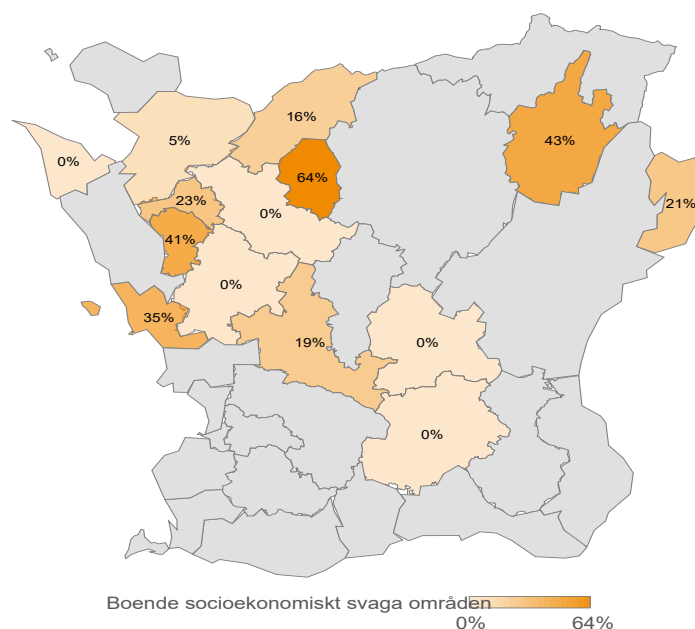
²⁶ Region Skåne, (2021), *Den socioekonomiska segregationen i Skåne*

²⁷ SCB har tillsammans med Delegationen mot segregation (Delmos) tagit fram fem olika områdestyper. Indelningen baseras på ett rikstäckande index som belyser hur olika områden förhåller sig till varandra avseende socioekonomisk status. De områden som klassas som områdestyp 1 eller 2 klassas som områden med socioekonomiska utmaningar.

samt uppburit försörjningsstöd eller varit arbetslösa under längre tid. Bland skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp finns det 6 kommuner som har ett högre värde än Eslöv. Framför allt ligger Perstorp, Östra Göinge och Bjuv högt. 5 av kommunerna hade inga områden med socioekonomiska utmaningar (Hörby, Sjöbo, Klippan, Svalöv och Höganäs).



Figur 1. Ojämlikhetsindex, Figuren visar hur åtskilda olika inkomstgrupper bor per kommun (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).



Figur 2. Andel boende i områden med socioekonomiska utmaningar. Figuren visar andelen av befolkningen som bor i ett område som klassas som socioekonomiskt utsatt (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).

Det finns en viss koppling mellan den socioekonomiska segregationen i Eslövs stad med fördelningen av hyresrätter och äganderätter. Socioekonomiskt svaga områden har en högre andel hyresrätter och omvänt

vad gäller äganderätter. I Eslöv syns inget tydligt samband avseende fördelningen av bostadsrätter.

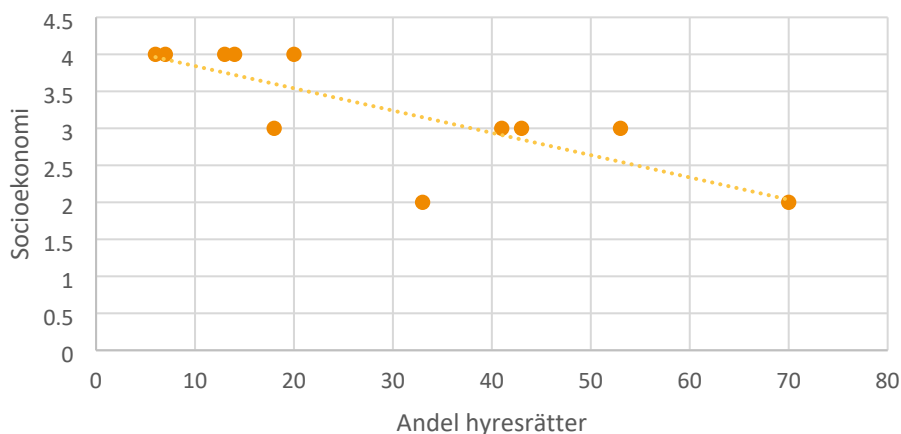


Diagram 34. Samband hyresrätt och socioekonomi. Diagrammet visar sambandet mellan andelen hyresrätter i ett område och deras socioekonomiska nivå på en skala 1 till 5. (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).

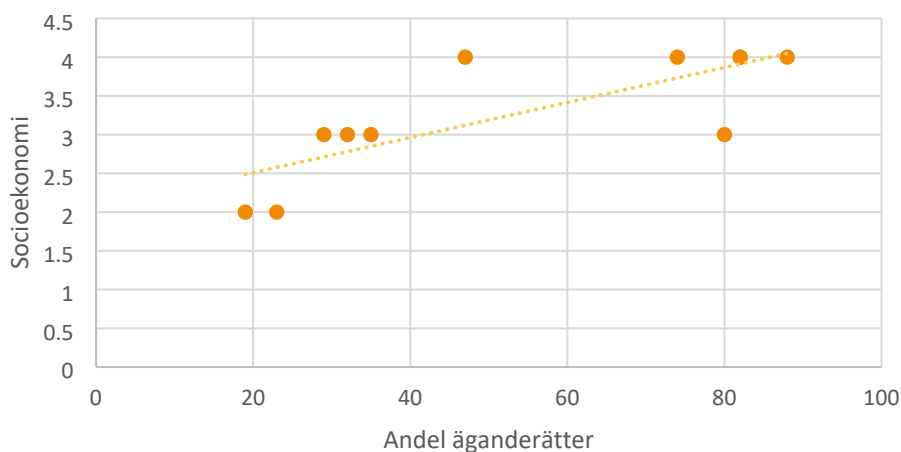


Diagram 35. Samband äganderätt och socioekonomi. Diagrammet visar sambandet mellan andelen hyresrätter i ett område och deras socioekonomiska nivå på en skala från 1 till 5 (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).

Enligt Länsstyrelsen i Skåne är ett av de viktigaste verktygen för att motverka boendesegregation att skapa blandade bostadsområden på låg områdesnivå²⁸. Att tillföra äganderätter till Östra Eslöv och hyresrätter i västra Eslöv skulle därför ha en positiv effekt på segregationen. Norra Eslöv är redan idag relativt blandat med avseende på upplåtelseform.

²⁸ Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

Slutsatser bostäder för alla

Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring vilka bostadssociala utmaningar som finns i Eslöv.

- Majoriteten av äldre bor idag i småhus. Samtidigt överväger många äldre att flytta. Det finns många fördelar med att äldre flyttar till anpassade bostäder. Möjligheten till att leva ett självständigt och friskt liv ökar, hemtjänstens arbete förenklas och kommunens bostadsbestånd används mer effektivt.
- Det finns idag bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det ca 100 personer som lever i hemlöshet (2023) och ca 540 hushåll lever i trångboddhet och har en ansträngd boendeekonomi (2022). Trångbodda hushåll med ansträngd boendeekonomi består oftast av ensamstående kvinnor med barn. På grund av låg betalningsförmåga har gruppen generellt svårt att flytta till ett mer ändamålsenligt boende.
- Kommunen har minskat mängden sociala kontrakt. Detta har delvis skett på grund av att behovet har minskat, men även på grund av att kommunen har blivit mer restriktiv med sin bedömning.
- De hushåll vars bostadsbehov inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden faller delvis mellan stolarna idag. Det beror på att det finns grupper som inte längre kan få sociala kontrakt men som samtidigt inte klarar kraven från fastighetsägarna, tex personer med skulder eller låga inkomster.
- I Eslöv verkar det finnas en koppling mellan segregation och fördelning av upplåtelseformerna äganderätt och hyresrätt. En jämnare fördelning av upplåtelseformerna kan minska segregationen i kommunen.

Nationell, regional och kommunal styrning

Kommuners riktlinjer för bostadsförsörjning ska utgå från relevant lagstiftning samt ta hänsyn till relevant styrning på nationell, regional och kommunal nivå. I detta kapitel beskrivs lagstiftning och styrning som särskilt påverkat innehållet i handlingsplanen för bostadsförsörjning.

Mänskliga rättigheter och svensk lagstiftning

Rätten till bostad är stadgad såväl i FN:s allmänna deklaration om de mänskliga rättigheterna (Artikel 25), i konventionen om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (Artikel 11), i barnkonventionen (Artikel 27) och regeringsformen. Samhället har därmed ett uttalat ansvar för bostadsförsörjningen. Detta innebär dock inte någon ovillkorlig rätt till bostad för enskilda individer, utan rätten till bostad fungerar snarare som en målsättning. I särskilda fall dock finns en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla den enskilde en bostad som en form av bistånd. Dessa fall regleras av nedan listade lagstiftning och efterföljande praxis:

- Socialtjänstlagen (2001:45)
- Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:387)
- Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38)

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov. För dem grupper som inte själva kan ta sig in på bostadsmarknaden erbjuder kommunen särskilt stöd.

Nationella mål för boende och byggande

Det övergripande nationella målet för samhällsplanering, bostadsmarknad och byggande är att ge alla människor i alla delar av landet en ur social synpunkt god livsmiljö där långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Målet är också långsiktigt välfungerande bostadsmarknader där efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslöv ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Nationell strategi för att motverka hemlöshet 2022–2026

Regering har tagit fram en nationell strategi för att motverka hemlöshet, vars primära syfte är att ”tydliggöra inriktningen för regeringens insatser för att minska antalet vuxna och barn som befinner sig i hemlöshet samt att förebygga att fler blir hemlösa”. Strategin har fyra mål:

- Hemlöshet ska förebyggas.
- Ingen ska bo eller leva på gatan.

- Bostad först för införas nationellt.
- Det sociala perspektivet i samhällsplaneringen ska stärkas.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov. För dom grupper som inte själva kan ta sig in på bostadsmarknaden erbjuder kommunen särskilt stöd.

Nationella mål inom integration, funktionsrätt och jämställdhet

Eslövs kommuns arbete med bostadsförsörjning relaterar vidare till följande nationella mål:

- Integrationspolitiken: Utrikes födda kvinnor och män ska ha samma skyldigheter, rättigheter och möjligheter som den övriga befolkningen att leva ett fritt, värdigt och självständigt liv inom samhällsgemenskapen.
- Funktionshinderpolitiken: Uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund.
- Jämställdhetspolitiken: Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Regionplan för Skåne 2022–2040

År 2022 antog Region Skåne en regionplan. Planen anger bland annat grunddragen för användning av mark- och vattenområden, redogör för riktlinjer av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet samt ger vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Den ska fungera som ett stöd för de skånska kommunernas mellankommunala planeringsfrågor och kan möjliggöra ett samlat regionalt grepp kring frågor som bostadsförsörjning, klimatpåverkan och övergripande infrastrukturfrågor. Planen innehåller följande planeringsprinciper med bäring på bostadsförsörjning:

- Verka för att det finns tillgång till bostäder som motsvarar bostadsbehovet i Skåne.
- Utveckla regional samverkan och samsyn om hur den skånska bostadsmarknaden fungerar och kan utvecklas.

Eslövs kommun beaktar regionplanen genom att eftersträva ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Skåne beskriver en gemensam vision om hur regionen ska utvecklas. Utifrån visionsmålen enas utvecklingsaktörerna om områdesstrategier, handlingsplaner, program och insatser. Strategin innehåller sex visionsmål:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Eslövs kommun beaktar den regionala utvecklingsstrategin genom att planera för nya attraktiva bostäder och boendemiljöer.

Strukturplan för MalmöLundregionen

Eslövs kommun ingår i MalmöLundregionen som är en mellankommunal plattform för samverkan. Inom ramen för samverkan har en strukturplan arbetats fram, men tillhörande målbilder, strategier och ställningstaganden. Bland annat ingår:

- Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden.
- Arbeta för variation i bostadsbyggande så att bostäder finns för livets olika skeden.

Eslövs kommun beaktar strukturplanen genom att eftersträva en variation i bostadsbeståndet.

Bostadsmarknadsanalys för Skåne (2024)

Länsstyrelsen kommer årligen ut med en bostadsmarknadsanalys baserad på kommunernas svar i Boverkets bostadsmarknadsenkät samt statistik från bland annat SCB, Socialstyrelsen, Kronofogden och Region Skåne. Bostadsmarknadsanalysen ger en överblick på bostadsmarknadsläget i Skåne och är en viktig beaktning även i kommunens bostadsförsörjning.

Länsstyrelsen Skånes Bostadsmarknadsanalys för 2024 belyser en betydande nedgång i bostadsbyggandet i regionen. Under 2023 påbörjades endast cirka 2 600 bostäder i Skåne, vilket motsvarar en minskning med över 60 procent jämfört med föregående år.

Länsstyrelsen konstaterar att Skåne står inför utmaningar med att möta det demografiska behovet av nya bostäder, främst på grund av lågkonjunktorens inverkan på byggtakten.

Eslövs kommun menar att Länsstyrelsens analys ytterligare motiverar att ha ett högre mål för bostadsbyggandet än det demografiska behovet.

Eslövs kommuns vision och kommunfullmäktiges mål

Kommunfullmäktige i Eslöv har antagit en ny vision för Eslövs kommun. Den nya visionen sträcker sig till år 2040. I den nya visionen finns en tydlig inriktning om att Eslöv ska fortsätta att växa som kommun.

Kommunfullmäktige har även beslutat om fem viktiga områden som anses vara avgörande för att fortsätta utveckla och stärka vår kommun. Dessa är: ekonomi, trygghet, tillväxt och hållbar utveckling, attraktiv arbetsgivare samt medborgarfokus.

Visionen och kommunfullmäktiges mål för mandatperioden uttrycker en tydlig ambition att kommunens befolkning ska fortsätta växa vilket återspeglas i strategins mål.

Översiktsplan Eslöv 2035

En översiktsplan ger en helhetssyn på mark- och vattenanvändning i kommunen. En viktig del av översiktsplanen är att beskriva utvecklingen av bostadsbebyggelse och redovisa hur kommunen avser tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder. Handlingsplanen för bostadsförsörjning och översiktsplanen är kompletterande dokument och ska tillsammans ge en riktning för bostadsutvecklingen i Eslövs kommun. I handlingsplanen för bostadsförsörjning beskrivs behovet av nya bostäder, både antal och typ. I översiktsplanen beskrivs vilka markanspråk som planeras tas i anspråk för att tillgodose bostadsbehovet. När nya markanspråk görs i översiktsplanen görs det dels utifrån de ortvisa bostadsbehoven men även andra kriterier för att på så sätt landa i en prioritering av framtida utbyggnadsområden. Det kan till exempel handla om närhet till kollektivtrafik och serviceutbud. Även riksintressen och andra statliga intressen samt tekniska förutsättningar som VA-utbyggnad och energiförsörjning spelar roll för möjligheten att bygga nya bostäder.

Den nuvarande översiktsplanen Eslöv 2035 antogs av kommunfullmäktige år 2018. Planen innehåller tre övergripande mål:

- Regional stjärna
- Hållbara lägen
- Lätt att leva livet

ANALYS AV ESLÖVS KOMMUN



ESLÖVS KOMMUN,
241 80 ESLÖV
TELEFON: 0413-620 00
E-POST: KOMMUNEN@ESLOV.SE
WEBB: ESLOV.SE



**ESLÖVS
KOMMUN**

2025-04-11
Måns Berger
041362656
mans.berger@eslov.se

KS 2024/521

Följebrev remiss

Eslövs kommuns handlingsplan för bostadsförsörjning 2025

Kommunstyrelsen har den 13 januari 2026 beslutat att skicka Eslövs förslag på ny handlingsplan för bostadsförsörjning på remiss. Efter remisstiden ska synpunkter behandlas. Förslaget ska åter till kommunstyrelsen för att sedan antas i fullmäktige.

Enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383) ska Eslövs kommun under varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Eslövs kommuns nuvarande bostadsförsörjningsstrategi antogs 2021. Under 2024 och 2025 har därför en ny handlingsplan tagits fram.

I enlighet med bostadsförsörjningslagen innehåller handlingsplanen för bostadsförsörjning nya mål för bostadsbyggandet och utvecklingen av bostadsbeståndet, en sammanfattande analys av bostadsmarknaden samt planerade insatser för att nå uppsatta mål. Till handlingsplanen finns det en bilaga som innehåller en mer omfattande analys av bostadsmarknaden i Eslövs kommun samt en genomgång av vilken lagstiftning och vilka andra styrande dokument på nationell, regional och kommunal nivå som påverkar kommunens bostadsförsörjning. Remissversionen har en enklare utformning. Den slutgiltiga layouten kommer genomföras efter remissrundan.

REMISSTID 2026-01-19 – 2026-03-25

HANDLINGARNA Eslövs kommuns hemsida,
FINNS HÄR <https://www.eslov.se/bygga-bo-miljo/bostader-och-boende/bostadsforsorjningsstrategi/>

SYNPUNKTER

Synpunkter på förslaget ska framföras skriftligen till Eslövs kommun senast 2026-03-25.

Synpunkter lämnar du enklast via e-mail:

mans.berger@eslov.se

För att förenkla hanteringen vänligen ange i ämnesraden ”Remissvar, handlingsplan för bostadsförsörjning 2025”

eller via brev:

Kommunledningskontoret
Eslövs kommun
241 80 Eslövs kommun

Det är då viktigt att det i brevet tydligt framgår att skrivelsen är ett remissvar. Det görs enklast genom att i brevets rubrik, ange: ”Remissvar, handlingsplan för bostadsförsörjning 2025”

Observera att inkomna remissvar kommer att publiceras på kommunens webbplats.

Sändlista; remiss

Eslövs kommuns handlingsplan för bostadsförsörjning 2025

Bifogade handlingar:

- Sändlista
- Följebrev
- Kommunstyrelsens protokoll

Organisation

Länsstyrelsen i Skåne
Region Skåne

Hörby kommun
Höörs kommun
Klippans kommun
Kävlinge kommun
Lunds kommun
Sjöbo kommun
Svalövs kommun

Eslövs Bostads AB
MERAB
VA SYD
Krafringen
E.on
Skånska Energi

Billinge byalag
Flyingebygden tillsammans
Harlösa byalag
Hurva byaförening
Kungshults byalag

Mejl

skane@lansstyrelsen.se
region@skane.se

kommunen@horby.se
kommun@hoor.se
kommun@klippan.se
kontakt@kavlinge.se
lunds.kommun@lund.se
kommun@sjobo.se
info@svalov.se

info@ebo.se
kundtjanst@merab.se
registrator@vasyd.se
detaljplaner@krafringen.se
natgruppen@eon.se
se@skanska-energi.se

info@bilingeby.se
ordf@flyingebygden.se
bylaget@harlosa.nu
byforeningen@hurva.se
bylaget@kungshult.se

Löberöds hembygdsförening
Marieholms byaförening
Stehags intresse- och
försköningsförening
Möllerikesföreningen
Örtoftabygdens byalag

hembygd@loberod.se
info@marieholmsbyaforening.com
stehagsintresseforening@gmail.com

Info@mollerikeforeningen.se
styrelsen@ortoftabygden.se

Kommunala pensionärsrådet

otto.graudums@eslov.se

Vård och omsorgsnämnden
Miljö och samhällsbyggnadsnämnden
Barn och utbildningsnämnden
Gymnasie och
vuxenutbildningsnämnden
Kultur och fritidsnämnden
Servicenämnden

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 150

KS 2024/521

Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion 2**Beslut**

- Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att skicka reviderat förslag till handlingsplan för bostadsförsörjning på remiss.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs 2021, (kommunfullmäktiges beslut §110, 2021), en ny bostadsförsörjningsstrategi ska därför antas under nuvarande mandatperiod. Bostadsförsörjningslagen har reviderats och lagändringen trädde i kraft den 1 mars 2025, lag (2025:70).

Kommunstyrelsen har uppdragit åt Kommunledningskontoret att ta fram en ny handlingsplan för bostadsförsörjning (kommunstyrelsens beslut §123, 2024) och har angett att kommunstyrelsens arbetsutskott ska utgöra styrgrupp för arbetet. Kommunstyrelsens arbetsutskott har antagit en projektplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §169, 2024).

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att återremittera förslaget till ny handlingsplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §129, 2025).

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse; Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion 2
- Redogörelse av förändringar utifrån återremiss
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 129, 2025 Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion
- Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion KSAU 2
- Bilaga, Analys av Eslövs kommun – remissversion KSAU
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut, §169, 2024-11-05 Bostadsförsörjningsstrategi 2025–2029
- Kommunstyrelsens beslut §123, 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi

Beredning

Ett utkast på ny handlingsplan för bostadsförsörjning har tagits fram. Efter att kommunstyrelsens arbetsutskott har återremitterat handlingsplanen har

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Kommunstyrelsens arbetsutskott

handlingen reviderats. Genomföra ändringar finns beskrivna i handlingen ”Redogörelse av förändringar utifrån återremiss”.

Innan ärendet lyfts till kommunstyrelsen bör styrgruppen godkänna att handlingarna är redo att skickas på remiss. Det är sedan kommunstyrelsen som fattar det formella beslutet att skicka ärendet på remiss.

Yrkanden

Catharina Malmborg (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut med följande ändringar:

- På sida 11 under rubriken Mål för kommunens bostadsförsörjning, mål 2 ändras till: ”Kommunen ska främja ett varierande utbud av bostäder i hela kommunen. Stor vikt ska läggas vid att öka andelen småhus och bostadsrätter i syfte att få till varierade boendalternativ”.
- På sida 11 under rubriken Mål för kommunens bostadsförsörjning, ett nytt mål läggs till, mellan mål nummer 3 och 4, ”Kommunen ska öka det varierade utbudet av boendemöjligheter för Eslövs äldre befolkning för att ge dem ökad möjlighet till självständighet och trygghet”.
- På sida 13 under rubriken Planerade aktiviteter: De två första aktiviteterna i listan stryks, dvs ”Blanda in hyresrätter i områden som domineras av äganderätter” samt ”Blanda in bostadsrätter och äganderätter i områden med hyresrätter”.

Janet Andersson (S) och Jasmina Muric (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag med Catharina Malmborgs (M) ändringar.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Catharina Malmborgs (M) ändringsyrkande och finner att nämnden beslutar i enlighet med detta.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion**Beslut**

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ärendet återremitteras till förvaltningen med motiveringen att handlingsplanen arbetas om med följande inriktningar:
 - att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet
 - tydliggöra boendebalternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter
 - kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen
 - hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan
 - vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
 - yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.
- Sammantaget medför ovanstående att åtgärdslistan och samtliga dokument behöver ses över.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs 2021, (kommunfullmäktiges beslut §110, 2021), en ny bostadsförsörjningsstrategi ska därför antas under nuvarande mandatperiod. Bostadsförsörjningslagen har reviderats och lagändringen trädde i kraft den 1 mars 2025. Lagändringen innebär bland annat att det kommunala styrdokumentet för bostadsförsörjning benämns handlingsplan för bostadsförsörjning i lagtexten. Kommunstyrelsen har uppdragit åt Kommunledningskontoret att ta fram en ny handlingsplan för bostadsförsörjning (kommunstyrelsens beslut §123, 2024) och har angett att kommunstyrelsens arbetsutskott ska utgöra styrgrupp för arbetet. Kommunstyrelsens arbetsutskott har antagit en projektplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §169, 2024).

Beslutsunderlag

- Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion KSAU
- Bilaga, Analys av Eslövs kommun – remissversion KSAU
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut, §169, 2024-11-05
Bostadsförsörjningsstrategi 2025–2029
- Kommunstyrelsens beslut §123, 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi

Beredning

Ett utkast på ny handlingsplan för bostadsförsörjning har tagits fram. Vid en avstämning med styrgruppen april 2024 framkom det att förslaget till ny handlingsplan bör arbetas om. Kommunledningskontoret har reviderat förslaget.

Nytt namn

Kommunledningskontoret har reviderat namnet på styrdokumentet till Handlingsplan för bostadsförsörjning 2025. Nu benämns dokumentet på samma sätt som i lagtexten.

Utveckla beskrivningen av kommunens roll i regionen

Kommunledningskontoret har tillfört en kort beskrivning kring Eslövs roll i regionen och försökt balansera dokumentets olika syften.

Analysen har blivit en bilaga

Kommunledningskontoret har valt att lägga analysen som en bilaga för att göra dokumentet mer lätthanterligt.

Upplåtelseformer

Styrgruppen har framfört synpunkter kring olika upplåtelseformer men inget formellt beslut är fattat. Kommunledningskontoret önskar därför att styrgruppen fattar ett beslut om hur olika upplåtelseformer bör prioriteras.

Innan ärendet lyfts till kommunstyrelsen bör styrgruppen godkänna att handlingarna är redo att skickas på remiss. Det är sedan kommunstyrelsen som fattar det formella beslutet att skicka ärendet på remiss.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yrkanden

Catharina Malmberg (M) yrkar på att ärendet återremitteras till förvaltningen med motiveringen att handlingsplanen arbetas om med följande inriktningar:

- att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet
 - tydliggöra boendebalternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter
 - kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen
 - hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan
 - vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
 - yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.
- Sammantaget medför ovanstående att åtgärdslistan och samtliga dokument behöver ses över.

Janet Andersson (S) och Jasmina Muric (C) yrkar bifall till Catharina Malmbergs (M) yrkande om återremiss.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Catharina Malmbergs (M) yrkande om återremiss och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med det.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Bostadsförsörjningsstrategi 2025-2029**Beslut**

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att godkänna förslaget till projektplan för att ta fram en ny bostadsförsörjningsplan med revideringen att lägga till ett ytterligare effektmål att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning. De nuvarande riktlinjerna antogs 2021 (Kommunfullmäktige, § 110, 2021), nya riktlinjer ska beslutas under nuvarande mandatperiod. I förslaget till projektplan beskrivs processen för att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Förslag till projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- KS 2021/62, Antagen Bostadsförsörjningsstrategi, reviderad efter KS
- Beslut KS 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025

Beredning

I förslaget till projektplan beskrivs processen för att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Bakgrund

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Enligt promemorian ska riktlinjer för bostadsförsörjning framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen. Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott KSAU

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av

1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som idag kallas riktlinjer för bostadsförsörjning och som framöver kommer kallas handlingsplanen för bostadsförsörjningen. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

Syfte

Varje kommun ska planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Projektplanens mål

I projektplanen beskrivs både effektmål och leveransmål. Effektmålen är: att hemlöshet och trångboddhet minskar, att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjning och att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat.

Tidsplan

Bostadsförsörjningsstrategin planeras antas av kommunfullmäktige hösten 2025.

Budget

Projektet har ingen separat budget.

Projektorganisation

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsens arbetsutskott KSAU

Kommunstyrelsen är beställare av projektet och beslutar om uppdragsbeskrivning, när strategin är redo att skickas på remiss samt när den är redo att behandlas av kommunfullmäktige. Kommundirektören är projektägare och kommunstyrelsens arbetsutskott är styrgrupp för projektet.

Yrkanden

Catharina Malmberg (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut med följande tilläggsyrkande i projektplanen under effektmål;

Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen

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

Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi**Beslut**

- Kommunledningskontoret ges i uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning. De nuvarande riktlinjerna antogs 2021 (Kommunfullmäktige, § 110, 2021), nya riktlinjer ska beslutas under nuvarande mandatperiod.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse, Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi
- Kommunfullmäktiges beslut § 110, 2021
- KS 2021/62, Antagen Bostadsförsörjningsstrategi, reviderad efter KS

Beredning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning.

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Riktlinjer för bostadsförsörjning ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av

1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som i lagstiftningen benämns riktlinjer för bostadsförsörjning. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

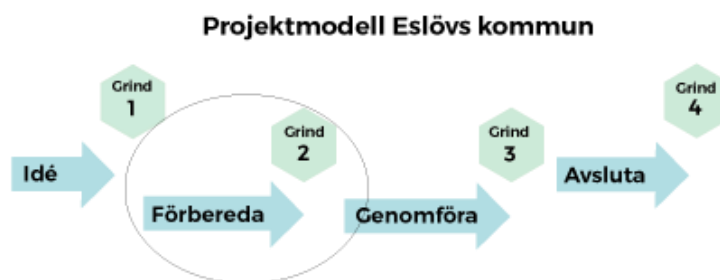
Underlag och analyser ska arbetas fram under hösten 2024. Därefter kommer förslag på mål arbetas fram i dialog med kommunstyrelsen. Utifrån föreslagna mål kommer förvaltningarna ta fram förslag på insatser. Strategin kommer därefter att skickas på remiss av kommunstyrelsen både internt och externt under våren 2025 och gå upp för beslut hösten 2025.

Kommunledningskontoret föreslås få i uppdrag att leda arbetet med att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi. Berörda förvaltningar kommer involveras i arbetet.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande



Projektplan

Projektnamn:	Bostadsförsörjningsstrategi 2025 – 2029
Projektägare:	Kommundirektör
Styrgrupp:	Kommunstyrelsens arbetsutskott
Projektledare:	Ansvarig utvecklingsstrateg
Godkänt av:	Kommunstyrelsens arbetsutskott
Datum för godkännande:	5/11–2024

1. Bakgrund

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning.

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Enligt promemorian ska riktlinjer för bostadsförsörjning framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen. Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av

1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

I lagstiftningen framgår även att kommunen ska samråda med andra kommuner som berörs av planeringen samt ge länsstyrelsen, regionen och andra berörda regionala organ, tillfälle att yttra sig.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som idag kallas riktlinjer för bostadsförsörjning och som framöver kommer kallas handlingsplanen för

bostadsförsörjningen. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

2. Målbild (Syfte, effektmål och leveransmål)

Syfte

Varje kommun ska planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Kommunens bostadsförsörjningsansvar berör både socialtjänstens bostadssociala arbete, plan- och exploateringsverksamheten, samt kommunens allmännyttiga bostadsbolag. För att kommunen ska bli framgångsrik i sitt arbete krävs det att kommunens olika verksamheter strävar åt samma håll och att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat.

Effektmål

- Att hemlöshet och trångboddhet minskar
- Att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjning
- Att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat
- Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer

Leveransmål

- Att kommunfullmäktige antar en ny bostadsförsörjningsstrategi under 2025
- Att ett kommunövergripande tjänstepersonsnätverk för bostadsförsörjningsfrågor etableras.

3. Avgränsningar

Projektet ska fokusera på att uppfylla ambitionen i lagstiftningen och de fyra uppgifter som beskrivs i promemorian: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning.

Bostadsförsörjningsstrategin kommer i så liten utsträckning som möjligt beröra de lokaler eller bostäder som behandlas i kommunens lokalförsörjningsplan.

Lokalförsörjningsplanen innehåller:

- Bebyggda kommunala fastigheter för kommunens verksamhet
- Extern uthyrning,
- Lokaler som hyrs in från externa fastighetsägare för kommunens verksamhet
- Framtida behov av mark och lokaler

Lokalförsörjningsplanen behandlar inte bostäder med tre månaders uppsägning eller mindre, dessa omfattas istället av bostadsförsörjningsstrategin.

4. Tidplan

Hösten 2024

Kommunstyrelsen uppdrar åt Kommunledningskontoret att påbörja arbetet med en ny bostadsförsörjningsstrategi. Projektplanen antas kommunstyrelsens arbetsutskott och därefter arbetas underlag och analyser fram. Underlagen kommer bland annat omfatta en analys av den demografiska utvecklingen, kommunens marknadsförutsättningar och vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Januari – februari 2025

En workshop med kommunstyrelsen genomförs kring strategins mål. Workshopen ska ligga till grund för framtagande av förslag på nya mål. Utifrån de föreslagna målen ska aktiviteter arbetas fram i dialog med berörda förvaltningar och allmännyttan. Förslaget ska om möjligt lyftas till kommundirektörens ledningsgrupp.

Vår 2025

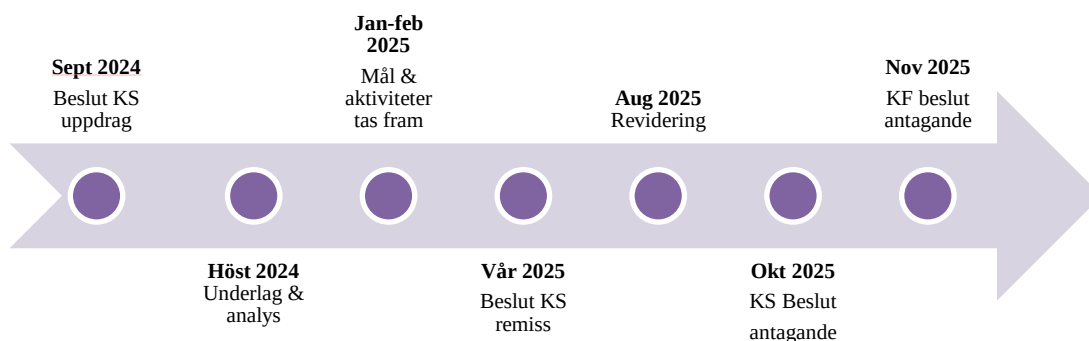
Kommunstyrelsen beslutar att skicka strategin på remiss internt och externt.

Augusti 2025

Förslaget revideras utifrån inkomna synpunkter på remissen.

Höst 2025

Beslut om antagande i kommunstyrelsen och i kommunfullmäktige.



5. Budget

Projektet har ingen separat budget. Kostnaden för projektet är arbetstid från projektledaren och projektgruppens deltagare. Arbetstiden finansieras av respektive förvaltningen inom befintlig ram.

6. Projektorganisation

Beställare

Kommunstyrelsen är beställare av projektet och beslutar om uppdragsbeskrivning, när strategin är redo att skickas på remiss samt när den är redo att behandlas av kommunfullmäktige.

Projektägare

Kommundirektören är projektägare.

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott utgör styrgrupp för projektet. Styrgruppen ska besluta om strategiska inriktningar för projektet och om möjligt bereda ärenden innan de ska behandlas av kommunstyrelsen.

Referensgrupper

Till projektet kommer det knytas två referensgrupper, en intern och en extern.

Kommundirektörens ledningsgrupp utgör den interna referensgruppen. Den externa referensgruppen består av personer från fastighets och byggbranschen.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen kommer bestå av personer från Kommunledningskontoret, Vård och Omsorg samt Eslövs bostads AB. Arbetsgruppen leds av ansvarig utvecklingsstrateg som tillika är projektledare.

7. Beroenden

Kommunens arbete med bostadsförsörjning berör flera olika delar av kommunens verksamhet.

Översiktsplanering

Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen ska vara vägledande vid tillämpningen av 2 kap. 3 § första stycket 5 plan och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostadsförsörjningsstrategin ska vara vägledande i arbetet med översiktsplanen när det gäller att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet. I bostadsförsörjningsstrategin klargörs vad som ska byggas och för vem. I översiktsplanen redovisas hur kommunen tänker skapa de fysiska förutsättningarna för att kunna täcka utbyggnadsbehoven och var nyproduktionen av

bostäder ska ske. Översiktsplanen och bostadsförsörjningsstrategin kompletterar alltså varandra.

Detaljplanering

Eslövs kommun har antagit en riktlinje för prioritering av detaljplaner. I riktlinjen beskrivs att detaljplaner som planerar för en viss typ av bebyggelse kan få högre prioritet. Ifall bostadsförsörjningsstrategin pekar ut vissa hustyper som prioriterade kan det även påverka riktlinjen och därmed vilka detaljplaner som prioriteras av kommunen.

Strategiskt markinnehav

Ett strategiskt markinnehav är avgörande för att kunna bedriva en aktiv bostadspolitik. Enligt lagen om riktlinjer för kommunala markanvisningar (2014:899) ska en kommun anta riktlinjer för markanvisning. Eslövs kommun har antagit riktlinjer för markanvisning. I riktlinjerna beskrivs bland annat: rutiner vid tecknande av markanvisningsavtal, bedömningsgrunder, prissättning och krav vid tilldelning. De målsättningar som återfinns i bostadsförsörjningsstrategin kan påverka vilka bedömningsgrunder som ska gälla för kommunens markanvisningar.

Mottagande av nyanlända

Enligt lag (2016:38) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning, är en kommun skyldig att efter anvisning ta emot en nyanländ för bosättning i kommunen. För att uppdraget ska kunna genomföras tillfredställande krävs det att finns bostäder som möter målgruppens behov.

Ekonomiskt bistånd

Socialtjänsten har också ett ansvar för bostadsförsörjning utifrån socialtjänstlagen (SoL). Socialtjänsten ska i sin verksamhet främja den enskildes rätt till arbete, bostad och utbildning, därtill ska socialtjänsten medverka i samhällsplaneringen 3 kap. 2 § (SoL). Utgångspunkten i för socialtjänstens arbete med bostadsförsörjning är rätten till bistånd enligt 4 kap. 1 § (SoL). Den enskilde ska genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Det inkluderar bistånd till skäliga boendekostnader men även under vissa omständigheter rätt till bistånd i form av boende. Utbudet av bostäder har en stor påverkan på behovet av stöd från socialtjänsten.

Boende enligt LSS och SoL

Enligt lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade är kommunen skyldig att tillgodose personer som har rätt till insatsen särskilt stöd och service: boende i familjehem, bostad med särskild service för barn eller ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet eller bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad för vuxna. Äldreomsorgen bedriver sin verksamhet i vård- och omsorgsboenden, korttidsboenden, biståndsbedömt trygghetsboende samt lokaler för dagverksamhet. Dessa lokaler omfattas av kommunens lokalförsörjningsprocess och kommer inte beröras i bostadsförsörjningsprocessen i

någon större utsträckning. Målgruppen är dock heterogen och utbudet av bostäder på den ordinarie marknaden påverkar behovet av åtgärder från kommunen.

8. Övergripande kopplingar

Vision Eslöv 2040

Visionen beskrivs en tydlig ambition att kommunen ska fortsätta växa och att den ska göra det hållbart. Kommunen eftersträvar klimatneutralitet och en god biologisk mångfald. Vidare beskriver visionen en vilja att hela kommunen ska utvecklas och att Eslöv ska erbjuda hög livskvalitet med trygghet och välmående under hela livet genom nya attraktiva boenden, stark gemenskap och trygghet.

Mål Kommunfullmäktige

Eslövs kommunfullmäktige har antagit fem mål för mandatperioden. Två av målen berör kommunens bostadsförsörjning:

- Eslövs kommun ska vara en trygg och attraktiv plats att bo, besöka, arbeta och bedriva verksamhet i genom hela livet.
- Skapa förutsättningar för tillväxt och hållbar utveckling ur ett socialt, ekonomiskt och i ett ekologiskt perspektiv. Vi ska ha ett tydligt fokus på befolkningstillväxt, ökade skolresultat, fler i arbete, erbjuda en god omsorg samt skapa goda förutsättningar för ett växande näringsliv i hela kommunen.

Översiktsplan

Eslövs översiktsplan antogs 2018. Eslövs kommun har tre övergripande målbilder: regional stjärna, hållbara lägen och lätt att leva livet. Översiktsplanen beskriver hur den fysiska planeringen på olika sätt ska bidra till att uppnå dessa målbilder.

9. Kommunikationsplan

Bostadsförsörjningsstrategin är både ett internt och externt dokument. Processen kommer kräva kommunikation både internt och externt. Kommunikationen samordnas av projektledaren i dialog med ansvarig kommunikatör på kommunikationsavdelningen.

Under framtagandet av remissversionen är det projektledare som ansvarar för att kommunicera både internt och externt. Efter att remissversionen har behandlats av kommunstyrelsen är det politikerna i kommunstyrelsen som kommunicerar planen externt och projektledaren som kommunicerar internt.

För arbetet finns följande kommunikationsbehov:

- 1a: Informera respektive förvaltning alternativt avdelning
- 1b: Layout av dokumentet

2: Kommunikation på hemsidan och ev. presentationer i samband med remissen.

2b: stöd till ansvarig politiker inför presskonferens vid beslut om remissen

3a. Kommunikation på hemsida samt anslagstavla

3b: stöd till ansvarig politiker inför presskonferens vid beslut om antagande

10. Risker

Identifierade risker är:

- Resursbrist – att deltagarna i arbetsgruppen inte har möjlighet att avsätta den tid som det finns behov av.
- Att det tas fram mål med en ambitionsnivå som förvaltningarna inte möter med sina insatser.
- Att vi misslyckas med att skapa en samsyn i hela kommunen på grund av aktörernas olika uppdrag.

För att minimera riskerna behöver projektledaren hitta arbetssätt som är anpassade efter deltagarnas resurser och behov. Processen behöver även möjliggöra för en förtroendefull dialog mellan politik och förvaltning så att det kan skapas en ömsesidig förståelse. För att lyckas skapa en bred samsyn i hela kommunens organisation behöver alla berörda aktörer involveras i ett tidigt stadie. Det är även viktigt med regelbundna avstämningar med styrgruppen.

11. Kriterier för projektavslut

Projektet avslutas när kommunfullmäktige antagit en ny bostadsförsörjningsstrategi.

2025-12-09

Magnus Månsson

+4641362472

magnus.mansson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över Remissförslag av Vägval för Skåne

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen ställer sig bakom Skånes kommuners förslag till yttrande.

Ärendebeskrivning

Region Skåne remitterar förslag till Vägval för Skåne. Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena. Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne som är utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån Vägvalsprinciper om relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet.

Remissyttranden ska ha kommit Region Skåne tillhanda senast den tredje februari 2026.

Beslutsunderlag

- Vägval för Skåne Remissförslag 2025-10-20
- Vägval för Skåne Underlagsrapport Motivering
- Vägval för Skåne Underlagsrapport Metodiken
- Vägval för Skåne Missiv till remissförslag
- MLR yttrande (kommer)

Beredning

Eslövs kommun har deltagit aktivt i Region Skånes process sedan uppstart sommaren 2025 genom arbete och möten inom MLR. Under hösten bedrevs arbetet genom fortsatt dialog och inspel på olika nivåer, vilket resulterat i pågående formell remissrunda.

Skånes kommuner samordnar för närvarande framtagande av förslag till gemensamt svar med inspel från hörnen. Ambition är att Skånes 33 kommuner ställer sig bakom detta förslag.

Beslutet skickas till

region@skane.se

med kopia till

infrastruktur@skane.se

Ange diarienummer 2025-POL000291 samt avsändare i ämnesraden.

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Tillväxtchef

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Motivering till urvalet av objektkandidater i Vägval för Skåne

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
1 Vägval för Skåne	7
2 Stråkindelning och objektkandidater	10
3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan.....	12
3.1 Hässleholm nod, utbyggnad	12
3.1.1 Nuläge och Problem	12
3.1.2 Behov och Resultat.....	14
3.1.3 Relevans för nationell plan	14
3.1.4 Regional betydelse	17
3.1.5 Linjering med regionala mål.....	19
3.1.6 Genomförbarhet.....	21
3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår.....	23
3.2.1 Nuläge och Problem	23
3.2.2 Behov och Resultat	24
3.2.3 Relevans för nationell plan	24
3.2.4 Regional betydelse.....	27
3.2.5 Linjering med regionala mål	29
3.2.6 Genomförbarhet	31
4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan.....	33
4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår	33
4.1.1 Nuläge och Problem	33
4.1.2 Behov och Resultat.....	34
4.1.3 Relevans för nationell plan	34
4.1.4 Regional betydelse	37
4.1.5 Linjering med regionala mål.....	38
4.1.6 Genomförbarhet.....	40

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår.....	41
4.2.1 Nuläge och Problem	41
4.2.2 Behov och Resultat	41
4.2.3 Relevans för nationell plan	41
4.2.4 Regional betydelse.....	42
4.2.5 Linjering med regionala mål	44
4.2.6 Genomförbarhet	45
5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Väst kustbanan	47
5.1.1 Nuläge och Problem.....	47
5.1.2 Behov och Resultat.....	48
5.1.3 Relevans för nationell plan	49
5.1.4 Regional betydelse	50
5.1.5 Linjering med regionala mål.....	52
5.1.6 Genomförbarhet.....	54
6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan	55
6.1.1 Nuläge och Problem	55
6.1.2 Behov och Resultat.....	56
6.1.3 Relevans för nationell plan	57
6.1.4 Regional betydelse	59
6.1.5 Linjering med regionala mål.....	60
6.1.6 Genomförbarhet.....	63
7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan	64
7.1.1 Nuläge och Problem.....	64
7.1.2 Behov och Resultat.....	65
7.1.3 Relevans för nationell plan	66
7.1.4 Regional betydelse	69
7.1.5 Linjering med regionala mål.....	70
7.1.6 Genomförbarhet.....	72

8 Mer om social konsekvensbedömning	73
8.1 Sammanfattning	73
8.2 Introduktion	75
8.3 Metod	75
8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys	76
8.5 Förutsättningar i Skåne	78
8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder	80
8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser	81
8.8 Referenser	82

Sammanfattning

Detta PM ger en sammanfattande beskrivning av motivering bakom Region Skånes urval av objektkandidater som återfinns i remissförslaget av Vägval för Skåne (med undantag för objekt som återfinns i 2022 års plan).

Objektkandidater motiveras utifrån Vägvalsprinciper om *relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet*. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till sociala värden. En mer utförlig beskrivning av sociala värden återfinns i slutet av PM:et.

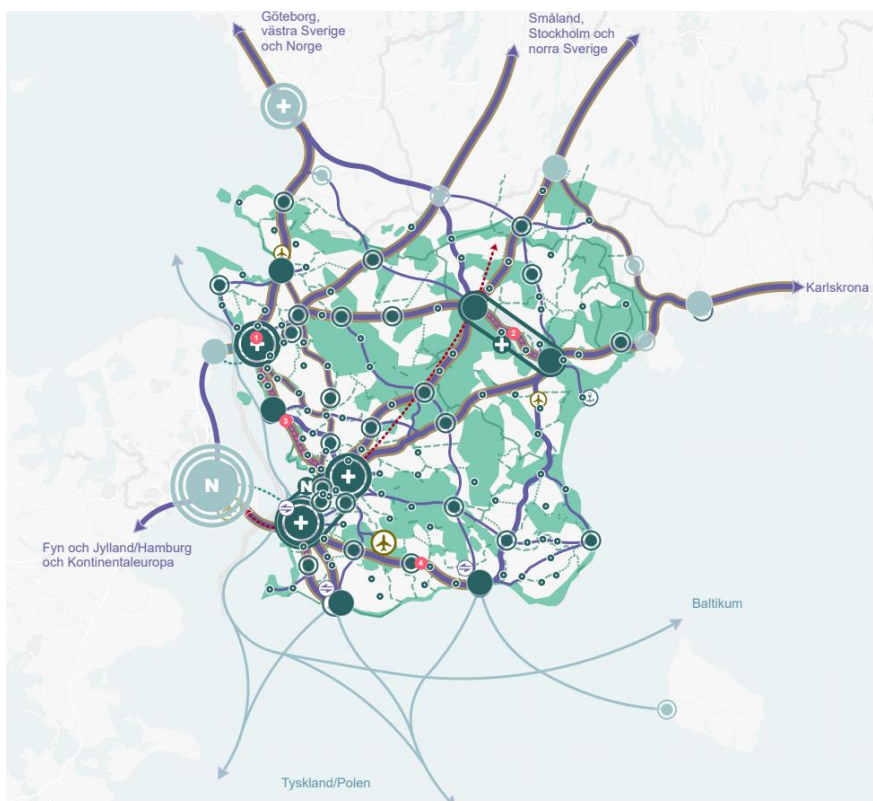
Urvalet av objektkandidater är präglad av strukturkartan 2040 (se **Figur 0:1**) med ett tydligt flerkärnighetsperspektiv. Urvalet utgår från ett systemtänk där nyttan av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar ger var för sig. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag och dess motiveringar fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller utvalda prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastrukturens system som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser.

Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen.

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) och aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Utifrån detta, återfinns inte motiveringar av objektkandidater såsom två nya spår mellan Hässleholm och Lund, dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg, dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård samt kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs godsbangård/Ramlösa station i detta PM.



Figur 0:1 Strukturkarta 2040, Regionplan 2022–2040

1 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framttagande av nationell plan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsunderlag och Trafikverkets planförslag.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter. För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes budskap vara likalydande under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *nationell plan*, av *regional betydelse*, i *enlighet med regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.



Figur 1:1 Fyrstegsprincipen

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.



Figur 1:2 Trafikverkets olika steg för planeringsprocess

Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Avsikten är att Vägval för Skåne aktualiseras varje mandatperiod.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

Fyrstegsprincipen:

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder provas i olika steg. Så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (drift- och underhållsåtgärder) som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt provas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) provas och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga innan man går över till att bygga nytt (steg 4).

Transportpolitiska mål:

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i nationell plan är de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Samhällsekonomisk lönsamhet:

Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i urvalet av objektkandidater till nationell plan. Det innebär att Trafikverket ska använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas. För att kunna rangordna olika åtgärder beräknar Trafikverket nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona. Lönsamhetsbedömningen av en investering tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter.

Totalförsvaret behov av transportinfrastruktur:

Ökad robusthet, bärighet och kapaciteten samt förbättrad tillförlitlighet i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

2 Stråkindelning och objektkandidater

Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

Hässleholm nod inklusive sträckan Hässleholm-Attarp, utbyggnad

Älmhult-Hässleholm, två nya spår

Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan

Attarp-Kristianstad, dubbelspår

Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

Stråket Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm, Väst kustbanan

Landskrona-Dösjebro, partiellt fyrspår samt planskildhet i Kävlinge

Helsingborg-Lund, fyrspår hela sträckan

Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan

Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår

Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår

Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår

Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan

Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv

Trelleborg-Lockarp, dubbelspår hela sträckan



Figur 2:1 Stråkindelning i remissförslaget

3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

3.1 Hässleholm nod, utbyggnad



Figur 3:1 Hässleholm nod

3.1.1 Nuläge och Problem

Hässleholm nod är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. Noden har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem

riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundståg (och kan bli det även för nästa generations Öresundståg).

Samtliga fem anslutningar behöver upprustning och nyinvestering. Plattformsspåren har flera begränsningar, bland annat:

- De är för korta för att hantera längre tåg (SJ önskar se 400 meter långa plattformar för att möjliggöra längre tåg).
- Spår 3 och 4 som utgör huvudspåren på Södra stambanan kan inte hantera dubbelkopplade snabbtåg, dessa tåg behöver i stället köras via spår 2 respektive 5.
- Spår 2 är för kort för att kunna hantera dubbelkopplade pågatåg.
- Endast spår 1, 2, 3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mot Kristianstad.
- Endast plattformsspår 2,3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad.

Begränsningar på plattformen gör att det uppstår många korsande tågvägar när tåg ska vända, byta från en bana till en annan eller korsa bangården.

Dessutom sker av- och tillkoppling i stor omfattning, samtidigt som flera tågrörelser sker till och från uppställningsplatser.

Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister. Bangården klarar av att ytterligare två spår från Södra stambanan ansluts (Hässleholm-Lund) utan ombyggnader. För att fullt ut tillvarata nytta med fler spår, till exempel med ett dubbelspår till Kristianstad krävs en genomgripande bangårdsombyggnad. Nuvarande utformning med två spår efter varandra gör också att plattformsbredden blir ett problem vid ökade passagerarmängder. Det kan därför finnas behov av en förändrad stationsutformning.

3.1.2 Behov och Resultat

Bangården behöver fler plattformsspår, framför allt för tåg mot Kristianstad. Några av de korsande tågvägarna behöver åtgärdas med hjälp av planskildheter, främst till och från Skånebanan.

Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

3.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Hässleholm nod är en viktig systemlänk för att uppnå ett bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Noden utgör en central bytesnod för vidare resor på Södra stambanan, från Blekinge och nordöstra Skåne. Den knyter södra närmre varandra och skapar möjligheter för snabbare resor mellan Malmö och Stockholm. Hässleholm nod är även nödvändigt för att uppnå fullständiga nyttor från utbyggnaden av två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund eller dubbelspår på Skånebanan. Även Trafikverket pekar ut objektkandidaten som viktig för järnvägssystemet i södra Sverige. En förbättrad kapacitet och tillgänglighet vid Hässleholm nod har verkningseffekter på fler ställen.

Stor ökning av fjärrtrafik (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i södra Sverige) samt regional- och godstrafik kräver ökad kapacitet. Därtill kommer ökad tryck när järnvägstunneln vid Fehmarn-Bält står klar. Dessa önskemål om genomgående trafik i flera riktningar för regional och godstrafik ställer stora krav på konfliktfria tågvägar som inte kan tillgodoses i nuläget.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Hässleholm nod. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av Hässleholm nod blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer utveckling av Hässleholm nod att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan utbyggnaden av noden Hässleholm och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

Till exempel är utbyggnad av Hässleholm nod av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och Älmhult-Hässleholm, dubbelspårutbyggnad mellan Attarp och Kristianstad samt partiella dubbelspår av Hässleholm-Helsingborg.

En positiv utveckling av trafiken till och från Hässleholm nod med fem olika riktningar blir även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Halland, Blekinge och södra Småland.

- *Pendling och Godstransporter:*

Staten vill stärka pendling till arbete och utbildning. Kristianstads högskola och kvalificerade yrkesutbildningar i Hässleholm, ge exempel på det ökande behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Ökad kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken förbättrar pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) och knyter samman landet med fjärrtåg.

En utbyggd Hässleholm nod möjliggör fler genomgående tåg och en mer punktlig trafik för alla godståg. Det gör det enklare för företag att transportera varor till och från regionen. I kombination med utbyggnaden norr och söder om Hässleholm bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- Totalförsvarets behov:

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Hässleholm nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Utbyggnaden av Hässleholm nod möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

- Regionalt stråkperspektiv:

Hässleholm har spår i fem riktningar och påverkar hela järnvägssystemet i Skåne. Den är viktig för att knyta samman olika stråk i regionen. Inpendling och resor till Markaryd påverkas positivt.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. En utbyggd Hässleholm nod bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Älmhult. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv

för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Ökad kapacitet stärker mötesplatsfunktion och måluppfyllelse av Hässleholm som attraktiv knutpunkt för människor. Detta har en positiv effekt även på besöksnäring och näringslivets lönsamhet.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Åtgärden är viktig för ökad trafik mellan Stockholm-Köpenhamn och för regionala resor. Den förbättrar förutsättningar för resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

Många människor bor och arbetar kring Hässleholm nod, vilket ger ett resandeunderlag för ökad regionalt resande med kollektivtrafik. Nodens centrumnära läge inbjuder till god tillgänglighet till och från stationen och bra kommunikationsmöjligheter för ett aktivt resande till fots, med cykel samt med kollektivtrafik. Objektkandidaten bidrar därför troligtvis till ökad möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet.

Åtgärden ger stärkt kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter till både arbets- och fritidsresor, minskade flaskhalseffekter för godstrafik, regionförstoring och regionförstärkning. Därtill förväntas kortare restider och ökad pålitlighet för järnvägstrafiken.

- Andra överväganden:

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- Regionplan:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- Transportstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger

fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Lund–Hässleholm –Älmhult
- Helsingborg – Hässleholm
- Hässleholm – Kristianstad
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser.

- *Omgivningspåverkan:*

Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser och att omgivningspåverkan blir stor.

- *Finansiering:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen framtagna samlad effektbedömning för utbyggnad Hässleholm nod ännu. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med- /och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Hässleholm nod är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

En del återstår att utreda vad gäller utbyggnaden av Hässleholm nod. Eftersom åtgärden är komplex och osäkerheter stora är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt. Utbyggnad kräver troligtvis järnvägsplan. Objektkandidaten saknar en samlad effektbedömning men en ny åtgärdsvalsstudien är initierad.

IKEA

IKEA är ett av flera företag som är beroende av en välfungerande Södra stambanan. Över 3 000 av medarbetarna pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Brister på Södra stambanan medför dels svårigheter att rekrytera kompetens dels utmaningar i att behålla den. Företaget som har viktiga verksamheter i både Malmö och Älmhult har infört egen busstrafik bland annat mellan Älmhult och Helsingborg. Detta i ett ledd i att förbättra pendlingssituationen för sina medarbetare.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält. För att stråket ska fungera behövs två nya spår för att avlasta det hårt belastade stråket mellan Älmhult och Alvesta.

Dessutom krävs två nya spår för att SJ ska utöka sin snabbtågstrafik Stockholm-Köpenhamn (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i Sydsverige). Vidare blir det svårt att utöka godstrafiken i stråket.

3.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas till med två nya spår med maxhastigheten 250 km/h. Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Tillgänglighet till/från Stockholm förbättras.

3.2.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Södra stambanan Stockholm-Malmö är en avgörande pulsåder i Sveriges transportsystem. Sträckan Älmhult-Hässleholm som del av Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägar och avgörande för svensk export, regional utveckling och fjärrtrafik.

Två nya spår kommer att knyta Sydsveriges städer närmre varandra och möjliggöra för snabbare tågresor mellan Malmö och Stockholm. Två nya spår kommer att innebära kapacitetsförstärkning för att samtliga trafikslag skall kunna utvecklas i takt med efterfrågeökning.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som

efterfrågas för Älmhult-Hässleholm. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafik tillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafik tillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av två nya spår från Älmhult till Hässleholm blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- Transportpolitiska mål:

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnaden av Södra stambanan bidrar till ökad järnvägskapacitet, vilket kan öka överflyttning från väg till järnväg och i förlängning minskad CO₂-utsläpp.

Åtgärden bidrar därför till måluppfyllelse av de transportpolitiska mål, särskilt klimatmål om en hållbar omställning med bättre förutsättningar för en bättre miljö. Utbyggnaden medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar också till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålets anda.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan två nya spår Älmhult-Hässleholm av noden och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

En positiv utveckling av trafiken på Södra stambanan Älmhult-Hässleholm är även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Blekinge och södra Småland. Två nya dubbelspår är av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och av utbyggnaden av Hässleholm nod.

- *Pendling och Godstransporter:*

Två nya spår från Hässleholm till Älmhult medför ökad kapacitet för gods- och fjärrtågtrafik. Det ger nya möjligheter att separera resandetåg med olika hastigheter. Det möjliggör även fler och snabbare förbindelser för både fjärr- och regionaltåg. Restiden till/från Stockholm förkortas och pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning förbättras.

Den internationella godstrafiken på järnväg förväntas öka kraftigt med den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält. Godstrafiken behöver bedrivas under hela dygnet för att vara ett konkurrenskraftigt och miljömässigt alternativ till vägtransporter. I nuläget har godstrafiken betydande framkomlighetsproblem under dagtid.

Två nya spår medför mer plats för godstrafiken. Långväga godstransporter ges möjlighet att även under högtrafik köra utan längre uppehåll för passage av snabbare tåg. Utökad fjärrtrafik tränger inte undan godstrafik.

Med fler spår förbättras redundans vid störningar, vilket gynnar näringslivets transporter, företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Fler spår möjliggör också underhåll utan totalavstängning. I kombination med utbyggnaden av Hässleholm nod bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- *Totalförsvarets behov:*

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Störningar på Södra stambanan har påföljder på stor del av tågtrafiken i Skåne. Två nya spår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

Ökad kapacitet medför att utökad fjärrtrafik inte tränger undan regionaltrafik. Pågatåg- och Öresundstrafik kan öka, vilket leder till ökad pendling. Det blir möjligt med direkttåg Malmö-Lund till Blekinge samt snabbare storregional tågtrafik till Älmhult/Växjö.

- Regionalt stråkperspektiv:

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Kronobergs län innebär regionförstoring. Den möjliggör bättre koppling mellan:

- Malmö/Lund-området och Älmhult
- Växjö, Kalmar och Karlskrona

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. Ökad kapacitet och restidsvinster gynnar pendling.

Pendling underlättar för fler människor att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Förbättrad pendling stärker kompetensförsörjning vid verksamheter särskilt i norra Skåne och södra Småland men även för långdistanspendlare med fjärrtåg. Arbetsmarknaden vidgas och landet knyts samman.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Sträckan kopplar ihop Skåne/Köpenhamn med Stockholm och är ett regionalt pendlingsstråk.

Restidsvinster mellan Skåne och Kronoberg, samt Malmö/Lund-Blekinge, och Älmhult/Växjö kan realiseras. Utbyggnaden förbättrar förutsättningar för både kortare och längre resor på järnväg.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Älmhult och Hässleholm medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö - Lund - Hässleholm - Älmhult
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- **Klimatstrategi:**

Utbyggnaden av två nya spår Älmhult-Hässleholm bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.2.6 Genomförbarhet

- **Samsyn:**

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- **Utformning:**

För sträckan Älmhult-Hässleholm behöver ett samlat trafikeringsbehov för alla trafikslag analyseras noggrant innan sträckningen av de nya spåren fastställs. Dragningen av Södra stambanans nya spår kan ha inverkan på utformningen av Alvesta station och sträckan Alvesta-Växjö.

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Det är av stor betydelse att Älmhult-Hässleholm börjar utredas i tid.

- **Omgivningspåverkan:**

Omgivningspåverkan kan komma att bli omfattande beroende på vald sträckning och den detaljerade utformningen. Störningar för befintlig trafik under genomförandet förväntas förekomma.

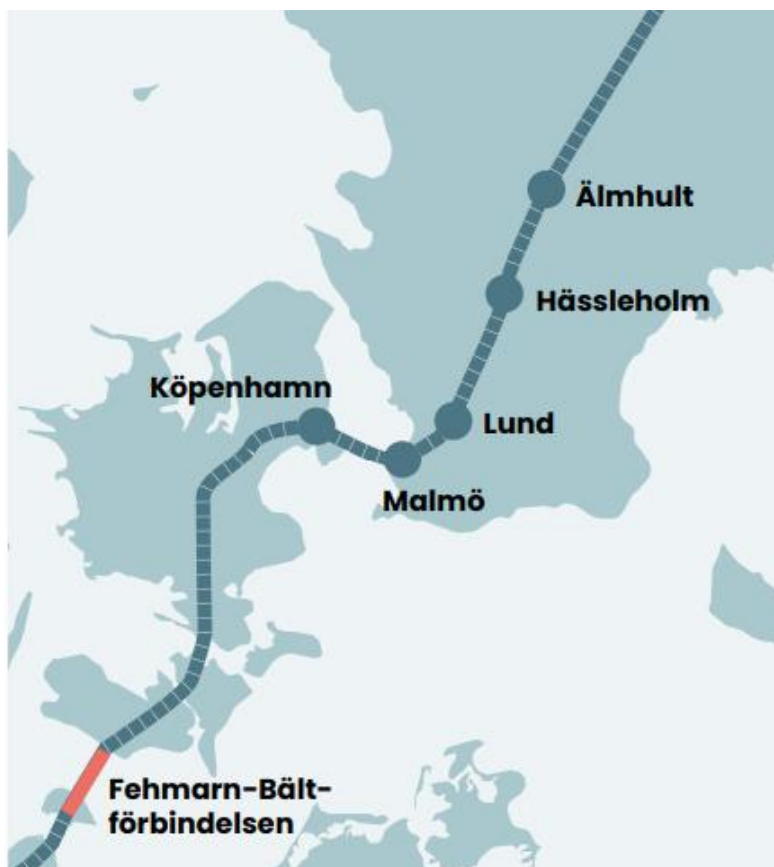
- **Finansiering:**

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Älmhult-Hässleholm ännu.

- **Planeringsmognad:**

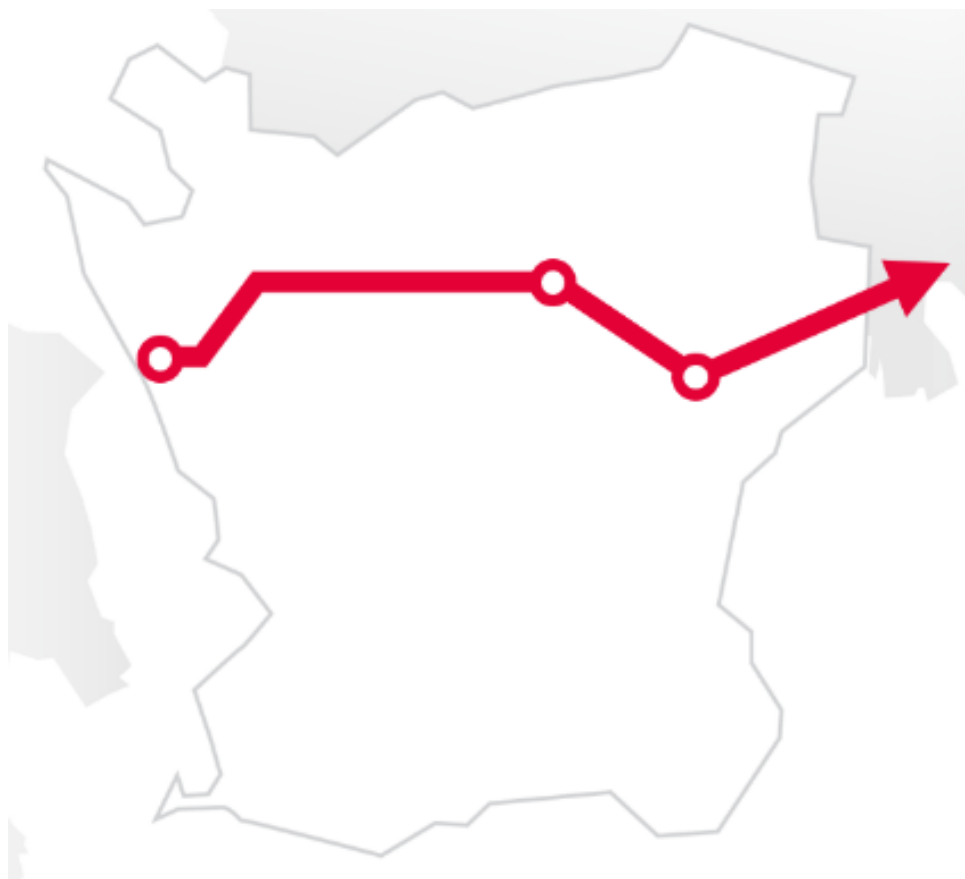
Den fysiska planeringen är inte påbörjad och osäkerheterna är stora. Det saknas en samlad effektbedömning och krävs mest troligt en

järnvägsplan. Eftersom åtgärden är komplex är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt.



Figur 3:4 Södra stambanan i ett större perspektiv. Källa: Från trängsel till tillväxt. OMTAG svensk järnväg, 2025.

4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan



Figur 4:1 Skånebanan

4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår

4.1.1 Nuläge och Problem

Skånebanan är en viktig del i järnvägssystemet i Skåne. Banan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor samt för arbetspendling. Enkelspåret Attarp-Kristianstad, som är cirka 20 km har ett högt tågantal för att vara en enkelspårig sträcka. Det har cirka

100 tåg per dygn och är en av Sveriges mest trafikerade. Huvuddelen av godstrafiken har Karlshamns hamn som målpunkt.

Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning. Dessutom innebär enkelspåret att minsta störning leder till följd förseningar och trafikstörningar. Detta trots att mötesstationer ligger relativt tätt. Avståndet mellan mötesstationerna i Karpalund, Önnestad, Vinslöv och Attarp är mellan 4 och 6 km och samtliga stationer har samtidig infart.

Största tillåtna hastighet är 160 km/h men hastigheten varierar längs sträckan. Till exempel vid stationer och infart till Kristianstad, genom Vinslöv där hastigheten är nedsatt till 140 km/h samt på sträckan Karpalund till Kristianstad där hastigheten är 120 km/h.

Med dubbelspår skulle öka kapacitet medföra fler tåg med kortare körtider. Det skulle även innebära mindre risk för förseningar och trafikstörningar, det vill säga en ökad punktlighet.

4.1.2 Behov och Resultat

Sträckan Attarp-Kristianstad behöver byggas ut till dubbelspår. Där möjligt behövs en höjning av hastighetsstandard från 160 km/h till 200 km/h.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbelspårutbyggnaden.

4.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Sträckan Attarp-Kristianstad som del av Södra stambanan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar med cirka 100 tåg per dygn. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och huvuddelen av

godstrafik har Karlshamns hamn som målpunkt. För att möta ökad efterfrågan på person- och godstransporter behöver kapaciteten höjas. Ett dubbelspår Attarp-Hässleholm har stor effektpåverkan på restidsvinster. Det ger förutsättningar ett ökat resande och en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken mellan Blekinge och Skåne. Den knyter ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Malmö/Lund.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Attarp-Kristianstad. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

I mars 2025 publicerade Trafikverket en samlad effektbedömning inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Enligt denna är den samhällsekonomiska lönsamheten för objektkandidaten Attarp-Kristianstad *nära noll* (Nettonuvärdeskvot, NNK = -0,08). Investeringskostnad uppgår till cirka 2,2 miljarder kronor (prisnivå 2023–06). Objektkandidaten bedöms medföra främst förbättringar än försämringar. Därför bedöms den sammantaget vara nära noll. När Trafikverket känslighetstestar resultatet för en trafiktillväxt på 20 procent uppvisas ett positiv nettonuvärdeskvot (NNK = 0,10). Känslighetsanalys för en högre investeringskostnad på 2,7 miljarder uppvisar ett nettonuvärdeskvot på -0,38. Effekter som inte går att beräkna monetärt (ej beräknade effekter) bedöms som försumbara.

I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Dubbelspåret Attarp-Hässleholm medför en överflyttning från vägtrafik till järnväg. Detta leder till minskade utsläpp och bättre miljö. Utbyggnaden medför vidare ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar, vilket ökar medborgarnas tillgänglighet. Det ger bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik men även gång och cykel för att sig till stationer.

Med ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar ökar tillgängligheten också för näringslivet.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. Den har betydelse för utbyggnad av noden Hässleholm men även fortsättning mot Kristianstad. Den har även betydelse för utveckling av Västkustbanan. En positiv utveckling av trafiken här har inverkan inte endast i Skåne utan även för Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande. När hela sträckan är utbyggd till dubbelspår bedömer Trafikverket och Region Skåne att tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Det blir möjligt att öka trafikutbudet, dels av regional persontågtrafik till minst 4 från idag 3 tåg per timme och riktning, dels av antalet godståg vilket det också finns en efterfrågan på.

- *Totalförsvarets behov:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till

längre och tyngre transporter. Även koppling till Karlshamns hamn som målpunkt är viktig. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Kapacitetsbrister på sträckan Attarp-Kristianstad gör att Skånetrafiken inte kan möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge påverkas positivt.

- Regionalt stråkperspektiv:

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Blekinge innebär regionförstoring. Den leder till bättre koppling mellan:

- Blekinges arbetsmarknadsregion och Malmö/Lund
- Kastrup och Köpenhamn.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Utbyggnaden mellan Attarp och Kristianstad bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och sydvästra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Blekinge.

Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen.

Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Den medför kortare restider regionalt och möjlighet till utökad regional persontågstrafik. Risk för förseningar och andra störningar minskar. Åtgärden gynnar främst resor kortare än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- Andra överväganden:

Åtgärden Attarp-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortutveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Attarp-Kristianstad medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden Attarp-Kristianstad är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Hässleholm – Kristianstad.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen

för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Attarp-Kristianstad bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart.

Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utbyggnaden sker längs befintligt spår.

- *Omgivningspåverkan:*

Nytt dubbelspår sker längs befintligt spår så omgivningspåverkan bedöms som liten.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering.

En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- Planeringsmognad:

Attarp-Kristianstad har utretts i flera omgångar. Trafikverket tog fram en ny samlad effektbedömning i början av 2025. NNK var nära noll (-0,08).

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

4.2.1 Nuläge och Problem

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Det har gjorts flera kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på sträckan men det kvarstår behov av partiella dubbelspår.

4.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas med partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande.

Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta ger förutsättningar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och en minskning av utsläppen från vägtrafiken.

4.2.3 Relevans för nationell plan

- Transportpolitiska mål:

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt.

Partiella dubbelspår bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten. Dessutom, genom en högre kapacitet och en ökad robusthet i tågtrafiken blir tidtabellsläggningen mer flexibel. Detta gör att tidtabellen bättre kan anpassas efter resenärernas önskemål, vilket ökar bekvämligheten.

- *Systemperspektiv:*

Utbyggnaden av partiella dubbelspår är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. En positiv utveckling av trafiken här har effekter för hela stråket Helsingborg-Kristianstad, för Väst kustbanan och även till Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Partiella dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande.

- *Totalförsvarets behov:*

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge kan påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan nordvästra och nordöstra Skåne innebär regionförstoring.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Utbyggnaden mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordvästra och nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- Social hållbarhet:

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet. De möjliggör trafikering med snabba regionaltåg och kopplar ihop arbetsmarknaderna i nordvästra och nordöstra Skåne. De förbättrar även pendlingsmöjligheterna mot Blekinge och ger restidsvinster.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- Andra överväganden:

Åtgärden Hässleholm-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter. Bättre pendling kan leda

till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- Regionplan:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- Transportstrategi:

Partiellt dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft

genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm-Helsingborg bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.2.6 Genomförbarhet

- Samsyn:

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Skånebanan är viktig och behöver genomföras.

- Utformning:

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- Omgivningspåverkan:

En viss lokal påverkan genom utbyggnad av partiella dubbelspårsträckor, och viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i berörd sträcka tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i partiella dubbelspår är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objekt kandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Västkostbanan



Figur 5:1 Västkostbanan

5.1.1 Nuläge och Problem

Västkostbanan knyter ihop Oslo i norr med Köpenhamn i söder. Den är således av stor betydelse inte enbart för Sveriges största regioner och städer, den är viktig också ur ett skandinaviskt perspektiv.

Sträckan mellan Helsingborg och Lund trafikeras av många tåg och det finns en stark efterfrågan för mer trafik, både person- och godstransporter. Detta är dock svårt att uppnå.

Ett stort hinder är att de många tågen som trafikerar sträckan har olika upphållsbild (snabbtåg utan uppehåll på mellanstationerna; regionaltåg med få uppehåll på mellanstationerna; pågatåg med uppehåll på alla stationer; enskilda godståg på sträckan mellan Landskrona och Kävlinge). Eftersom godstågen blir väntande i Kävlinge för att kunna släppa fram persontåg, medför det att förseningar för persontågen leder till följdproblem för godstågen på Godsstråket genom Skåne. Med korsande tågvägar mellan Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan i Kävlinge, försvåras trafikeringen för båda banorna.

5.1.2 Behov och Resultat

För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Utbyggnaden sker i etapper när så är motiverat. Den senaste åtgärdsvalsstudien (2025) föreslår ett partiellt fyrspar Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. Eftersom fyrsparret möjliggör en ökning av tågtrafiken, medför det en försämring i Kävlinge med fler korsande tågvägar. För att åtgärda detta, behövs därför planskildheten i Kävlinge.

Utbyggnaden av Västkustbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Fyrsparutbyggnaden har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt, kan det behövas ett fullständigt fyrspar för hela sträckan Helsingborg-Lund, beroende på trafik- och samhällsutveckling.

5.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt:*

Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- *Fyrstegsprincipen:*

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Västkustbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

Västkustbanan påverkar trafik i en större geografi, till exempel trafik mot Helsingborg, Göteborg, Halmstad, Klippan, Åstorp, Höör, Ystad, Trelleborg och Köpenhamn/ Kastrup. Brister och åtgärder här ha inverkan på andra sträckor utmed stråket.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Helsingborg som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Västkustbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan södra och västra Sverige där Västkustbanan har en avgörande funktion förbättrats.

Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Västkustbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

5.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Västkustbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik,

också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resanperspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Fyrspårutbyggnaden sammankopplar nordvästra och sydvästra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan nordvästra och sydvästra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Väst kustbanan bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Fjärrtåg mot både Köpenhamn och Oslo gynnas av detta, såväl som regional pendling. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Västkustbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop nordvästra Skåne med sydvästra Skåne. För Malmö är en Västkustbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från flera kommuner. För nordvästra Skåne avlastar banan regionala vägar och E6:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

5.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Västkustbanan med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Landskrona är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets

verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter. Fyrspår på Väst kustbanan knyter särskilt an till målen om:

- Klimatneutralt transportsystem –Satsningar på Väst kustbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.
- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Väst kustbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

5.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Västkustbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Utbyggnaden kan komma att ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av fyrspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

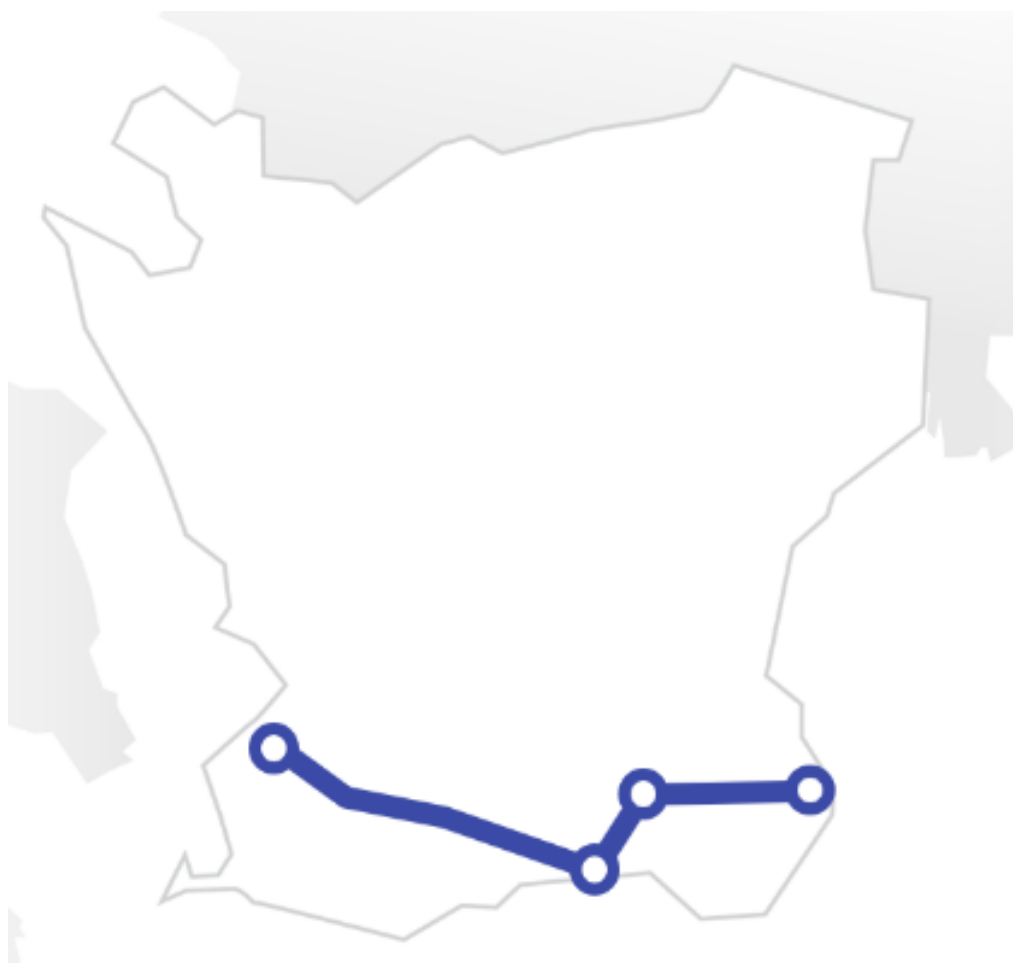
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för fyrspårutbyggnaden ännu.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2025 pekar ut planerade insatser genom etapper.

6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan



Figur 6:1 Ystad-Österlenbanan

6.1.1 Nuläge och Problem

Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid. Sträckan Malmö-Ystad trafikeras med halvtimmestrafik medan Ystad-Simrishamn med heltimmestrafik hela dagen.

Sedan trafikomläggningen via Citytunneln (2011) har förseningarna på banan ökat. Förseningar som uppstår här påverkar trafiken i hela omloppen.

6.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Ystad-Österlenbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Den senaste åtgärdsvalsstudien (2018) föreslår en första etapp med partiellt dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård. Objektkandidaten Skurup-Rydsgård är samhällsekonomiskt lönsam enligt Trafikverket och finns med i 2026 års planförslag. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård förbättrar robusthet, restider och möjligheten att flytta trafik från väg till järnväg.

Vidare etapper bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling:

- Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår
- Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår
- Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår
- Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Prioriteringarna i etapperna är överenskomna men inte avtalade med Trafikverket och kan komma att justeras över tid.

Notera att behov av ett fullständigt dubbelspår på hela sträckan inte aktualiseras förrän övriga partiella dubbelspår är genomförda och trafikering- och samhällsutvecklingen kräver det.

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Objektkandidaterna har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

6.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan stärker kopplingen mellan Ystad hamn och det nationella järnvägsnätet, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet och robusthet som efterfrågas för Ystad-Österlenbanan. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

Banorna är högt utnyttjade idag och det är inte möjligt att minska restiderna eller utöka trafiken än genom att tillföra ny dubbelspårkapacitet.

- Lönsamhet:

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Den samhällsekonomiska analysen visar att utbyggnaden av delen Skurup-Rydsgård är lönsam med stora vinster för både resenärer och näringsliv.

Tidigare analyser visade att även utbyggnaden av resterande delar var samhällsekonomiskt lönsam. Detta behöver uppdateras ju närmre genomförande vi kommer.

- Transportpolitiska mål:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

En positiv utveckling av Ystad-Österlenbanan är även positiv för transportsystemet i MalmöLund regionen och Väst kustbanan.

Ettappindelning medför att objekt kandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör exempelvis färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår.

Dubbelspårutbyggnaden kan även möjliggöra ett ökat användande av kopplingen mellan Ystad hamn och Ystad-Österlenbanan. På så sätt möjliggörs fler kopplingar till Sverige (till exempel via Polen), vilket skapar ett mer robust system.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Ystad som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Ystad-Österlenbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan hamnstaden Ystad och Malmö där Ystad-Österlenbanan har en avgörande funktion förbättrats. En utbyggd Ystad-Österlenbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

6.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden av Ystad-Österlenbanan sammankopplar västra och sydöstra Skåne och påverkar hela järnvägssystemet i södra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan sydöstra och västra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Malmö och Simrishamn bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Åtgärden bidrar till kortare restider och möjlighet till ökad trafik mellan Malmö och Ystad/Simrishamn, vilket förbättrar pendlingsförhållandena och bidrar till en utökad arbetsmarknad. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Ystad-Österlenbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop västra Skåne med sydöstra Skåne. Längst sträckan ligger (bland annat) Malmö, Svedala, Skurup, Ystad, Tomelilla och Simrishamn. För Malmö är en Ystad-Österlenbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från tidigare nämnda kommuner. För sydöstra Skåne avlastar banan regionala vägar och E65:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

6.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Ystad-Österlenbana med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Ystad är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Utvecklingen av Ystad-Österlenbana knyter särskilt an till målen om:

- Robust transportsystem – Ökad kapacitet på Ystad-Österlenbanan möjliggör en potentiell ökning av

godstransporter på banan. Satsningarna på banan innebär ett mer robust system som är mindre känslig för störningar.

- Klimatneutralt transportsystem – Den samhällsekonomiska bedömningen av åtgärdsvalsstudien visar att satsningar på Ystad-Österlenbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider (30 min till år 2040) stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Ystad
- Ystad – Simrishamn

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar.

Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

6.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Ystad-Österlenbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Samtliga etapper kommer ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av dubbelspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i sydvästra Skåne tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Ystad-Österlenbanan är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2018 pekar ut planerade insatser genom etapper.

7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan



Figur 7:1 Trelleborgsbanan

7.1.1 Nuläge och Problem

Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network). Trelleborgs hamn är länkad till Trelleborgsbanan genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Sträckan trafikeras av både person- och godstrafik där persontrafiken körs i halvtimmestrafik med cirka 80 persontåg per dygn och godstrafiken utgörs av cirka 10–14 tåg per dygn.

Den täta persontrafiken innebär en negativpåverkan på godstrafiken: Svårigheter att ta sig fram under persontrafikens högtrafikperiod. Därtill hör att den intermodala trafiken till Trelleborgs hamn har en ökande trend och väntas utökas ytterligare.

Region Skånes mål (persontågsstrategin) är att öka resandet på banan från dagens cirka 6 000 resenärer per helgfri vardag till cirka 20 000 till år 2030 och till drygt 30 000 till år 2040. Detta är svårt att uppnå med dagens kapacitet. Trelleborgsbanan har ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför hög störningskänslighet och låg medelhastighet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

En till begränsning är att Trelleborgsbanan idag inte kan hantera 750 långa godståg, vilket är ambitionen på sträckor där större gods trafikeras och i enlighet med TEN-T.

7.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Enligt senaste åtgärdsvalsstudien (2024) är förslaget för en första etapp ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlov.

Åtgärderna skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet.

Objektkandidater har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta kan medföra klimat- och miljörelaterade nyttor.

En ny mötesstation utanför Östra Greve skulle främst användas för att möjliggöra att persontåg kan köra om godståg. Mötesstationen skulle även innebära mer flexibilitet när till exempel Pågatågens möten kan ske dit vid förseningar.

För att kunna skapa den önskade turtätheten på betydlig längre sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, kan det finnas ett behov av ett dubbelspår för hela sträckan mellan Lockarp och Trelleborg. Med dubbelspår hela banan skulle det enligt Trafikverket vara möjligt att trafikera med totalt fyra dubbelturer per timme med persontåg och en enkeltur med gods per timme under persontrafikens högtrafikperiod. Notera att vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

7.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Trelleborgsbanan är direktlänkad till Trelleborgs hamn genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Spåren som ingår i TEN-T, möjliggör att last som anländer med tåg kan lastas om till färjor och distribueras vidare över Östersjön, eller det motsatta. Det innebär att hamnen utgör en viktig funktion för den intermodala godstrafiken mellan Sverige och kontinenten. Objektkandidaterna medför möjlighet till ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilken är en nationell angelägenhet.

- Fyrstegsprincipen:

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Trelleborgsbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafik tillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafik tillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av partiellt dubbelspår, mötesstation eller fullständigt dubbelspår på Trelleborgsbanan blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Trafikverket (2025) bedömer att den totala kostnaden för åtgärderna i etapp 1 (partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt mötesstation Östra Grevie) uppgår till cirka 950 miljoner kr (med en standardavvikelse på +- 30%). För fullständigt dubbelspår bedömer Trafikverket att den totala kostnaden uppgår till cirka 2,1 miljarder kr (med en standardavvikelse på +- 30%).

Ökad kapacitet för godstransporter stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnad av Trelleborgsbanan har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta ger miljö- och klimatnyttor. Utbyggnaden medför ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Detta bidrar till minskad bilberoende, i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålet's anda.

- *Systemperspektiv:*

Trelleborgsbanan är viktig för godsets flöde genom MalmöLundregionen. Kapacitetshöjande åtgärder blir betydelsefulla

för arbetspendling i Skånes sydvästra hörn och för att minska målkonflikter. En positiv utveckling av trafiken på Trelleborgsbanan är även positiv för tågtrafiken i MalmöLundregionen.

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan norr om Trelleborg tillsammans med en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlöv bör färdigställas före ytterligare partiella eller ett fullständigt dubbelspår hela sträckan Trelleborg-Lockarp. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

- *Pendling och Godstransporter:*

Objektkandidaterna ger förbättringar för både personresor och godstransporter med potential för en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Ökad turtäthet är viktig för resenärernas upplevelse av tillgänglighet eftersom den medför större flexibilitet och bekvämlighet, vilket är avgörande för att göra tåget till ett mer konkurrenskraftigt alternativ och för att locka fler resenärer.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Totalförsvarets behov:*

Trelleborgsbanan bedöms vara en viktig länk för såväl person- och godstransporter givet kopplingen till Trelleborgs hamn och de färjor (inklusive järnvägsfärjor) som trafikerar hamnen. Ur ett försvars- och beredskapsperspektiv är det av stor vikt att Trelleborgsbanan kan bibehålla sin funktion även under störda förhållanden.

Hanteringskapacitet för godscontainrar samt järnvägsspår till Trelleborgs hamn ska vara dimensionerade för att klara minst tre fullängdståg per dygn.

Trelleborgsbanan är linjekategori D2. Detta innebär att största axeltryck är 22,5 ton och största tillåtna vikt per meter är 6,4 ton, vilket bör medge militära funktioner på banan.

7.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Upprustningen av Trelleborgsbanan behövs för att nå Region Skånes ambition om ett mer hållbart resande genom att få fler människor att resa med spårburen kollektivtrafik i stället för bil.

Dubbelspår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat resande med tåg (även fritidsresor).

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- Regionalt stråkperspektiv:

Ökad kapacitet och robusthet mellan Trelleborg och Malmö har positiva följd effekter även för fortsatt tågtrafik vidare mot Lund.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Ökad kapacitet gynnar näringslivets godstransporter och företagens konkurrenskraft som får en ökad tillförlitlighet och effektivisering av hanteringen av gods.

Pendling underlättar för fler att Även Förbättrad pendling gynnar kompetensförsörjning när fler kan bo på en plats och arbeta på en annan.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan med partiellt dubbelspår och ny mötesstation samt fullständigt dubbelspår hela sträckan från Lockarp till Trelleborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Objektkandidaten gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Dubbelspårutbyggnaden bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapaciteten och framtidssäkrar infrastrukturen, vilket är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

7.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför koppla an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortutveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärderna på Trelleborgsbanan är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Malmö – Trelleborg.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbana bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

7.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Mellan MalmöLundregionen och Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utformningen hanteras vidare i nästa skede vid fördjupade utredningar.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan ske i form av ökat buller och vibrationer.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Trelleborgsbanan ännu.

- *Planeringsmognad:*

En åtgärdsvalsstudie som pekar ut planerade insatser genom etapper blev slutförd 2024.

8 Mer om social konsekvensbedömning

8.1 Sammanfattning

Inom ramen för Vägval för Skåne genomförs en förenklad social konsekvensbedömning (SKB). Den förenklade SKB:n utgår från den SKB som gjorts på remissversionen av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 (RTI 2026–2037), och kompletteras med generella fördelningseffekter som Trafikverket beräknat för åtgärder på järnväg.

Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av de sociala konsekvenserna av de objekt som föreslås i Vägval för Skåne.

Den förenklade SKB:n för Vägval för Skåne indikerar i stora drag att objekt kandidater har positiv effekt på de sociala värdena för Skåne. Objekt kandidaterna bidrar även till en geografisk fördelning av tillgänglighet genom att förbättra koppling mellan områden av olika socioekonomisk karaktär. Möjligheten att resa till och från områden som har lägre socioekonomisk standard och tillgänglighet förbättras. Åtgärderna medför positiva effekter på generell tillgänglighet för både invånare och näringsliv.

Utifrån det som går att bedöma i nuläget har objekt kandidater positiv påverkan på tillgänglighet för olika grupper. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och förutsättningar för ett jämställt transportsystem stärks.

Tillgängligheten för barn och äldre förbättras eftersom kollektivtrafiken har positiv effekt på dessa gruppers mobilitet. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning går inte att bedöma i nuläget. Ökad kollektivtrafik kan förbättra tillgängligheten, men den påverkas också av utformningen av exempelvis stationsområden.

Förbättrad kollektivtrafik och centrumnära infrastruktursatsningar tenderar att medföra förbättrade möjligheter för att gå och cykla, dvs för fysisk aktivitet. Det behövs dock förutsättningar som exempelvis tillräcklig cykelparkering och möjlighet att säker kunna ta sig till stationer/hållplatser till fots eller på cykel för att kunna fastställa den positiva påverkan. Eftersom Vägval för Skåne siktar på framtida investeringar är flera objektkandidater ännu i tidigt skede för en sådan analys.

Det är också relevant att säkerställa involvering av invånarna under genomförande av Vägvalsobjekten. Detta för att fånga de behov som finns kring de specifika sträckorna. Här har stationssamhällen en viktig roll. I tabellen nedan ges en sammanställning av social konsekvensbedömning för hela remissförslagen i nuläget. En mer detaljerad analys bör genomföras ju närmre genomförande av objekt.

Tabell 8:1 Sammanställning av social konsekvensbedömning

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär	Positiv effekt 
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet	Positiv effekt 
	Näringslivets tillgänglighet	Positiv effekt 
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	Svårbedömd
	Barns tillgänglighet	Positiv effekt 
	Äldres tillgänglighet	Positiv effekt 
	Jämställdhet	Positiv effekt 
	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	Positiv effekt 
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Svårbedömd

8.2 Introduktion

Social hållbarhet handlar om att värna om sociala värden i utvecklingen av transportsystemet. Detta innebär att beakta allas rätt till tillgänglighet och att ha ett fungerande vardagsliv.

Transportsystemet har potential att skapa förutsättningar för detta.

Vägval för Skåne är ett prioriteringsunderlag för Skånes långsiktiga behov av infrastruktur som ingår i nationell transportinfrastrukturplan (NTI).

Förenklad social konsekvensbedömning av objekt i Vägval för Skåne syftar till att, i detta tidiga ske, bedöma de sociala konsekvenserna av förslagen. Bedömningen tar inte hänsyn till utformning eftersom det i nuvarande skede inte gjorts några konkreta ställningstaganden gällande detta. Vidare bygger bedömningen på den information som finns tillgänglig i nuläget, vilket innebär att alla sociala hållbarhetsaspekter inte kan bedömas. I framtida arbete kan sociala konsekvensbedömningar göras på en mer detaljerad nivå för respektive objekt, och alla objekt som tas med i nationell plan kommer att analyseras enligt Trafikverkets SEB-modell.

8.3 Metod

Den förenklade sociala konsekvensbedömningen använder Region Kronobergs modell för konsekvensanalys i regional transportplanering (Region Kronoberg, 2018). Samma metod har använts för att bedöma den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037. Objekten i Vägval för Skåne kan komma att ingå i framtida RTI-planer som samfinansieringsobjekt, därför är det lämpligt att de förslagna objekten analyseras på samma sätt i detta skede.

Den SKB som gjorts för RTI 2026–2037 (Trivector, 2025) bygger på ett utförligt underlag om Skånes förutsättningar som region och använder sociala knäckfrågor som fångar in sociala hållbarhetsaspekter, och analyserar därefter hur olika åtgärder påverkar hållbarhetsaspekterna. Underlag om Skånes

förutsättningar kompletteras med Trafikverkets analys av generella fördelningseffekter av insatser i transportsystemet (Trafikverket, 2024), en rapport som visar hur nyttorna fördelas olika åldersgrupper, inkomstgruppen och boende i olika kommuner för olika åtgärder.

Analysen görs kvalitativt genom att bedöma hur väl den tänkta objekt kandidaten stärker kopplingar mellan Skånes olika socioekonomiska områden utifrån illustrationen i Rambölls rapport (se Figur 8.1). Analysen beaktar även den generella tillgängligheten för invånare och näringsliv samt hur nyttorna av åtgärden kan förväntas fördelas på olika grupper.

Rapporten avgränsas till de hållbarhetsaspekter som berör Vägval för Skåne i nuvarande skede och de underlag som finns tillgängliga. För fördjupad läsning av metod och analys, utförligare beskrivning av hållbarhetsaspekter och Skånes förutsättningar samt de generella fördelningseffekterna och hur de beräknats (se respektive projektrapporter bland referenser).

8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys

Modellen består av sex steg: behovsbedömning, nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor, sociala nycklar och konsekvensbedömning. I förenklad SKB av Vägval för Skåne ligger fokus på sociala knäckfrågor, de utmaningar som regionen har samt konsekvensbedömning. Detta syftar till att bedöma av hur åtgärder påverkar knäckfrågorna.

De sociala knäckfrågorna för Skåne är:

- Inkluderande
- Sammanhållen
- Tillgänglig
- Hälsofrämjande.

Knäckfrågorna kan preciseras i ett antal hållbarhetsaspekter.

- Inkluderande handlar om makt och delaktighet i processer som påverkar ens vardagsliv och samhällsutvecklingen.
- Sammanhållen sätter regionen i ett strukturellt perspektiv och ser till sociala och rumsliga samband och vilka kopplingar finns eller saknas för de behov som finns gällande näringsliv, bebyggelse och utbildning.
- Tillgänglig berör de vardagliga rutiner och aktiviteter som invånare genomför och behöver kunna genomföra för ett fungerande vardagsliv. Det behöver finnas möjlighet att röra sig mellan dessa aktiviteter med olika färdmedel.
- Hälsofrämjande innebär möjligheter att göra hälsosamma val och ha en aktiv livsstil.

Vägval för Skåne utgörs av en lista med potentiella objekt som i nuläget inte är föremål för samråd eller annat forum för dialog, och därmed kan inte aspekten Inkluderande bedömas. Knäckfrågan bör dock beaktas i senare processer.

Knäckfrågorna utvecklas i hållbarhetsaspekter enligt Tabell 8:1. Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär undersöker hur åtgärder binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

Invånarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet undersöker hur en åtgärd påverkar möjligheten för människor och näringsliv att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning undersöker hur åtgärden påverkar dessa gruppers möjlighet att nyttja transportsystemet.

Jämlikhet undersöker hur åtgärden påverkar mäns och kvinnors möjlighet att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv undersöker hur åtgärder förbättrar möjligheten att resa till eller från ett område med lägre socioekonomisk standard och lägre tillgänglighet.

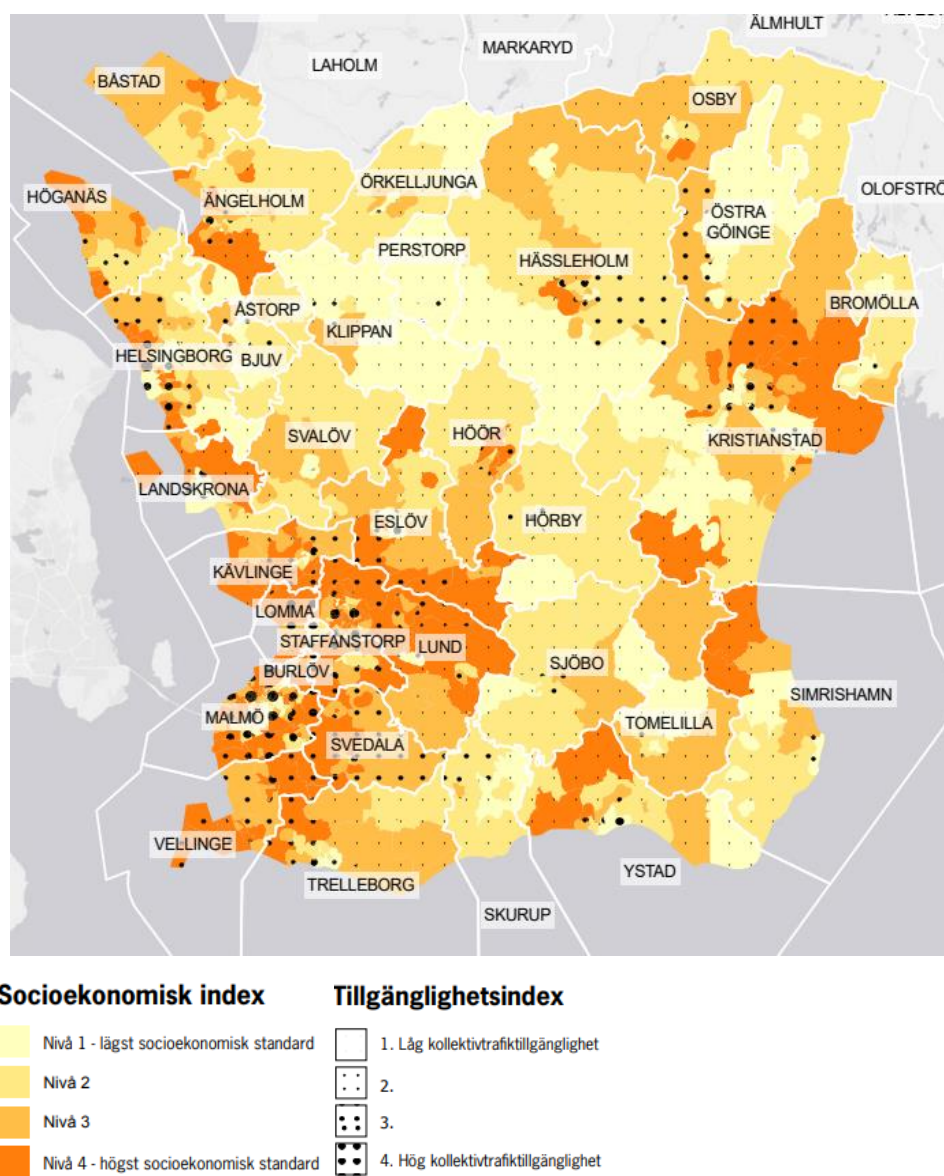
Fysisk aktivitet i transportsystemet undersöker hur åtgärden påverkar möjligheterna att resa aktivt.

8.5 Förutsättningar i Skåne

Skåne är en region med stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av länet. Många av de ekonomiskt starkaste områdena finns i västra Skåne, och det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns. Därmed finns också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. Socioekonomiska förutsättningar påverkar människors möjlighet till mobilitet, exempelvis genom ekonomiska hinder för att ta körkort/köra bil eller flytta närmare arbete och skola.

Människors förutsättningar för mobilitet varierar därtill med ålder, kön och huruvida man har en funktionsnedsättning. Barn- och ungas mobilitet är i hög grad beroende av möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt. Äldre färdas generellt mer med bil, men gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga faktorer när man inte längre kan köra bil. Kvinnor och män har olika resmönster, generellt reser de lika mycket men män gör fler längre resor och fler resor i bil. Personer med funktionsnedsättning är en grupp med stor variation sett till transportbehov, beroende på vilken typ av funktionsnedsättning som man har. Generellt är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer avgörande för funktionsnedsattas mobilitet.

Figur 8:1: Illustration av Skånes socioekonomiska geografi och tillgänglighet med kollektivtrafik. Källa: Den socioekonomiska segregationen i Skåne, Ramböll 2021



8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder

Trafikverket har undersökt de generella fördelningseffekterna av transportåtgärder mellan olika grupper, beräknat per individ.

Rapporten Generella fördelningseffekter av åtgärder i Transportsystemet (Trafikverket, 2024) är en bilaga till den senaste versionen av samhällsekonomisk bedömning. Fördelningseffekterna har beräknats på kort sikt och beskriver ett genomsnitt. Beräkningen avser restidsförändringen och ser till hur nyttor fördelas över kön, inkomst, ålder, kommuntyp, samt typ av resa.

Nyttofördelningen av järnvägsåtgärder är relativt jämn mellan åldersgrupper och kön, om någon grupp (exempelvis kvinnor, höginkomsttagare eller åldersgruppen 21–30 år) får en större del av nyttorna handlar det till största del om gruppens resvanor – de som reser med får större nytta av åtgärderna. Nyttorna fördelas relativt jämnt mellan kommuntyper, med något större nytta till storstadskommuner. Nyttan är något större för privatresenärer än tjänsteresenärer, och godstransporter får den minsta andelen. Den yngsta åldersgruppen som ingår i analysen är 5–20 år, detta gör det svårt att bedöma nyttorna för barn. Äldre, 66–85 år, får en mindre andel del av nyttorna.

Nyttofördelning för tågresor kortare än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller en betydligt större del av nyttorna privatresenärer, förortskommuner och låginkomsttagare.

Nyttofördelning för tågresor längre än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller något större del av nyttorna tjänsteresenärer än privatresenärer, boende i storstadskommunerna, höginkomsttagare och åldersgruppen 21–30 år.

8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser

I detta skede bedöms objektkandidater i Vägval för Skåne ha positiv effekt på sociala hållbarhetsaspekter. Det bör dock återigen understrykas att bedömningen är gjord utifrån den information som finns i nuläget, och därmed inte kan beakta samtliga relevanta aspekter.

I bedömningen har den sociala knäckfrågan Inkluderande inte ingått eftersom det inte i nuläget funnits möjligheter till dialog med invånarna. Det är dock en viktig aspekt av social hållbarhet och för att säkerställa att de åtgärder som i slutändan genomförs speglar de faktiska behoven hos invånarna.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning behöver studeras närmare för samtliga objekt, då den påverkas av utformning i närområdet. Därtill utgör personer med funktionsnedsättning inte en enhetlig grupp, utan det finns stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. Detta innebär att för att få en rättvisande bild bör det studeras fördjupat. Effekterna på äldre och barns tillgänglighet bör också studeras fördjupat. Barns förutsättningar och behov tenderar att variera med ålder.

Notera att de långsiktiga effekterna av åtgärder i transportsystemet inte fångas i denna förenklade bedömning. Det beror på att långsiktiga nyttor är svåra att bedöma eftersom nyttor över tid sprider sig från resenärer och transportörer till andra delar av samhället, till exempel arbetsgivare, fastighetsägare eller transportföretagens kunder. Detta genom att priser på transporter, fastigheter och arbetskraft påverkas. Därför bör nyttorna följas upp över tid, exempelvis genom resmönster och samhällsutvecklingen längs stråken.

8.8 Referenser

Ramböll, 2021. Den socioekonomiska segregationen i Skåne. Region Skåne. Tillgänglig:

https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/socioekonomisk_segregationen_rapport_ny.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]

Region Kronoberg (2018). Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter.

Tillgänglig:

<https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trafikverket, 2024. Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet. Tillgänglig:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/f4216f1493bd4619acfb353ea200d91c/2024/generella-fordelningseffekter-av-atgarder-v22.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trivector, 2025. Integrerad MKB och SKB av RTI-plan_ 2026-2037_Skåne.

Region Skåne (2025). Remissversion: Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037. Tillgänglig:

remissversion_regional-transportinfrastrukturplan-2026-2037.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]



Koncernkontoret

Avdelningen för regional utveckling

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Metodiken för byggordning i Vägval för Skåne

Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Vägval för Skåne	5
3 Regional tillgänglighet	7
4 Regionala mål.....	8
5 Systemperspektiv	11
6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier	13
6.1 ERTMS.....	13
6.2 Genomförandeplan	13
6.3 Underhållsplan.....	14
6.4 Beslutade investeringar enligt plan.....	14
7 Kostnad och finansiering	16
8 Omvärldsperspektiv och övrigt.....	17

1 Sammanfattning

Detta PM:et ger en sammanfattande beskrivning av hur bedömning av byggordningen inför remissversionen har genomförts.

För att maximera nyttorna ska objektkandidaten i Vägval för Skåne byggas ut systematiskt, med hänsyn taget till intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnigt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet givet regionala mål. Att beakta regional mål står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet av transportsystemet. Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”de mest lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där lämpligt eftersträvas tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Andra bedömningskriterier handlar om beaktande av finansiella ramar, bidrag till redundans samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Byggordningen ska stötta en hållbar regional utveckling, även socialt. Inom ramen för framtagning av Vägval för Skåne genomförs därför en förenklad social konsekvensbedömning. Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av

de sociala konsekvenserna som objektkandidater som föreslås i Vägval för Skåne medför.

Byggordningen utgår från tidigare utredningar (bland annat brist- och kapacitetsanalyser, åtgärdsvalsstudier och kapacitetsanalyser), trafikering och trafikupplägg samt planer och prognoser för tågtrafikens utveckling.

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverket som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Förändringar i till exempel resande- och kostnadsutveckling, trafikprognoser samt logistikupplägg behöver därför fortsatt beaktas ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordningen i remissförslaget förutsätter att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) samt aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Därför behöver beslut om slutgiltigt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

Byggordningen är en levande process som speglar nuläget och utgår från föränderliga förutsättningar. Bedömningsprocessen och de kriterier som används behöver därför följas kontinuerligt och tillåtas utvecklas över tid.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

2 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda Nationella transportinfrastrukturplanen.

I regeringens framttagande av Nationell transportinfrastrukturplan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsbeslutet och Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Det är Region Skåne som företräder Skåne i fråga om prioriterade åtgärder i den Nationella planen.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes *budskap vara likalydande under en lång tidsperiod*.

För att underlätta att Skåne får gehör för sina synpunkter på nationell nivå och får mer av statliga investeringar, har Region Skåne beslutat (fullmäktigebeslut 2022-12-13) att ta fram en ny gemensam behovsbild, *Vägval för Skåne*.

Vägval för Skåne är en sammanvägning av möjliga nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *Nationell plan*, av *regional betydelse*, i enlighet med *regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.

Objektkandidater är pris- och tidssatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Vägval blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år, i samband med ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system som kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande förslag på Vägval för Skåne fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller utvalda prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastrukturens system som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen. Ett annat exempel är hamntågsgärder. Skåne är en betydande hamnregion och en stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Region Skåne och de fyra hamnkommunerna i regionen driver gemensamt projektet ”Hamnutveckling i Skåne”. I Hamnutveckling i Skåne presenteras åtgärder som stödjer den hamn- och sjöfartsutveckling parterna vill se.

3 Regional tillgänglighet

Transportinfrastrukturen ska bidra till att förverkliga ett mer tillgängligt Skåne, vidgade arbetsmarknader och möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne.

Tonvikten på byggordningen är därför att skapa effektpåverkan på regional tillgänglighet för pendling och för godstransporter.

Kriterier för bedömning av regional tillgänglighet utgår från eftersträlvade förbättringar i:

- Restid
- Turtäthet
- Punktlighet
- Redundans

Effektkriteriernas uppnådda förbättringar, det vill säga, kortare restider, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans har använts för att prioritera mellan olika objektkandidater.

Genom att påverka transportsystemets attraktivitet, flexibilitet, tillförlitlighet och robusthet har dessa effektkriterier betydande inverkan på regional tillgänglighet, klimat, social hållbarhet och andra regionala utvecklingsmål. Objektkandidatens effekter på restidsvinster har särskild betydelse vid analys av geografisk upplevd tillgänglighet, och är relevant för samtliga transportslag. Restid (tillsammans med turtäthet) används även av Trafikverket och flertal statliga och regionala myndigheter för att mäta tillgänglighet mellan utvalda målpunkter.

Samtliga åtgärder i Vägval för Skåne bidrar till en uppnådd effektförbättring.

I byggordningens metodik handlar bedömningsgrunden om:

Hur väl en objektkandidat i Vägval för Skåne bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i jämförelse med andra åtgärder.

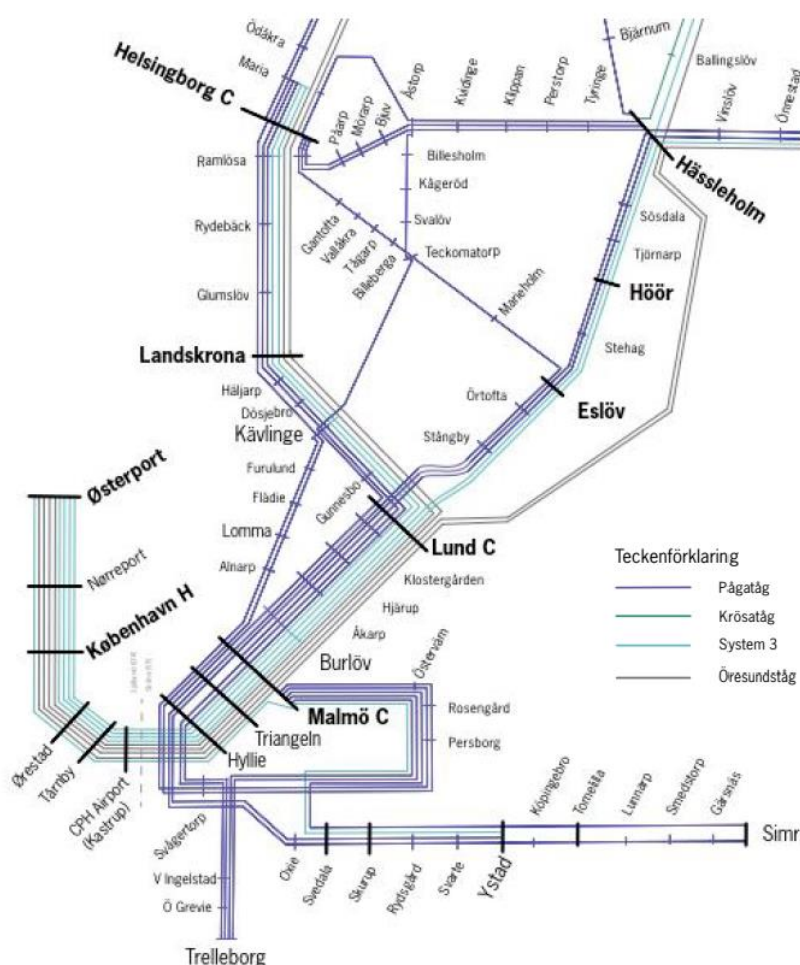
4 Regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Förbättrad regional tillgänglighet sker därför inom ramen för de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

Region Skåne, genom sin förvaltning Skånetrafiken, ansvarar för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafikens behov och målsättningar har beaktats vid bedömning av byggordning.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat stråk med regional eller delregional funktion, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål. Persontågsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet har därför olika syften och båda dokumenten styr utvecklingen av tågtrafiken, men i olika avseenden. Utvecklingen av tågtrafiken styrs också av överenskommelser där Region Skåne förbundit sig till viss trafik i samband med investeringar i ny infrastruktur. Ett målstyrt perspektiv står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet (till exempel av minskad restid och ökad turtäthet).



Figur 4:1 Trafikscenarion 2035 från Persontågsstrategi 2020–2040

Tågtrafiken har en stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, driva på bostadsbyggandet, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen.

Byggnadningen tar också hänsyn till "Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030–2040" som beskriver hur den långsiktiga Öresundstrafiken i södra Sverige och över Öresund ska utvecklas under perioden 2030 till 2040. Planen är framtagen i samverkan mellan de regioner som tillsammans äger Öresundståg AB, däribland Region Skåne, och syftar till att stärka kollektivtrafikens roll i ett växande och hållbart transportsystem.

Byggnadningen beaktar att det finns efterfrågan på både mer och snabbare fjärrtrafik samtidigt som den regionala trafiken behöver öka för att möta ett ökad resande.

Byggordningen beaktar även införandet av nästa generations Öresundståg. Den nya moderna flottan innebär ökad kapacitet i fordonen, vilket kan senarelägga behov av ytterligare kapacitet.

Utöver relation till andra objektkandidater, är bedömningsgrunden för byggordning:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i relation till satta regionala mål.

Exempel på frågeställningar kopplat till regionala mål:

- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en regional kärna (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg)?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en tillväxtmotor (Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad-Hässleholm)?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer och regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå region-/universitetssjukhus i Malmö och Lund?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå universitets- och högskoleorter?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa vidare internationellt?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa till och från Stockholm över dagen?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå andra för Skåne viktiga målpunkter (till exempel huvudorter/storstäder i andra regioner och stora arbetsplatser)?
- Hur stor potential till en överflyttning från väg till järnväg ger åtgärden?
- Hur stor potential till förbättrad redundans och omledning ger åtgärden?

5 Systemperspektiv

Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Ofta är det först när ett helt stråk är färdigbyggt som det blir möjligt att tillvarata fullständiga nyttor av genomförda delåtgärder. Ett exempel på vikten av att tänka i stråk är Väst kustbanan och objektkandidaten Maria-Helsingborg. Riksdagsbeslutet om dubbelspårutbyggnaden av Väst kustbanan kom redan 1993. Idag är hela sträckan Malmö-Göteborg dubbelspårig, utom de 4,5 km mellan Maria station och Helsingborg C. Trots att merparten av banan redan har dubbelspår kan vi inte få ut fullständiga nyttor av utbyggnaden så länge de återstående 4,5 km kvarstår som enkelspår. Restidsvinsterna, turtätheten och punktligheten begränsas för att stråket inte är färdigt.

I Vägval för Skåne är därför åtgärderna satta i sitt ”stråksammanhang” för att bättre tillvarata nyttorna.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där motiverat föreslås en succesiv utbyggnad i etapper men vi eftersträvar tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Exempel på kriterier för bedömning av stråk:

- Har stråket blandad trafik?
- Hur stort är resandet i stråket?
- Hur omfattande är godstrafiken i stråket?

Notera att mindre stråk kan i flera fall ha en betydelsefull roll för måluppfyllnad av de regionala målen. Byggordning kan därför inte endast prioriteras efter nuvarande trafikmängd, kapacitetssituation eller trafikeringsbehov. Hänsyn tas även till stråkets funktion och framtidspotential.

Exempel på kriterier för bedömning av stråkets funktion och potential:

- Vilken funktion har stråket för regional pendling, långväga persontrafik samt godstrafik idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för tillgängligheten till och från Stockholm över dagen idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för möjligheten att resa vidare internationellt idag och inom en överskådlig framtid?
- Hur stor potential till regionförstoring har stråket idag och inom en överskådlig framtid?

Utöver relation till andra objektkandidater och till satta regionala mål, är bedömningsgrunden för byggordningen:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) givet stråkets funktion, regionalt och nationellt, idag och i framtiden.

Utöver ovannämnda huvudkriterier har byggordning även tagit hänsyn till andra strategiskt viktiga parametrar och förutsättningar som påverkar transportinfrastrukturen idag.

6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverkets som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

6.1 ERTMS

Vägval för Skåne innehåller objektkandidater (till exempel Trelleborgsbanan och Hässleholm nod) för vilka det planeras en framtida implementering av trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management Systems). Även om implementering av ERTMS inte leder till ökad kapacitet med fler tåg och snabbare restid, förväntas den medföra en minskning av störningar till följd av tekniska problem. Byggordningen beaktar därför processen för införandet av ERTMS i Skåne. Regeringen har föreslagit att ERTMS-implementeringen ska påskyndas och tidplanen ska uppdateras av Trafikverket.

6.2 Genomförandeplan

Byggordningen tar hänsyn till Trafikverkets Genomförandeplan. Genomförandeplanen är sexårig och innehåller Trafikverkets åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet, särskilt på de speciellt utpekade vägstråk eller järnvägsflöden. I Genomförandeplanen beskrivs de mest trafikstörande åtgärderna eller andra prioriterade åtgärder och deras konsekvenser. Gällande Genomförandeplan 2025–2030 utgår från Nationell plan för transportsystemet 2022–2033, beslutade länstransportplaner, samt andra politiska beslut som påverkar transportinfrastrukturen.

Eftersom Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030, blir *Genomförandeplan* för 2030–2035 särskilt relevant.

6.3 Underhållsplan

Byggordningen tar även hänsyn till Trafikverkets *Underhållsplan*. I *Underhållsplanen* beskriver Trafikverket hur man under den aktuella perioden, prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder, och vilka effekter det ger i transportsystemet. *Underhållsplanen* är treårig och den nu gällande planen är för 2025–2028. Kommande *Underhållsplan* för 2030-talet blir mer relevant för Vägval för Skåne.

6.4 Beslutade investeringar enligt plan

Byggordning i remissförslaget förutsätter att redan beslutade objektkandidater som finns i tidigare nationell plan (2022 års plan) färdigställas inom indikerade tidsramar.

Vi förutsätter också att aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Om så inte behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Ett exempel på hur byggordningen beaktar redan beslutade investeringar är objekten:

- Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta
- Signalåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm
- Spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg
- Förlängt mötesspår Klippan

Objekten syftar till att korta restider och höja kapacitet på Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg. Arbetet är pågående och beräknas vara klart år 2031. Byggordningen i Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030–2041. Vi förutsätter att positiva effekter från ett färdigställande av ovannämnda objekt kan

senarelägga behov av exempelvis ett fullständigt dubbelspår på sträckan.

Ett annat exempel är två nya spår Hässleholm-Lund som är förlösande för genomförandet av flera objektkandidater i Vägval för Skåne. Byggordningen förutsätter att objektet återkommer i fastställelse av planomgång 2026–2037 och färdigställs i början av 2040-talet. Om denna förutsättning inte är given behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Därför behöver beslut om slutligt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

7 Kostnad och finansiering

För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater. Åtgärder som är mindre kostsamma riskerar att ”tränga ut” dyrare åtgärder till Skåne när staten väljer att prioritera objektkandidater utifrån de ”billigaste” åtgärderna.

Byggordningen baseras på grovt bedömda kostnadsindikationer (GKI). Så långt som möjligt används Trafikverkets uppskattningar. I vissa fall görs kvalificerade bedömningar utifrån Trafikverkets schablonkostnader. Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. Den 30 november 2025 väntas Trafikverket publicera en sammanställning av de samlade effekterna av objekt i planförslaget 2026–2037. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordning utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

8 Omvärldsperspektiv och övrigt

Byggordningen beaktar även objektkandidatens bidrag till redundans ur ett säkerhetsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Rödby och Puttgarden. Den beräknas färdigställas på 2030-talet och bedöms knyta samman geografin ytterligare. Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra möjlighet för nya marknader, samarbeten samt logistikupplägg. Detta ställer krav på transportinfrastrukturen i Skåne och inverkar på byggordning av berörda objektkandidater.

Vägval för Skåne kommer även att ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena:

- Regionsamverkan Sydsverige
- Greater Copenhagen Committee
- STRING Megaregion



Figur 8:1 Skåne i omvärlden

Vägval för Skåne

Skånes utvalda infrastruktur-
prioriteringar för nationell plan



Remissversion

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Vägval för Skåne	5
Urval av prioriterade åtgärder för framtida nationella planer	6
Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)	7
Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund	7
Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm	8
Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm	9
Stråk: Malmö-Lund-Landskrona- Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)	10
Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg	10
Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund	11
Stråk: Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)	12
Objektskandidat: Dubbelspår Attarp-Kristianstad	12
Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	13
Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)	14
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Simrishamn	14
Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)	15
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Trelleborg	15
Urval av befintliga åtgärder i 2022 års nationella planer	16
Urval av befintliga åtgärder i 2026 års nationella planer	16
Utblick efter år 2054	17
2060-talet	17
2070-talet	17
2080-talet	17
Vägvalsschema	18

Sammanfattning

Detta remissförslag innehåller utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån Vägvalsprinciper om **relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet**. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till social hållbarhet.

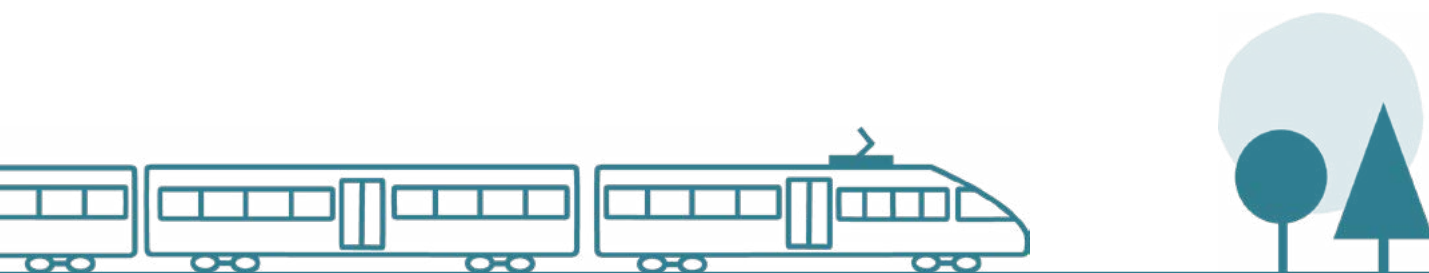
Det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara re-

levant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag fokus på järnvägsobjekt.

Urvalet och byggordningen av objektkandidater i Vägval för Skåne är präglad av intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet, givet regionala mål och utifrån ett systemperspektiv. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först. Andra överväganden tar hänsyn till finansiella ramar, bidrag till redundans utifrån ett beredskapsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Vägval för Skåne är inte en spegling av nationell plan. Urvalet av objektkandidater bygger på Skånes utvalda prioriteringar som behöver realiseras via nationella planer. Byggordningen i Vägval för Skåne tar däremot hänsyn till indikerade tids- och finansieringsramar



för objekt som återfinns i gällande plan. Ändras förutsättningar för dessa objekt kan byggordningen i Vägval för Skåne behöva ändras.

Därför innehåller Vägval för Skåne även objekt kandidater som återfinns i fastställd 2022 års plan men där det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering. Dessa är två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund samt dubbelspår på Väst-kustbanan mellan Maria och Helsingborg. De två objekten är avgörande för en fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne och en förutsättning för byggordning av flera objekt kandidater i Vägval för Skåne från 2030 års plan och framåt.

Slutgiltigt innehåll i 2026 års nationell plan planeras beslutas av regeringen

under vår 2026. Först efter det kan regionfullmäktige fastställa slutförslagen i Vägval för Skåne.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta samt ordningsbestämma objekt kandidater.

Vägval för Skåne utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

Förslag på Vägval för Skåne remitteras mellan november 2025 och februari 2026. Ambitionen är att Vägval för Skåne ska fastställas under 2026.



Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framtagande av nationell plan är Region Skåne utpekad remissinstans, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter behövs **regionalpolitisk och geografisk enighet** kring **en gemensam behovsbild** med **tydliga prioriteringar**. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan om-

prövas längre fram, måste även Skånes **budskap vara likalydande** under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.

Vägval för Skåne blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år i samband med en ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval för Skåne.



Urval av prioriterade åtgärder för pågående och framtida nationella planer

Plan-omgång	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafik-start år	Uppskattad kostnad	Stråkfärg
2026*	Södra stambanan	Två nya spår, Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	➡
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg	2032	2037	4,1 mdr kr	➡
2030	Södra stambanan	Utbyggnad noden Hässleholm	2041	2050	12,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Dubbelspår Attarp-Kristianstad	2042	2046	2,2 mdr kr	➡
2034	Västkustbanan	Partiellt fyrspar Landskrona-Dösjebro, planskildhet Kävlinge	2041	2045	4,0 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår N Trelleborg, mötesstation Ö Grevie	2045	2049	1,0 mdr kr	➡
2038	Södra stambanan	Två nya spår Älmhult-Hässleholm	2049	2058	25,0 mdr kr	➡
2042	Västkustbanan	Fyrspar Helsingborg-Lund	2050	2054	8,0 mdr kr	➡
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	2048	2052	1,0 mdr kr	➡
2046	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	2052	2056	1,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	2054	2058	4,0 mdr kr	➡
2050	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	2056	2060	1,7 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Trelleborg	2061	2065	2,0 mdr kr	➡
2054	Ystad-Österlenbanan	Dubbelspår resterade Ystadbanan	2061	2065	2,0 mdr kr	➡

*Åtgärder finns i 2022 års plan men det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering.

Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)



Södra stambanan Stockholm-Malmö har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan står för cirka 80% av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20%. Förutom huvudspår för både godståg och fjärrtåg, utgör banan även ryggraden i det skånska pendeltågssystemet.

Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund

Sträckan Hässleholm-Lund är en flaskhals i järnvägssystemet i södra Sverige med det mest belastade dubbelspåret i landet. Beläggningen är mycket hög, nära 98% för Höör-Hässleholm samt 88% för Lund-Eslöv. Att bygga två nya spår på sträckan behövs för att upprätthålla funktionalitet och möta framtidens transportbehov, inte minst efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Även Trafikverket medger att utbyggnaden av två nya spår mellan

Hässleholm-Lund är Skånes viktigaste järnvägsprojekt och nödvändig för att möjliggöra statens måluppfyllelse avseende klimat, regional utveckling och transporter inklusive ökad överflyttning från väg till järnväg i södra Sverige. Objektet kom med i planen redan 2018, men i 2026 års planförslag hade tilldelningen minskat från 13,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom särskilt beslut år 2023) till 3,3 miljarder kronor trots en uppdaterad investeringskostnad från 28 till 32 miljarder kronor. Region Skåne ställer sig ytterst frågande inför denna minskning av medel. En finansiering på 10% riskerar att förskjuta byggstart, vilket går emot regeringens ambition om att utbyggnaden av Hässleholm-Lund ska ”komma till stånd utan för stora dröjsmål”.

Exempel på beroenden

Två nya spår Hässleholm-Lund är för-lösande för att få ut fullständiga nyttor av övriga järnvägssatsningar i Skåne. Utbyggnaden av Hässleholm nod och två nya spår Älmhult-Hässleholm är två åtgärder som förutsätter två nya spår Hässleholm-Lund.

Två nya spår Hässleholm-Lund	
In i plan:	År 2022*
Byggstart:	År 2031
Trafikstart:	År 2041
Kostnad enligt plan:	28 mdr kr

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26



Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm

Noden Hässleholm är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markaryds-banan. Hässleholm har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikerar av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundstågen. Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister.

Exempel på beroenden

Noden Hässleholm inklusive dubbelspår på sträckan Hässleholm-Attarp kan börja byggas när åtgärden Två nya spår Hässleholm-Lund är färdigställd. Utbyggnaden av noden är en förutsättning för att få ut full nytta av framtida dubbelspår på Skånebanan samt för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan mot Älmhult.

Noden Hässleholm	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2050
Uppskattad kostnad:	Ca 12 mdr kr

Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbel-spår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält.

Exempel på beroenden

Utbyggnaden av två nya spår mot Älmhult är beroende av färdigställandet av noden Hässleholm och att sträckan Hässleholm-Lund har fått två nya spår.

Två nya spår Älmhult-Hässleholm	
In i plan:	År 2038
Byggstart:	År 2049
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 25 mdr kr



Stråk: Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)



Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik.

Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg

Sträckan Maria-Helsingborg C är den enda kvarvarande (4,5 km lång) delen av Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö/Lund som är enkelspårig. Objektet kom med i planen 2018, men togs ut igen från 2026 års plan, för ett "omtag" på grund av ökade investeringskostnader. Enligt Trafikverket kan objektet vara aktuellt för återföring i 2030 års plan, givet att "omtag" kommer fram till kostnadseffektiva lösningsförslag. Totalt allokeras 190 miljoner för

objektet med ambitionen att den pågående lokaliseringsutredningen ska slutföras. Region Skåne anser att åtgärden ska ses i systemperspektiv där nyttan av ett komplett Västkuststråk mellan Göteborg och Malmö är större än effekter av varje enskild satsning.

Exempel på beroenden

Det finns viktiga synergieffekter mellan dubbelspårutbyggnaden och genomförda samt planerade objekt på Västkustbanan. Fyrspår Landskrona-Dösjebro och planskildhet i Kävlinge är ett exempel på framtida satsningar som är avhängiga ett dubbelspår Maria-Helsingborg. Dubbelspårutbyggnaden har även inverkan på att åtgärder på Västkustbanan utanför Skåne samt på Skånebanan sträckan Hässleholm-Helsingborg uppnår maximal nytta.

Dubbelspår Maria-Helsingborg	
In i plan:	År 2022
Byggstart:	År 2032
Trafikstart:	År 2037
Kostnad enligt plan:	4,1 mdr kr



Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund

Västkustbanan, delen mellan Helsingborg godsbangård/Ramlösa–Lund trafikerades av många tåg med olika upphållsbild, vilket ger stora körtidsskillnader. För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Den senaste åtgärdsvalsstudien från 2025 föreslår en första etapp med ett partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt efter 2050-talet, kan det behövas ett fullständigt fyrspår för hela sträckan Helsingborg-Lund, givet önskat trafik- och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Starka beroenden mellan fyrspår Helsingborg-Lund och utbyggnaden av Maria-Helsingborg C, Ramlösa station samt nya spår mellan Helsingborg C och Ram-

lösa. Även förlängning av plattformarna på Lund C inom ramen för dubbelspårutbyggnaden Hässleholm-Lund är en förutsättning för fyrspår Helsingborg-Lund.

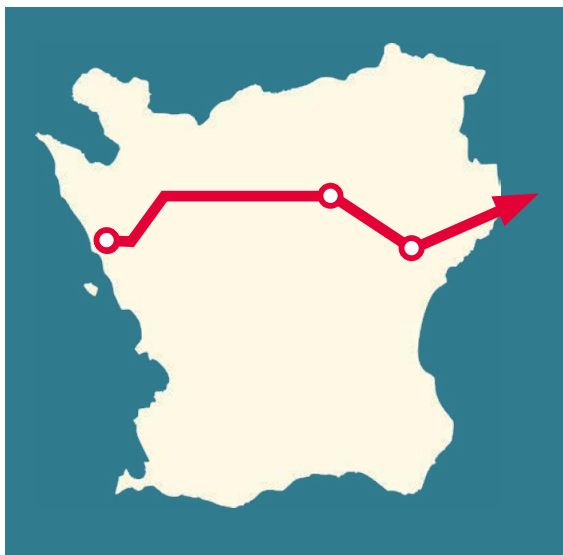
Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet i Kävlinge

In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2045
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr

Resterande fyrspår Helsingborg-Lund

In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2050
Trafikstart:	År 2054
Uppskattad kostnad:	Ca 8 mdr kr

Stråk: Helsingborg-Hässleholm -Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)



Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Hässleholm, där den kopplar an mot Södra stambanan och Markarydsbanan, och fortsätter sedan till Kristianstad, där den kopplar an till Blekinge kustbana.

Objektskandidat: Dubbspår Attarp-Kristianstad

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är Sveriges mest trafikerade enkelspårsträcka. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbspårutbyggnaden.

Exempel på beroenden

För att maximera nyttorna är objektskandidaten beroende av bland annat utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Även utbyggnad av noden Hässleholm inklusive sträckan Hässleholm-Attarp samt nya plattformsspår vid Kristianstad bangård är viktiga.

Dubbspår Attarp-Kristianstad	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2042
Trafikstart:	År 2046
Uppskattad kostnad:	Ca 2,2 mdr kr

Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Sträckan behöver ett eller flera partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande. Utbyggnaden till partiellt dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett dubbelspår för hela sträckan mellan Hässleholm-Helsingborg. Ett fullständigt dubbelspår finns med bland utblicken efter 2054.

Exempel på beroenden

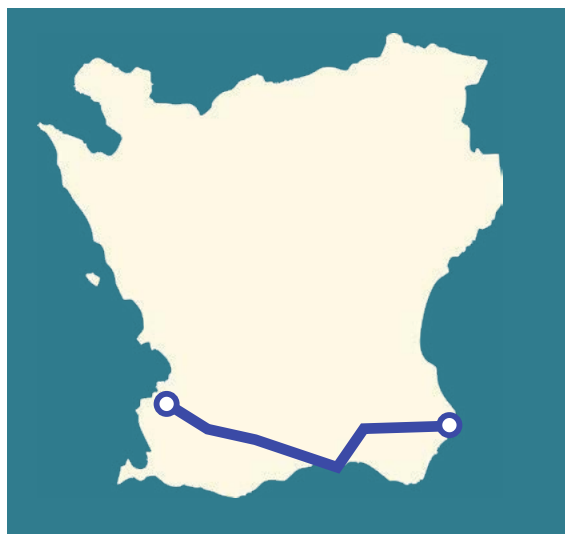
Utbyggnad av partiellt dubbelspår är beroende av att flera planerade åtgärder genomförs, bland annat partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta; signallåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm, spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg samt fler mötesspår och sträckor med hastighetshöjning. Även åtgärder på Västkustbanan i Skåne bland annat utbyggnad av Ramlösa station har betydelse för att få ut större nytta med partiellt dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm.

Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2054
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr



Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)



Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid.

Objektkandidat: Dubbspår Malmö -Simrishamn

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet av järnvägssystemet.

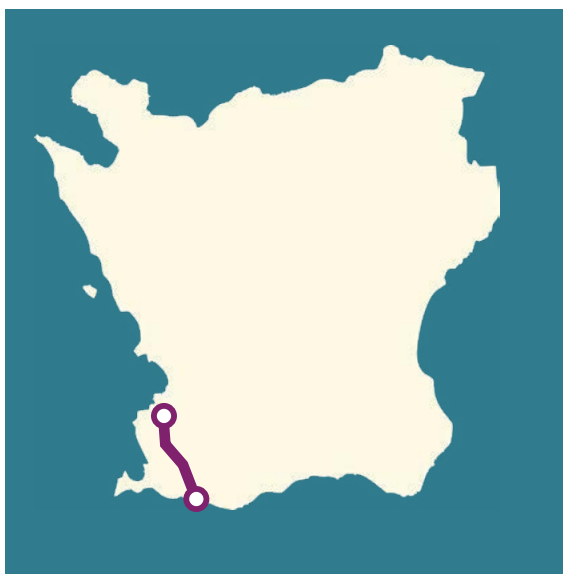
I ett första skede behövs flera partiella dubbelspår. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett fullständigt dubbelspår för hela sträckan mellan Malmö-Simrishamn.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Simrishamn.

Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	
In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2048
Trafikstart:	År 2052
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2052
Trafikstart:	År 2056
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	
In i plan:	År 2050
Byggstart:	År 2056
Trafikstart:	År 2060
Uppskattad kostnad:	Ca 1,7 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2054
Byggstart:	År 2061
Trafikstart:	År 2065
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)



Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network).

Objektkandidat: Dubbspår Malmö - Trelleborg

Idag har Trelleborgsbanan ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsba-

nan kapacitetshöjande åtgärder. Förslaget för en första etapp är ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv. Vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Detta medför att ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv, bör färdigställas innan ytterligare utbyggnad. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

Dubbspår norr om Trelleborg, mötesstation Östra Grevie-Skytts Vemmerlöv	
In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2045
Trafikstart:	År 2049
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Dubbspår resterande Trelleborgsbanan	
In i plan:	År 2058
Byggstart:	År 2065
Trafikstart:	År 2069
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Urval av åtgärder i 2018 och 2022 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2018	Skånebanan	Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta	2030	2034	1,0 mdr kr	
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg C	2032	2037	4,1 mdr kr	
2022*	Södra stambanan	Två nya spår Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	
	Övrigt	Kapacitetshöjande åtgärder Fehmarn Bält-förbindelsen	2025	2029	2 mdr kr	

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26

Urval av nya åtgärder i 2026 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2026	Västkustbanan	Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs gbg/ Ramlösa station	2030	2034	0,8 mdr kr	
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Rydsgård	2033	2037	0,7 mdr kr	

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan och aviserade nya objektkandidater i planförslaget (redovisat 30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av 2026 års nationell plan. Denna förutsättning är dock inte given, därför kan Vägval för Skåne behöva justeras efter fastställelsen av nationell plan 2026.

Utblick efter år 2054

Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Därför är avsikten att Vägval för Skåne ska aktualiseras varje mandatperiod.

Nedan är exempel på satsningar som kan övervägas för 60-, 70- och 80-talet. Dessa förslagen kan komma att justeras över tid.

2060-talet

- Ytterligare två nya spår Malmö-Lund eller Yttre godsspår
- Kontinentalbanan, ökad kapacitet
- Fullständigt dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

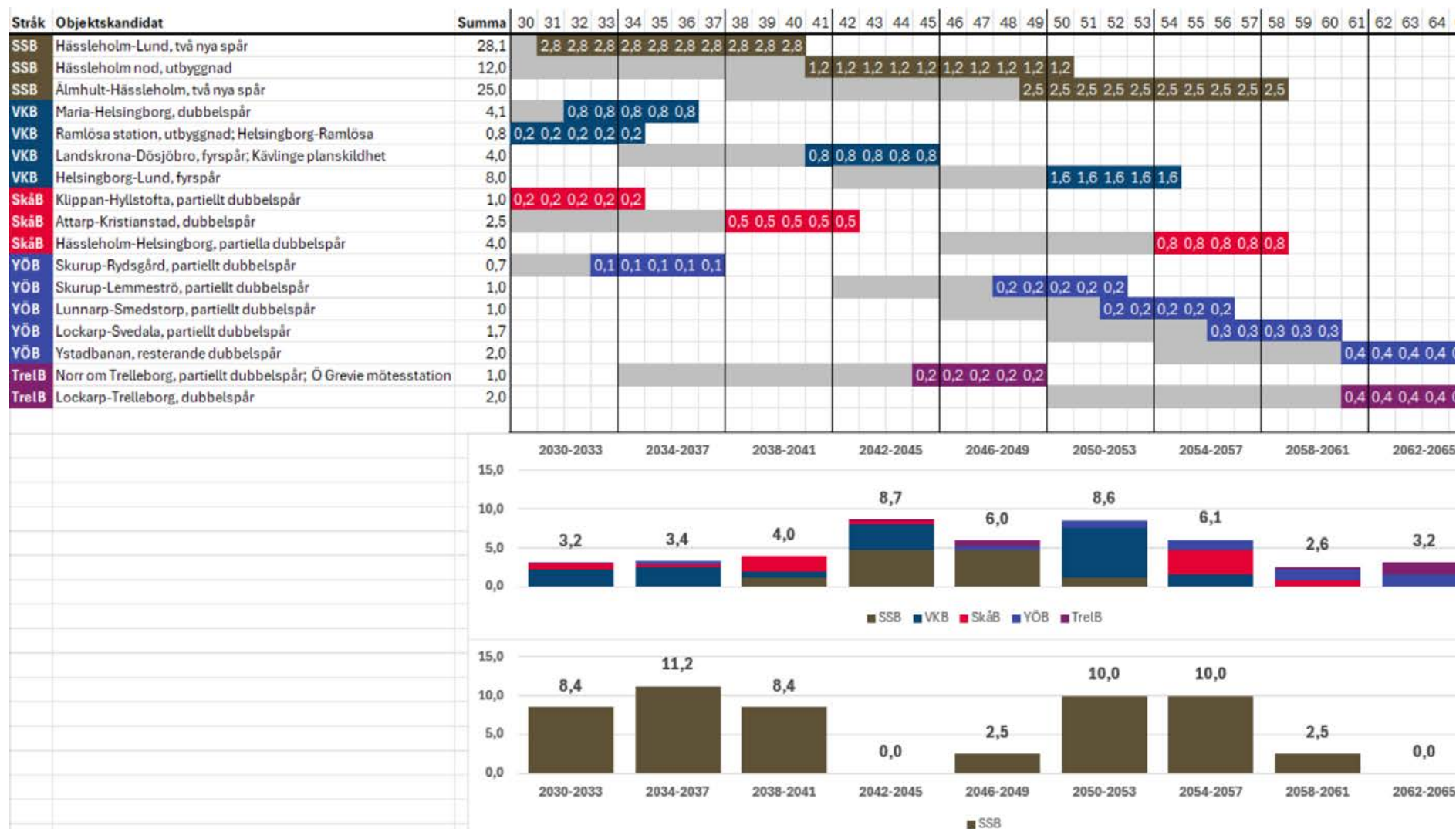
2070-talet

- Fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund
- Kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Skåne

2080-talet

- Simrishamnsbanan, etappvis utbyggnad från Malmö
- Spårväg Malmö-Falsterbonäset
- Dubbelspår Kristianstad-Karlshamn

Vägvalsschema



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



MISSIV

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Mottagare
Enligt sändlista

Remissförslag av Vägval för Skåne

Region Skåne remitterar förslag till Vägval för Skåne. Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena. Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne.

Remissyttranden ska ha kommit Region Skåne tillhanda **senast den tredje februari 2026**.

Det går att lämna synpunkter på remissförslaget på två sätt, antingen digitalt eller via brev.

För att lämna synpunkter digitalt skickas e-post till region@skane.se med kopia till infrastruktur@skane.se. Ange diarienummer 2025-POL000291 samt avsändare i ämnesraden.

Digitala remissyttranden ska skickas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (till exempel Word), den andra i ett format (till exempel pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Avsändare ska anges i namnet på respektive dokument.

För att lämna synpunkter skriftligen skickas brev till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange diarienummer 2025-POL000291 som referens.

Remisshandlingen finns att ta del av på Region Skånes webbplats

<https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/transportinfrastrukturplanering/vagval-for-skane/>

Med vänlig hälsning,

Region Skåne

Rådhus Skåne

Västra Storgatan 12

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

region@skane.se

skane.se

Sändlista

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
Örkelljunga kommun
Östra Göinge kommun
Ängelholms kommun
Familjen Helsingborg
MalmöLundregionen

Skåne Nordost
Sydöstra Skånes samarbetskommitté
(SÖSK)
Region Blekinge
Region Halland
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Sydsvenska Handelskammaren
Svenskt Näringsliv i Skåne
Företagarna Region Syd
Sveriges Åkeriföretag
Tågföretagen

2025-12-15

Sandra Vainonen

+4641362363

sandra.vainonen@eslov.se

Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslås besluta att godkänna avvikelse från Arbetstidslagen enligt bilaga J för vissa personliga assistenter vilket medför att arbetspass på 24 timmar kan schemaläggas.
- Beslutet gäller för tidsperioden 2026-02-01 – 2027-01-31.

Ärendebeskrivning

Eslövs kommun är ansvarig utförare för 20 brukare med beslut om personlig assistans. Flera av dessa har behov av assistans dygnets alla timmar. Genom förändrad tolkning och tillämpning av arbetstidslagen får arbetspass inte längre överstiga 20 timmar. I flera av assistansgrupperna har arbetspassen för medarbetarna varit förlagda som så kallade dygnspass där medarbetaren arbetar 24 timmar. Vid denna typ av arbetspass har medarbetarna sovande jour och sover på arbetsplatsen. Vid denna arbetstidsförläggning blir det endast ett personalbyte per dygn för brukaren vilket gör att brukaren inte behöver ta personalbyten i beaktning vid planering av sina aktiviteter.

Eslövs kommun har identifierat 10 brukare där det finns behov att personalen fortsatt arbetar 24-timmars för att säkerställa den enskildes rättigheter och friheter enligt LSS-lagen. I fyra av dessa grupper kommer 24-timmars pass dock bara infalla när brukarens Dagliga verksamhet är stängd såsom under helg, röda dagar och vid brukarens semester.

Med anledning av vad som nämnts ovan önskar arbetsgivaren ett beslut om att få tillämpa avvikelsen från arbetstidslagen för att förlägga 24-timmars pass inom de 10 nämnda personalgrupperna i personlig assistans för tidsperioden 2026-02-01 – 2027-01-31.

Beslutsunderlag

- Riskbedömning avseende brukarnas situation
- Riskbedömning avseende medarbetarnas arbetsmiljö
- Protokoll från förhandling enligt MBL § 11

- Bilaga - Uppgifter som ska lämnas i samband med begäran om dispens

Beredning

Riskbedömningar har genomförts utifrån såväl personalens arbetsmiljö som brukarnas situation. En MBL-förhandling har skett med Kommunal gällande avvikelse enligt bilaga J och avslutats i enighet.

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsförvaltningen, verksamhet funktionsnedsättning
HR-avdelningen
SKR – arbetstidsnämndens kansli

Eva Hallberg
Kommundirektör

Isak Högelius
HR-chef

2025-12-17

Mattias Larsson

+4641362012

mattias.larsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Framtagande av kommunalt samarbetsavtal 2028–2033 för Kävlingeåns vattenråd

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslås besluta att ge vattenrådet i uppdrag att ta fram förslag till samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering.

Ärendebeskrivning

Process pågår för att ta fram ett nytt förslag till kommunalt samarbetsavtal mellan kommunerna för Kävlingeåns vattenråd.

Beslutsunderlag

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 179, 2025

Följemejl till Förstudie för nytt samarbetsavtal 2028-2033

Följebrev till förstudie Kävlingeåns vattenråd

Tillsammans för bättre vatten - nu och i framtiden Kävlingeåns vattenråd 2028-2033

Samarbetsavtal 2022-2027 undertecknat

Hållbart vatten i Kävlingeån 2028-2033

Beredning

Inom ramen för Kävlingeåns vattenråds verksamhet samarbetar idag kommunerna Lomma, Kävlinge, Lund, Eslöv, Sjöbo, Hörby, Höör samt Sydsvatten kring vattenvård i Kävlingeåns avrinningsområde gällande vattenförvaltning, recipientkontroll och vattenvårdande åtgärder. Recipientkontrollen är en obligatorisk verksamhet som vattenrådet samordnar medan vattenförvaltningsarbetet är kopplat till kommunens medlemskap i vattenrådet. Samarbetet kring vattenvårdande åtgärder regleras i ett avtal mellan kommunerna som sträcker sig fram till och med 2027-12-31 och det är denna del av verksamheten i vattenrådet som nu lyfts upp för diskussion.

Med anledning av att avtalets slutdatum närmar sig, att vattenfrågornas betydelse i samhällsutvecklingen ökar och att det finns behov av fortsatt samarbete kring vattenfrågorna har vattenrådet tagit fram en förstudie inför diskussion om ett eventuellt förnyat samarbetsavtal. Förstudien ger en bakgrundsbeskrivning, beskriver behov, nytta, lokala drivkrafter samt genomfört arbete och effekterna av det. Dessutom analyseras i förstudien de ekonomiska förutsättningarna i form av möjligheter till statliga stöd samt ett kortfattat förslag på former för eventuellt fortsatt samarbete.

Vattenrådet har tagit fram ett förslag till tidsplan för hanteringen av frågan:

Höst 2025 – *Information av vattenrådet till respektive kommunstyrelse eller berörd nämnd*

Höst/vinter 2025 - *De kommuner som är intresserade av fortsatt samarbete beslutar att ge vattenrådet i uppdrag att ta fram förslag till samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering*

Feb 2026 – *Utkast till samarbetsavtal och handlingsplan beslutas i vattenrådets styrelse och skickas till kommunerna för synpunkter som sedan behandlar det i budgetprocess*

Vår/Sommar 2026 – *Samarbetsavtal och handlingsprogram revideras utifrån inkomna synpunkter och skickas till kommunerna*

Höst 2026 - *Respektive kommun tar beslut om samarbetsavtal och handlingsplanen*

Höst 2026 – *Ett nytt samarbetsavtal undertecknas*

Januari 2028 – *Arbetet med den nya handlingsplanen påbörjas*

Vattenrådet har tagit fram tre skrivelser

Tillsammans för bättre vatten – nu och i framtiden; en kort sammanfattning om vad samarbetet handlar om, syftar till och vilka drivkrafterna är

Hållbart vatten i Kävlingeån; en förstudie som beskriver bl. a. vad som har gjorts inom samarbetet, nulägesbeskrivning, vilka mål och vilka drivkrafter för fortsatt arbete som finns

Gällande samarbetsavtal 2022-2027 mellan medlemskommunerna

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har föreslagit kommunstyrelsen att ge vattenrådet i uppdrag att ta fram utkast till nytt samarbetsavtal och handlingsprogram. Kommunledningskontoret instämmer i nämndens förslag.

Beslutet skickas till
Kävlingeåns vattenråd
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Eva Hallberg
Kommundirektör

Mattias Larsson
Ekonomichef

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

§ 179

MOS 2025/570

Framtagande av nytt samarbetsavtal, handlingsprogram och förslag på finansiering för Kävlingeåns vattenråd**Beslut**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att ge Kävlingeåns vattenråd i uppdrag att ta fram utkast till nytt samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering.

Ärendebeskrivning

Inom ramen för Kävlingeåns vattenråds verksamhet samarbetar idag flera kommuner samt Sydvatten kring vattenvård i Kävlingeåns avrinningsområde gällande vattenförvaltning, recipientkontroll och vattenvårdande åtgärder. Samarbetet kring vattenvårdande åtgärder regleras i ett avtal mellan kommunerna som sträcker sig fram till och med den 31 december 2027.

Kävlingeåns vattenråd har under 2025 påbörjat en process för att undersöka förutsättningarna och medlemskommunernas inställning till ett förnyat samarbete kring vattenvård i Kävlingeåns avrinningsområde efter gällande avtal går ut. Vattenrådet har tagit fram ett underlag och förstudie gällande förnyat mellankommunalt samarbete om vattenvårdande åtgärder inom vattenrådet efter 2027. Under hösten 2025 har detta underlag presenterats för kommunstyrelsen i Eslövs kommun.

Vattenrådet hoppas att kommunen ställer sig positiv till att utreda frågan vidare och att Eslövs kommun beslutar att uppdra åt vattenrådet att ta fram utkast till nytt samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Framtagande av nytt samarbetsavtal, handlingsprogram och förslag på finansiering för Kävlingeåns vattenråd
- Följebrev, Kävlingeåns vattenråd
- Sammanfattning, Tillsammans för bättre vatten.
- Förstudie, Hållbart vatten i Kävlingeån
- Gällande samarbetsavtal 2022–2027

Beredning

Eslövs kommun har varit en del av det samordnade vattenvårdsarbetet inom Kävlingeåns avrinningsområde i 30 år. Arbetet startade 1995 inom ramen

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

för Kävlingeåprojektet men drivs sedan 2012 i formen av Kävlingeåns vattenråd. Arbetet inom vattenrådet har varit väldigt framgångsrik och Kävlingeåns vattenråd har varit en av pionjärerna när det gäller att skapa en stabil organisation för lokal samverkan med gränsöverskridande samarbete i vattenfrågor. Eslövs kommun har tillsammans med övriga medlemmar i vattenrådet drivit ett framgångsrikt samordnat vattenvårdsarbete. Genom nyanläggning av våtmarker samt restaurering av naturliga vattendrag, våtmarker och sjöar har vatten återförts till landskapet vilket gynnar biologisk mångfald men även bevattning, flödesdämpning och vattenrening.

Den lokala samverkan inom vattenrådet ligger väl i linje med nya nationella och europeiska styrdokument. Den nyligen antagna Naturrestaureringsförordningen, regeringens Livsmedelsstrategi 2.0 samt LRF:s arbete med framtidens vatteninfrastruktur lyfter alla behovet av restaurering av ekosystem, förbättrad vattenhushållning och samverkan i avrinningsområden. Vattenrådets lokala förankring och erfarenhet gör det särskilt väl rustat att bidra till dessa mål, samtidigt som samordnat arbete ger hög kostnadseffektivitet genom möjligheten att växla upp kommunala medel med extern finansiering.

Pågående klimatförändringar gör att skyfall, översvämningar och vattenbrist blir allt vanligare. Det är kostsamma utmaningar som drabbar många och eventuella åtgärder och lösningar behöver tas fram i samarbete med grannkommuner och inom avrinningsområden. Fortsatt engagemang och samarbete mellan kommuner och övriga medlemmar inom Kävlingeåns vattenråd är av den orsaken viktigt och en förutsättning för att möta framtidens vattenutmaningar. Eslövs kommun föreslås därför fortsätta att vara medlem i Kävlingeåns vattenråd.

Eslöv kommuns fortsatta medlemskap i vattenrådet är även i enlighet med antagna mål och åtgärder i kommunens styrdokument *Miljöstrategi för Eslöv* samt åtgärd 3.1 i *Naturplan för Eslöv*.

Nedan redovisas kommunens representation i vattenråden:

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat



Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Vattenråd	Kommunstyrelsen utser representanter	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden utser representanter	Representant i arbetsgrupp
Kävlingeåns vattenråd	Miroslav Han (S) Håkan Bjelkengren (M)		Annika Söderman (MoS)
Ringsjöns vattenråd	Johan Andersson (S) Katarina Malmberg (M)		Marie Brandt (MoS)
Rönneå vattenråd	Henrik Wöhlecke (M) Janet Andersson (S)		Marie Brandt (MoS)
Saxån-Braåns vattenråd		John Fidler (L) Per Anders B Nilsson (V)	Annika Söderman (MoS)

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Från: [Miljö och Samhällsbyggnad för extern post](#)
Till: [Kommunledningskontoret för extern post](#)
Ärende: VB: Kävlingeåns vattenråd - Förstudie för nytt samarbetsavtal 2028-2033
Datum: den 18 september 2025 09:54:24
Bilagor: [Hållbart vatten i Kävlingeån 2028-2033.pdf](#)
[KVR Samarbetsavtal 2022 2027 undertecknat.pdf](#)
[Tillsammans för bättre vatten - nu och i framtiden Kävlingeåns vattenråd 2028-2033.pdf](#)
[Följebrev till förstudie KVR.pdf](#)

Hej!

Den här informationen från Kävlingeåns vattenråd är riktad till KLK och kommunstyrelsen eftersom det handlar om det nya kommunala samarbetsavtalet.

Med vänliga hälsningar

Madeleine Persson
Administratör
Miljö och Samhällsbyggnad
Eslövs kommun
241 80 Eslöv
Tel: 0413-62395
www.eslov.se

Läs mer om hur Eslövs kommun hanterar personuppgifter här www.eslov.se/gdpr

Från: Kommunen <Kommunen@eslov.se>
Skickat: den 18 september 2025 08:32
Till: Miljö och Samhällsbyggnad för extern post <MiljoochSamhallsbyggnad@eslov.se>
Ämne: VB: Kävlingeåns vattenråd - Förstudie för nytt samarbetsavtal 2028-2033

Från: Christoffer Bonthron <christoffer.bonthron@lund.se>
Skickat: den 18 september 2025 07:44
Kopia: Christoffer Bonthron <christoffer.bonthron@lund.se>
Ämne: Kävlingeåns vattenråd - Förstudie för nytt samarbetsavtal 2028-2033

Hej,

Bifogat finner ni uppdaterade underlag för Kävlingeåns vattenråds förstudie till ett förnyat kommunalt samarbetsavtal 2028–2033.

Mer information står i följebrevet, samt i tidslinjen nedan.

Höst 2025 – Information av vattenrådet till respektive kommunstyrelse eller berörd nämnd

Höst/vinter 2025 - De kommuner som är intresserade av fortsatt samarbete beslutar att ge vattenrådet i uppdrag att ta fram förslag till samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering

Feb 2026 – Utkast till samarbetsavtal och handlingsplan beslutas i vattenrådets styrelse och skickas till kommunerna för synpunkter som sedan behandlar det i budgetprocess

Vår/Sommar 2026 – Samarbetsavtal och handlingsprogram revideras utifrån inkomna synpunkter och skickas till kommunerna

Höst 2026 - Respektive kommun tar beslut om samarbetsavtal och handlingsplanen

Höst 2026 – Ett nytt samarbetsavtal undertecknas

Januari 2028 – Arbetet med den nya handlingsplanen påbörjas

Är det något ni undrar över så är det bara till att höra av sig till mig.

Med vänlig hälsning,

Christoffer Bonthron

Vattenrådssamordnare

Höje å & Kävlingeåns vattenråd

Direktnummer: 046-359 87 81

Mobil: 0703-15 42 54

christoffer.bonthron@lund.se



**KÄVLINGEÅNS
VATTENRÅD**

FÖLJEBREV

2025-09-15

Till Kommunstyrelserna i
Lomma kommun
Kävlinge kommun
Lunds kommun
Eslövs kommun
Sjöbo kommun
Hörby kommun
Höörs kommun
Tomelilla kommun, samt till
Sydvatten AB

Angående förstudie om eventuellt förnyat samarbete kring vattenvård i Kävlingeåns avrinningsområde

Inom ramen för Kävlingeåns vattenråds verksamhet samarbetar idag kommunerna Lomma, Kävlinge, Lund, Eslöv, Sjöbo, Hörby, Höör samt Sydvatten kring vattenvård i Kävlingeåns avrinningsområde gällande vattenförvaltning, recipientkontroll och vattenvårdande åtgärder. Recipientkontrollen är en obligatorisk verksamhet som vattenrådet samordnar medan vattenförvaltningsarbetet är kopplat till kommunens medlemskap i vattenrådet. Samarbetet kring vattenvårdande åtgärder regleras i ett avtal mellan kommunerna som sträcker sig fram till och med 2027-12-31 och det är denna del av verksamheten i vattenrådet som nu lyfts upp för diskussion.

Med anledning av att avtalets slutdatum närmar sig, att vattenfrågornas betydelse i samhällsutvecklingen ökar och att det finns behov av fortsatt samarbete kring vattenfrågorna har vattenrådet tagit fram en förstudie inför diskussion om ett eventuellt förnyat samarbetsavtal. Förstudien ger en bakgrundsbeskrivning, beskriver behov, nytta, lokala drivkrafter samt genomfört arbete och effekterna av det. Dessutom analyseras i förstudien de ekonomiska förutsättningarna i form av möjligheter till statliga stöd samt ett kortfattat förslag på former för eventuellt fortsatt samarbete.

Det nuvarande samarbetet betraktas nationellt som ett av de mest lyckade och välorganiserade vattensamarbetena i landet och används ofta som modell för hur andra kommuner kan samarbeta. Trots att mycket har gjorts så behöver dock fortfarande mer utföras för att uppnå lokala och nationella mål samt för att nå en för samhället nödvändig hållbar vattenförvaltning och vattenförsörjning på den lokala nivån.

Vattenrådet erbjuder sig att föredra förstudien om ett eventuellt nytt samarbete för respektive kommun och svara på frågor. Efter föredragningen hoppas vattenrådet att kommunen ställer sig positiv till att utreda frågan vidare och att kommunen beslutar att uppdra åt vattenrådet att, i samråd med kommunernas involverade tjänstepersoner, ta fram utkast till nytt samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering.

Vattenrådet har tagit fram ett förslag till tidsplan för hanteringen av frågan:

- **Höst 2025** - Information från vattenrådet till respektive kommunstyrelse eller berörd nämnd
- **Höst/vinter 2025** - De kommuner som är intresserade av fortsatt samarbete beslutar att ge vattenrådet i uppdrag att ta fram förslag till samarbetsavtal och handlingsprogram inklusive förslag på finansiering
- **Feb 2026** – Utkast till samarbetsavtal och handlingsplan beslutas i vattenrådets styrelse och skickas till kommunerna för synpunkter som sedan behandlar det i budgetprocess
- **Vår/Sommar 2026** – Samarbetsavtal och handlingsprogram revideras utifrån inkomna synpunkter och skickas till kommunerna
- **Höst 2026** - Respektive kommun tar beslut om samarbetsavtal och handlingsplanen
- **Höst 2026** – Ett nytt samarbetsavtal undertecknas
- **Januari 2028** – Arbetet med den nya handlingsplanen påbörjas

För Kävlingeåns vattenråd med förhoppning om fortsatt samarbete

Thomas Quist

Ordförande

Till denna skrivelse bifogas:

- *Tillsammans för bättre vatten – nu och i framtiden; en kort sammanfattning om vad samarbetet handlar om, syftar till och vilka drivkrafterna är*
- *Hållbart vatten i Kävlingeån; en förstudie som beskriver bl. a. vad som har gjorts inom samarbetet, nulägesbeskrivning, vilka mål och vilka drivkrafter för fortsatt arbete som finns*
- *Gällande samarbetsavtal 2022-2027 mellan medlemskommunerna*



Tillsammans för **bättre**
vatten – nu och i framtiden



Vi jobbar för renare vatten

Vilka är vi?

Kävlingeåns vattenråd är en frivillig sammanslutning av kommuner och andra aktörer som på ett eller annat sätt är berörda av vattnet i Kävligeåns avrinningsområde. Tillsammans jobbar vi med konkreta insatser för renare vatten och rikare miljö för människor och djur.

Varför arbeta som vattenråd?

Vi är alla beroende av vatten med bra kvalitet och i rätt mängd. Översvämningar inträffar liksom brist på vatten. Kävligeån har höga naturvärden, men når fortfarande inte dagens krav på vattenkvalitet. Vattenrådet hittar mångfunktionella lösningar inom avrinningsområdet, där flertalet olika intressenters erfarenhet och kunskap tas i beaktande. Vi arbetar över kommungränserna utifrån vattnets gränser. Vårt arbete med vatten förenar människor och skapar sammanhållning med de som verkar på landsbygden. Oberoende utvärderingar av genomförda åtgärder visar att de ger stor miljönytta och är kostnadseffektiva.

Vi jobbar för renare vatten

Våtmarker är effektiva "reningsverk". Vi har hittills anlagt 550 hektar dammar och våtmarker som renar Kävligeåns vattendrag från 220 ton kväve och 11 ton fosfor varje år. Att reducera motsvarande mängd övergödande ämnen i ett reningsverk skulle kosta ca 51 miljoner kronor om året. Vårt åtgärdsarbete uppströms vattentäkten Vombsjön bidrar samtidigt till renare dricksvatten för 400 000 människor.

A background image showing a man with curly hair and a beard, seen from the side, fishing in a lake. He is holding a fishing rod. The water is dark and rippled. The overall tone is warm and natural.

“ Vi bygger robusta landskap ”

Pågående klimatförändringar gör att skyfall, översvämningar och vattenbrist blir allt vanligare. Det är kostsamma utmaningar som drabbar många. Genom att anlägga våtmarker gör vi plats för vattnet, minskar risken för översvämningar och skyddar oss mot torka. Därmed minskar vi vår sårbarhet. Våtmarker binder också koldioxid och motverkar klimatförändringarna.

Vi skapar nya hem för djur och växter

Genom utdikning har ca 90 % av Skånes vattenytor försvunnit. När vi restaurerar vattendrag och anlägger våtmarker bygger vi livsmiljöer och vandringsvägar för många arter av fisk, groddjur och däggdjur. Dessutom häckar varje år 2750 fågelpar i våra våtmarker. Vi har skapat barnkammare för 9,4 miljarder vattenlevande småkryp. Vårt arbete har bidragit till mätbara förbättringar för hotade arter i vårt avrinningsområde.

Vi bidrar till livskvalitet

Forskning visar att anlagda våtmarker bidrar till människors livskvalitet. Vattenmiljöer upplevs som vackra och varierade samt ger möjlighet till återhämtning och lugn. De gynnar också barns hälsa och lärande. Fiske, fågelskådning och motion är andra exempel på uppskattade aktiviteter. En kommun med tillgång till vatten och grönska är en attraktiv kommun.



“Ett samarbete som gynnar alla”

Alla vinner på livskraftiga vattendrag: kommuner, medborgare, föreningar, landsbygdens näringsliv med flera som finns i avrinningsområdet.

Vi söker statliga och EU-medel för att helt eller delvis finansiera åtgärder. Vi har de senaste 20 åren sökt och fått 68 miljoner kronor som mött upp insatsen från kommunala medel, krona för krona. Vår erfarenhet visar att det är effektivare och vi får mer åtgärder för pengarna genom att arbeta och söka externa medel tillsammans.

Kommunernas betydelse för fortsatt arbete

Kävlingeåns vattenråd är unikt och ligger i framkant både med arbetssätt och innovativa tekniska lösningar. Kommunerna har initierat och drivit på detta samarbete som uppmärksammats nationellt med priset Sjöstjärnan. Det finns ett stort fortsatt behov av vattenvårdande åtgärder.

För att fortsätta detta arbete efter 2027 behöver kommunerna nu komma överens om ett förnyat samarbetsavtal. Det utsända underlaget är början på denna process.

Samarbetsavtal för vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022 - 2027

Detta samarbetsavtal utgör grunden för det fortsatta samarbetet med genomförande av olika vattenvårdande och vattenhushållande åtgärder i Kävlingeåns avrinningsområde. Avtalet gäller även för det angränsande kustområde inom Kävlinge kommun som ligger mellan Kävlingeåns och Saxåns avrinningsområden i enlighet med Kävlingeåns verksamhetsområde angivet i vattenrådets stadgar. Syftet med avtalet är att parterna tillsammans ska kunna fortsätta arbeta systematiskt och effektivt med vattenfrågor då dessa behöver hanteras inom avrinningsområden men över kommungränserna.

Bakgrund

Under 1995 – 2012 samarbetade kommunerna i Kävlingeåns avrinningsområde kring vattenvårdande åtgärder inom ramen för Kävlingeåprojektet. I samband med bildandet av vattenrådet 2010 togs ett förslag på en fortsättning på Kävlingeåprojektet, "Vattenvårdsprogram Kävlingeån" fram. Kommunerna tecknade ett avtal för formerna kring samarbetet inom vattenvårdsprogrammet. Avtalet sträckte sig mellan 2012 och 2021. Syftet med både Kävlingeåprojektet och Vattenvårdsprogram Kävlingeån var att genomföra åtgärder som minskar övergödningen, ökar naturvärden och biologisk mångfald samt ökar möjligheterna till rekreation och friluftsliv i Kävlingeåns avrinningsområde.

Målsättning och arbetssätt

Målsättningarna och syfte med arbetet och förslag på åtgärder redovisas i den reviderade upplagan av vattenvårdsprogram Kävlingeån: "Vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022-2027 (bilaga 1) samt i förstudien till samarbetet: "Hållbart vatten i Kävlingeån" (bilaga 2). Målsättningarna och syfte har framför allt sin utgångspunkt i lokala behov och drivkrafter för en bättre vattenmiljö och en bättre hushållning med vatten samt regionala- och kommunala miljömål. Även nationella och internationella miljömål som Vattendirektivet, Översvämningsdirektivet, Havsmiljödirektivet, Baltic Sea Action Plan samt de svenska miljömålen ligger till grund för syfte och mål. Förslagen i det uppdaterade vattenvårdsprogrammet och förstudien "Ett hållbart vatten i Kävlingeån" utgör utgångspunkten för arbetet inom ramen för detta samarbetsavtal. Detta ska dock ej medföra hinder för flexibilitet och behov av eventuella anpassningar till ändrade förutsättningar för arbetets bedrivande, till exempel beträffande möjligheterna till extern finansiering. Etapp 1 avslutas med en utvärdering som syftar till att ge information om behovet av att eventuellt justera arbetssätt, åtgärdsarbete och uppföljning av genomförda åtgärder inför etapp 2.

Samarbetes målsättning är att:

- Uppnå god ekologisk status enligt Vattendirektivet i vattendragen inom avrinningsområdet och i Lommabukten
- Minska risken för översvämnningar inom avrinningsområdet
- Minska tillförseln av näringsämnen till sjöar och vattendrag i området samt till Lommabukten och Öresund
- Återskapa en mer naturlig hydrologi i vattendragen
- Förbättra hushållningen med vatten
- Utveckla och förstärka vattenanknutna ekosystemtjänster i avrinningsområdet
- Skapa nya och utveckla befintliga natur- och rekreativvärden i avrinningsområdet
- Öka de landskapsbildsmässiga värdena i avrinningsområdet
- Bidra till att berörda nationella miljömål uppfylls

Inriktning på och omfattningen av åtgärdsarbetet är bl a beroende av markägarnas medgivande och möjligheterna till statlig eller annan extern medfinansiering. Brist på extern finansiering medför att åtgärdsarbetet får anpassas till den kommunala grundfinansieringen.

Målen uppnås bl. a genom följande åtgärder:

- Anlägga magasin för flödesutjämning av dag- och dräneringsvatten
- Anlägga olika typer av dammar och våtmarker
- Anlägga bevattningsdamm
- Reparera, underhålla och utveckla befintliga dammar och våtmarker
- Förbättra tillgängligheten till vattendragen i avrinningsområdet för det rörliga friluftslivet
- Restaurera kulverterade och/eller utträdade vattendrag
- Bedriva ett effektivt vattenstrategiskt samarbete mellan kommunerna med fokus på avrinningsområdet
- Informera och kommunicera med invånare och aktörer i avrinningsområdet

Organisation och genomförande

- Genomförandet av Vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022-2027 sker inom ramen för Kävlingeåns vattenråd
- Styrelsen för Kävlingeåns vattenråd ansvarar för genomförandet
- Styrelsen ska genomföra arbetet i enlighet med intentionerna i förstudien "Hållbart vatten i Kävlingeån" samt "Vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022-2027".
- Vattenrådets stadgar, arbets- och delegationsordning reglerar arbetet

Parter

Detta avtal ingås mellan kommunerna Eslöv, Hörby, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund och Sjöbo samt dricksvattenproducenten Sydvatten AB.

Förutsättningar för samarbete

- Avtalstiden är 6 år, fr o m 2022-01-01 t o m 2027-12-31
- Avtalstiden delas in i två etapper om vardera tre år 2022-2024 respektive 2025-2027
- Vid eventuella förhandlingar om uppsägning av avtalet ska frågan om de ekonomiska villkoren för utträdande part diskuteras, liksom frågan om fortsatt samarbete mellan återstående parter
- Inga kommungemensamma åtaganden kvarstår efter avtalstiden
- Avtalet förutsätter att entreprenader som genomförs beställs av den kommun där en åtgärd genomförs genom kommunintern delegationsordning.
- Avtalet förutsätter att kommunerna har försäkringar som täcker skador som kan uppkomma i samband med åtgärder som genomförs
- Avtal för vattenvårdande åtgärder med privata markägare tecknas av den kommun där en åtgärd genomförs
- I övrigt hänvisas till vattenrådets stadgar

Finansiering, kostnadsfördelning och förvaltning av medel

Den kommunala finansieringen utgör den ekonomiska basen för arbetet. Kostnaderna för projektet fördelas mellan parterna enligt följande:

Kommun	Andel (%)	Kostnad per kommun och år i 2022 års prisnivå (tkr)
Lund	38,8	1 759,2
Eslöv	21,7	983,9
Sjöbo	15,9	720,9
Kävlinge	13,2	598,5
Hörby	6,2	281,1
Höör	1,6	72,5
Lomma	2,6	117,9
Sydvatten		30
Summa	100,0	4 564,0

Fördelningsmodellen av vattenvårdsprogrammet är samma som för föregående samarbetsavtal och bygger på de enskilda kommunernas jordbruksareal kombinerat med kommunernas befolkningstäthet och geografiska läge inom avrinningsområdet. I likhet med tidigare fördelningsmodell så syftar den till att spegla de olika behov och motiv som finns för landskapsvårdsåtgärder i de olika delarna av avrinningsområdet.

Om det visar sig att de ekonomiska förutsättningarna förändras under vattenvårdsprogrammets gång kan den kommunala finansieringen komma att omprövas.

I den mån det vid Kävlingeåns vattenvårdsprogram avslutande uppstår ett överskott ska detta överskott avräknas mot finansieringen enligt detta samarbetsavtal.

För varje enskilt projekt som ska genomföras ska alltid möjligheterna till extern medfinansiering undersökas. Finansiering av eventuella större åtgärdsprojekt som inte rymms inom ramen för ordinarie finansiering äskas separat.

- Var och en av parterna förbinder sig att varje år under avtalstiden anslå medel enligt tabellen ovan.
- Anslagen räknas årligen upp med entreprenadindex (E84 littera 8011) med januari 2021 som basår
- Anslagen inbetalas årligen efter avisering av Kävlingeåns vattenråd till räntebärande konto
- Anslagna medel förvaltas av Kävlingeåns vattenråd
- Anslagna medel är reserverade för arbetet med genomförandet av Vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022-2027
- Kävlingeåns vattenråd ska varje år lämna bokslut och verksamhetsberättelse till parterna som ingått detta samarbetsavtal
- Ansvarsfrihet för verksamheten och vattenrådets styrelse prövas årligen av vattenrådets årsstämma efter redovisning av projektets verksamhetsberättelse och ekonomiska redogörelse. Vattenrådets styrelse svarar för revision av verksamheten.

Detta samarbetsavtal har upprättats digitalt.

Underskrifter

Lomma 2021

Robert Wenglén
Kommunstyrelsens ordförande

Lund 2021

Jan Annerstedt
Tekniska nämndens ordförande

Eslöv 2021

Johan Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

Sjöbo 2021

Magnus Weberg
Kommunstyrelsens ordförande

Kävlinge 2021

Pia Almström
Kommunstyrelsens ordförande

Höör 2021

Johan Svahnberg
Kommunstyrelsens ordförande

Malmö 2021

Jörgen Johansson
VD Sydvatten

Hörby 2021

Cecilia Bladh in Zito
Kommunstyrelsens ordförande

Följande handlingar har undertecknats den 30 december 2021



KVR_Samarbetsavtal 2022-2027.pdf
(274013 byte)
SHA-512: 919e8dcb5be71adc7cf400ba64e43c399a88c
13d7ecd2158144ad818fb95bb45731f72cc750c0392d51
0eca7edffae655c3d254eb41d6ab388fbdbe6c75f9a4b

Handlingarna är undertecknade av

2021-10-29 13:09:26 (CET)



Robert Wenglén

robert.wenglen@lomma.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-12-30 13:17:25 (CET)



Johan Andersson

johan.andersson@eslov.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-10-29 13:31:20 (CET)



Paul Magnus Willy Weberg

magnus.weberg@sjobo.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-10-29 15:32:50 (CET)



Pia Almström

pia.almstrom@kavlinge.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-10-29 14:00:49 (CET)



Johan Svanberg

johan.svahnberg@hoor.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-10-29 14:29:14 (CET)



Jörgen Johansson

jorgen.johansson@sydvatten.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-11-02 12:42:36 (CET)



Cecilia Bladh In Zito

cecilia.bladhinzito@horby.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2021-10-29 17:31:57 (CET)



Jan Olof Edvin Annerstedt

jan.annerstedt@lund.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)



Undertecknandet intygas av Assently



KVR Samarbetsavtal 2022 2027

Verifiera äktheten och integriteten av detta kvitto genom att skanna QR-koden till vänster.

Du kan också göra det genom att besöka <https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:

6cbf02cb2969bee45d6d82b9a149d45e76f9ebd9d7c8eb6e96e90a40ee28bd518dca6da258c1175a2bee3b24d9febd712756bda470c207a56ca970020764a6be



Om detta kvitto

Dokumentet är elektroniskt undertecknat genom e-signeringsplattformen Assently i enlighet med eIDAS, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014. En elektronisk underskrift får inte förvägras rättslig verkan eller giltighet som bevis vid rättsliga förfaranden enbart på grund av att underskriften har elektronisk form eller inte uppfyller kraven för kvalificerade elektroniska underskrifter. En kvalificerad elektronisk underskrift ska ha motsvarande rättsliga verkan som en handskriven underskrift. Assently tillhandahålls av Assently AB, org. nr. 556828-8442, Holländargatan 20, 111 60 Stockholm, Sverige.

Hållbart vatten i Kävlingeån

Underlag gällande förnyat mellankommunalt samarbete om vattenvårdande åtgärder inom Kävlingeåns vattenråd efter 2027



**KÄVLINGEÅNS
VATTENRÅD**

Beställning: Kävlingeåns vattenråd
Framställt av: Ekologigruppen AB
www.ekologigruppen.se
Telefon: 08-525 201 00
Slutversion: 15 augusti 2025
Uppdragsansvarig: Rebecka Nilsson
Medverkande: Tette Alström
Intern granskning av rapport: Rebecka Nilsson 2025-08-12
Foton: Om inget annat anges: Ekologigruppen
Illustrationer och kartor: Ekologigruppen AB
Internt projektnummer: 10375 KVVP etapp 2025-2027
Bild på framsidan: Vy över Sandby våtmark,.Foto Karl Asp

**EKOLOGI
GRUPPEN**

Innehåll

Vattenvårdsarbetet i 30 år	2
Varför fortsatt vattenvårdsarbete inom Kävlingeåns vattenråd?	3
Vattenfrågan ur olika perspektiv viktigare än någonsin	3
Behovet av samverkan ökar	3
Varför är Vattenrådet bra för kommunen?	6
Vattenvårdsarbetet i praktiken	9
Vattenvård och strategisk markanvändningsplanering	9
Olika vattenvårdsåtgärder	9
Fortsatt vattenvårdsarbete	14
Organisationen är väletablerad	14
Finansiering	14
Samarbetsavtal ger långsiktig stabilitet	14
Avtalstid och etapper	14
Genomfört vattenvårdsarbete	15
Genomförda åtgärder och annat vattenvårdsarbete	15
Miljöeffekter av åtgärdsarbetet	19
Bättre vattenkvalitet	19
Ökad biologisk mångfald	19
Mer miljönytta	20
Fortsatt samarbete ger många fördelar	20

Bilagor

1. Genomförda vattenvårdsprojekt inom Kävlingeån

Samarbetsavtalet är grundläggande

Det kommunala samarbetet har varit avgörande för ett lyckat åtgärdsarbete



**KÄVLINGEÅNS
VATTENRÅD**

Vattenvårdsarbetet i 30 år

Inom Kävlingeåns avrinningsområde har det funnits en samordnad vattenvårdsverksamhet sedan 1995. Först inom ramen för Kävlingeåprojektet och från och med 2012 som Kävlingeåns vattenråd som även inkluderar den tidigare verksamheten inom Kävlingeåns vattenvårdsförbund. Inom vattenrådet drivs vattenvårdsarbetet under namnet Kävlingeåns Vattenvårdsprogram sedan 2012. Vattenvårdsprogrammet är en av tre verksamhetsgrenar för vattenrådet och stöds av ett samarbetsavtal mellan kommuner i avrinningsområdet. För att vattenvårdsarbetet ska kunna fortsätta med kontinuitet efter 2027 arbetar vattenrådet nu med att ta fram nya samarbetsavtal som ska gälla under perioden 2028–2033.

Denna rapport är ett underlag inför beslut i kommuner och vattenråd rörande fortsatt samordnat vattenvårdsarbete inom Kävlingeåns vattenråd efter 2027. Framtagandet av underlaget har samordnats med motsvarande för Höje å vattenråd och Segeåns vattendragsförbund och vattenråd.

KÄVLINGEÅNS VATTENRÅD - SYFTE OCH ORGANISATION

Kävlingeåns vattenråd bildades 2010 med syftet att samla arbetet med vattenvård och vattenkontroll i en organisation. Vattenvårdsarbetets organisation, finansiering och inriktning vilar på ett samarbetsavtal mellan de kommuner som har arealer inom avrinningsområdet. Nuvarande avtalsperiod slutar 2027 och omfattar de sju kommunerna Lomma, Lund, Kävlinge, Eslöv, Höör, Hörby och Sjöbo. Vattenrådet ser positivt på att ytterligare kommuner som tillhör avrinningsområdet ansluter sig. Avtalet omfattar målsättningarna för vattenvårdsarbetet samt förutsättningar för finansiering, både extern och kommunal. Kommunernas delfinansiering beräknas utifrån respektive kommuns areal inom avrinningsområdet och befolkningstäthet (som ett mått på skatteunderlag). I avtalet beskrivs också hur förvaltning av medel ska skötas och hur arbetet ska organiseras och styras.

Samarbetsavtalet är kopplat till Kävlingeåns Vattenvårdsprogram där konkreta åtgärder genomförs för att minska näringsläckage, öka biologisk mångfald, förbättra möjligheten till rekreation, flödeshantering m.m. Genom detta åtgärdsarbete svarar kommunerna upp mot de lokala behov som finns inom den svenska vattenförvaltningen. De fungerar också som samråds- och remissorgan mot vattenmyndigheten. Vattenrådet arbetar och utvecklas i samverkan med lokala aktörer som ingår i vattenrådets styrelse och beredningsgrupp med representanter från areella näringar/ markägare, dikningsföretagen i Kävlingeå, ideella naturvärden och fiskevärden.

Varför fortsatt vattenvårdsarbete inom Kävlingeåns vattenråd?

Vattenfrågan ur olika perspektiv viktigare än någonsin

Strategiskt arbete ger beredskap

Vattenrådets arbete ger möjlighet till strategisk beredskap för framtidens vattenutmaningar.



Kävlingeån vid Flyinge, 1 km bred våren 2024

Lokal samverkan fungerar

Vattenrådet har visat att lokal samverkan kan fungera trots spretigt nationellt och regionalt stöd.

Anpassning till klimatförändringar är nödvändigt

Vår användning av landskapet är inte anpassad för de extrema svängningar i torka och nederbörd under året och mellan åren som vi nu upplever och än mindre för det som väntar. Påverkan på såväl lantbruk, fiske, dricksvattenproduktion, ekosystemen och enskilda medborgare blir uppenbar. Den stora variationen ger även en negativ effekt på vattenkvaliteten i våra sjöar, vattendrag och kustnära hav. Vattenbrist och översvämningar leder till en riskmedvetenhet som behöver mötas med genomarbetade åtgärder.

Riskerna påverkar brett

Behovet av en beredskap och långsiktig planering ökar när viktiga samhällsintressen står mot varandra. Vid torka är det en konkurrens om vattnet. I Kävlingeåns avrinningsområde finns Vombsjön som är råvattentäkt och förser ca 400 000 personer med dricksvatten samtidigt behövs vatten till jordbrukets livsmedelsproduktion och vattentillgången i sjöar och vattendrag ska räcka till de djur och växter som är beroende av vatten för att överleva. Vid för mycket vatten är det omvända förhållanden och vattnet, som behöver ta plats, kan orsaka skador och kostnader, t.ex. för lantbrukare som brukar marker som tidigare var naturliga översvämningssytor eller enskilda som drabbas av källaröversvämningar. Det finns behov av nya strategier för att prioritera mellan olika intressen vid extrema situationer men även för att kommunicera hur och varför man behöver göra en prioritering.

Behovet av samverkan ökar

Ansvar för vattenfrågan är splittrad

I dag sprids ansvaret för vattnet som resurs på en mängd olika myndigheter. På den lokala nivån, där det praktiska förebyggande arbetet ska genomföras är vattenrådet ett föredöme som visar att samordning kan fungera. Men från nationella myndigheter saknas ett tydligt mandat, långsiktig finansiering, lagar och styrmedel för att underlätta detta arbete. Medvetenheten om behovet av samordning finns. Forskning och politiska initiativ kring förändring av lagstiftning och förvaltning pågår såväl som diskussioner mellan myndigheter för att möjliggöra förbättring.

Avrinningsområdet är unikt

Åtgärdsarbetet måste anpassas till områdets egna naturgivna förutsättningar och aktörer.

Lösningfokuserad dialog med lantbruket

Kan en långsiktig plan med plats för vattenvård och hållbar livsmedelsproduktion skapas i dialog med enskilda markägare? Vattenrådet vill prova.

Vattenrådet behövs för samverkan

Kävlingeåns vattenråd tillsammans med Höje å och Segeå vattenråd är pionjärer i Sverige genom sin samverkan inom ett avrinningsområde. **De verk-samma kommunerna tillsammans med övriga medlemmar har visat att den samverkan som saknas i stora delar av förvaltnings-Sverige, kan fungera på lokal nivå.** Denna erfarenhet, av att bygga en fungerande stabil organisation i samverkan mellan de kommuner som ligger inom avrinningsområdena, är därför fortsatt mycket värdefull och viktig. Vattenråden har också varit modiga organisationer som tidigt insåg behovet av att arbeta i samråd med olika intressen, utreda motsättningar, hitta lösningar och verka för en kontinuerlig stabil finansiering av sitt arbete.

Varje avrinningsområde är unikt

Behov av åtgärder och specifika utmaningar inom ett avrinningsområde är kopplade till dess naturgivna förutsättningar, dess markanvändning, infrastruktur, näringsidkare samt befolkning. Detta innebär också att det finns olika utmaningar och lösningar i varje enskilt huvudavrinningsområde. Samarbeten mellan olika intressen och behov av åtgärder kan därför inte kopieras från ett avrinningsområde till ett annat.

Vattenrådets lokala förankring är värdefull

En stabil organisation ger förtroende

Åtgärdsarbetet behöver utföras på både landsbygden och i städerna. I städerna samordnat av VA-huvudmannen men där även enskilda fastighetsägare har ett ansvar. På landsbygden är det oftast på privata markägares fastigheter som åtgärder behöver genomföras men med hänsyn till ett aktivt skogs- eller jordbruk. Denna areal utgör den största delen av de flesta avrinningsområden och samverkan, dialog och stabilt förtroende på denna nivå är därför avgörande för vattenvårdsarbetet. Då är det viktigt att kontaktnät ut i avrinningsområdet underhålls och ständigt uppdateras. En långsiktig stabil lokal organisation med ett projektkontor där kunskap om lokala förutsättningar från alla inblandade intressenter och organisationer samlas och uppdateras är grundläggande för ett väl fungerande vattenvårdsarbete.

Samverkan med förvaltare av mark utanför tätorten

Genomförande av vattenvårdsåtgärder på privat mark bygger på ömsesidig förtroende som kontinuerligt måste upprätthållas. Vattenrådets arbetssätt har byggt och upprätthållit detta förtroende mellan markägarna, kommunerna och övriga intressenter. Kävlingeåns avrinningsområde är ett utpräglat jordbrukslandskap och hänsyn till och förståelse för livsmedelsproduktionen är grundläggande för ett framgångsrikt åtgärdsarbete. Målsättningar inom både den nationella livsmedelsstrategin och i den Vattenkommission som initieras och drivs av LRF, se faktaruta nedan, lägger stor vikt vid vattenhushållning och vatteninfrastruktur. Åtgärdsarbetet inom Kävlingeåns vattenråd behöver därför hitta nya strategier i samverkan med lantbruket så att dessa mål kan kombineras så långt möjligt med t.ex. minskat näringsläckage, ökad biologisk mångfald och

en förbättrad flödeshantering. Vattenrådet prövar därför en metod där man genom en stegvis dialog med några olika markägare inom avrinningsområdet ska försöka ta fram en långsiktig strategi för mark och vattenanvändning på deras marker. I dialogen ska vattenrådets mål för vattenkvalitet, biologisk mångfald, flödesreglering m.m. prövas mot målet med en hållbar produktion i ett specifikt geografiskt område.



DEN NATIONELLA LIVSMEDELS STRATEGIN

Då vattenrådets arbete är beroende av god samverkan med lantbrukare är hänsyn till och förståelse för livsmedelsproduktion viktigt. I mars 2025 beslutade regeringen om en ny livsmedelsstrategi. Strategin förespråkar bl.a. en kraftsamling för jordbrukets vattenhushållning, genom omfattande investeringar, mer kunskap, fler entreprenörer och kompetenta rådgivare, samverkan samt regelförändringar. Denna strategi kommer att påverka vattenrådets arbete som en del av de mål som åtgärdsarbetet måste förhålla sig till. Länk: <https://www.regeringen.se/contentassets/77b9be17a33f4d8a804512d4aceea517/livsmedelsstrategin-2.0.pdf>

LRF:S VATTENKOMMISSION TAR FRAM EN HÅLLBAR VATTENINFRASTRUKTUR

Vattenkommissionen är en oberoende utredning finansierad av Lantbrukarnas Riksförbund, LRF. Resultatet ska redovisas i december 2025. Målet är att ta fram en tydlig vision och färdplan för framtidens vatteninfrastruktur i odlingslandskapet. Länk <https://www.lrf.se/kampanj/vattenkommissionen/>

Lokal samverkan gynnar andra kommunala målsättningar

Redan nu bidrar vattenråden till en förstärkning av **den biologiska mångfalden i vattenmiljöer**. Den nyligen antagna Naturrestaureringsförordningen, se faktarutan nedan, kommer att beröra vattenrådets arbete genom förordningens övergripande målsättningar; långsiktig, säkrad återhämtning av biologisk mångfald och tålig natur, begränsning av och anpassning till klimatförändringarna samt att förbättra säkerheten för livsmedelsförsörjningen. Det är ännu

NATURRESTAURERINGSFÖRORDNINGEN STÄRKER VATTENARBETET

Den nyligen antagna Naturrestaureringsförordningen skapar ett ramverk för hur medlemsstaterna inom EU ska vidta restaureringsåtgärder inom alla ekosystem som behöver restaureras. Målet innebär att minst 20 % av ett lands ytas ekosystem ska restaureras/förbättras senast 2030 och minst 90 % senast 2050. I nuläget arbetar olika myndigheter med ett nationellt förslag på hur förordningen ska implementeras och hur formerna för restaureringsarbetet ska se ut kring styrmedel, finansiering, lagstiftning och ansvar i Sverige. Uppdraget ska redovisas i sin helhet 27 februari 2026. Uppdaterad information finns på Naturvårdsverkets webb: <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/regeringsuppdrag/pagaende-regeringsuppdrag/forslag-till-nationell-restaureringsplan-och-forfattningsandringar-till-foljd-av-eu-forordning-om-restaurering-av-natur/>



En krona blir två

Kommunernas finansiering av vattenvård har växlats upp till det dubbla med externa medel.

Stabilt projektkontor ger kraft

Samordnare från tre av landers äldsta vattenråd har nu ett gemensamt kontor i Lund. Detta ger värdefullt utbyte och kunskapstyngd!

oklart hur kommuner och t.ex. markägare på landsbygden kommer att beröras av förordningens mål. Vattenrådet med sin unika lokala förankring och kunskap kan vara en viktig plattform för detta arbete genom att restaurera och förstärka biotoper och på så vis trygga ekosystem kopplade till vattenmiljöer.

Varför är Vattenrådet bra för kommunen?

Mycket pang för pengarna

Vattenrådet har under 30 år visat att genom samordnat vattenarbete kan kommunala medel växlas upp till det dubbla genom externa medel. Att vattenrådet ligger i framkant i vattenvårdsarbetet såväl strategiskt som genom sin lokala förankring och erfarenhet ger även en god förutsättning att få finansiering av utvecklingsarbete genom samverkan med forskning och andra aktörer.

Åtgärder i en kommun gynnar en annan

Vatten rör sig naturligt över kommungränserna, när åtgärder genomförs i en kommun kan en annan kommun få nytta av detta: Anläggning av dammar, våtmarker, översvämningssområden uppströms en kommun minskar översvämningsskansen i nedströms kommun. Borttagning av vandringshinder i en kommun gör att fisk och annan vattenberoende fauna kan sprida sig uppströms till nästa kommun. Vattenrådet är idag den enda organisationsformen som arbetar med vatten utifrån avrinningsområdesperspektivet, vilket är en nödvändighet för att få helhetsbilden.

Gemensamt utredningsarbete ger effektivitet

För att fördelarna med åtgärderna ska bli tydliga behövs gemensamma planeringsunderlag. Som exempel kan nämnas att synliggöra vattenbalansen, dvs hur mycket vatten som finns att tillgå inom ett avrinningsområde och huruvida det räcker till alla behov. Ett annat exempel är att ta fram underlag för att reservera plats för vatten i landskapet i respektive kommuns översiktsplanering eller gemensamt ta fram detaljerade hydrologiska utredningar för att identifiera risker vid översvämning och torka.

Vattenrådet ger mandat och kraft

I jämförelse med en enskild kommun är vattenrådet en samlad kraft för att påtala behov av nationellt och regionalt stöd genom förändringar av t.ex. lagstiftning och finansiering kopplat till vattenutmaningar. I samverkan med andra vattenråd ger detta en än större tyngd. Genom sitt konkreta och lokala arbete med åtgärder, fungerande samverkan mellan olika intressen samlar vattenrådet en unik erfarenhet. Ett projektkontor med kunnig och erfaren personal som förvaltar och vidareutvecklar vattenrådets arbete ger kommunerna en samlad kraft och hjälp att hålla sig i framkant inför framtidens vattenutmaningar.

Vattenrådet ligger före!

Kommunerna har redan uppfyllt nya krav från vattenmyndigheten genom sitt långvariga samarbete i avrinningsområdet.



Kommunerna får stöd för att realisera sina miljömål

Vattenrådets åtgärdsarbete har bidragit till att kommunerna förbättrar möjligheten att nå olika nationella och internationella miljömål. Arbetet inom vattenvårdsprogrammet har t.ex. bidragit till mätbara förbättringar av vattenkvalité och biologisk mångfald. Men arbetet behöver fortsätta för att olika miljömål och vattendirektivets miljönormer ska uppnås.

Vattendirektivet realiseras genom åtgärdsarbetet

Vattendirektivet är en viktig drivkraft som kommunerna måste förhålla sig till, se faktarutan nedan. Nytt för denna förvaltningscykel är att kommunerna ska genomföra en förvaltningsövergripande planering med samverkan utifrån ett avrinningsområdesperspektiv. Kommunernas medverkan i Vattenrådet innebär att denna nya uppgift redan är uppfylld genom deras arbete inom avrinningsområdet med åtgärder som genomförs för att miljökvalitetsnormerna följs.

VATTENDIREKTIVET

EU:s vattendirektiv syftar till att skydda och förbättra alla vatten och är en viktig drivkraft för vattenvårdsarbetet. Målet med vattendirektivet regleras av MKN, miljökvalitetsnormer som fastställs för en vattenförekomst. I de flesta vattenförekomster ska God ekologisk status uppnås. En vattenförekomst kan även klassas som KMV (kraftigt modifierat vatten) om God status är omöjlig att nå av olika skäl. Åtgärdsarbetet drivs i sexårscykler och nuvarande pågår till 2027. Alla vattendrag som mynnar i Öresund tillhör Södra Östersjöns vattendistrikt. Länk pågående arbete: <https://www.vattenmyndigheterna.se/tjanster/publikationer/2022/forvaltningsplan/forvaltningsplan-for-vatten-2022-2027-sodra-ostersjons-vattendistrikt.html>.

Arbetet bidrar till förbättrade miljökvalitetsmål och Agenda 2030

Kommunerna ska arbeta aktivt med att nå olika nationella miljökvalitetsmål. Vattenrådets åtgärdsarbete bidrar till detta arbete och även till att uppfylla delar av internationella målsättningarna fram inom ramen för Agenda 2030.



MILJÖKVALITETSMÅL OCH AGENDA 2030 HAR MÅL FÖR VATTEN

Sveriges riksdag fattade 1999 beslut om miljökvalitetsmål. Av totalt 16 mål berör 6 våra vattenmiljöer. Vattenrådet arbetar främst med målen; Ingen övergödning, Myllrande våtmarker, Levande sjöar och vattendrag och Ett rikt växt- och djurliv. I den senaste utvärderingen för Skåne (2025) uppnås inget av dessa mål. Bedömningen visar dock på en positiv trend när det gäller myllrande våtmarker medan ett rikt växt- och djurliv har en negativ trend. Länk till arbetet med miljömålen i Skåne: <https://www.skansmiljomal.info/>

Vattenrådet har en roll inom arbetet Agenda 2030 för hållbar utveckling, som antogs av alla FN-medlemmar (193 länder) år 2015. Den bygger på 17 globala mål för hållbar utveckling med det övergripande syftet "fred och välbefinnande för människor och planeten" – samtidigt som man bekämpar klimatförändringarna och arbetar för att bevara hav och skogar. Mål 6 Rent vatten och sanitet för alla berör Vattenrådets arbete främst genom delmålen Säkert dricksvatten för alla, Integrerad förvaltning av vattenresurser, Skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem. Länk till Sveriges nationella uppföljning: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-6-rent-vatten-och-sanitet-for-alla/>



Arbetsstillfällena och landsbygdsutveckling

Vattenrådet skapar arbetsstillfällena i närområdet för entreprenörer, konsulter och tjänstepersoner. Kommunala medel som projekten omsätter inom medlems-kommunerna tillsammans med betydande externa medel förstärker ekonomin. Cirka 60 % av insatta medel beräknas gå direkt till anläggningsarbeten som skapar lokala arbetsstillfällena. Vattenvårdsprojekten kan i detta sammanhang ses som långsiktiga infrastrukturprojekt. I flera kommuner kan dessa projekt också ses som viktigt kommunalt engagemang för landsbygden.

Investeringarna i förbättrad vattenmiljö ger även positiva effekter inom områdena turism, fiske, boendemiljöer och jordbruk. Genom sitt uppbyggda förtroende och kontaktnät på landsbygden kan vattenrådet även skapa möjlighet till rekreatiionsstråk för såväl stadsbor som kring mindre byar och tätorter. Ett bra exempel är den bevattningsdamm vid Vaggarp/Örtofta i Eslövs kommun där markägare och vattenråd samfinansierat dammen som även ligger anslutning till ett rekreatiionsstråk. De skapade vattenmiljöerna används i undervisningsverksamhet från förskolor till högskola. Flera universitets- och högskolestudenter har genom åren använt projekten som studieobjekt i olika examens- och högskolearbeten och denna verksamhet fortsätter idag.



Anlagd bevattningsdamm vid Örtofta i Eslövs kommun Ett bra exempel på hur vattenrådet samverkar med lantbruksnäringen för att bidra till en hållbar vattenhantering.

Vattenplanerings- grupp prövas i Kävlingeåns vattenråd

I Kävlingeåns vattenråd har en ny arbetsgrupp startats med representanter från samtliga medlemskommuner i syfte att ta fram samordnade underlag för översiktsplanering kopplat till vatten.

Vattenvårdsarbetet i praktiken

Vattenvård och strategisk markanvändningsplanering

Vattenvårdsåtgärder kräver ofta plats i landskapet och för att miljönyttan ska bli hög gäller det att åtgärder placeras på lämpliga platser. För att vattenvårdsarbetet ska kunna beaktas behöver detta in i planeringen av framtidens markanvändning. Vattenråden bör i sammanhanget kunna bidra med övergripande underlag för vattenplaneringen på avrinningsområdesnivå och ge stöd för motsvarande arbeten i berörda kommuners översiktsplanering. En strategisk planering för vatten i landskapet inom översiktsplanering men även genom planer hos enskilda markägare skulle innebära att man kan gå från att jobba med små åtgärder utspridda i landskapet till att titta på helheten av åtgärdsalternativ och andra markintressen. Arbetet bör då inkludera att även se till annan verksamhet på platsen och hur man i åtgärdsarbete kan bidra till att även denna verksamhet fungerar bättre. Möjligheten kan då finnas att större ytor ska kunna avsättas till vatten- och naturvård utan att det inverkar negativt på exempelvis jordbruket.



Plats för vatten behöver planeras för i Kävlingeåns avrinningsområde. Vy över översvämning i Kävlingeåns dalgång vid Flyinge 2024

Olika vattenvårdsåtgärder

Nedan beskrivs, med avseende på typ, miljönytta och genomförbarhet, några av de typer av åtgärder som bedöms behöva genomföras framöver. Då lagstiftning, stödformer och forskning förändras över tid behöver det finnas en öppenhet för att ta in ny kunskap, förslag på nya åtgärder och arbetssätt.

Fokus Vombsjön - en lyckad samverkan

Sydvatten i samarbete med Kävlingeåns vattenråd och lokala aktörer bedriver ett framgångsrikt arbete i Vombsjön för bättre vattenkvalitet och hållbar fiskeförvaltning.

Restaurering av vattendrag, sjöar och våtmarker

När naturrestaureringslagen ska genomföras i Sverige, se faktaruta på sidan 5 kommer det troligen innebära större fokus på restaurering av våra vattenmiljöer. Genom att höja vattennivån och återskapa våtmarksområde kan vattenrådet bidra till att värdefulla miljöer återskapas och vattendraget kan återfå ett naturligt lopp i landskapet. Restaurering ska ske där det är möjligt utan nämnvärd konflikt med livsmedelsproduktion och andra samhällsviktiga intressen.

Våtmarker, dammar och vattenrening

Anläggning och restaurering av våtmarker och dammar bedöms även fortsatt vara åtgärdsstyper som ger stor miljönytta på ett kostnadseffektivt sätt. Beroende på förutsättningar kan huvudsyftet vara vattenrening, biologisk mångfald eller flödesdämpning eller bevattning men oftast kan multifunktionalitet uppnås. Inom projektet finns idag en stor kunskap om avrinningsområdena avseende förutsättningar för anläggning av våtmarker och dammar.

Sjörestaurering

Sjöarna inom avrinningsområdena är tydligt påverkade av näringsämnen och regleringar med ändrade biologiska förhållanden som följd. Vombsjön är en viktig råvattentäkt där projektet Fokus Vombsjön visar vägen för en hållbar förvaltning med en kombination av forskning, åtgärdsarbete och samverkan. Liknande initiativ pågår i Sövdesjön med omnejd, där även reduktionsfiske genomförs.

Vattendragsrestaurering

Arbetet med att förbättra för vattenlevande arters möjligheter att röra sig och föröka sig i rinnande vatten har ökat de senaste åren. Många åtgärder såsom borttagning av vandringshinder och biotopvård har genomförts. Underlag för arbetet finns i tidigare genomförda inventeringar. Vattendragsrestaurering kan även omfatta att skapa svämplan utmed vattendragen som fungerar för att hålla vatten vid högflöden och bidrar till en större variation av biologisk mångfald i anslutning till vattendragen.

Riktade åtgärder för biologisk mångfald

Utrymmet för biologisk mångfald är inom vissa delar av landskapet kraftigt begränsat genom intensiv användning av mark för främst jordbruk, vägar och urbana miljöer. Biologisk mångfald är att betrakta som en försäkring inför framtiden så att ekosystemen ska kunna fortsätta leverera de ekosystemtjänster vi är beroende av även i ett förändrat klimat. Åtgärdsarbete bör därför vara brett och omfatta allt från rinnande vatten, grundvattenförsörjda småvatten till stora hävdade våtmarksområden. En variation av vattenmiljöer behövs för att gynna till exempel undanträngda groddjur, ryggradslösa djur, vattenväxter och våtmarksfåglar. Arbetet innebär även att gynna fisk, som tydligt överlappar vattendragsrestaurering. I jordbrukslandskapet utgör vattendragen en viktig grönbå infrastruktur för de vilda växterna och djuren, med spridningsvägar och



Flickslända



Rödskinnman

Plats för vatten vid högflöden behöver planeras

För att förebygga
översvämningar som ger
stor skada behövs en
strategisk planering av
markanvändning i
samverkan mellan stad och
land och dess olika aktörer.

skydd. En strategisk plan för en grönblå infrastruktur skulle gynnas av ett fördjupat samarbete mellan kommunernas översiktsplanering.

Åtgärder för vattenmagasinerings, flödesdämpning

Med ökat nyttjande av landskapet för bebyggelse och infrastruktur och behov av effektiv odling med minskad miljöpåverkan krävs en hållbar vattenhantering som innebär både flödesdämpning och vattenmagasinerings. Kvarhållande av vatten i landskapet på strategiska platser kan också bidra till ökad grundvattenbildning. Dock vet vi för lite om var i landskapet dessa bör placeras för att få bäst effekt.

Klimatanpassning innebär att landskapet bör rustas med möjligheter att reglera vattenflöden på platser där det är lämpligt att temporärt hålla vatten i situationer med höga flöden. För att få bäst effekt för fördröjning av vatten behöver åtgärder genomföras i hela avrinningsområdet och gärna långt uppströms i vattensystemet. Arbetet bör samordnas med dagvattenhanteringen i tätorter och utmed vägar.

Bevattningsdammar som fylls på vid högflöden är en viktig åtgärd som minskar behovet att ta vatten från grundvatten eller från vattendragen sommartid vid lågvattenföring. Bevattning innebär även bättre utnyttjande av tillförd växnäring och växtnäringsläckaget minskar. Vattenrådet har även testat en metod för temporär flödesdämpning där vatten avleds kortvarigt till t.ex. betesmarken där det hålls kvar genom plankdämmen. Även våtmarker kan fungera flödesdämpande med rätt teknisk utformning liksom svämplan utmed vattendragen.

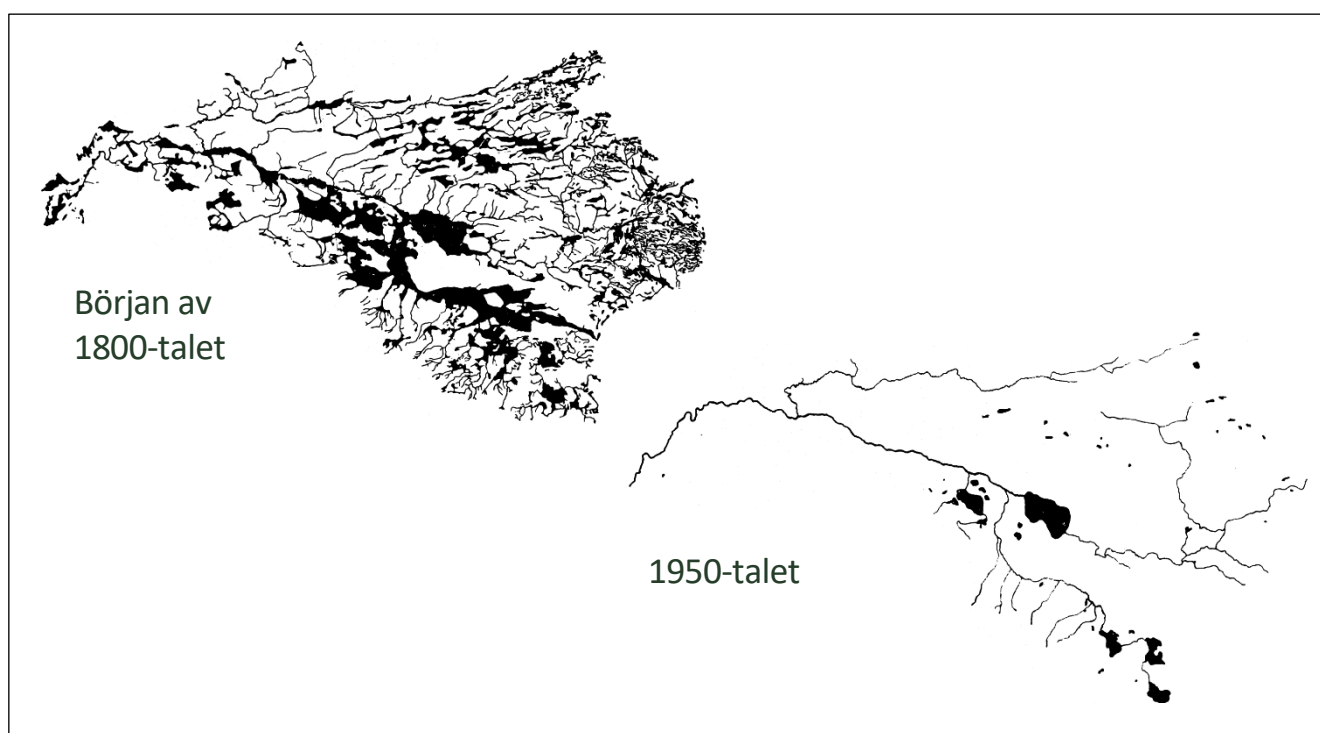


Vy över en pilotanläggning med plankdämmen utanför Veberöd i Lunds kommun. Vid högflöden avleds vatten från uppströms damm till en betesmark där vattnet hålls kvar av plank. Denna lösning fungerar bra tillsammans med betande djur. Foto Karl Asp

Återvätning

Återvätning av torv på åkermark kan vara en effektiv åtgärd för att minska koldioxidutsläppen till atmosfären. Aktuell forskning visar att det finns en stor potential för denna åtgärd som klimatåtgärd. Den största effekten får man vid återvätning av näringsrik åkermark. Återvätning i skogsmark ger inte lika stor nytta. Beroende på kostnader för inträngsersättning eller ersättning för produktionsbortfall är återvätning av torv på åkermark i första hand den mest kostnadseffektiva klimatåtgärden, därefter näringsrik skogsmark på torv. Länsstyrelsen i Skåne och Lunds kommun undersöker möjligheterna för denna åtgärd med Kävlingeåns avrinningsområde som pilotområde vilket ger en bra utgångspunkt för vattenrådet att fortsätta med konkret åtgärdsarbete.

Torvmark som idag brukas som åker har ofta varit våtmarksområden som nu är utdikade. Utdikningen genomfördes främst under slutet av 1800-talet då mer åkermark behövdes till matproduktion. Detta har dock medfört både en nedbrytning av torv och en snabbare avrinning. I början av 1800-talet upptog våtmarkerna ca 160 km² eller cirka 13 % av Kävlingeåns avrinningsområde. Nu är ca 80 % av dessa områden utdikade.



Kartor över utbredningen av våtmarker i Kävlingeåns avrinningsområde i början av 1800-talet (Skånska rekognoseringskartan) och på 1950-talet (kartering en torr sommar på 1950-talet av Philip Wolf)

Grundvatteninfiltration

Med ett landskap där många åtgärder syftat till att avleda vatten så effektivt och snabbt som möjligt har också möjligheterna till grundvattenbildning minskat. Samtidigt har i vissa områden vattenuttagen för dricksvatten och bevattning ökat. Stora avvikelser med nivåer under normala förhållanden har under senare

är uppträtt i både små och stora grundvattenmagasin. Vattenvårdsåtgärder som genomförs bör i ökad grad beakta och om möjligt anpassas så att förutsättningar för grundvattenbildning förbättras. Forskning om detta pågår och kontakter med SGU och andra institutioner bör ske för samordning och samråd.

Åtgärder för rekreation

Vattenmiljöer har allmänt stor dragningskraft på människor och närhet eller utsikt över vatten innebär därför ofta attraktiva miljöer för rekreation och friluftsliv och ibland också högre huspriser. Bad, båt- och kanotliv, skridskoåkning, jakt och fiske samt promenader utmed öppna vattenspeglar lockar många människor. Arbetet för att på lämpliga platser kanalisera och underlätta besök av vattenmiljöerna bör fortsätta genom åtgärder såsom stigar, broar, bryggor och information.



Skridskoåkning på Södra Sandby våtmark vintern 2025. Foto Karl asp



Informationsspridning och undervisning

Utbildning av skolorungdomar, vattendragsvandringar, föreläsningar, informationskampanjer m.m. betalar sig på kort sikt, genom att nå ut till intressenter, och på lång sikt genom att kommande vuxengenerationer har kunskapen om vattnets värden med sig i yrkeslivet. Förståelsen för vattenmiljöernas funktion och värde är viktigt för att vi som människor ska ha incitament och kunskap för att skapa framtidens hållbara vatten. Vattenrådet håller flertalet föredrag om året för att informera om arbetet och höja medvetenheten kring vatten, för skolklasser såväl som för allmänheten, barn som vuxna.

Fortsatt vattenvårdsarbete

Organisationen är väletablerad

Kävlingeåns vattenråd är en väl fungerande organisation med ett stabilt projektkontor där fast personal förvaltar kunskapen om avrinningsområdet., Fungerande system för ekonomihantering, redovisning och besluts- och delegationsordningar finns på plats. Vattenråden är också den organisationsform som det svenska vattenförvaltningsarbetet rekommenderar. Delaktigheten i styrelse och beredningsgrupp av kommunernas politiker, tjänstepersoner och andra aktörer i avrinningsområdet ger en kontinuerlig kunskapsöverföring och anpassning av vattenvårdsarbetet. Ett utvecklingsarbete pågår nu där Styrelsen och Beredningsgruppen aktivt deltar för att forma framtidens vattenvårdsarbete utifrån förslaget ”Mot Vattenvårdsplan 2.0”. I förslaget diskuteras vattenfrågor i ett bredare perspektiv och möjligheten för vattenrådet att organisatoriskt och i vattenvårdsarbetet bredda sitt arbetssätt. Resultatet ska vara klart våren 2026



Finansiering

Befintliga former för finansiering av vattenvårdsarbetet innebär att kommunerna står för en basfinansiering. De kommunala anslagen växlas sedan upp genom olika typer av statliga stöd och en satsad kommunal skattekrona blir i praktiken två kronor. Många statliga stöd kräver en motfinansiering varför den kommunala grundfinansieringen är både en nödvändighet och en framgångsfaktor för att erhålla statlig finansiering.



Den flexibilitet avseende finansieringsformer som hittills kännetecknat vattenvårdsarbete kommer att behövas även i fortsättningen. Under de senaste åren har statliga stöd gett en extern finansiering på omkring 80 % och i ett längre perspektiv har medfinansieringen legat på ca 50 % av projektens totala kostnader. För att säkerställa extern finansiering måste vattenrådet vara flexibla och hålla sig ajour med olika stödsystem. Samarbetsavtal mellan flera kommuner inom avrinningsområdet har inverkat positivt på tilldelningen av externa medel.

Samarbetsavtal ger långsiktig stabilitet

Vattenvårdsåtgärder tar ofta lång tid att genomföra. Detta kräver långsiktighet i åtgärdsarbetet, vilket kommunerna löst genom att teckna fleråriga samarbetsavtal med varandra. I samarbetsavtalen regleras de ingående kommunernas årliga anslag. Dessa har hittills baserats på areal inom avrinningsområdet och befolkning. Samma principer rekommenderas för det fortsatta vattenvårdsarbetet.

Avtalstid och etapper

Vattenvårdsarbetet har sedan 2016 synkroniserats med vattenförvaltningens sexårscykler (2016–2021, 2022–2027). Det förefaller naturligt att en fortsättning av åtgärdsarbetet tidsmässigt samordnas med vattenförvaltningens sexårscykel 2028–2033.



Genomfört vattenvårdsarbete

Genomförda åtgärder och annat vattenvårdsarbete

Det samordnade vattenvårdsarbetet inom Kävlingeån vattenvårdsprogram har resulterat i en lång rad fysiska åtgärder i landskapet. Därutöver har arbetet bedrivits genom uppsökande verksamhet, vattendialoger inom mindre delavrinningsområden, framtagande av informationsmaterial, uppvaktningar av länsstyrelsen och miljödepartementet med mera. Åtgärderna har beskrivits i olika redovisningar och rapporter, vilka finns tillgängliga via vattenrådets hemsida.

550 hektar nya vattenmiljöer

På 230 olika platser har olika vattenvårdsåtgärder genomförts i avrinningsområdet. Det kommunala samarbetet har varit avgörande för ett lyckat åtgärdsarbete.

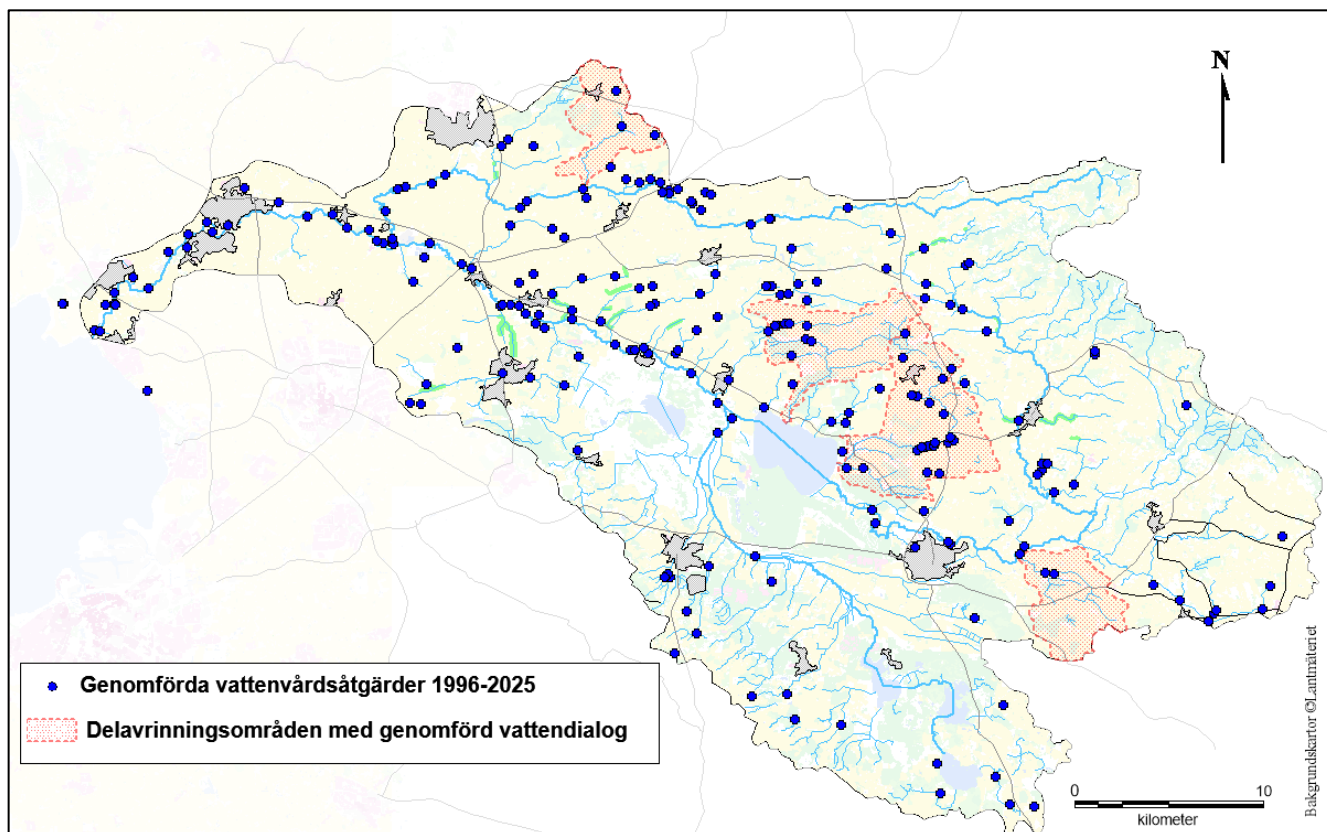
Dammar och våtmarker

Arbetet med att anlägga och restaurera dammar och våtmarker har dominerat vattenvårdsarbetet. Projekten har omfattat allt från små fosfordammar på cirka 0,1 hektar till större våtmarker på flera hektar. Huvudsyftena har oftast varit näringsämnesreduktion och att gynna växt- och djurliv som är beroende av olika vattenmiljöer. Även om det ofta funnits uttalade huvudsyften med de enskilda åtgärderna har samtidigt multifunktionalitet eftersträvat. Målet för den enskilda anläggningen har därför varit att den om möjligt ska generera flera olika nyttor, såsom förbättrad vattenkvalitet, ökad biologisk mångfald, bättre rekreationsmiljöer och flödesdämpning. Ett exempel är dagvattendammen vid Södra Sandby som anlagts på ett tidigt stadium innan planerad bebyggelse börjat etableras. Här kombineras flödesdämning med rekreation och näringsreduktion.



Vy över Sandby våtmark i Lunds kommun. Foto Karl Asp

Totalt har i storleksordningen 550 hektar vattenyta anlagts i Kävlingeåns avrinningsområde. Arealen fördelas på knappt 230 olika åtgärder, se karta nedan. Förteckningar av genomförda åtgärder redovisas i Bilaga 1.



Karta över Kävlingeåns avrinningsområde med platser för alla genomförda vattenvårdsåtgärder och områden med genomförda vattendialoger

Fisken leker i Hörby kommun igen!

Tack vare vattenrådets åtgärdsarbetet är det nu fri fiskvandring i hela Bråån.

Vattendragsrestaureringar

Olika vattendragsrestaureringar har genomförts för att vattendragen ska få sammanhängande sträckor där fisk och andra vattenlevande djur kan spridas (förbättrad konnektivitet) och få bättre livsförhållanden (biotopvård). I detta arbete ingår även återmeandring av rätade åar där t.ex. Klingavälsån genom vattenrådet återfått drygt 4 km av sitt tidigare meandrande lopp.

Vattendragsrestaurering har genomförts på många platser i avrinningsområdet i vattenrådets regi men även av lokala fiskeföreningar t.ex. Björkaån och Kävlingeån vid Rinneback.



Ett omlöp har anlagts från kvarndammen vid Högseröd som bidrar till fria vandringsvägar för fisk och andra vattenlevande djur.

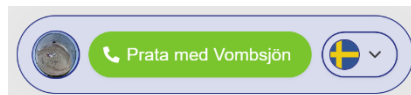
Andra fysiska åtgärder

Som komplement till dammar, våtmarker och vattendragsrestaurering har även andra åtgärder genomförts utifrån vattenrådets målsättningar. Tvåstegsdiken och avfasning av dikeskanter som minskar vattenhastigheter och erosion av vattendragets slänter har anlagts. Träd har planterats som beskuggar vattendragen, minskar igenväxning av vass samt ger sänkta vattentemperaturer på sommaren. Ett historiskt översilningsområde har restaurerats vid Björka i Sjöbo kommun. Gäddvåtmarker har anlagts för att öka mängden rovfisk i

Vombsjön. Strukturkalkning av åkermark och skyddszoner har genomförts för att minska fosforläckaget från åkermarken och vattenanknutna rekreationsstråk har anlagts vid Örtofta i Eslövs kommun.



Nyanlagd gäddvåtmark vid Vombsjöns norra strand



Vattenrådets politiker inspirerar

När kommuner vill veta mer om fördelarna med samordnat åtgärdsarbete då ställer vattenrådets politiker upp!

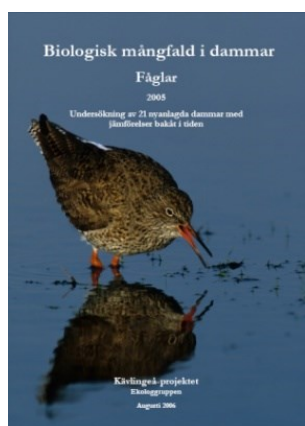
Kommunikation och information

Information om vattenvårdsarbetet har spridits via projektens hemsidor, genom ett stort antal broschyrer och rapporter, utställningar, deltagande på seminarier och föreläsningar, via tidningsartiklar samt inslag på radio och TV. Även AI-teknik prövas i ett samarbetsprojekt där man kan prata med Vombsjön. Vattenråden bedriver även dialogprojekt i mindre delavrinningsområde där berörda markägare och andra intressenter diskuterar rådande förhållanden och vattenmiljöproblem.

Vattenrådets kansli fyller även en viktig uppgift genom att förmedla organisationens långa erfarenhet av samordnat vattenvårdsarbete genom att stötta nybildade vattenråd i andra delar av Sverige. Konkret innebär detta att dela med sig av sitt framgångsrika arbetssätt, med att åstadkomma vattenvårdsarbete i praktiken, med allt från mallar och dokument till att inspirera. Även engagerade politiker från kommunerna ställer upp i nationella sammanhang och delar med sig av sin erfarenhet kring att arbeta gemensamt med andra kommuner kring vatten inom ett avrinningsområde.



Invigning av ny meanderslinga och våtmark vid Klingavälsåns utlopp. Ett exempel på vattenrådets arbetssätt för att uppmärksamma politiker, press, allmänhet och myndigheter om sitt åtgärdsarbete



Undersökningar av miljöeffekter och åtgärdsförsättningar

Omfattande undersökningar av **dammars och våtmarkers miljöeffekter** har utförts inom ramen för Kävlingeåns vattenråds åtgärdsarbete ofta gemensamt med Höje å vattenråd. De flesta studier genomfördes på 90-talet och i början på 00-talet men mindre studier genomförs fortlöpande. Rapporterna finns tillgängliga på Kävlingeåns vattenråds hemsida. Även olika utredningar och underlag för att hitta lämpliga nya åtgärder och för att geografiskt kunna prioritera insatserna efter behov och nytta har tagits fram. Underlagen kan vara intressanta för det fortsatta arbetet.

Genom samarbetade med forskningsfinansierade projekt används Kävlingeåns avrinningsområde, och genomfört åtgärdsarbete, för olika studier såväl naturvetenskapliga som samhällsvetenskapliga.

Miljöeffekter av åtgärdsarbetet

Bättre vattenkvalitet

Baserat på genomförda långtidsstudier av dammar med analyser av in- och utgående halter av näringsämnen samt mätningar av vattenföring kan miljöeffekterna av anlagda dammar och våtmarker beräknas.

Åtgärderna avspeglar sig också i de långtidsmätningar som visar transporten av kväve och fosfor från åarna till Öresund. Överlag märks nedåtgående trender för halterna i vattendragen och totala transporter men utvecklingen har stannat av under den senaste tioårsperioden. Det ska poängteras att det är flera faktorer som spelar in i förklaringen till förändrade halter i vattendragen men då vi genom forskning vet att våtmarkerna reducerar näringsämnen kan vi på goda grunder anta att nyanlagda dammar och våtmarker bidragit till nedgången.

De anlagda åtgärderna inom Kävlingeåns avrinningsområde bedöms ha en reningseffekt på ca 220 ton kväve och 11 ton fosfor årligen. Beräkningen är utförd med antagandet att 1 hektar damm/våtmarksyta reducerar ca 400 kg kväve respektive 20 kg fosfor per år. I praktiken kan reduktionen av näringsämnen (kg/ha) variera stort beroende på hur mycket näring som tillförs och hur stora vattenflöden som passerar dammen/våtmarken.

Effekten på havet är mycket svår att påvisa med direkta mätningar. Medeltransporten från Kävlingeån till Öresund från 1988 till 2023 har varit 1800 ton kväve och 26 ton fosfor per år. Den uppskattade reningseffekten av anlagda våtmarker utgör ca 12 % av kvävetransporten och ca 40 % av fosfortransporten till Öresund. Beräkningar av kostnader för att reducera motsvarande mängd övergödande ämnen i ett reningsverk visar att det skulle kosta ca 50 miljoner kronor om året. Den minskade årstransporten kan mycket väl bero på de åtgärder som genomförts.

Ökad biologisk mångfald

Omfattande uppföljningsstudier har gjorts för att studera växt- och djurliv i anlagda våtmarker. Med stöd av dessa studier kan betydelsen för den biologiska mångfalden skattas grovt. Tabellen nedan visar en uppskattning för de tre olika avrinningsområdena Höjeå samt närliggande Kävlingeån och Segeå.

Bland observationerna finns både många vanliga arter och sådana som är tydligt undanträngda i jordbrukslandskapet. Även rödlistade arter har noterats. Utan att försöka kvantifiera har genomförda åtgärder även gynnat ett stort antal groddjur, många vattenanknutna växter och förbättrat vandringsvägar och lekmiljöer för fisk.

Kostnadseffektiv rening

Reningen i anlagda våtmarkerna är kostnadseffektiv. Att reducera motsvarande mängd övergödande ämnen i ett reningsverk skulle kosta ca 50 miljoner kronor om året.

Fåglar och insekter blir glada

Nya vattenområden har gett häckningsplatser till 440 vattenanknutna fågelpar. Miljontals sländor och andra vattenlevande småkryp har fått nya hem.



Beräknad betydelse av anlagda våtmarker i Höje å (ca 110 ha) och Kävlingeån (ca 550ha) samt Segeå (ca 105 ha) för djur knutna till vattenmiljöer.

Område	Anlagda våtmarker (hektar)	Häckande fåglar (par/år)	Rastande fåglar (indv/år) *	Bottenfauna (milj. Indiv/år)
Höje å	110	550	1200	1900
Kävlingeån	550	2 750	6000	9350
Sege å	105	525	1155	1785

* baseras på snitt per hektar, 11 individer/ha, vid investeringstillfällena

Mer miljönytta

Dammar och våtmarker är multifunktionella, och bidrar till ökad grundvattenbildning, dämpar flödesvariationer och fungerar som reningsverk för en rad ämnen till exempel bekämpningsmedels- och läkemedelsrester och metaller. Många anlagda och restaurerade vatten har också stor betydelse för rekreation, friluftsliv och jakt. På vissa platser har särskilda satsningar gjorts genom att anlägga stigar, spänger, broar och informationstavlor. Den kanske största satsningen har gjorts vid Sandby våtmark med samfinansiering av Lunds kommun och ett liknande projekt projekteras nu i Kävlinge kommun vid Gryet.

Fortsatt samarbete ger många fördelar

Under 30 år har det samordnade arbetet kring vatten pågått i Kävlingeåns avrinningsområde. Initialt startat av politiker från olika kommuner som såg fördelarna att arbeta gemensamt inom vattnets geografiska gränser. Genom det grundläggande samarbetsavtalet har man visat att samarbetet lönar sig och stabilitet ger en trygg grund för ständigt förbättringsarbete. Åtgärderna har förbättrat vattnets kvalitet och ökat den biologiska mångfalden kopplad till vatten. Man har dessutom byggt förtroende mot olika aktörer i avrinningsområdet i varit lyhörda för nya behov och förändring av arbetssätt.

I och med de pågående klimatförändringarna är vattenfrågan mer aktuell än någonsin och nya utmaningar behöver hanteras. Det handlar om att bygga en beredskap för torka och översvämningar, att värna och förbättra biologisk mångfald och utifrån dessa utmaningar samarbeta inom vattnets gränser.

Vattenrådets organisation har en unik möjlighet att ta sig an dessa frågor och fortsätta utveckla sitt framgångsrika arbete.

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Genomförda åtgärder i Kävlingeåns avrinningsområde

Kävlingeåns vattenvårdsprogram 2018–2025				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
860	Hjälmaröd, gäddvåtmark	Eslöv	1,5	2025
856	Blentarp 14:2	Sjöbo	1,8	2025
829	Brösarp 3:7 m.fl.	Sjöbo	1,2	2024
849	Brösarp 4:15 m.fl.	Sjöbo	0,5	2024
861	Lilla Torpsbäcken, fiskevård	Sjöbo	7	2024
859	Tolånga övre dämme, fiskevård	Sjöbo	-	2024
400	Veberöd 1:23, 21:10 samt 5:5	Lund	0,5	2024
807	Rolsberga kvarn, fiskevård	Höör	-	2023
796	Oderup 10:19	Hörby	1	2022
821	Hjularöd 1:2	Eslöv	1,2	2022
777	Sandby 67:2	Lund	5	2022
831	Eggelstad 16:18, 14:10	Sjöbo	0,5	2022
837	Vanstadtorp 10:12	Sjöbo	0,4	2022
524	Skarhult 13:36	Eslöv	2,1	2021
806	Örtofta 21:1	Eslöv	3	2021
808	Lila Skeglinge 1:1	Eslöv	3,4	2021
793	Högseröds kvarn, fiskevård	Eslöv	-	2020
819	Örtofta by, rekreationsstråk	Eslöv	-	2020
781	Hammarlunda 7:1	Eslöv	3,5	2019
510	Åkert	Eslöv	0,2	2019
810	Hunneberga 31:1	Eslöv	0,3	2019
781	Hammarlunda 7:1	Eslöv	3,5	2019
750	Ry 4:1_öster	Eslöv	0,4	2018
767	Löddesnäs 1:1, Holländarehusen	Lomma	7	2018

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåns vattenvårdsprogram 2015–2017				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
779	Sularpsbäcken Sandby, fiskevårdsåtgärder	Lund		2017
780	Harlösabäcken, fiskevårdsåtgärder	Eslöv		2017
232D4	Alestadtorp 1:2, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
232D1	Brandstad 30:1, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
232D3	Övedskloster 2:69, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
232D5	Bjärsjölagård 1:128, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
232D2	Brandstadholm 1:14, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
791	Veberöd 7:2	Lund	4	2016
232D6	Elestorp 7:1, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
769A	Araskoga 6:5, tvåstegsdike, terrass	Sjöbo	0,5	2016
769B	Araskoga 5:11, svämplan	Sjöbo	0,2	2016
773	Brandstad 30:5, infiltrationsdike	Sjöbo	0,2	2016
774	Bjärsjölagård 1:37, reglerad dränering	Sjöbo		2016
232D8	Brandstad 30:1, fosfordamm	Sjöbo	0,1	2016
775	Elestorp 8:1, kalkfilterdike	Sjöbo		2016
769C	Brandstadholm 1:14, fosfordamm	Sjöbo	0,2	2016
706	Ry 4:1	Eslöv	1,8	2015
746	Östra Strö S:2	Eslöv	0,03	2015
372	Björka 13:4, 18:3, 18:4 m fl	Sjöbo	60	2015
574	Kungsholmen 1:1, återmeandring	Lund	46	2015
714A	Furulund 3:1	Kävlinge	0,24	2015
714B	Lackalänga 7:21	Kävlinge	0,18	2015
742A	Sandby 54:1 m.fl., avfasning	Lund	800	2015

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåns vattenvårdsprogram 2012–2014				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
705	Askeröd 1:3	Hörby	1,3	2014
702	Harlösa-Hjälmaröd 4:3	Eslöv	1,5	2014
724	Brandstadholm 1:14	Sjöbo	0,3	2014
575	Vikhög 1:28	Kävlinge	0,2	2014
716	Vikhög 1:28	Kävlinge	5	2014
708	Skarhult 13:10	Eslöv	4,4	2014
707	Källstorp 1:21, norr	Eslöv	3,5	2014
729	Källstorp 1:21, söder	Eslöv	0,9	2014
713	Borgeby 11:29, Borgeby 11:28	Lomma	0,8	2014
603	Kungsmarken, Glombäcken återmeandring	Lund	800	2014
738	Skarhults Nygård 1:5, trädplantering	Eslöv	700	2014
718	Löddeköpinge 24:11	Kävlinge	1	2013
596A	Flyinge ängar, Östra Gårdstånga 13:61	Eslöv	3	2013
731	Hasslemölla 1:1	Lund	0,2	2013
732	Hunneberga 16:10	Eslöv	0,7	2013
584	Rekreatiönsstråk Örtofta	Eslöv	3000	2012
588	Brandstadholm 2:7, Araskoga 5:10, 5:11	Sjöbo	1	2012
593	Araskoga 5:9, Brandstad 19:27	Sjöbo	0,5	2012
587	Brandstad 19:9, Araskoga 5:10, 5:11	Sjöbo	1	2012
607	Hällestad 8:39	Lund	0,35	2012
596B	Östra Gårdstång 13:63	Eslöv	0,2	2012
586	Brödåkra 2:45	Eslöv	1	2012
555	Ellinge 34:1	Eslöv	0,7	2012

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 2008–2011				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
578	Övedskloster 2:23, Blommeröd	Sjöbo	2	2011
581	Brödåkra 2:4	Eslöv	0,3	2011
573	Tranås 38:2	Tomelilla	0,5	2011
579	Gryby 10:2	Eslöv	0,5	2011
340	Kungsholmen 1:1	Lund	60	2010
567	Tranås 25:36	Tomelilla	1,5	2010
5	Östraby 10:56, 10:12	Hörby	1,1	2010
559	Gryby 10:2	Eslöv	3,8	2010
568	Rolsberga 7:7	Höör	4,6	2010
473	Örtofta 21:11	Eslöv	2	2010
12A	Åsum 37:1	Sjöbo	15	2009
548	Ågerup 2:82	Sjöbo	4	2009
527	Holmby 14:2	Eslöv	2,8	2009
538	Ågerup 2:29 (Lihult)	Sjöbo	9	2009
561	Slogstorp 8:5	Eslöv	0,15	2009
562	Östra Gårdstånga 22:1	Eslöv	1	2009
529	Övedskloster 2:23	Sjöbo	19	2009
531	Löddeköpinge 93:1, 5:2, 26:5	Kävlinge	9,5	2008
535	Pinnamöllan	Sjöbo	0,3	2008
203	Attarp 2:28	Eslöv	1,6	2008
537	Attarp 2:5	Eslöv	1,5	2008
539	Säljeröd 3:2	Hörby	7	2008
554	Slogstorp 17:8	Eslöv	0,3	2008

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 2005–2007				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
475A	Örtofta 21:1	Eslöv	8,9	2007
253A, B, C	Hjularöd 1:2	Eslöv	16,1	2007
201	Assmåsa 4:10	Sjöbo	1	2006
291A	Lönshult 2:1	Eslöv	1,1	2006
331B	Viderup 1:7	Eslöv	0,6	2006
485	Hammarlunda 12:4,12:5	Eslöv	1,2	2006
322	Gryby 8:7	Eslöv	1,7	2006
517	Rolsberga 15:14	Höör	0,5	2006
349	Ågerup 2:29	Sjöbo	8	2006
506	Veberöd 1:10	Lund	1	2006
516	Rolsberga 10:7	Höör	1,1	2005
309	Gummastorp 12:1	Hörby	0,9	2005
317	Kyrkhult 2:6	Eslöv	0,7	2005
375	Östra Gårdstånga 24:1	Eslöv	0,8	2005
7	Askerödsmosse	Hörby	10,7	2005
361	Romhult 3:4	Eslöv	1,8	2005
350A	Övedskloster 2:69 (Skartofta)	Sjöbo	1	2005
319	Fjärshus 1:7	Ystad	1,1	2005
350D	Övedskloster 2:23, Vressel 2:80,	Sjöbo	11,9	2005
343A	Bellingaröd 1:1, Bellinga 1:1	Ystad	2,5	2005
343C	Bellinga 1:1	Sjöbo	1	2005
311	Näsby 7:17	Sjöbo	0,7	2005
331A	Viderup 1:7	Eslöv	2,5	2005
229	Alestadtorp 1:2, 2:1	Sjöbo	0,7	2005
333	Vanstad 13:13	Sjöbo	2,1	2005
26	Tolånga 14:20	Sjöbo	1	2005

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 2002–2004				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
304	Örtofta 21:1	Eslöv	0,7	2004
129B	Slogstorp 17:8	Eslöv	0,3	2003
300	Äsperöd 1:30	Tomelilla	0,4	2003
289	Sandbäck 2:2	Sjöbo	1	2003
297	Brandstad 1:14	Sjöbo	0,6	2003
297	Brandstad 1:14	Sjöbo	0,8	2003
295	Näsby 6:2	Sjöbo	2,1	2003
268	Övedskloster 2:23	Sjöbo	0,6	2003
102	Sövestad 1:47	Ystad	0,5	2003
290	Sillaröd 1:35	Tomelilla	0,3	2003
284 A	Löddeköpinge 75:1, 94:1	Kävlinge	2,3	2003
284 B	Löddeköpinge 75:1, 94:1	Kävlinge	2,9	2003
190A	Nöbbelöv 6:1	Eslöv	0,55	2002
194	Ekeberga 1:24	Lund	1,2	2002
155	Revinge 2:12	Lund	0,4	2002
186	Igelösa 7:1	Lund	0,45	2002
183	Borgeby 16:8	Lomma	2,1	2002
242	Rolsberga 15:8–12	Höör	0,9	2002
227	Frönshult 1:7, 1:8	Eslöv	2	2002
244	Gårdstånga 18:1	Eslöv	3	2002
271A	Bolleröd 3:3	Eslöv	1	2002
204	Holmby 3:1	Eslöv	0,75	2002
171	Sandby 25:39	Lund	0,4	2002
172F	Revinge 1:12	Lund	8,2	2002
293	Sövdeborg 1:65	Sjöbo	4	2002
273	Säljeröd 3:2	Hörby	5,5	2002

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 2000–2002				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
166	Östraby 1:5 m fl	Hörby	0,5	2002
231	Högseröd 13:1	Eslöv	0,5	2002
134	Hunneberga 4:4/31:2	Eslöv	0,85	2002
176	Västerstad 23:6	Hörby	1	2002
193	Holmby 3:1	Eslöv	0,41	2002
108	Harlösa 1:4	Eslöv	3,2	2002
228	Flyinge 6:7	Lund	3,5	2002
211A	Silvåkra 1:34	Lund	3,5	2002
245	Bingstorp 2:1	Eslöv	3	2002
86	Skatteberga 1:2	Lund	5	2002
28	Hög 8:1	Kävlinge	2	2001
161	Stora Harrie 29:127	Kävlinge	0,7	2001
215	Dörröd 3:10	Lund	1	2001
152	Hammarlunda 6:2	Eslöv	0,5	2001
138	Revinge 35:1	Lund	0,8	2001
196B	Rolsberga 7:7	Höör	1,3	2001
196A	Rolsberga 7:7	Höör	1,4	2001
182	Löddeköpinge 4:1	Kävlinge	0,6	2000
187	Arendala 4:1	Lund	0,5	2000
146	Tolånga 14:21	Sjöbo	0,5	2000
51B	Vallarum 13:4	Sjöbo	0,9	2000
181	Kävlinge 37:6	Kävlinge	0,6	2000
191	Askeröd 11:18	Hörby	0,6	2000
61	Lilla Harrie 16:1	Kävlinge	0,2	2000

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 1999				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
125	Igelösa 9:1,12:1	Lund	1,6	1999
94	Vännberga 1:2	Eslöv	0,7	1999
167	Västerstad 19:29	Hörby	0,5	1999
109	Bjärröd 6:4	Sjöbo	0,6	1999
156	Äsperöd 72:1	Tomelilla	0,85	1999
92B	Gårdstånga 3:9,1:1	Eslöv	0,9	1999
92A	Gårdstånga 3:9,1:1	Eslöv	0,9	1999
162	Frörum 1:1	Tomelilla	0,6	1999
142	Hjärås 1:10	Hörby	1,3	1999
175	Västerstad 4:61	Hörby	0,4	1999
8	Rolsberga 23:1	Höör	0,56	1999
112	Borgeby 11:8, 11:28	Lomma	1,1	1999
140	Grimstofta 8:42	Sjöbo	2	1999
147	Åsum 22:1	Sjöbo	1,3	1999
189	Pugerup 1:16	Höör	1,6	1999
159	Hammarlunda 2:1	Eslöv	1,2	1999
46	Holmby 7:4	Eslöv	1,3	1999
51A	Vallarum 13:4	Sjöbo	0,4	1999
91	Södra Åsum 17:12	Sjöbo	0,5	1999
178	Stävie 2:1	Kävlinge	1,5	1999
179	Lackalänga 7:21m fl	Kävlinge	1	1999
170	Dörröd 20:1	Lund	0,4	1999
157	Vollsjö 31:178	Sjöbo	0,7	1999
136	Arendala 4:3	Lund	0,9	1999

Bilaga 1 Genomförda åtgärder

Kävlingeåprojektet 1996–1998				
Nr	Fastighet/namn	Kommun	Vattenyta (ha)/ sträcka (m)	Klar
98	Rolsberga 10:7/Böstofta 17:1	Höör	0,92	1998
27	Boaröd 15:1	Tomelilla	0,35	1998
110	Gummastorp 10:61	Hörby	0,5	1998
139	Stora Harrie 5:23	Kävlinge	0,8	1998
126	Bösmöllan 1:1	Lund	1	1998
13	Vanstad 18:50	Sjöbo	0,3	1998
154	Nöbbelöv 8:2	Eslöv	0,8	1998
4	Skarhult 2:3, Skarhult 5:3	Eslöv	1,1	1997
3A	Kristinetorp 1:2	Eslöv	5	1997
25	Skarhult 13:10	Eslöv	5,3	1997
30A3	Flyinge 22:40, Ekeberga 1:4	Lund	1,6	1997
30A2	Flyinge 22:40	Lund	1	1997
30A1	Flyinge 22:40	Lund	1,5	1997
106	Knutstorp 1:1	Lund	1,1	1997
6	Hjärås 5:3	Hörby	0,81	1997
20B	Trulstorp 3:3	Eslöv	0,65	1997
50	Hoby 3:2, 3:3	Lund	0,5	1997
47	Åkarp 4:3	Hörby	0,86	1997
103	Snogarp 2:1	Ystad	0,6	1997
123	Västerstad 29:65	Hörby	0,7	1997
129	Slogstorp 17:8	Eslöv	0,8	1997
9D	Böstofta 19:3	Höör	0,5	1997
131	Jordboen 1:1	Höör	1	1997
18	Ellinge 34:1 m fl	Eslöv	1,1	1996
9A	Böstofta 19:3	Höör	0,9	1996

2025-12-19

Mattias Larsson

+4641362012

mattias.larsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förbundsordning för Finsam MittSkåne

Förslag till beslut

- Kommunfullmäktige föreslås besluta att godkänna revideringarna i förbundsordningen för Finsam MittSkåne

Ärendebeskrivning

Styrelsen i förbundet tog ett beslut om att ändra förbundsordningen i september 2023. Ärendet skulle upp till kommunstyrelsen då men har inte hanterats.

Beslutsunderlag

Förbundsordning för Samordningsförbundet MittSkåne antagen 230929
Förbundsordning Finsam MittSkåne

Beredning

Den enda skillnaden/förtydligandet i ligger i hur styrelsen ska arvoderas då det måste vara fastställt vilken av medlemmarnas principer man ska följa. Man har valt att föreslå Regionen. I övrigt är det enbart omformuleringar och förnyelse i text enligt mall från Nationella rådet.

Beslutet skickas till

Finsam Mitt Skåne

Eva Hallberg
Kommundirektör

Mattias Larsson
Ekonomichef

Förbundsordning för Samordningsförbundet MittSkåne

§1 Samordningsförbundets namn

Samordningsförbundets namn är Samordningsförbundet MittSkåne, Eslöv, Höör och Hörby.

§2 Samordningsförbundets säte

Samordningsförbundet ska ha sitt säte i Eslövs Kommun.

§3 Samordningsförbundets medlemmar

Förbundet har 3 medlemmar som tillsammans utgör fyra parter: Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Eslövs Kommun, Höörs kommun och Hörby kommun samt region Skåne

§4 Samordningsförbundets ändamål

Förbundets ändamål är att inom det geografiska området för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby svara för en finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet mellan Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, Region Skåne och berörda kommuner i syfte att underlätta och uppnå en effektiv resursanvändning. Resurserna ska användas för samordnade bedömningar och insatser som syftar till att den enskilda ska få eller förbättra sin förmåga att förvärvsarbeta.

§5 Styrelsen

Samordningsförbundet ska ledas av en styrelse. Styrelsen ska bestå av sex ledamöter och sex ersättare. Varje medlem väljer en ledamot och en ersättare. Ersättarna har närvaro- och yttranderätt. Ledamöter och ersättare väljs för fyra år räknat från och med den 1 april året efter det att val av fullmäktige i region och kommuner har ägt rum. Styrelsen utser ordförande och vice ordförande.

§6 Uppgifter och beslutanderätt

Styrelsen är beslutsför när fler än hälften av ledamöterna är närvarande. Vid lika röstetal har ordförande utslagsrätt. Förbundet har till uppgift att

1. Besluta om mål och riktlinjer för den finansiella samordningen
2. Stödja samverkan mellan samverkansparter
3. Finansiera insatser för individer som behöver samordnade rehabiliteringsinsatser
4. Besluta på vilket sätt de medel som finns för finansiell samordning ska användas
5. Svara för uppföljning och utvärdering av beslutade åtgärder
6. Upprätta budget och årsredovisning för den finansiella samordningen

Samordningsförbundet får inte besluta i frågor om förmåner eller rättigheter för enskilda eller vidta åtgärder i övrigt som innefattar myndighetsutövning eller tillhandahålla tjänster som är avsedda för enskilda.

§7 Personal

Förbundsstyrelsen ska utse en tjänsteman som ska leda arbetet inom förbundet enligt styrelsens anvisningar.

§8 Initiativrätt

En medlem i förbundet har rätt att väcka ett ärende i förbundsstyrelsen enligt respektive huvudmans beslutsordning.

§9 Samråd

Styrelsen ska hålla förbundsmedlemmarna underrättade om den allmänna planläggningen av förbundets verksamhet och om frågor av större ekonomisk eller organisatorisk betydelse. Styrelsen har rätt att från förbundsmedlemmarna få de yttranden och upplysningar som behövs för att styrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter.

§10 Kungörelse

Förbundets kungörelser, protokoll och andra tillkännagivande ska anslås på den officiella anslagstavlan hos kommunerna Eslöv, Höör och Hörby samt Region Skånes anslagstavla.

§11 Andelar i tillgångar och skulder samt fördelning av kostnader

Medlemmarna har vid varje tidpunkt andel i förbundets tillgångar och skulder i förhållande till vad man tillskjutit för att täcka kostnaderna. Fördelningen mellan medlemmarna är att Försäkringskassan bidrar med hälften av medlen, Region Skåne en fjärdedel samt kommunerna Eslöv, Höör och Hörby gemensamt med en fjärdedel.

§12 Styrning och insyn

Förbundsstyrelsen ska upprätta tertialuppföljningar med helårsprognos för verksamheten och ekonomin som skickas till medlemmarna. Förbundsstyrelsen ska också årligen i samband med bokslutet redovisa verksamhetens utfall för medlemmarna. Förbundet får inte ingå i borgen och inte heller sätta sig i skuld utöver vad som är sedvanliga krediter för verksamheten.

§13 Budget

Förbundsstyrelsen ska varje år upprätta en plan för förbundets verksamhet och ekonomi för de kommande tre åren. För det första av de tre åren ska styrelsen upprätta en preciserad årsbudget. Överskott eller underskott överförs till nästa verksamhetsår. Årsbudgeten ska också åtföljas av mål för

verksamheten. Förbundsstyrelsen fastställer budgeten för nästkommande kalenderår senast den 30 november. Förbundsstyrelsen ska dessförinnan samråda med förbundsmedlemmarna om budgeten.

§14 Revisorer och revision

Förbundets räkenskaper och årsredovisning samt styrelsens förvaltning ska granskas av en revisor för varje förbundsmedlems räkning. Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen utser en gemensam revisor. Kommunerna Eslöv, Höör och Hörby ska utse en gemensam revisor. Revisorer och revisorsersättare utses i övrigt i enlighet med bestämmelserna i 25§ i lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser. Revisorer och revisorsersättare väljs för fyra år räknat från och med den 1 april året efter det att val av fullmäktige i region och kommuner har ägt rum. Vid revision tillämpas bestämmelserna i 26§ (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

§15 Utträde

En förbundsmedlem har rätt att efter uppsägning utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år. Vid en förbundsmedlems utträde upplöses förbundet och medlemmarnas ekonomiska mellanhavanden regleras enligt 11§ i denna förbundsordning. Om det efter utträde på den kommunala sidan återstår minst en kommun ska upplösning ske endast om det beslutas enligt 16§.

§16 Likvidation och upplösning

Förbundet kan träda i likvidation om medlemmarna är överens om det eller om en eller flera medlemmar utträder ur förbundet. Ett sådant beslut ska alltid föregås av ett samråd mellan huvudmännen. När förbundet trätt i likvidation ska skulderna betalas och egendomen avyttras. Därefter ska kvarvarande tillgångar fördelas enligt principerna i 11§ i denna förbundsordning. När styrelsen har fullgjort sitt uppdrag ska den avge en slutredovisning för sin förvaltning. Det görs genom att styrelsen visar en förvaltningsberättelse över likvidationen i sin helhet som redovisar betalning av skulder, försäljning av egendom och skiftet av resterande tillgångar därefter. Till berättelsen ska bifogas redovisningshandlingar för hela likvidationen. Förbundet är upplöst när förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna har delgivits medlemmarna.

§17 Tvister

Tvister mellan förbundet och dess medlemmar ska avgöras vid en allmän domstol i Sverige.

§18 Ersättning till ledamöter, ersättare och revisorer

Ersättning för arvoden och ersättningar till ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter, ersättare, revisorer och revisionsersättare ska följa de bestämmelser som gäller för förtroendevalda i Region Skåne. Skäligt arvode till revisorer betalas av förbundet.

§19 Arkivtillsyn

Kommunstyrelsen i Eslövs kommun ansvarar för tillsynen av att samordningsförbundet fullgör sina skyldigheter enligt arkivlagen (1990:782).

§20 Ändring i förbundsordningen

Ändringar i förbundsordningen ska fastställas genom likalydande beslut av förbundets samtliga medlemmar.

§21 Förbundets bildande

Förbundets anses bildat den 1 april 2011.

*Denna förbundsordning är antagen av Förbundsstyrelsen vid styrelsemöte 2023-09-29.
Förbundsordningen gäller tillsvidare.*

FÖRBUNDSORDNING FÖR SAMORDNINGSFÖRBUNDET Eslöv, Höör och Hörby med arbetsnamnet MittSkåne.

Samordningsförbundet Eslöv, Höör och Hörby (nedan kallat förbundet) har inrättats med stöd av lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser mellan Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, kommun och region/landsting.

1 § FÖRBUNDETS NAMN

Förbundets namn är Samordningsförbundet Eslöv, Höör och Hörby.

2 § FÖRBUNDETS SÄTE Förbundets säte är Eslövs kommun.

3 § FÖRBUNDETS MEDLEMMAR

Förbundets medlemmar Region Skåne, Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan och kommunerna Eslöv, Höör och Hörby

4 § FÖRBUNDETS ÄNDAMÅL

Förbundets ändamål är att inom det geografiska området för kommunerna Eslöv, Höör och Hörby svara för en finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet mellan Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, Region Skåne och berörda kommuner i syfte att underlätta och uppnå en effektiv resursanvändning. Resurserna ska användas för samordnade bedömningar och insatser som syftar till att den enskilde ska få eller förbättra sin förmåga att förvärvsarbeta

5 § STYRELSEN

Samordningsförbundet ska ledas av en styrelse. Styrelsen ska bestå av sex ledamöter med sex ersättare. Varje medlem väljer en ledamot och en ersättare för denne. Ersättarna har närvaro- och yttranderätt. Ledamöter och ersättare väljs första gången för tiden från och med den 1 april 2011 till och med den 31 mars 2015. Därefter väljs ledamöter och ersättare för fyra år räknat från och med den 1 april året efter det att val av fullmäktige i region och kommuner har ägt rum. Styrelsen utser ordförande

6 § UPPGIFTER OCH BESLUTANDERÄTT

Styrelsen är beslutsför när samtliga parter är tjänstgörande. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst. Parterna ska samråda innan de beslutar om budget.

Förbundet har till uppgift att

1. besluta om mål och riktlinjer för den finansiella samordningen
2. stödja samverkan mellan samverkansparterna
3. finansiera insatser för individer som behöver samordnade rehabiliteringsinsatser
4. besluta på vilket sätt de medel som finns för finansiell samordning ska användas
5. svara för uppföljning och utvärdering av beslutade åtgärder
6. upprätta budget och årsredovisning för den finansiella samordningen

Samordningsförbundet får inte besluta i frågor om förmåner eller rättigheter för enskilda eller vidta åtgärder i övrigt som innefattar myndighetsutövning eller att tillhandahålla tjänster som är avsedda för enskilda.

7 § PERSONAL

Förbundsstyrelsen ska utse en tjänsteman som ska leda arbetet inom förbundet enligt styrelsens anvisningar.

8 § INITIATIVRÄTT

En medlem i förbundet har rätt att väcka ett ärende i förbundsstyrelsen enligt respektive huvudmans beslutsordning.

9 § SAMRÅD

Styrelsen ska hålla förbundsmedlemmarna underrättade om den allmänna planläggningen av förbundets verksamhet och om frågor av större ekonomisk eller organisatorisk betydelse. Styrelsen har rätt att från förbundsmedlemmarna få de yttranden och upplysningarna som behövs för att styrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter.

10 § KUNGÖRELSER

Förbundets kungörelser, protokoll och andra tillkännagivanden ska anslås på den officiella anslagstavlan hos kommunerna Eslöv, Höör och Hörby samt Region Skånes anslagstavla.

11 § ANDELAR I TILLGÅNGAR OCH SKULDER SAMT FÖRDELNING AV KOSTNADER

Medlemmarna har vid varje tidpunkt andel i förbundets tillgångar och skulder i förhållande till vad man tillskjutit för att täcka kostnaderna. Fördelningen mellan medlemmarna är att Försäkringskassan bidrar med hälften av medlen, Region Skåne med en fjärdedel samt kommunerna Eslöv, Höör och Hörby gemensamt med en fjärdedel.

12 § STYRNING OCH INSYN

Förbundsstyrelsen ska upprätta tertialuppföljningar med helårsprognos för verksamheten och ekonomin som skickas till medlemmarna. Förbundsstyrelsen ska också årligen i samband med bokslutet redovisa verksamhetens utfall för medlemmarna. Förbundet får inte ingå borgen och inte heller sätta sig i skuld utöver vad som är sedvanliga krediter för verksamheten.

13 § BUDGET

Förbundsstyrelsen ska varje år upprätta en plan för förbundets verksamhet och ekonomi för de kommande tre åren. För det första av de tre åren ska styrelsen upprätta en preciserad årsbudget. Överskott eller underskott överförs till nästa verksamhetsår. Årsbudgeten ska också åtföljas av mål för verksamheten. Förbundsstyrelsen fastställer senast den 30 november budgeten för nästkommande kalenderår. Förbundsstyrelsen ska dessförinnan samråda med förbundsmedlemmarna om budgeten. För första verksamhetsåret fastställs budgeten av medlemmarna i samband med att förbundet bildas.

14 § REVISORER OCH REVISION

Förbundets räkenskaper och årsredovisning samt styrelsens förvaltning ska granskas av en revisor för varje förbundsmedlems räkning. Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen utser en gemensam revisor. Kommunerna Eslöv, Höör och Hörby ska utse en gemensam revisor. Revisorer och revisorsersättare utses i övrigt i enlighet med bestämmelserna i 25 § i lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

Revisorer och revisorsersättare utses första gången för tiden från och med den 1 april 2011 till och med den 31 mars 2015. Därefter väljs revisorer och ersättare för fyra år räknat från och med den 1 april året efter det att val av fullmäktige i region och kommuner har ägt rum. Vid revision tillämpas bestämmelserna i 26 § i lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

15 § UTTRÄDE

En förbundsmedlem har rätt att efter uppsägning utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år. Vid en förbundsmedlems utträde upplöses förbundet och medlemmarnas ekonomiska mellanhavanden regleras enligt 11 § i denna förbundsordning. Om det efter utträde på den kommunala sidan återstår minst en kommun ska upplösning ske endast om det beslutas enligt 16 §.

16 § LIKVIDATION OCH UPPLÖSNING

Förbundet kan träda i likvidation om medlemmarna är överens om det eller om en eller flera medlemmar utträder ur förbundet. Ett sådant beslut ska alltid föregås av ett samråd mellan huvudmännen.

När förbundet trätt i likvidation ska skulderna betalas och egendomen avyttras. Därefter ska kvarvarande tillgångar fördelas enligt principerna i 11 § i denna förbundsordning.

Förbundsstyrelsen svarar för likvidationen.

När styrelsen har fullgjort sitt uppdrag ska den avge en slutredovisning för sin förvaltning. Det görs genom att styrelsen visar en förvaltningsberättelse över likvidationen i sin helhet som redovisar betalning av skulder, försäljning av egendom och skiftet av resterande tillgångar därefter. Till berättelsen ska bifogas redovisningshandlingar för hela likvidationen. Förbundet är upplöst när förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna har delgivits medlemmarna.

17 § TVISTER

Tvister mellan förbundet och dess medlemmar ska avgöras vid en allmän domstol i Sverige.

18 § ERSÄTTNING TILL LEDAMÖTER, ERSÄTTARE OCH REVISORER

Ersättning för arvoden och ersättningar till ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter, ersättare, revisorer och revisorsersättare ska följa någon av parternas principer. Skäligt arvode till revisorer betalas av förbundet eller av parterna så som det framgår av lagtexten under 25 § ovan.

19 § ARKIVTILLSYN

Kommunstyrelsen i Eslövs kommun ansvarar för tillsynen av att samordningsförbundet fullgör sina skyldigheter enligt arkivlagen (1990:782).

20 § FÖRBUNDETS BILDANDE

Förbundets anses bildat den 1 april 2011 under förutsättning att samtliga medlemmar har godkänt denna förbundsordning då.

Förbundsordning Finsam MittSkåne

Från Kaisa Welander <kaisa.welander@finsammittskane.se>

Datum Ons 2025-11-26 11:38

Till Helena Heintz <Helena.Heintz@eslov.se>

 2 bifogade filer (980 kB)

Förbundsordning Finsam MittSkåne.pdf; Förbundsordning för Samordningsförbundet MittSkåne antagen 230929.pdf;

Du får inte ofta e-post från kaisa.welander@finsammittskane.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

Hej Helena,

Jag är ny förbundschef i Samordningsförbundet Finsam MittSkåne och sitter just nu och försöker hitta en del dokumentation från tidigare.

Styrelsen i förbundet tog ett beslut om att ändra förbundsordningen i september 2023, men jag ser inte om det tagits något beslut hos er och ett par av de andra parterna. Har du möjlighet att kolla upp detta till mig?

Jag bifogar den nuvarande och den nya förbundsordningen. Den enda skillnaden/förtydligandet i ligger i hur styrelsen ska arvoderas då det måste vara fastställt vilken av medlemmarnas principer man ska följa. Man har valt att föreslå Regionen. I övrigt är det enbart omformuleringar och förnyelse i text enligt mall från Nationella rådet.

Ha en fin dag,
Kaisa

Kaisa Welander

Förbundschef

Samordningsförbundet Finsam MittSkåne

Södergatan 29, 241 30 Eslöv

0736-71 52 30

Kaisa.welander@finsammittskane.se

www.finsammittskane.se

www.finsam.se

FINSAM
MittSkåne 

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

Styrelsemöte Finsam MittSkåne

Plats och tid Medborgarhuset, Södergatan 29, Eslöv.
Fredagen den 29 september 2023 kl.10.00-12.00

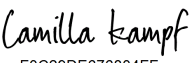
Kallade ledamöter Camilla Kampf (M), ordförande
Helena Lindblom Ohlson (SD)
Christina Nilsson (SD), vice ordförande
Agneta Nilsson (S)
Cecilia Braun Försäkringskassan
Admir Useinovsky Arbetsförmedlingen

Kallade Ersättare David Westlund (S)
Carl Malmqvist (Kd)
Mattias Jeppsson (M)
Tony Ekblad (M)
Gabriella Lidquist, Försäkringskassan
Rikard Anderberg, Arbetsförmedlingen

Övriga kallade Maria Sjöbeck, Förbundschef Finsam MittSkåne

Frånvarande: Helen Lindblom Ohlson, *ersätts av Carl Malmqvist*
Mattias Jeppsson
Gabriella Lidquist
Rikard Anderberg

Signering:

DocuSigned by:

F0C29DE676804FE...
Ordförande Camilla Kampf

DocuSigned by:

2A77986BA8804FA...
Justerare Cecilia Braun

DocuSigned by:

36E457EBA90E4C6...
Sekreterare Maria Sjöbeck

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

Föredragningslista

Ärende/Föredragande

1 Upprop3

2 Fastställande av föredragningslistan.....4

3 Anmälan om jäv5

4. Val av justerare och bestämmande av dag och tid för protokollets justering6

5. Revision av Förbundsordning.....7

6. Ekonomi, Budget 2024.....8

7. Verksamhetsplan.....9

8. Attest och delegationsordning.....10

9. Förbundschefen informerar.....11

10. Övrigt12

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

1 Upprop

Ärendebeskrivning

Beslut

Efter upprop enligt förteckning av ledamöter och ersättare konstateras att samtliga beslutande ledamöter är närvarande.

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

2 Fastställande av föredragningslistan

Beslut

Styrelsen beslutar: Föredragningslistan fastställs.

KALLELSE
Datum
2023-09-22

FINSAM MITTSKÅNE

3 Anmälan om jäv

Beslut

Ordföranden konstaterar att ingen ledamot eller ersättare anmäler jäv.

Ärendebeskrivning

Kommunallagen 6 kap

24 § En förtroendevald eller en anställd som är jävig i ett ärende hos en nämnd får inte delta eller närvara vid handläggningen av ärendet. Denne får dock vidta åtgärder som inte någon annan kan vidta utan olägligt uppskov. Den som känner till en omständighet som kan antas utgöra jäv mot honom, skall självant ge det till känna.

Har det uppkommit en fråga om jäv mot någon och har någon annan inte trätt i hans ställe, skall nämnden snarast besluta i jävsfrågan. Den som jävet gäller får delta i prövningen av jävsfrågan endast om nämnden inte är beslutför utan honom och någon annan inte kan tillkallas utan olägligt uppskov.

Ett beslut i en jävsfråga får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut varigenom nämnden avgör ärendet. Lag (1994:690).

25 § En förtroendevald eller en anställd hos kommunen eller landstinget är jävig, om

1. saken angår honom själv eller hans make, sambo, förälder, barn eller syskon eller någon annan närstående eller om ärendets utgång kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för honom själv eller någon närstående,
2. han eller någon närstående är ställföreträdare för den som saken angår eller för någon som kan vänta synnerlig nytta eller skada av ärendets utgång,
3. ärendet rör tillsyn över sådan kommunal verksamhet som han själv är knuten till,
4. han har fört talan som ombud eller mot ersättning biträtt någon i saken, eller
5. det i övrigt finns någon särskild omständighet som är ägnad att rubba förtroendet till hans opartiskhet i ärendet. Lag (2003:519).

26 § Från jäv bortses när frågan om opartiskhet uppenbarligen saknar betydelse.

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

4. Val av justerare och bestämmande av dag och tid för protokollets justering

Beslut

1. Att utse Cecilia Braun till justerare vid dagens möte
2. Att protokollet ska justeras digitalt senaste den 13 oktober 2023.

KALLELSE
Datum
2023-09-22

FINSAM MITTSKÅNE

5. Revision av Förbundsordning

Ärendebeskrivning

Beslut om ny förbundsordning ska tas vid dagens möte. Förslag till ny förbundsordning har tagits fram i styrelsen under en arbetsdag 2023-08-28. I Finsamlagen finns angivet följande,

9 § Förbundsordningen ska ange

1. samordningsförbundets namn och den ort där förbundet ska ha sitt säte, förbundets medlemmar och ändamål,
2. förbundets organisation,
3. antalet ledamöter och ersättare i styrelsen och hur förbundsmedlemmarna ska vara representerade samt mandattiden om den ska vara kortare än fyra år,
4. de uppgifter förbundet ska få fullgöra enligt 7 § och den beslutanderätt förbundet enligt samma bestämmelse ska ha,
5. om en förbundsmedlem ska ha rätt att väcka ärenden i styrelsen,
6. om det för beslut ska krävas kvalificerad majoritet i styrelsen och för vilka ärenden detta ska gälla,
7. var förbundets tillkännagivanden ska anslås,
8. förbundsmedlemmarnas andelar i förbundets tillgångar och skulder och fördelningen av förbundets kostnader mellan medlemmarna, allt i förhållande till de andelar som medlemmarna ska bidra med enligt 5 §,
9. eventuella begränsningar av förbundets rätt enligt 21 § till skuldsättning genom sedvanliga krediter,
10. förbundsmedlemmarnas styrning av och insyn i förbundets ekonomi och verksamhet,
11. föreskrifter om förbundets budgetprocess,
12. mandattiden för revisorer som utses enligt 25 §,
13. i fråga om förbund med en eller flera gemensamma revisorer för kommuner och regioner, på vilket sätt de gemensamma revisorerna ska utses och vilken av förbundsmedlemmarna som ska utse dem,
14. förfarandet vid en förbundsmedlems utträde ur förbundet,
15. förutsättningarna för och förfarandet vid förbundets likvidation och upplösning samt grunderna för skifte av förbundets behållna tillgångar när förbundet upplöses,
16. ordningen för att lösa tvister mellan förbundet och dess medlemmar,
17. ordningen för att bestämma ekonomiska förmåner till ledamöterna och ersättarna i styrelsen samt till revisorerna, och
18. vad förbundsmedlemmarna i övrigt anser nödvändigt för att ordna de ekonomiska förhållandena mellan förbundet och dess medlemmar samt förbundets förhållanden i fråga om ekonomi och förvaltning. Lag (2019:914).

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar:

1. Att anta den nya förbundsordningen som skall gå till medlemsparter för beslut.

Beslutsunderlag



Förbundsordning för
Samordningsförbund

KALLELSE
Datum
2023-09-22

FINSAM MITTSKÅNE

6. Ekonomi, Budget 2024

Ärendebeskrivning

Enligt Förbundsordningen och Finsamlagen skall budget för nästkommande år beslutas senast 30 november varje år.

Beslut

Styrelsen beslutar:

1.Att anta bilagt förslag till ny budget för FINSAM Mitt Skåne för år 2024

Beslutsunderlag



Budget 2024
beslutad 230929.pdf

KALLELSE
Datum
2023-09-22

FINSAM MITTSKÅNE

7. Verksamhetsplan

Ärendebeskrivning

Verksamhetsplanen ska uppdateras inför 2024. Bilagt finns ett förslag.

Beslut

Styrelsen beslutar:

1. Att arbeta vidare med utkast för Verksamhetsplanen för 2024-2026.

Beslutsunderlag



Verksamhetsplan
2024-2026 utkast.doc

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

8. Attest och delegationsordning

Ärendebeskrivning

Förbundschef har fått i uppdrag att ta fram andra attest och delegationsordningar från andra samordningsförbund och skicka ut till mötet.

Förbundschef ska också ta fram ett förslag till attest och delegationsordning som styrelsen kan utgå från i sitt arbete att ta fram en ny sådan.

Beslut

Styrelsen beslutar:

1. Att anta bilagt förslag till attest- och delegationsordning för Samordningsförbundet MittSkåne.

Beslutsunderlag



Attest och
delegationsordning Fi

KALLELSE
Datum
2023-09-22

FINSAM MITTSKÅNE

9. Förbundschefen informerar

Ärendebeskrivning

Bilagat finns tertialrapport för andra delen av 2023, 230501-230831.

Övriga frågor för vidare hantering;

- Dataskyddsombud, Förbundschef fortsätter att se om det är möjligt att använda sig av någon av medlemskommunernas DSO.
- Hemsidan, bilder på styrelsen, påminnelse om att skicka foto och uppgifter till Förbundschef.
- Upphandling redovisningstjänst
- Upphandling utvärderingstjänst
- Information om två ansökningar från utomstående verksamheter som hanterats i Beredningsgruppen och som återsänts till ansökande med nekande svar med hänvisning till gällande lagstiftning.
- Analysgrupp ska bildas, styrelsen ombedes skicka förslag på lämplig representation till denna grupp. Lokal behovsanalys ska tas fram.

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar:

1. Att godkänna tertialrapport 2.
2. Att ge Förbundschef i uppdrag att skicka ut upphandlingsförfrågan gällande redovisningstjänst enligt förslag.
3. Att ge Förbundschef i uppdrag att skicka ut upphandlingsförfrågan gällande utvärderingstjänst enligt förslag.
4. Att lägga övrig information till handlingarna.

Beslutsunderlag



Tertialrapport 2
230501-230831.pdf



Upphandling
utvärdering 2023.docx



Upphandling revisor
2023.docx

KALLELSE
Datum
2023-09-22



FINSAM MITTSKÅNE

10. Övrigt

Ärendebeskrivning

Styrelsen beslutar att plocka bort punkt i dagordning angående jäv. Det förutses att medlemmar av styrelsen anmäler jäv där det behövs enligt gällande lagstiftning.