

Kallelse till miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde

Datum och tid: 2024-10-23 kl. 13:30
Plats: Stadshuset, Emanuel Möller
Ordförande: Bengt Andersson (M)

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

Ärenden

- 1 Upprop
- 2 Val av protokolljusterare
- 3 Ekonomisk månadsrapport för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2024/10
per september 2024
- 4 Upphandlings- och genomförandeplan för miljö- och 2024/627
samhällsbyggnadsnämnden inför 2025
- 5 SweHatch AB:s ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för
utökad djurhållning på fastigheten Viderup 1:6 (Mi 2024-831)
- 6 **Ej tillgänglig med anledning av personuppgifter** (Mi 2024-1392)
- 7 Förslag till revidering av riktlinjer för offentlig miljö 2024/633
- 8 Förslag till revidering i de lokala ordningsföreskrifterna avseende 2024/574
förbud mot elkablar över gångbana
- 9 Förslag till revidering av Eslövs kommuns författningssamling 2024/573
gällande taxa för felparkeringsavgifter
- 10 **Ej tillgänglig med anledning av personuppgifter** (BYGG 2024-194)
- 11 **Ej tillgänglig med anledning av personuppgifter** (BYGG 2024-514)
- 12 **Ej tillgänglig med anledning av personuppgifter** (BYGG 2024-506)
- 13 Tillbyggnad av affärslokal på fastigheten Harlösa 44:66, Harlösa
(BYGG 2024-575)
- 14 Information om trafikmätningar
- 15 Information om beläggningsinventeringen
- 16 Information om projektet "På egna ben"

2024-10-09
Wajahat Ali
041362361
wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

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

Förslag till beslut

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

Ärendebeskrivning

Ekonomisk månadsrapport för september har tagits fram. Utfallet för perioden är ett överskott med 0,5 mnkr. Prognos för året visar på ett underskott om 0,4 mnkr för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Underskottet är hänförbart till kart- och bygglov och gata-, trafik- och park medan staben och bostadsanpassning visar ett överskott. Den politiska verksamheten och miljötillsynsverksamheten har prognostiserats att vara i paritet med budgeten.

Prognostiserat underskott inom kart- och bygglov beror huvudsakligen på lägre intäkter än budgeterat. Underskottet inom gata-, trafik- och parkverksamheten beror på högre kostnaden än budgeterat för stadsrenhållningen, kostnader för vinterväghållning samt gatuunderhållsutredningen.

Prognostiserat underskott har dock minskat med 3,0 mnkr då personalkostnaderna är lägre än budgeterat. Verksamheterna vidtog åtgärder såsom att låta tjänster vara vakanta för att kompensera för minskade intäkter. Dessutom har sjukskrivningar och lägre tjänstgöringsgrad bidragit till de minskade kostnaderna. Prognos för vinterväghållning förutsätter att året avslutas med en mild vinter.

Investeringar

Prognos för helåret indikerar på att 77,0 mnkr av investeringsmedel kommer att förbrukas vilket är 31,6 mnkr lägre än budgeterat.

Hälsotalet för Miljö och Samhällsbyggnad är 91,4 procent. För Miljö och Samhällsbyggnad motsvarar varje medarbetares frånvaro ca 2 procentenheter.

Beslutsunderlag

Ekonomisk månadsrapport för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden per september 2024

Beredning

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

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab och miljö

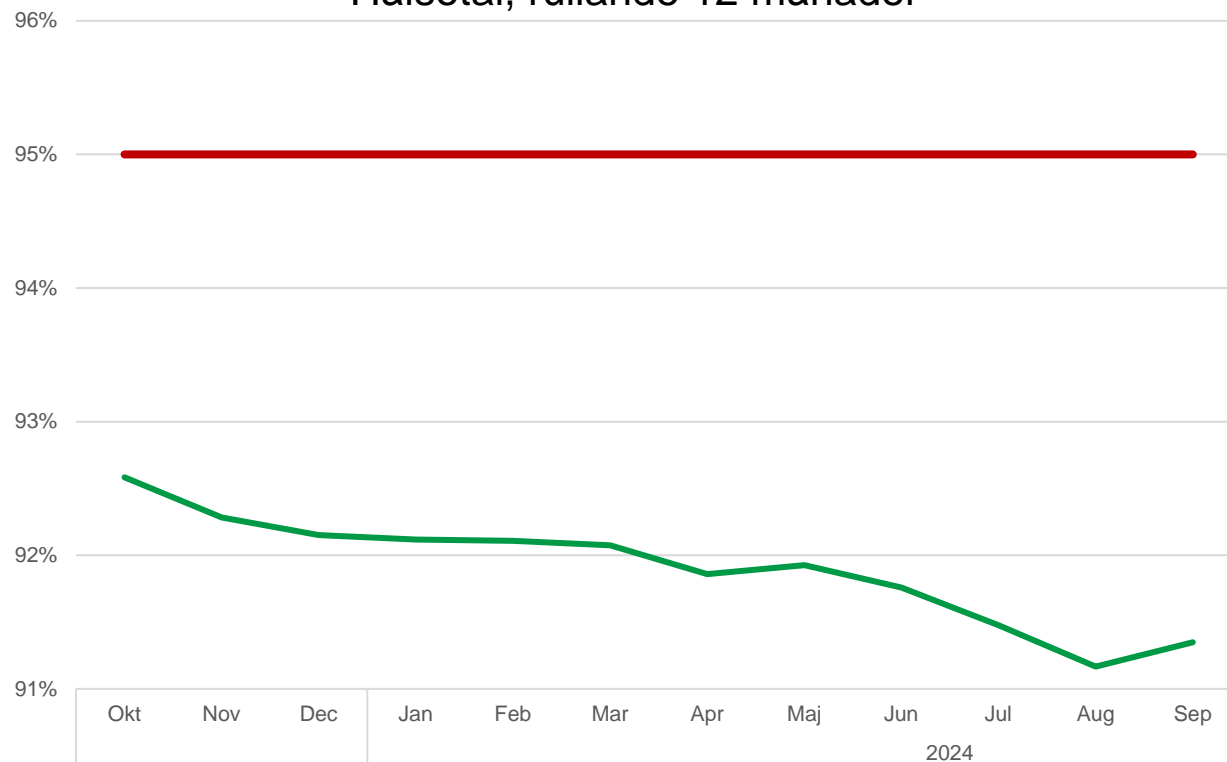
Månadsuppföljning

September 2024

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Hälsotal

Hälsotal, rullande 12 månader



91,4 %



Ramförändringar 2024 (mnkr)

Beslutade internbudget	88,2
Kapitalkostnadskompensation	9,0
Hysesjustering Stadshuset	0,2
Gatuunderhåll	2,0
Tillkommande ytor (Kv Gåsen)	0,1
Lönekostnadskompensation	1,2
Aktuell budgetram	100,7



Utfall, budget* och prognos (mnkr)

	PERIOD JANUARI - SEPTEMBER			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
Intäkter	14,2	12,1	-2,0	18,9	17,2	-1,7
Kostnader	-88,7	-86,1	2,6	-119,5	-118,2	1,3
Personalkostnader	-28,2	-25,9	2,3	-37,7	-34,7	3,0
Driftskostnader	-34,9	-34,9	0,0	-47,4	-49,2	-1,7
Kapitalkostnader	-25,5	-25,3	0,3	-34,4	-34,4	0,0
Nettokostnader	-74,5	-74,0	0,5	-100,7	-101,0	-0,4
Kommunbidrag	74,5	74,5	0,0	100,7	100,7	0,0
ÅRETS RESULTAT			0,5			-0,4

Kommentar perioden +0,4 mnkr)

- Lägre bygglovsintäkter samt lägre intäkter inom miljötillsyn.
- Högre parkeringsintäkter
- Lägre personalkostnader till följd av vakanta tjänster, pga lägre intäkter samt sjukskrivningar och lägre tjänstgöringsgrad.
- Lägre kostnader för BAB
- Vinterväghållning
- Stadsrenhållning
- Föreningsbidrag
- Gatuunderhållutredning

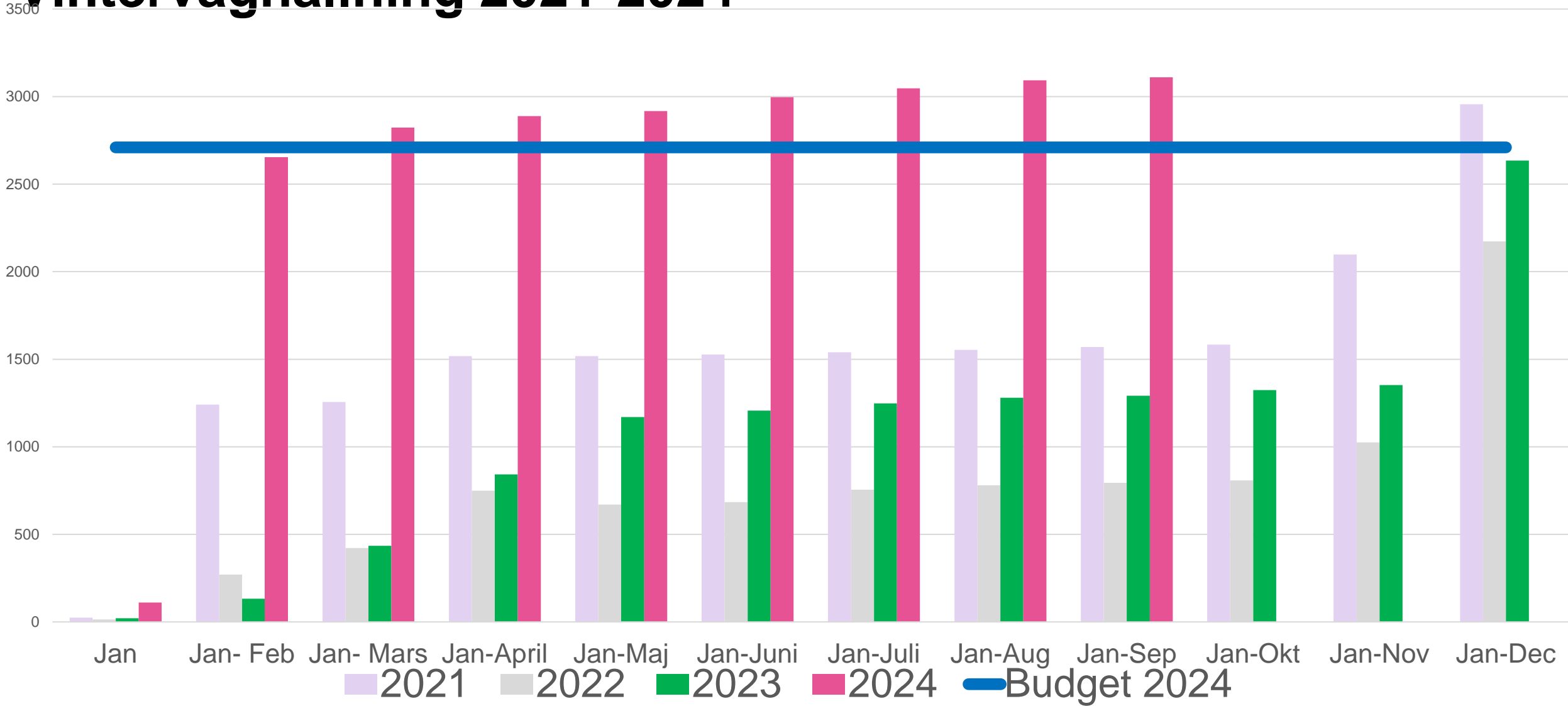
Utfall, budget* och prognos per avdelning (mnkr)

	PERIOD JANUARI - SEPTEMBER			HELÅR (PROGNOS)		
	BUDGET PERIOD	UTFALL PERIOD	AVVIK. PERIOD	BUDGET HELÅR	PROGNOS HELÅR	AVVIK. HELÅR
Nämnd	-0,6	-0,6	0,0	-0,8	-0,8	0,0
Förvaltningsadmin och miljöstrategi	-9,4	-9,1	0,3	-12,5	-12,3	0,2
Tillsynsenheten	-2,8	-2,6	0,1	-3,7	-3,7	0,0
Kart- och bygglovsavdelning	-4,8	-6,1	-1,3	-6,4	-7,3	-0,9
Bostadsanpassning	-2,8	-1,7	1,1	-3,7	-3,2	0,6
Gata Trafik Park	-54,2	-53,8	0,3	-73,5	-73,8	-0,3
Nettokostnader	-74,5	-74,0	0,5	-100,7	-101,0	-0,4
Kommunbidrag	74,5	74,5	0,0	100,7	100,7	0,0
ÅRETS RESULTAT			0,5			-0,4

Prognos 24

- Lägre bygglovsintäkter
- Högre tillsynsintäkter inom PBL
- Parkeringsintäkter
- Lägre kostnader för BAB
- Stadsrenhållning
- Vinterväghållning
- Beläggningsunderhåll
- Övriga driftkostnader (förbrukningsinventarier)

Vinterväghållning 2021-2024



Investeringar 2024

	Mnkr
Utfall per aug	-35,1
<u>Budget</u>	<u>-108,6</u>
Återstår	73,5
Prognos	77,0
• Föreningstorget	
• Ölycke lekplats	
• Infrastrukturbidrag (9,3 mnkr)	
• Kvarngatan	
• Medborgarhuset etapp 1	
• Oförutsedda kostnader	
• Kanalgatan etapp 1+2 (13 mnkr: finansförvaltningen tar kostnaden)	



Christoffer Borg Mattisson

2024-10-09
Wajahat Ali
041362000
wajahat.ali@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse Upphandlings- och genomförandeplan för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2025

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner upphandlings- och genomförandeplanen för 2025 och översänder den till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade den 3 maj 2022, § 103, att enligt riktlinjerna för inköp och upphandling ska respektive nämnd anta en upphandlings- och genomförandeplan för kommande budgetår.

Upphandlings- och genomförandeplanerna ger en samlad bild av kommunens behov och inköp- och upphandlingsenheten får möjlighet att bemanna och planera i god tid före årets början. Inköp- och upphandlingsenheten tar fram och/eller tillhandahåller ramavtal som förvaltningarna kan avropa.

Beslutsunderlag

Sammanställning av upphandlingsbehov för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2025

Beredning

Upphandlings- och genomförandeplanen ska omfatta upphandlingar som lämnas i uppdrag till inköp- och upphandlingsenheten att genomföra.

- Upphandlingar upp till 100 tkr görs inom förvaltningen som direktupphandling.
- Upphandlingar upp till 600 tkr genomförs i huvudsak inom förvaltningen.
- Entreprenadupphandlingar, oavsett belopp, är i dagsläget fortfarande Miljö och Samhällsbyggnads ansvar, i sin helhet.

Upphandlingar över 600 tkr som inte avser entreprenadupphandling lämnas i uppdrag till inköp- och upphandlingsenheten att genomföra.

Upphandlings- och genomförandeplanen ska omfatta upphandlingar som lämnas i uppdrag till inköp- och upphandlingsenheten att genomföra.

- Upphandlingar upp till 100 tkr görs inom förvaltningen som direktupphandling.

- Upphandlingar upp till 600 tkr genomförs i huvudsak inom förvaltningen.
- Entreprenadupphandlingar, oavsett belopp, är i dagsläget fortfarande Miljö och Samhällsbyggnads ansvar, i sin helhet.

Upphandlingar över 600 tkr som inte avser entreprenadupphandling lämnas i uppdrag till inköp- och upphandlingsenheten att genomföra.

I de fall förvaltningen behöver använda konsultstöd vid upphandling, genomför inköp- och upphandlingsenheten förnyad konkurrensutsättning av upphandlade ramavtalsleverantörer (fråga om aktuellt pris och möjlighet att genomföra).

I enlighet med budgetprocessen fattar miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut i mars om förslag till investeringsbudget för kommande budgetår samt planår. Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar förslag på vårbudget i juni som nämnderna sedan lämnar yttrande om i september. Budgetposter är i många fall ospecificerade inom ett större område och mandat att omsätta i verksamhet lämnas till förvaltningen. Därför är ibland åtgärder/genomförande inom respektive budgetpost inte specificerade i detalj förrän senare. Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning ger förvaltningen delegation på upphandlingar upp till 600 tkr. Förvaltningens budgetram beslutas först i november av kommunfullmäktige. Detta gör att en upphandlings- och genomförandeplan, med beslut i oktober, kan komma att påverkas av senare beslut och planering.

Under 2025 består upphandlingsbehovet av parkeringsövervakning, fordonsflytt och skrotning samt projektledare och byggledare inom byggbranschen.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Kommunledningskontoret, inköp- och upphandlingsavdelningen

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab och miljö

Beställande förvaltning:	Upphandling/avtal	Beskrivning av tjänsten/varan	Beräknat värde per år (genomsnitt vid större variation)	Avtalet går ut/Planerad avtalsstart ÅÅÅÅ-MM-DD
MoS	Parkeringsövervakning, fordonsflytt och skrotning	Parkeringsövervakning och kringliggande tjänster.	850 000	2025-10-31
MoS, SeF	Projektledare och byggledare inom byggbranschen	Konsulter, projektledare och byggledare inom bygg- och anläggningsbranschen	4 000 000	2026-07-01

2024-10-11
Lena Eriksson
0413-62336
lena.eriksson@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. SweHatch AB:s ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet för utökad djurhållning på fastigheten Viderup 1:6

Förslag till beslut

- Miljö och samhällsbyggnadsnämnden antar förvaltningens förslag till beslut.
- Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Den 16 september 2024 inkom remissen avseende SweHatch AB:s (här efter kallat bolaget) *Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet* för utökad djurhållning på fastigheten Viderup 1:6.

Sista dagen att inkomma med yttrande är den 24 oktober 2024. Av yttrandet ska det framgå om remissinstansen avstyrker eller tillstyrker ansökan. Om remissinstansen väljer att tillstyrka ansökan kan instansen även lämna synpunkter på föreslagna villkor samt lämna ytterligare villkor och/eller skyddsåtgärder för den aktuella verksamheten.

Bolaget har ansökt om utökning av befintlig verksamhet på fastighet Viderup 1:6, till maximalt 55 000 platser för produktion av kläckägg för slaktkycklingsuppfödning, i befintliga stallar och ett nybyggt stall. Idag omfattas bolaget av djurhållning på Viderup 1:6, klassad C-verksamhet utan tillhörande växtodling, i tre stallbyggnader med totalt 39 375 platser för avelshöns inklusive tuppar. All gödsel kommer fortsättningsvis lämnas bort till samma växtodlingsföretag utan djurhållning i närområdet. All gödsel lagras i stallar och transporteras bort efter avslutad omgång. Allt foder samt övriga förnödenheter köps in.

Den 9 februari 2024 hölls ett avgränsningssamråd på bolagets huvudkontor i Flyinge, med Länsstyrelsen Skåne och Eslövs kommun. Eslövs kommun framförde synpunkter efter mötet. Länsstyrelsen begärde in kompletteringar som bolaget skickade in.

Beslutsunderlag

Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet med yttrande från andra myndigheter och kompletteringar från sökande, 2024-09-16, Viderup 1:6.
Dnr 13311-2024, Doss nr 1285-91-901

Beredning

Bolaget har redovisat åtgärder, uträkningar, resultat, rutiner och dokumentation med tillhörande kompletteringar för att klara utökning av verksamheten. Förvaltningen bedömer att en modern anläggning med relevanta villkor är i linje med den svenska livsmedelsstrategin för inhemsk livsmedelsproduktion och livsmedelsberedskap. I samband med att stallbyggnad uppförs ska en ny avloppsanläggning anläggas. Idag leds spillvatten från personalutrymmen till stallars tvättvattenbrunn.

Förvaltningens förslag till beslut

- Ny avloppsanläggning som är anpassad för nya och befintliga personalutrymmen ska inrättas för att undvika att smitta sprids via spillvatten på åkermark. Avloppsanläggningen ska planeras i samband med uppförande av ny stallbyggnad uppförs.

Beslutet skickas till

Miljöprövningsdelegationen skane@lansstyrelsen.se
Miljöavdelningen

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Avdelningschef stab- och miljö

2024-09-04

Karin Jonsson

+4641362482

Karin.Jonsson2@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Revidering av riktlinjer för offentlig miljö

Förslag till beslut

- Revidering av riktlinjer för offentlig miljö antas och föreslås gälla från och med den 1 december 2024.

Ärendebeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden antog Program för offentlig miljö den 13 mars § 37, 2019. I programmet ges förslag på material och utrustning att användas i utformningen av Eslöv kommuns offentliga miljö inom allmän platsmark.

Kommunstyrelsen antog den 5 oktober 2021, § 200 Riktlinje för styrdokument i Eslövs kommun (KS.2020.0391). Enligt riktlinjen för styrdokument regleras det att riktlinjer som gäller för den egna nämnden beslutar nämnden själv över. I samband med revideringen ändrar Program för offentlig miljö namn till Riktlinje för offentlig miljö.

Ambitionen med att ha riktlinjer för offentlig miljö är att skapa en sammanhållen offentlig miljö i kommunen genom väl genomtänkta och konsekventa val av färg, material och utrustning. I förlängningen bidrar detta till att Eslöv får en tydligare identitet och en starkare roll i regionen.

Beslutsunderlag

- Förslag till reviderade riktlinjer för offentlig miljö, 2024-10-10
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 37, 2019 Program för offentlig miljö

Beredning

Under 2023/2024 har antaget Program för offentlig miljö utvärderats och uppdaterats av tjänstepersoner på avdelning Gata Trafik och Park.

Stora torg formgavs i en arkitektävling och det vinnande konceptet har med sitt val av färger och möblering satt normen för många gestaltningar i Eslövs stadskärna, vilka nu finns med i förslag till uppdaterade riktlinjer.

De nya riktlinjerna för offentlig miljö har bland annat uppdaterats med att;

- ändring av Stads kärnans utbredning
- Marieholm och Löberöd har fått centrumområde definierat i kartan, vilket innebär att dessa får samma gestaltungsprinciper som Eslövs centrum.
- kulörpaletten har uppdaterats så att den kulör som ska användas i stads kärnan är en mörkgrå nyans.
- markmaterial har uppdaterats, bl.a. utifrån beslut taget i miljö- och samhällsbyggnadsnämnden § 169 2021, att Backarna inte ska ha grusade gångbanor.
- användningsområden samt utbudet av pollare har förtydligats och setts över.
- det finns nu endast två varianter av papperskorgar, Big Belly samt Mango.
- antalet olika belysningsarmaturer och stolputförande har setts över. I uppdaterad plan finns numera även texter om nattsänkning samt krav på Zhaga-sockel för att underlätta arbetet med sensorer framöver. Belysningsdelen är numera inarbetad i övriga riktlinjer, istället för att som tidigare vara en enskild del.

Befintliga möbler och utrustning ska fortsättas bytas ut successivt.

Efter beslut uppdateras den digitala versionen av riktlinjerna.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom
Avdelningen Gata, Trafik och Park

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef, Gata Trafik och Park



Riktlinjer för offentlig miljö

ESLÖVS KOMMUN

2024-09-17



Alla bilder är tagna av Sydväst arkitektur och landskap om inget annat anges.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING

- 1.1 Bakgrund
- 1.2 Arbetsgrupp
- 1.3 Uppdatering 2023
- 1.4 Mål och syfte
- 1.5 Målgrupp

2. INDELNING

- 2.1 Eslövs kommuns karaktärer
- 2.2 Eslöv
- 2.3 Eslövs stadskärna
- 2.4 Centrala Eslöv
- 2.5 Eslövs tätort
- 2.6 Byarna
- 2.7 Naturområden

3. ATT TÄNKA PÅ

- 3.1 Välplanerat och välplacerat
- 3.2 Tillgänglighet
- 3.3 Omhändertaget

4. KULÖR OCH MATERIAL

- 4.1 Allmänt
- 4.2 Kulör- och materialpalett
- 4.3 Markmaterial

5. MÖBLER OCH UTRUSTNING

- 5.1 Allmänt
- 5.2 Sittplatser
- 5.3 Cykelställ
- 5.4 Pollare
- 5.5 Skräpkorgar
- 5.6 Räckan och staket
- 5.7 Planteringskärl
- 5.8 Stamskydd och markgaller
- 5.9 Grillar

KAPITEL 1. INLEDNING

Mål och syfte

1.1 Bakgrund

2018 antogs en ny översiktsplan för Eslöv: "Eslöv 2035". I planen pekas vikten av att aktivt arbeta med Eslövs identitet och varumärke ut för att stärka kommunens attraktionskraft. Det här programmet för Eslövs offentliga miljö är en del av detta arbete. Ambitionen med arbetet är att skapa en mer sammanhållen offentlig miljö i kommunen genom väl genomtänkta och konsekventa val av färg, material och utrustning. I förlängningen bidrar detta till att Eslöv får i en tydligare identitet och en starkare roll i regionen.

1.2 Arbetsgrupp

Detta program är framtaget av Sydväst arkitektur och landskap i samarbete med representanter från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och Kommunledningskontoret i Eslövs kommun.

Eslövs kommun:
Karin Jonsson – landskapsarkitekt MoS
Matilda Hansén – entreprenadledare/
landskapsingenjör MoS
Håkan Nilsson – entreprenadledare/
landskapsingenjör MoS
Torsten Helander – stadsarkitekt KKK
Helén Nordin – landskapsarkitekt MoS
Malin Gunnarsson – utredningsingenjör
MoS
Åsa Andersson – tf. projektchef MoS
Anna-Carin Linusson – kommunekolog
MoS
Henrik Jensen-Pässler – kommunikatör
Anna Envall-Lundberg – kommunikatör

Charlotte Mönnich Jung –
kommunikatör

Övriga:
Erik Blomqvist – bebyggelseantikvarie
Kulturen
Sydväst arkitektur och landskap:
Niklas Bosrup – landskapsarkitekt
Per Andersson – landskapsarkitekt
Frida Axelsson – landskapsarkitekt
Andreas Mayor – planeringsarkitekt
Kina Bergdahl – landskapsarkitekt



Mariefholm - kommunens näst största ort.



Centralorten Eslöv som är belägen mitt i kommunen.

1.3 Uppdatering 2023

Under 2023 har representanter från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen jobbat med att uppdatera programmet för att bättre stämma överens med behov som upptäckts längs vägens gång. Uppdateringen handlar bland annat om några mindre förändringar av den geografiska indelningen, uppdatering av belysningsprogrammet, och utbyte och tillägg av utrustning.

I arbetet med uppdateringen har följande från MoS deltagit:

Alva Bosdottir - landskapsarkitekt

Karin Jonsson - landskapsarkitekt

Matilda Hansén - entreprenadledare/
landskapsingenjör

Malin Gunnarsson - utredningsingenjör

Joakim Ingves - entreprenadledare

Pär Larsson - projektledare

Robin Dingwell - projektledare

Christel Wohlin - avdelningschef

Magnus Hall - driftschef

1.4 Mål och syfte

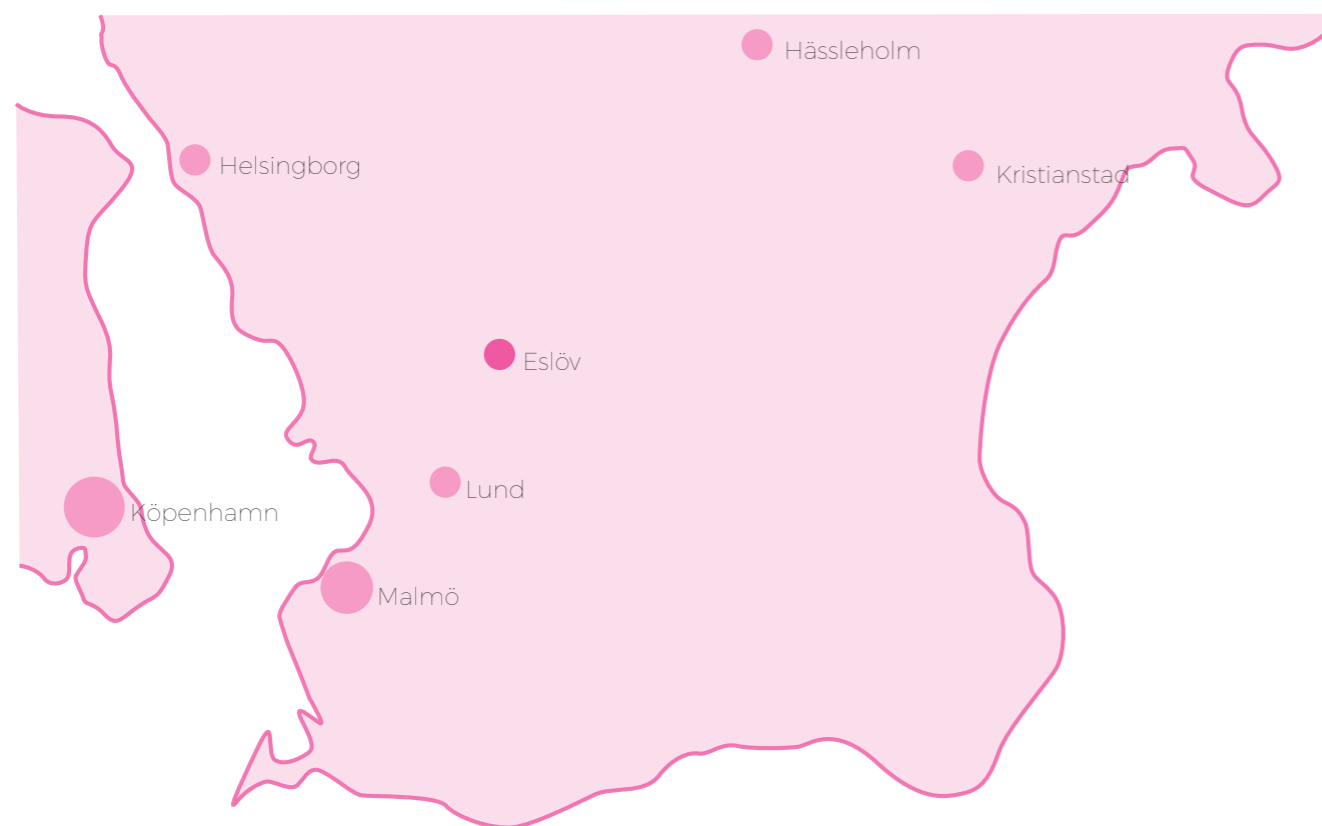
Det övergripande målet är att stärka Eslövs identitet och bidra till att skapa en gemensam helhetsbild för hur kommunens offentliga miljöer ska upplevas och fungera.

Här presenteras riktlinjer för vilka material och vilken utrustning som ska användas i kommunens olika delar för att skapa tydligare och mer attraktiva miljöer.

1.5 Målgrupp

Programmet är till för alla som verkar inom områden som rör Eslövs allmänna platser och ska fungera som vägledning och inspirationskälla vid gestaltning, projektering och drift.

Möbler och utrustning som presenteras i programmet kan bytas ut mot likvärdig produkt efter beställarens godkännande.



Eslövs strategiska läge i regionen.

” Målet är att stärka Eslövs identitet och skapa en gemensam helhetsbild för de offentliga miljöerna.

KAPITEL 2. INDELNING

Eslövs kommuns olika karaktärer



2.1 Eslövs kommuns karaktärer

Kommunen kännetecknas främst av Eslövs stad med sina stadsmässiga kvaliteter och sin höga servicenivå. Genom tågförbindelser och annan kollektivtrafik har Eslöv bra kommunikation med byarna i kommunen. Eslövs kommun har med sitt strategiska läge i regionen utmed södra stambanan och E22 både närhet till storstadsregionen Malmö-Lund och till städer, landsbygd och naturområden i närliggande kommuner.

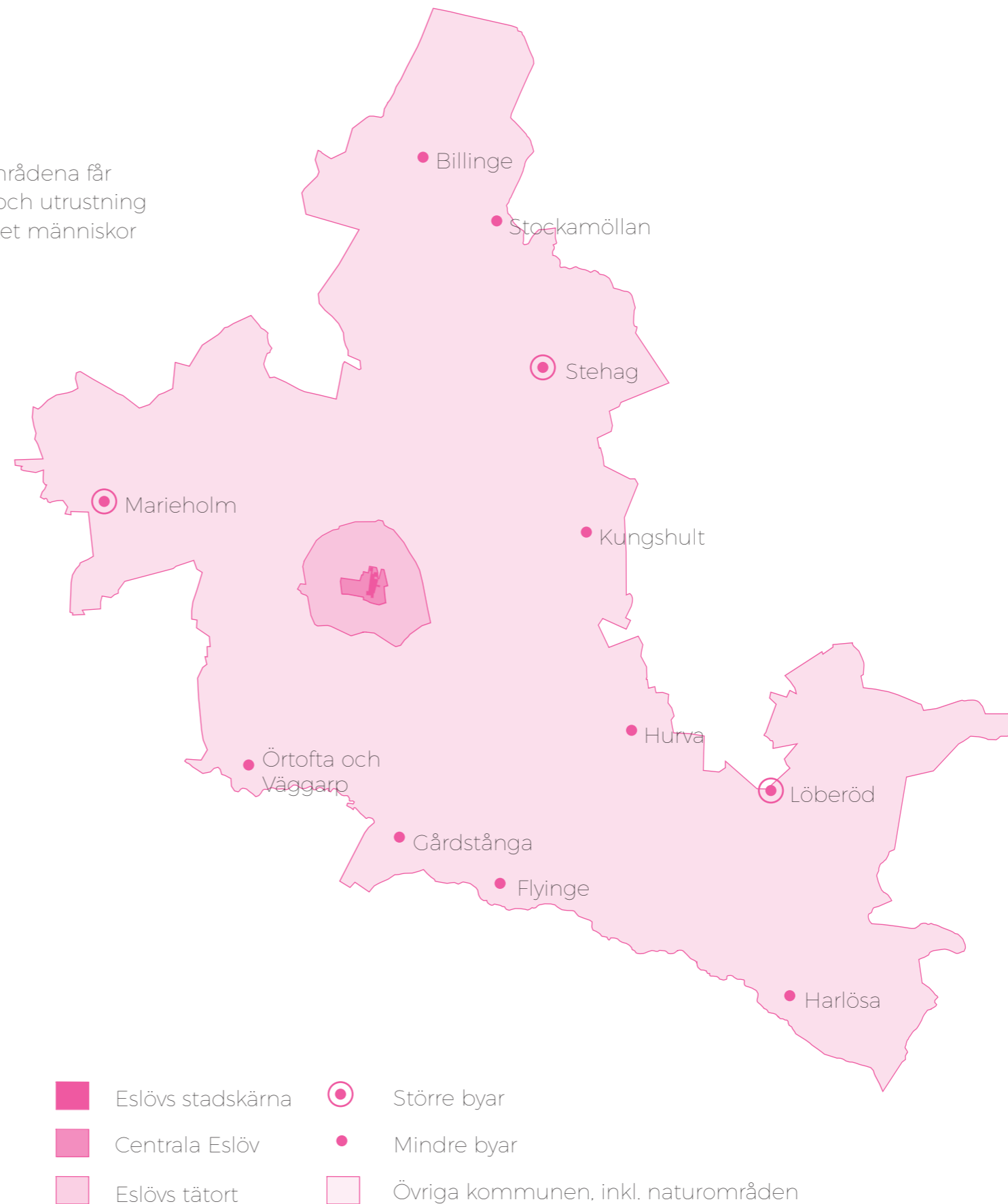
Eslövs kommun har en stark landsbygd med livskraftiga byar och rika natur- och kulturmiljöer. Möjligheten till rekreation är stor och varierad tack vare förekomsten av många olika naturtyper. I norra delen av kommunen dominerar skogsbygd med stora delar allemansrättslig mark och i söder dominerar åkerlandskapet. Genom kommunen rinner också flera vattendrag, såsom Saxån, Rönne å, Bråån och Kävlungeån.

Kommunen har utifrån sina olika förutsättningar delats in i sex olika karaktärer:

- Särskilda platser (platser med egen identitet, t.ex. torg och stråk, vilka inte omfattas av detta program)
- Stadskärnan
- Centrala Eslöv
- Eslövs tätort
- Byarna
- Naturområden

Indelningen i karaktärer/geografiska områden är grunden i hur programmet

ska tillämpas. De olika områdena får olika nivå på gestaltning och utrustning i förhållande till hur mycket människor som rör sig på platsen.



Exempel på de olika karaktärerna i kommunen



Stora torg, Eslöv, en av kommunens särskilda platser.



Utsiktsplats vid Harlösa.



Intimt gaturum, Löberöd.



Tätortsnära rekreation – Kävlingeån vid Gårdstånga.

2.2 Eslöv

Centrala Eslöv och stadskärnan är navet i kommunen, inte minst i Eslövs stad. I översiktsplanen från 2018, "Eslöv 2035", samt i "Plan för centrumutveckling" från 2016 pekas Eslövs centrala delar ut som en plats med god möjlighet att utvecklas genom de attraktiva förutsättningar som finns där.

Möblering och utrustning ska hänga ihop i hela centrala Eslöv för att skapa en tydlig gemensam identitet för alla ingående delar. Stadskärnan särskiljs dock ändå eftersom graden av service och rörelse här är högre, vilket medför högre krav.

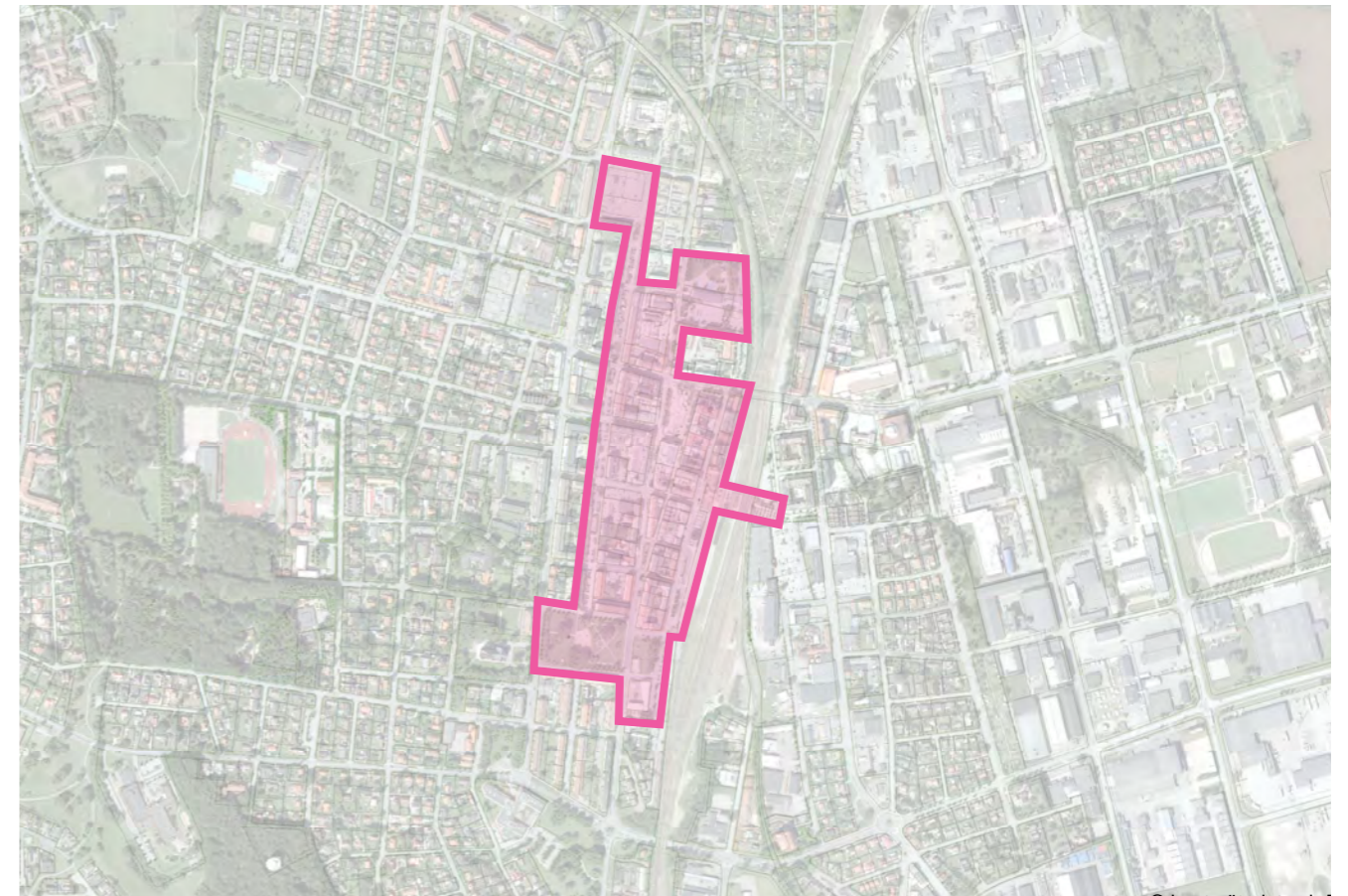
2.3 Eslövs stadskärna

Stadskärnan präglas av att staden växt fram runt järnvägen och stationen upplevs fortfarande som stadens mittpunkt. Den tidiga framväxten av Eslöv under början av 1900-talet skedde utifrån en rutnätsplan och kännetecknas av byggnader i tegel. Senare har arkitekturen blandats upp med modernare ideal, vilket har skapat en variationsrik miljö. Viktiga målpunkter i Eslövs stadskärna, förutom stationen, är Stora torg, Stadsparken och Medborgarhuset.

De områden som berörs av detta program i stadskärnan är gator, mindre platsbildningar och parker. Stadskärnan har också en stor andel särskilda platser, såsom Stora torg och Malmgatan, vilka får ha en egen identitet och därmed kan frångå programmet.

Stadskärnans avgränsning har ändrats i uppdateringen 2023, och inkluderar nu Föreningstorget, hela Kanalgatan och Badhusparken. Sträckningen under järnvägen till Östergatan har tagits bort, och Kanalgatan avgränsar åt väster. Stinstorget är fortsatt med på östra sidan av järnvägen. I framtiden kan avgränsningen ändras i takt med att Östra Eslöv utvecklas.

” Eslövs centrala delar pekas ut att ha goda möjlighet att utvecklas genom de attraktiva förutsättningar som finns.



 Eslövs stadskärna

Bilder från Stadskärnan



Västergatan, gata i stadskärnan.



Malmgatan – en av kommunens särskilda platser.



Stora torg – en av kommunens särskilda platser.



Stinstorget öster om stationen.

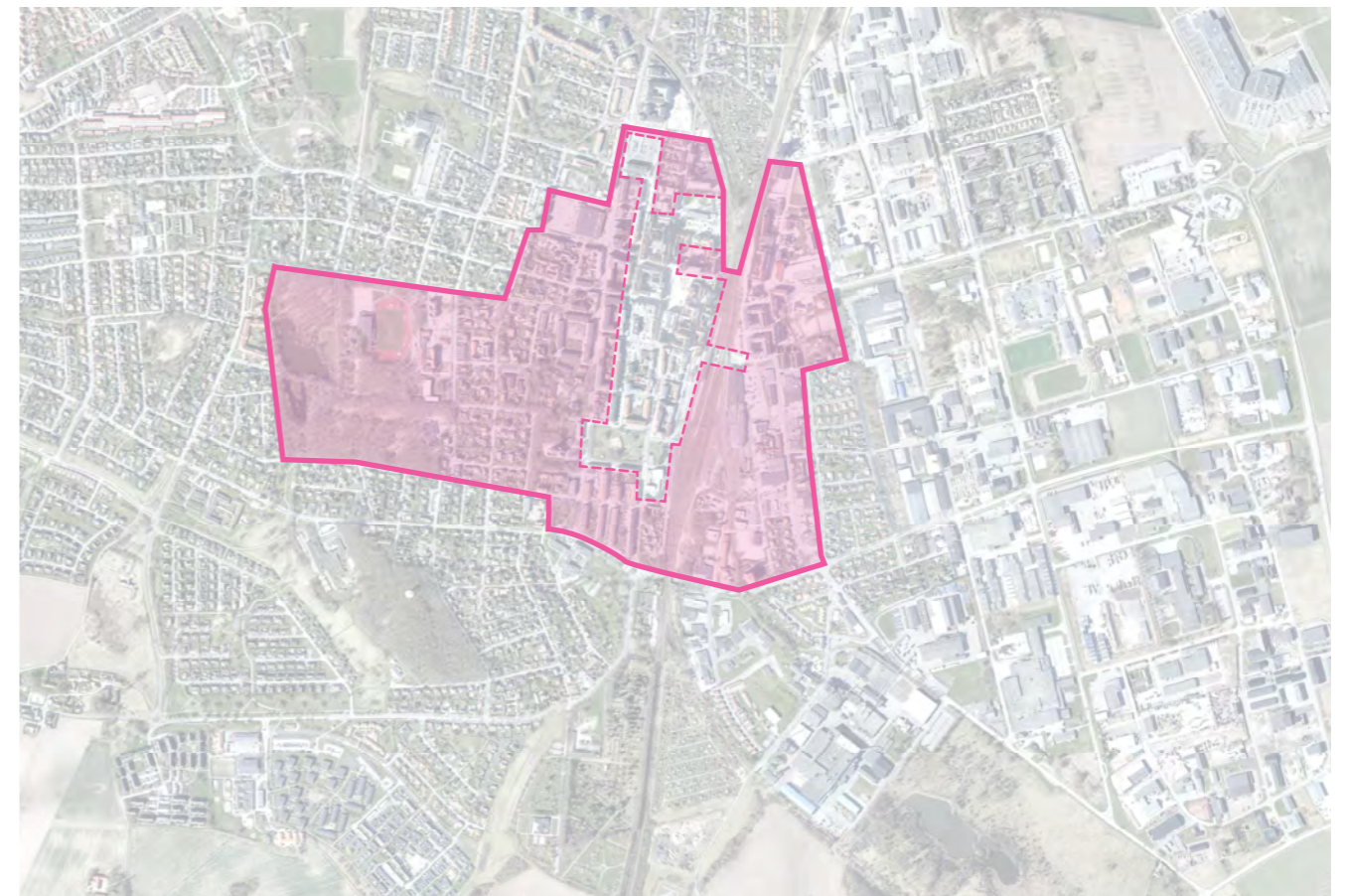
2.4 Centrala Eslöv

Centrala Eslöv är det område som omsluter stadskärnan och som innehar många stadsmässiga kvaliteter, men som inte har samma grad av service och flöden av människor. Området präglas av Trollsjöområdet med kringliggande villabebyggelse. Även delar norr och öster om stadskärnan ingår i centrala Eslöv. Detta är områden som inom en nära framtid kommer att utvecklas med ny bebyggelse och upprustning av gator och torg.

Stora delar av centrum är av kulturhistoriskt värde, vilket alltid måste tas i beaktande vid upprustning av staden. Att bevara kulturhistoriskt viktiga platser och fenomen bidrar till att främja Eslövs attraktionskraft.

Centrala Eslövs avgränsning har ändrats i uppdateringen 2023. Förändringen innebär främst att stadshuset inte är med längre (stadshuset är inte allmän plats, och förvaltas av serviceförvaltningen). Gator som ligger i utkanten av avgränsningen ska inte räknas in i centrum, som t ex Trehäradsvägen och Skogsvägen.

” Att bevara kulturhistoriskt viktiga platser och fenomen bidrar till att främja Eslövs attraktionskraft.



Centrala Eslöv Eslövs stadskärna

Bilder från centrala Eslöv



Lekplats i Trollsjöområdet.



Stenberget.



Eslövs kyrka.



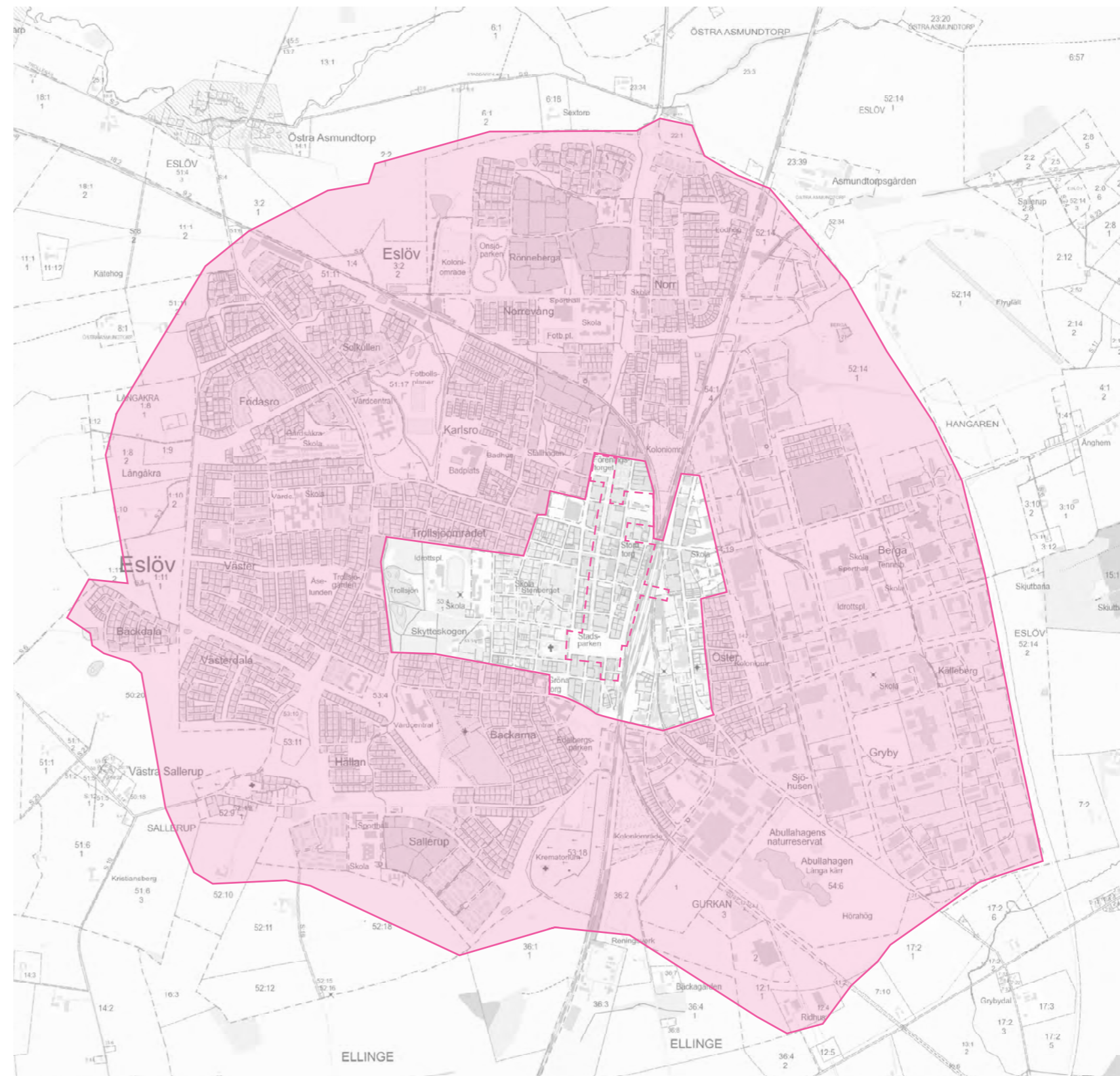
Entré till Trollsjöområdet.

2.5 Eslövs tätort

Eslövs tätort karaktäriseras främst av bostadsbebyggelse, både flerbostadshus och småhus, där det är villabebyggelse från olika tider som dominerar. Gaturummen varierar från smala kvartersgator med intimare karaktär till bredare gaturum från årtionden då privatbilismen hade stor inverkan på stadens planeringsideal. Järnvägen går genom staden och delar Eslöv mellan bostäder på västra sidan och industrier på den östra.

Mellan bostadsområdena ligger flera grönområden insprängda, såsom de centralt belägna naturreservaten Allmanningen och Abullahagen, men även andra grönområden såsom Onsjöparken och Husarängen m.fl. Dessa utgör viktiga gröna lungor för staden och behöver vara tillgängliga för alla.

Kulturmiljön i Eslöv har ett stort upplevelsevärde och det är viktigt att identifiera och ta tillvara stadens olika karaktärgivande element. Ett exempel är de grustrottoarer som finns i vissa områden, exempelvis i bostadsområdet Backarna, Trollsjöområdet och Järnvägsgränd i östra Eslöv.



■ Eslövs tätort — Centrala Eslöv - - - Eslövs stadskärna

Bilder från Eslövs tätort



Hemmansvägen, Södra Eslöv.



Grönområde vid Lindebo.

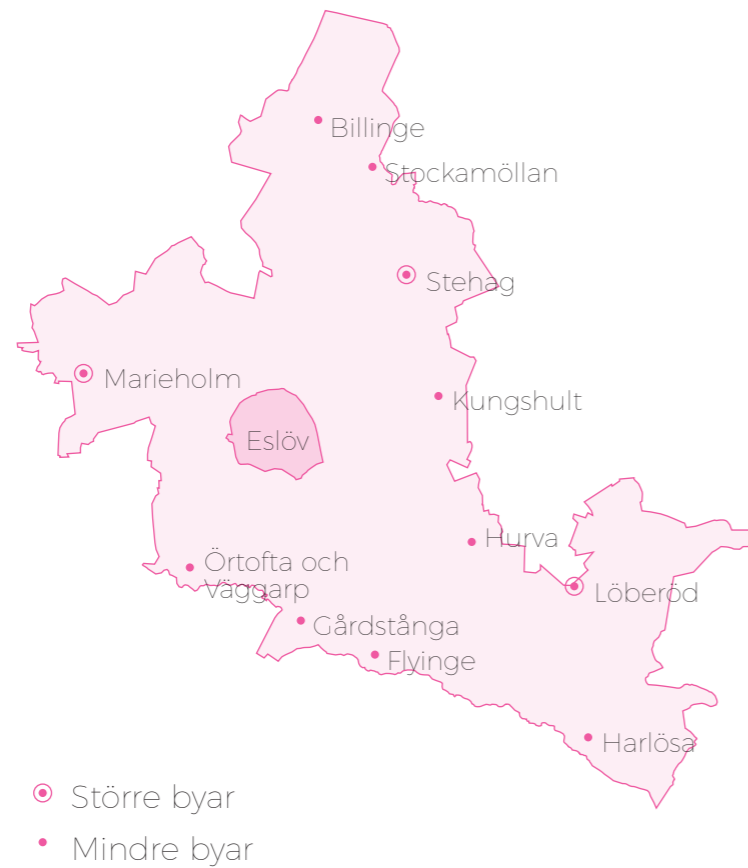


Stallhagen – trottoar med det karaktäristiska röda gruset som återfinns på många ställen i Eslöv.

2.6 Byarna

Eslövs kommun har en levande landsbygd med livskraftiga byar, där många av dem har bra koppling till resten av kommunen och till övriga regionen. Den rika naturen i kommunen, som dock till stor del är svåråtkomlig och otillgänglig idag, gör att utvecklingspotentialen för tätortsnära rekreation och friluftsliv är stor.

Några av byarna har anor långt tillbaka i tiden, andra växte fram i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet då järnvägen byggdes ut i Sverige.



Marieholm



Sundelius park.

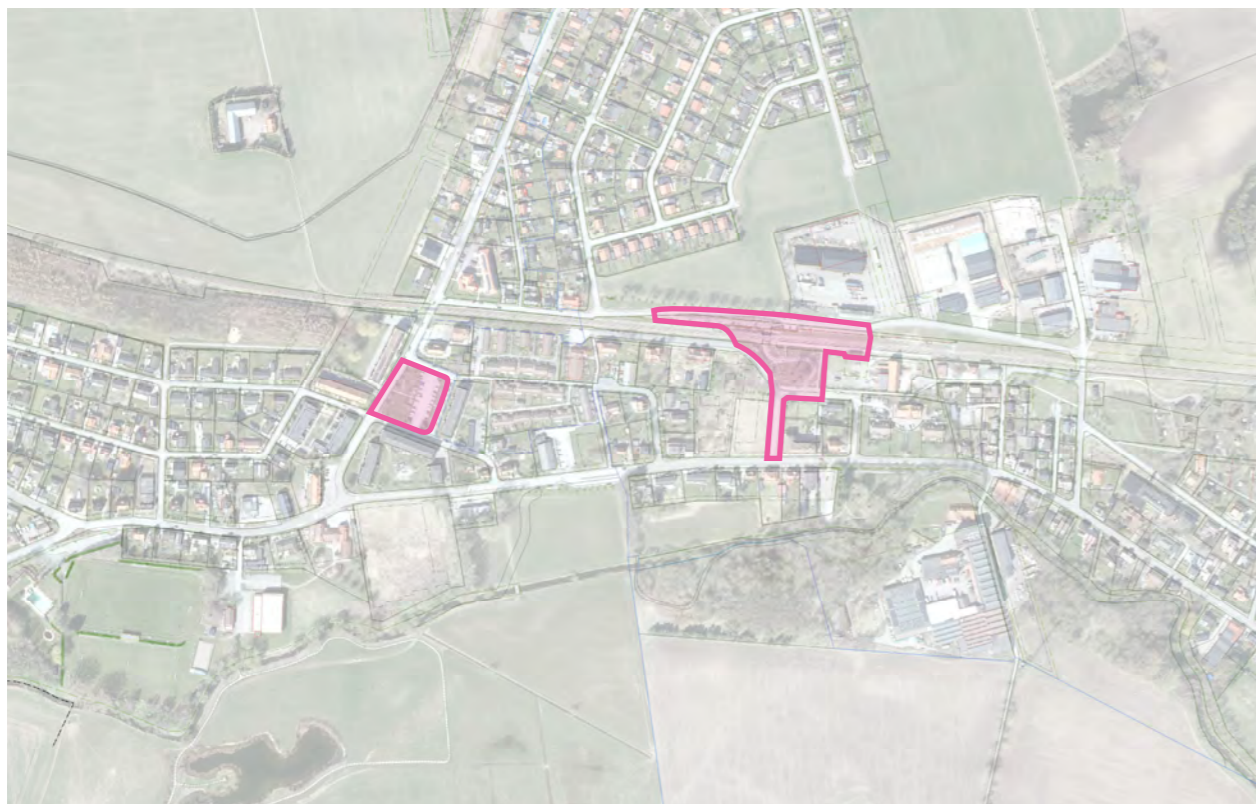
Marieholm är kommunens näst störta ort efter Eslöv och har en stadsmässig karaktär. Viktiga mötesplatser är stationen och Sundelius park. Karaktäriserande för byn är Saxån och Yllefabriken.



Gamla torget.

Löberöd har en stadsmässig kärna med intima gaturum och en rik kulturmiljö. Gamla Torget och boulevanorna är byns främsta mötesplatser.

Marieholm



 Centrumområde

Löberöd



Centrala Marieholm och Löberöd

I arbetet med uppdateringen av programmet fann man ett behov av att definiera centrumområden i Marieholm och Löberöd. De två byarna har kommunalt huvudmannaskap, och kommunen har större rådighet över den allmänna platsen än i övriga byar. Den dagen man ska bygga om dessa delar kommer centrumområdena få samma gestaltningsprogram som Eslövs centrum, dvs lite högre nivå än resten av byarna

och Eslövs tätort.

I Marieholm har två olika centrumområden identifierats. Ett runt stora torg, och ett runt järnvägsstationen.

I Löberöd identifieras torget med busstation och gatan Gamla torget som centrum.

Stehag



Stationstorget. Byn är belägen i ett kuperat landskap och har en bebyggelsestruktur som är småskalig och kompakt. Stationsområdet är en central del av byn och fungerar som byns mötesplats.

Stockamöllan



Park med lekplats. Byn karaktäriseras av en äldre bebyggelse-struktur och har kulturmiljövärden som det är viktigt att ta hänsyn till vid framtida utveckling.

Hurva



Park med lekplats. Hurva karaktäriseras av kulturmiljöer, såsom Hurva Gästis, och har genomfartsleden som huvudstråk.

Flyinge



Park. Flyinge består av småhusbebyggelse med närhet till omgivande odlingslandskap och är präglad av hästnäringen. Centralt i byn ligger en park med tillhörande lekplats.

Väggarp



Lekplats och utegym. Väggarp. Väggarp ligger strategiskt längs järnvägen med tågstation och karaktäriseras av sockerbruket. Det finns tillgång till tätortsnära rekreation längs Bråån och Kävlingeån, samt goda tillgångar på lekplatser och utegym.

Billinge



Park med lekplats. Byn ligger längs väg 13 och bebyggelse och verksamheter är koncentrerade till vägens västra sida. Billinge karaktäriseras av vackra kulturmiljöer.

Kungshult



Park med lekplats. Kungshult består till största delen av småhus-bebyggelse. Byns mest betydelsefulla mötesplats består av en park med lekplats och grillplats.

Harlösa



Harlösa park. Byn har en småskalig karaktär och en kompakt bebyggelsestruktur. Viktiga mötesplatser i byn är parken samt stationen, som kännetecknas av den gamla stationsbyggnaden. Den rymmer idag byns bibliotek.

Gårdstånga



Kävlingeån. Gårdstånga är en liten by med få mötesplatser. Den ligger alldeles intill Kävlingeån som har potential för utveckling av tätortsnära rekreation.

Örtofta



Centralgatan, Örtofta. Örtofta ligger på andra sidan järnvägen från Väggarp, vilka binds samman genom Örtofta slott med tillhörande park. Örtofta har tillgång till lekplats och utegym.

2.7 Naturområden

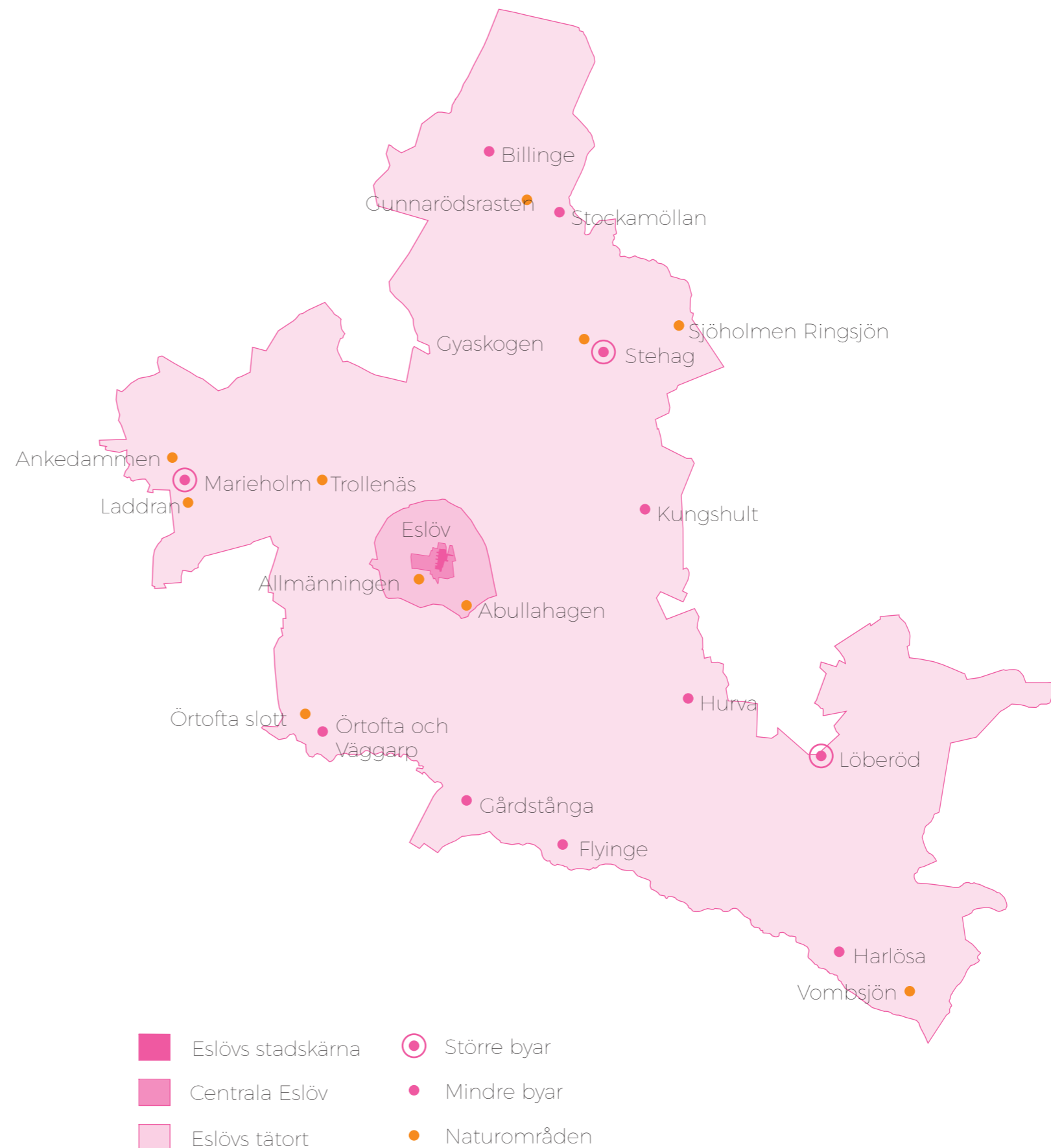
Inom Eslövs kommun finns rekreativsmöjligheter för invånarna både vad gäller tätortsnära rekreation och andra naturupplevelser. Delar av kommunens naturområden är även intressanta ur ett regionalt perspektiv på grund av deras lägen längs med stambanan.

Tillgänglighet och skyltning

I översiktsplanen från 2018, "Eslöv 2035", tas kommunens önskan om att utveckla ett mer jämlikt friluftsliv upp. Huvudfokus ligger på barn, folkhälsa och attraktivitet i regionen.

I översiktsplanen lyfts flera viktiga faktorer för naturområdets attraktivitet: tillgänglighet, variation, närhet till vatten och förekomst av kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Skåneleden går genom kommunen och både Eslövs tätort och några av byarna har tillgång till markerade stigar i angränsande naturområden.

Naturområden i kommunen har olika förutsättningar för friluftsliv beroende på var de ligger. Områdena ska vara väl skyltade, stigar ska vara utmärkta och det ska finnas ett basutbud av utrustning och möblering.



Bilder på naturområden i kommunen



Vid Örtofta slott.

” Eslövs kommun vill utveckla
möjligheter för ett mer jämlikt
friluftsliv.



Allmänningen.



Saxån vid Marieholm.

KAPITEL 3. ATT TÄNKA PÅ

Generella föreskrifter



3.1 Välplanerad och välplacerad

De kategorier som kommunen delats in i ligger till grund för val av utrustning och markmaterial. Kategorierna har en hierarki sinsemellan för att skapa tydlighet och ett helhetstänk kring de offentliga rum som gäller hela kommunen.

Hålla ihop kommunen

Ambitionen är att tydliggöra kommunens identitet genom att hålla sig till ett basutbud av utrustning i ett begränsat antal material och färger. Att arbeta med tydliga riktlinjer för utrustning och färgsättning hjälper till att hålla ihop kommunens offentliga miljöer samtidigt som en liten variation kan visa var man befinner sig. Samma princip gäller för markmaterial.

Utgående modeller

I stora delar av Eslövs kommun finns den karaktäristiska betongbänken utplacerad. Denna bänk bör underhållas och sittbrädor bytas ut så länge det är kostnadsmässigt rimligt. Vid utbyte av dessa bänkar till soffor föreslagna i detta program bör alla bänkar som är grupperade ihop bytas ut samtidigt för att

skapa en sammanhållen miljö.

Placering

Vid planering av offentliga miljöer krävs det inte bara att hitta ett basutbud av utrustning att använda sig av, det handlar också om var den placeras. Möbleringen ska förstärka kommunens karaktär och hjälpa till att vägleda invånare och besökare. Det är viktigt att utrustningen placeras utifrån rumslighet, mikroklimat och siktlinjer för varje enskild plats. Bänkar bör exempelvis placeras så att den som använder dem har överblick men samtidigt någon form av skydd i ryggen, såsom vegetation eller en mur.

UTRUSTNING	HIERARKI	MARKMATERIAL
Lackat stål Bänkar med fyra ben	● Särskilda platser Stadskärnan	Natursten/ tegel
Galvaniserat stål Bänkar med två ben	Centrala Eslöv Eslövs tätort	Betongplattor/ asfalt
Massivt trä	Byarna Naturområden	Asfalt/ grus

Goda exempel på välplacerat och välplanerat



Fint placerade sittplatser med överblick och skydd i ryggen.



Medvetna val på markmaterial skapar tydlighet.



Markmaterial som samverkar med sin miljö.

3.2 Tillgänglighet

En kommun för alla innebär att kommunen ska vara användbar och tillgänglig för alla, oavsett ålder och funktionalitet. Att alltid prioritera detaljer såsom armstöd, lämplig sitthöjd, ryggstöd, ramper, handledare och bord med plats för rullstol är en del i detta. Valet av markmaterial är också viktigt för att alla ska kunna ta sig fram i kommunens offentliga rum. Det är exempelvis viktigt att tänka på att ha släta underlag på trottoarer, stenfraktion på stenmjölsytor, att kanter är nedsänkta/fasade vid trottoarer och att arbeta med ledstråk

och kontrastmarkeringar. Dessutom ska det bredvid soffor och bänkar finnas en minst en meter bred hårdgjord yta så rullstol eller barnvagn kan placeras bredvid sittplatsen.

Även för barn behöver kommunen vara tillgänglig för alla oavsett funktionalitet. Det är viktigt att tänka på att ha tillgängliga lekplatser med bänkar och bord i direkt anslutning. Även andra platser i kommunen, såsom naturområden och parker som är särskilt inbjudande till lek, ska kunna gå att nyttja oavsett funktionalitet.



Även befintliga bänkar ska utrustas med armstöd.



Bord vid lekplats – tillgängligt för alla.



Taktila pollare vid övergångsställe.



Nedsänkt kant vid övergångsställe.

3.3 Omhändertaget

Omsorgsfullt utformade miljöer som är välskötta gör att människor gärna vill vistas där. Vandalisering och nedskräpning minskar också när det syns att platser tas om hand.

Skötsel

Ett begränsat utbud av materialsorter och utrustningstyper förenklar skötsel och drift av utemiljöer. Tydliga driftsplaner och god dokumentation och kunskap om de material och utrustningar som förekommer är viktiga. Detta tillsammans med en kompetent driftspersonal gör att skötselnivån kan hållas på hög nivå.

Märkning av skräpkorgar

Kommunen har ett system där varje skräpkorg, såväl soptunna som hundlatrin, är märkt med en bokstavs- och sifferkombination för att förenkla vid drift och möjlighet för felanmälan. Denna bör vara tydlig men diskret, och företrädesvis placeras på skräpkorgens nederkant. För att denna märkning ska vara enkel att förstå och vara en del av kommunens identitet bör den innehålla kommunloggan.



Förslag på utformning av etikett för märkning av utrustning.



Välskötta sittytor bjuder in till användning.



Märkning av skräpkorgar ska vara tydlig men diskret (fotomontage).

KAPITEL 4. KULÖR OCH MATERIAL

Anvisningar



4.1 Allmänt

För att förstärka Eslövs kommuns identitet ytterligare bör färg- och materialpaletten vara renodlad. Få kulörer gör det lättare att känna igen kommunens offentliga platser och gator. Färgpaletten bör bestå av färger som smälter in i sin omgivning och skapar ett harmoniskt intryck.

Etiskt och miljömässigt hållbara material ska alltid användas. Utrustning och material som är lokalt producerade ska prioriteras.

”

Utrustningens kulör ska harmoniera med sin omgivning.



En renodlad färg- och materialpalett skapar ett enhetligt intryck.

4.2 Kulör- och materialpalett

Stadskärnan i Eslöv

- SOFFOR OCH BÄNKAR
Stomme: svartlackerat gjutgods.
Sittyta: oljad ek .
- METALL
All övrig metall (belysningsstolpar, pollare, cykelställ etc) ska pulverlackeras i samma färg.
Umbragrå (RAL 7022) i glanstal 70.

Centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd

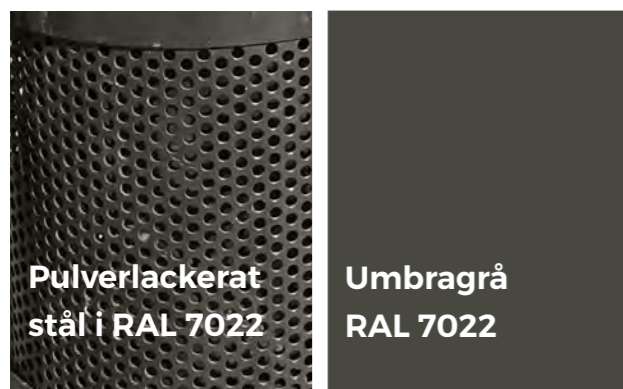
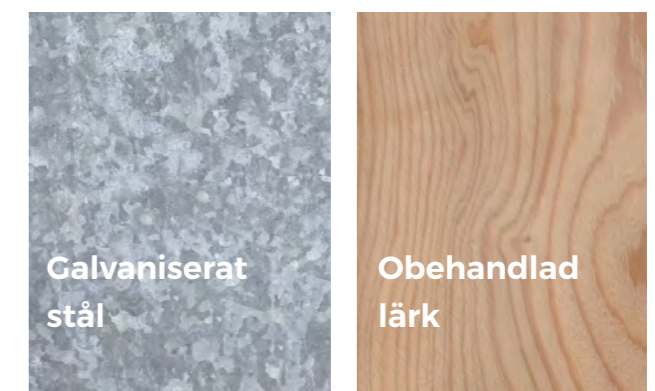
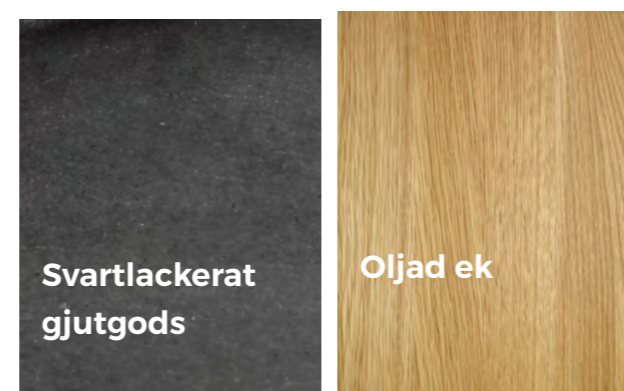
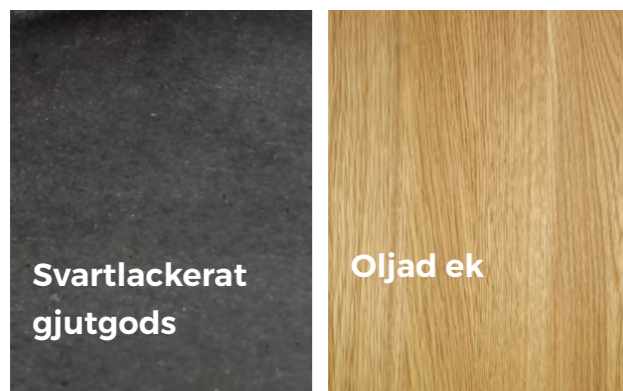
- SOFFOR OCH BÄNKAR
Stomme: svartlackerat gjutgods.
Sittyta: oljad ek .
- METALL
All övrig metall (belysningsstolpar, pollare, cykelställ etc) ska pulverlackeras i samma färg.
Eslövsgrönt (RAL 6009) i glanstal 70.
Undantag för belysningsstolpar på lokalgator, som ska vara galvaniserade.

Eslövs tätort och byarna

- SOFFOR OCH BÄNKAR
Stomme: galvaniserat stål.
Sittyta: linoljeimpregnerad furu.
- METALL
Metall ska generellt vara galvaniserad, förutom skräpkorgar och pollare.
Dessa pulverlackeras i Eslövsgrönt (RAL 6009) i glanstal 70.

Naturområden

- SOFFOR OCH BÄNKAR
Stomme och sittyta: obehandlad lärk.
- SKRÄPKORGAR
Galvaniserat stål.
- Pollare
Oljad ek.



4.3 Markmaterial

Markmaterialen ska vara hållbara över tid och ha producerats på ett hållbart och etiskt sätt. Lokala material ska användas. Tillgängligheten är prioriterad, vilket bör tänkas på vid bland annat val av fraktion på stenmjöl.

Det är viktigt att ta hänsyn till områdets arkitektur och den markbeläggning som angränsar till området där nytt markmaterial ska anläggas. Större sammanhängande områden i samma markmaterial är önskvärt eftersom det skapar ett mer enhetligt intryck.

Eslövs stadskärna

- Körbana läggs med smågatsten eller asfalt.
- Gångbana läggs med granithällar.
- Cykelbana i asfalt.
- Kantsten längs trottoarer i granit, antingen sågad och flammad, eller kryssharnad. Råkilad granit kan också användas.

Centrala Eslöv, Marieholm & Löberöd, och Eslövs tätort

- Körbana i asfalt.
- Cykelbana i asfalt. Cykelbanor ska i mån av plats separeras från gångbanor. Vid platsbrist ska de läggas i samma nivå som gångbanor, och vara skild från körbanan höjdmässigt.
- Trottoarer ska särskiljas från körbana

och cykelbana och beläggs med kvadratiska betongplattor i dimension 35x35 cm. Skarvarna ska läggas tvärgående och långa längsgående skarvar ska undvikas. Asfalt läggs endast undantagsvis.

- Kantsten längs trottoarer utförs i råhuggen granit.
- I villaområden är motveck i asfalten godtagbart för att särskilja körbana från gångbana, men trottoar är att föredra.
- I kulturhistoriskt värdefulla miljöer där stenmjöl används på trottoarer ska dessa behållas i så stor utsträckning som möjligt. Stenmjöl 0-8 mm ska användas, i passande färg. Enligt beslut MOS.2021.0788-5 ska dock stadsdelen Backarna inte ha stenmjölstrottoar.

Byarna

- Körbana i asfalt.
- Cykelbana i asfalt, särskiljs från körbana och trottoar.
- Trottoar i asfalt.
- Kantsten i betong eller råhuggen granit.
- I villaområden är motveck i asfalten godtagbart för att särskilja körbana från gångbana.

Park- och naturmark

- Stenmjöl (kornstorlek 0-8 mm) används till gångar. Färgen bestäms i förhållande till befintlig miljö. Asfalt endast undantagsvis.

Exempel på användning av markmaterial



Cykelbana skiljs från gångbana med hjälp av materialskillnad.



Stenmjölstrottoarer bör bevaras av kulturhistoriska skäl.



Smågatsten på körbanan i stadskärnan (Västergatan i Eslöv).



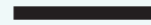
Stenmjöl på gångar i park- och naturmark.



I byarna används asfalt både på körbanor och trottoar (exempel från Löberöd).

KAPITEL 5. MÖBLER OCH UTRUSTNING

Anvisningar



5.1 Allmänt

Ett basutbud av möbler och utrustning skapar identitet och igenkänning och hjälper till att skapa en gemensam helhetsbild för kommunens offentliga miljöer. Att begränsa antalet modeller förenklar också driften och skapar mer kostnadseffektiva investeringar.

Befintliga betongbänkar ska sparas och restaureras i den mån det är kostnadsmässigt rimligt. Vid utbyte till soffor föreslagna i detta program ska alla bänkar som är grupperade ihop bytas ut samtidigt för en sammanhållen miljö.

Placering och val av utrustning bör ske på ett välgenomtänkt sätt så att det blir inbjudande och tillgängligt för människor att vistas på de offentliga ytorna.

Mål med utrustningen

- Att skapa en gemensam helhetsbild för Eslövs offentliga miljöer.
- Att genom valet av möbler och utrustning skapa igenkänning av offentliga miljöer och olika karaktärer.
- Att åstadkomma enklare drift och mer kostnadseffektiva investeringar.
- Att Eslövs offentliga miljöer ska vara inbjudande och tillgängliga.

”

Ett basutbud av möbler och utrustning hjälper till att skapa en gemensam helhetsbild för Eslövs offentliga miljöer.

5.2 Sittplatser

Identitet

Utförningen av de möbler som används ska vara anpassad för platsen. I stadskärnan och centrala Eslöv är det viktigt att möblerna smälter väl in i kulturhistoriska och stadsmässiga miljöer, medan de i övriga kommunen ska ha en enklare framtoning.

Tillgänglighet och funktion

Sittytan ska vara i trä för den taktila upplevelsen, medan konstruktionen ska vara av gjutjärn eller metall. Sittmöblerna ska vara av hög kvalitet till rimligt pris. Det är en fördel om soffor, bänkar, stolar och bord tillhör samma serie.

Soffor ska ha god tillgänglighet för att kunna användas av alla oavsett rörelseförmåga med en sitthöjd på 45–50 cm och armstöd som går förbi sittytan, något som kan behöva läggas till i beställningen.

Hållbarhet och drift

Träet ska vara oljat eller linoljeimpregnerat för lång hållbarhet och mindre frekvent skötsel. Alla möbler av trä ska torkas av med exempelvis såpa minst en gång/år. Linoljeimpregnerat trä ska oljas var 3e–5e år och oljad ek ska oljas minst en gång/år.

Material och kulör

I stadskärnan och i centrala Eslöv ska möblerna ha en stomme av gjutjärn medan de i övriga kommunen ska vara av varmförzinkat stål.

Stadskärnan och centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd

Soffa fyra ben

"Soffa Lessebo" från Byarums Bruk.

Utformning: Soffa med fyra ben, tre plankor på sitsen, en plankor som ryggstöd och krysstag i ryggen.

Storlek: H 870 mm, D 650 mm, L 2000 mm och sitthöjd 460 mm.

Material: Lackerat gjutgods och oljad ek.

Kulörval: Svartlackerat gjutgods.

Övrigt: Förhöjd sitthöjd till 460 mm och förlängt armstöd. Serien innehåller soffa och bänk.

Förankring: Förankras i mark.

Eslövs tätort och byar

Soffa två ben

"April" från Vestre.

Utformning: Soffa med två ben, två plankor på sitsen och en plankor som ryggstöd.

Storlek: H 786 mm, D 519 mm, L 1514 mm och sitthöjd 450 mm.

Material: Varmförzinkat stål och linoljeimpregnerad furu.

Kulörval: Varmförzinkat stål.

Övrigt: Armstöd som tillgodoser kraven på tillgänglighet. Serien innehåller soffa, bänk, fåtölj och bord.

Förankring: Förankras i mark.

Stadskärnan, centrala Eslöv, Eslövs tätort och byarna

Bänkbord

"Agora picnic" från Kompan

Utformning: Bänkbord med två sittbänkar. Anpassat för rullstol.

Storlek: H 770 mm, B 2000 mm, L 1680 mm

Material: Varmförzinkat stål och termobehandlat askträ

Kulörval: Varmförzinkat stål som standard.

Förankring: Förankras i mark.

Naturområden

Bänkbord

"Blockbord" från Sågen i Tåstarp.

Utformning: Bänkbord av massivt raksågat lärkträ.

Storlek: L 2500-4000 mm, B 1700 mm sitthöjd 450 mm.

Material: Lärk.

Övrigt: För tillgänglighet med rullstol ska höjning av bordsskiva ske till 0,75 m friyta under bordet och bordsskivan sticka ut 0,6 m från underredet.

Förankring: Fristående.



"Lessebo" från Byarums Bruk. Bild: Byarums Bruk.



"April" från Vestre. armstöd som tillgodoser kraven på tillgänglighet.



"Agora Picnic" från Kompan. Bild: Kompan



"Blockbord" från Sågen i Tåstarp. Bild: Sågen i Tåstarp

5.3 Cykelställ

Identitet

Cykelställena ska vara placerade så att de är enkla att hitta och ha en utformning som gör det tydligt hur de ska användas. De ska placeras vid målpunkter och entréer, och får inte vara i vägen för gångstråk eller andra vistelseutrymmen.

Tillgänglighet och funktion

Det rekommenderade avståndet mellan cyklar är 0,7 m. Vid platser där utrymmet är mer begränsat och trycket på platserna är högt kan avståndet minskas till 0,5 m. För god framkomlighet bör det finnas en friyta på minst 1,5 m bakom cykelstället. Cykelställena får inte placeras så att de utgör hinder för synskadade.

Hållbarhet och drift

För mindre synligt slitage ska byglar vara i galvaniserat stål.

Material och kulör

Cykelställ ska följa kulör- och materialpaletten.

Stadskärnan och centrala Eslöv, Mariefholm och Löberöd

Alt 1: Cykelpollare
"Quattro" från Blidsbergs Mekaniska

Utformning: Cykelställ format som en båge i plattstål.

Storlek: H 850 mm, B 250 mm

Material: Pulverlackerat plattstål 60 mm.

Förankring: Nedgjutes i mark.

Alt 2: Cykelställ
"Ströget" från Nifo Lappset.

Utformning: Cykelställ i sektioner med halvcirkelformade byglar.

Storlek: L 2800 mm, H 610 mm, c/c-avstånd mellan byglar 700 mm.

Material: Ram av pulverlackerat stål och bygel av galvaniserat stål.

Övrigt: Förlängd sektion till 2800 mm för c/c 700 mm mellan byglar. Finns både i dubbelsidigt och enkelsidigt utförande.

Förankring: Nedgjutes i mark.

Eslövs tätort, byar och naturområden

Cykelställ för fastlåsning

"Delta" från Cyklos.

Utformning: Cykelställ i sektioner med förlängd bygel för fastlåsning av ram.

Storlek: L: 2800 mm, c/c-avstånd mellan byglar 700 mm.

Material: Ram och bygel av galvaniserat stål.

Övrigt: Finns både i dubbelsidigt och enkelsidigt utförande.

Förankring: Nedgjutes i mark.



"Quattro" från Blidsbergs Mekaniska. Bild: Blidsbergs Mekaniska.



"Ströget" från Nifo Lappset. Bild: Nifo Lappset.



"Delta" från Cyklos. Observera att i tätorten, byarna och naturområden ska metallen inte pulverlackas.

5.4 Pollare

Identitet

Pollare bör användas sparsamt och ska liksom all annan utrustning ha en utformning som passar in i den miljö där den används.

Tillgänglighet och funktion

Det finns olika typer av pollare beroende på funktion. Pollare används som skydd, för att förhindra tillträde och för att guida fordon och fotgängare. Vid övergångsställen underlättar det för synskadade om det finns pollare med taktil platta.

Hållbarhet och drift

För att pollare ska vara hållbara över tid bör de vara gjorda i stål.

Material och kulör

Pollare av metall ska varmförzinkas och pulverlackeras. I stadskärnan används umbragrå RAL 7022, i resten av kommunen används Eslövsgrönt (RAL 6009). Gummipollare ska vara svarta.

Uppdatering 2023

I det uppdaterade programmet har användningsområdena för pollarna preciserats och gummipollare har lagts till.

Stadskärnan, centrala Eslöv, Eslövs tätort och byarna

Alt 1: Pollare

”Ströget” från Nifo Lappset.

Användningsområde: I stadsmiljö, för att hindra trafik. Inte löstagbar.

Utformning: Cylinderformad pollare med rundning på toppen.

Kan förses med vitt reflexband.

Storlek: H 750 mm eller 900 mm.

Material: Pulverlackerat stål.

Förankring: Nedgutes i mark.

Alt 2: Taktil pollare

”Classic Malmö taktil” från Veksø

Användningsområde: Ska användas vid obebakade övergångsställen tillsammans med taktila plattor.

Utformning: Pollare med taktil topp anpassad för synskadade. Förses med vitt reflexband.

Storlek: H 867 mm, B 150 mm.

Material: Pulverlackerat gjutjärn.

Kulörval: Eslövsgrönt (RAL 6009).

Förankring: Nedgutes i mark.

Alt 3: Påkörningsbar pollare

”Stålflexpollare” från KNM.

Användningsområde: Trafiksituationer (Markerar hinder, gcm-stöd, m.m.) i stadskärnan, centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd.

Utformning: Påkörningsbar pollare med gummifot och plan topp. Förses med vitt reflexband.

Storlek: H 750 mm, B 76-140 mm.

Material: Lackerat varmförzinkat stål.

Kulörval: Eslövsgrönt (RAL 6009).

Förankring: Nedgutes i mark.

Alt 4: Demonterbar pollare

”Jubilee” från Smekab Citylife.

Användningsområde: Hindra fordonstrafik (samma funktion som alt 1), men den är löstagbar med ”hålla-nyckel-funktion”.

Utformning: Trekantig pollare med rundade hörn och ”hålla-nyckel”-funktion. Förses med vita reflexer och

brandkårsnyckel

Storlek: H 1050 mm, B 155 x 165 mm

Material: Stomme: Stål. Varmförzinkat alternativt varmförzinkat och pulverlackerat.

Förankring: (ingår): Prefab

Betongfundament cc112

Alt 5: Gummipollare

”Gummipollare 165mm svart med vitt band” från Blinkfyrrar

Användningsområde: I trafiksituationer (samma som alt 3) i tätort och byarna. Utformning: Påkörningsbar pollare i gummi. Förses med vitt reflexband.

Storlek: H 800 mm, B 165 mm

Material: Gummi

Kulörval: Svart

Förankring: Betongfundament

Alt 6: Gummipollare

”Gummipollare svart m vitt band 30kg diam=250mm” från Blinkfyrrar

Användningsområde: I trafiksituationer (samma som alt 3 & 5) i tätort och byarna. Trafikhinder, tätortsportar - i kombination med alt 5.

Utformning: Påkörningsbar pollare i gummi. Förses med vitt reflexband.

Storlek: H 800 mm, B 250 mm

Material: Gummi

Kulörval: Svart t

Förankring: Betongfundament

Naturområden

Ekpollare

Utformning: Pollare av ek.

Storlek: H 700 mm, B 150 mm.

Material: Ek.

Förankring: Kolas och grävs ner till ett djup av 500 mm.



Alt 1: "Ströget" från Nifo Lappset.
Bild: Nifo Lappset.



Alt 2: "Classic Malmö Taktill" från Veksø.



Alt 3: "Stålflexpollare" från KNM.



Alt 4: "Jubilee" från Smekab Citylife med trädetaljer.



Alt 4: "Jubilee" från Smekab Citylife pulverlackad i Eslövsgörnt.



Alt 5: Gummipollare från Blinkfyrar



Alt 5: Gummipollare från Blinkfyrar



Skiss "Ekipollare" för naturområden.

5.5 Skräpkorgar

Identitet

Kommunens skräpkorgar ska ha ett utseende som smälter in i omgivningen och rymmer med övrig utrustning.

Tillgänglighet och funktion

Skräpkorgarna ska vara lätta att använda för alla och därför bör inkastet sitta på en höjd som gör att både barn och rullstolsburna enkelt ska kunna använda dem. För att undvika att fåglar drar ut skräp bör de ha tak eller lock.

Hållbarhet och drift

De ska vara enkla att tömma och vara gjorda i ett robust och tåligt material. De ska ha en tydlig och diskret märkning för enkel rapportering av fel. Denna märkning ska innehålla kommunloggan och placeras företrädesvis på skräpkorgens nederkant.

Material och kulör

Skräpkorgar är gjorda av stål och pulverlackeras i färg enligt färg- och materialpaletten, beroende på var skräpkorgen är placerad.

Samtliga geografiska indelningar i kommunen

Skräpkorg

Alt 1: Mango från Sortify

Utformning: Skräpkorg med lucka som kan utrustas med sensor för optimerad tömning.

Modulbaserad lösning som kan ställas flera moduler tillsammans för förpackningssorteringsystem på allmän plats

Volym: 125 liter

Storlek: H 110 cm, B 44 cm, D 36 cm.

Material: Magnelis (stål med ytbehandling av magnesium)

Kulörval: Enligt färg- och materialpalett.

Förankring: Förankras i mark

Övrigt: Rått- och fågelsäker. Kan fås med paneler med egen design, kommunlogotype etc.

Alt 2: Big Belly från EWF ECO

Där stora mängder skräp förväntas, ha en dialog med driften

Utformning: Smart skräpkorg med handtag och fotplatta som även kan komprimera skräpet.

Volym: 120liter/570 liter efter kompr.

Storlek: H 1264 mm, B 635 mm, D 681 mm

Material: Galvaniserad stålplåt

Kulörval: Enligt färg- och materialpalett.

Förankring: Förankras i mark

Övrigt: Rått- och fågelsäker. Kan fås med paneler med egen design, kommunlogotype etc.



"Big Belly" från EWF ECO



"Mango" från Sortify

5.6 Räckan och staket

Identitet

Staket används på platser med nivåskillnader som behöver fallskydd. Räckan och ledstänger används i trappor och vid ramper som balansstöd vid nivåskillnader mellan gångtytor.

Tillgänglighet och funktion

Räckan och ledstänger är viktiga för personer med gång- eller balansproblem. Staket ska inte vara klättringsbara.

Hållbarhet och drift

För att räckan och staket ska vara hållbara över tid bör de vara gjorda i stål.

Material och kulör

Staket och räckan ska vara färgsatta efter kulör- och materialpaletten och den geografiska indelningen. Samma typer av staket och räckan används i alla delar av Eslövs kommun.

Uppdatering 2023

I uppdateringen har "Flexi" lagts till.

Samtliga geografiska indelningar i kommunen

Staket

Alt 1: "Global" från Nifo Lappset.

Utformning: Staketsektion med stolpar och vertikala ribbor som inte är klättringsbara.

Storlek: H 1100 mm eller 900 mm.

Material: Pulverlackerat stål.

Kulörval: Eslövsgrönt (RAL 6009).

Förankring: Stolpar nedgjutes i mark.

Alt 2: "Flexi" från Smekab Citylife

Användningsområde: I trappor och ramper som tillgänglighetsräcke.

Utformning: Räcke/staket med stolpar och enkla eller dubbla överliggare. Utförande utan kula, med diagonal topp och plant avslut ska användas. C/c-avstånd stolpar: 2000 mm. 76 mm stolpar och 48 mm överliggare.

Storlek: Övre handledare: Plan mark 950 mm, Trappa 900 mm. Övre och undre handledare FLEXI ramp: 900 mm respektive 700 mm.

Material: Varmförzinkat alternativt varmförzinkat och pulverlackerat stål.

Förankring: Fastbultning/nedgrävning

Ledstång

Utformning: Ledstång specialtillverkas i VKR 40x40 mm och lackeras.

Storlek: H 900 mm, ståndare c/c 1500 mm.

Material: Lackerad VKR 40x40.

Övrigt: Ledstång ska gå förbi övre och nedre steg med 300 mm.

Förankring: Ståndare nedgjutes i mark.

Lågt räcke parkering

"Parkeringsräcke" från Hags.

Utformning: Parkeringsräcke i trä med galvaniserade stolpar.

Storlek: H 450 mm, c/c ståndare 2250 mm.

Material: Fur och ståndare i galvaniserat stål.

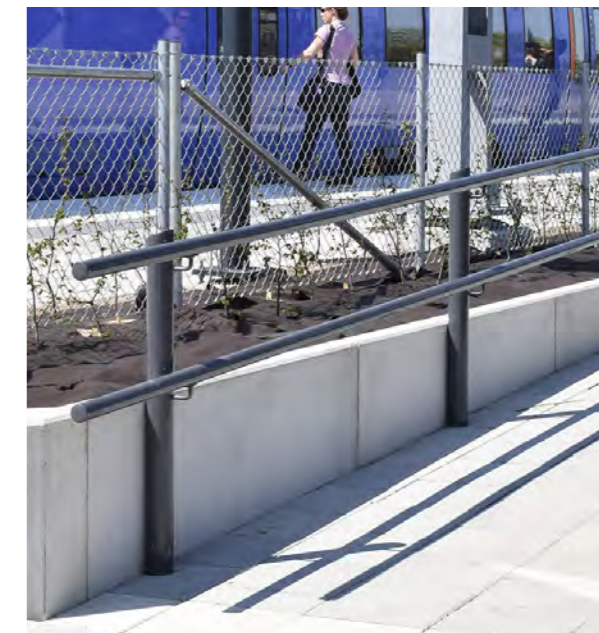
Övrigt: Finns både i dubbelsidigt och enkelsidigt utförande.

Kulörval: Fur och galvaniserat stål.

Förankring: Stolpar nedgjutes i mark.



"Parkeringsräcke" från Hags.



"Flexi" från Smekab
Bild: Smekab.



"Global" från Nifo Lappset.
Bild: Nifo Lappset.



Ledstång - specialtillverkas.

5.7 Planteringskärl

Identitet

Planteringskärl används för att försköna platser och torg och kan också användas för att förhindra trafik på vissa platser, eller hålla nere hastigheten.

Tillgänglighet och funktion

Planteringskärl ska inte placeras så att de utgör ett hinder för synskadade. De ska inte heller vara vita då de blir svåra att uppfatta för personer med synnedsättning.

Hållbarhet och drift

Planteringsinsats ska användas för enklare och smidigare byten av växter. Bevattningsstankar ska användas för bättre tillväxt för växterna och förenklad drift.

Material och kulör

Planteringskärlen ska vara gjorda i svartlackerat gjutgods.

Uppdatering 2023

Ekat har tagits bort för byarna och "Stor Blom" har lagts till. "Kungsan" är tillagd.

Stadskärnan och centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd

Alt 1: Högt planteringskärl
"Stor Blom" från Byarums Bruk.
Utformning: Sektionsuppbyggt växtkärl på ben som underlättar vid gaffelhantering.
Storlek: H 810 mm, B 1250 mm.
Material: Lackerat gjutgods.

Kulörval: Svartlackerat.

Övrigt: Planteringsinsats och bevattningsstank ska användas.

Förankring: Fristående.

Alt 2: Lågt planteringskärl
"Låg Blom" från Byarums Bruk.

Utformning: Sektionsuppbyggt växtkärl på ben som underlättar vid gaffelhantering.

Storlek: H 430 mm, B 1240 mm.

Material: Lackerat gjutgods.

Kulörval: Svartlackerat.

Övrigt: Planteringsinsats och bevattningsstank ska användas.

Förankring: Fristående.

Byarna

Högt planteringskärl
"Stor Blom" från Byarums Bruk. Se ovan.

Vissa utvalda platser

"Kungsan" från GH form
Användningsområde: Mobil och flexibel grönska, trafik hinder i centrummiljö. Används på vissa särskilda platser (t ex vid stationen och på Malmgatan). Stora till buskar/buskräd. Mellan till säsongsfior.

Material och kulör: Återvunnet gjutjärn - Segjärn. Behandlad (svart) eller obeandlad (rostig)

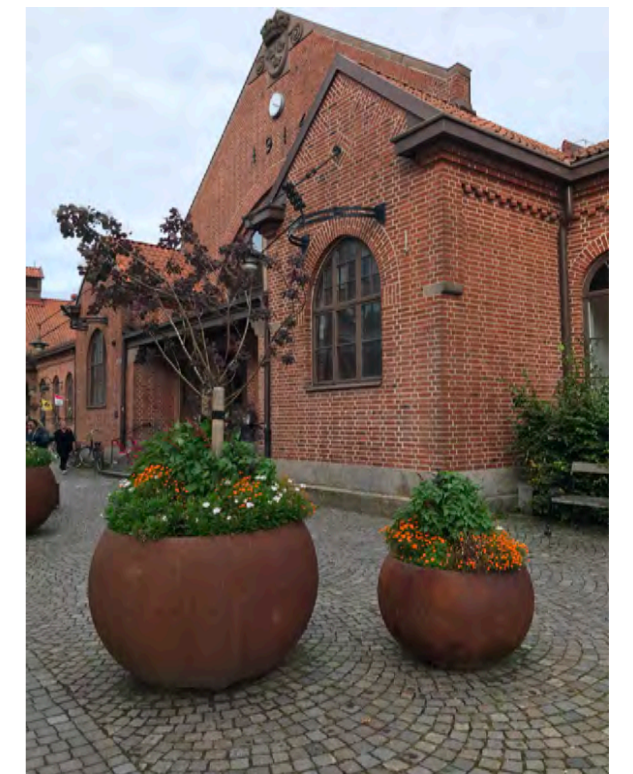
Förankring: Fristående.



"Låg Blom" från Byarums Bruk.



"Stor Blom" från Byarums Bruk.



"Kungsan" från GH Form

5.8 Stamskydd, markgaller och planteringsskydd

Stamskydd

Stamskydd ska användas när träd behöver skyddas i utsatta miljöer. De ska vara enkla i sin utformning och smälta in i sin omgivning. Beroende av var de står bör de vara gjorda av metall och lackeras enligt kulör- och materialpaletten och den geografiska indelningen.

Markgaller

Markgaller ska användas där träd står i hårdgjord miljö utan vegetation kring sig för att förhindra komprimering av planteringsjorden.

Inspringskydd

Används som skydd runt planteringar i utsatta lägen. De är gjorda i smide och lackeras enligt kulör- och materialpaletten och den geografiska indelningen.

Uppdatering 2023

"Adapter rabattskydd" från Smekab Citylife har tagits bort. Specialtillverkat inspringskydd alt 2 har lagts till.

Stadskärnan, centrala Eslöv, Marieholm, Elövs tätort och byarna

Stamskydd

"Illusion" från Järn i Offentlig Miljö.

Utformning: Stamskydd i plattstål bestående av två halvor som monteras ihop.

Material: Pulverlackerat stål.

Förankring: Fästes i markgaller eller i marken.

Markgaller

"Ny Klassiskt 2.0" från Järn i Offentlig Miljö.

Utformning: Kvadratisk markgaller för träd i fyra delar som monteras ihop.

Storlek: Storlek efter behov.

Material: Skyddsmålat gjutjärn.

Kulörval: Skyddsmålas svart.

Förankring: Fribärande. Kan förankras i vinkelstålram.

Alt 1 Inspringskydd

Utformning: Specialtillverkas av fyrkantsstål 25x25mm. Ståndare med överliggare i 45 graders vinkel, överhäng i ändar 50 mm.

Storlek: H 300 mm, c/c ståndare 1000 mm.

Material: Lackerat fyrkantsstål.

Förankring: Nedgjutes i mark

Alt 2 Inspringskydd

Utformning: Specialtillverkas av fyrkantsstål 25x25mm. Ståndare med rundstång 30mm, rundstång bockas, hörn utformas med 50mm radie.

Storlek: H 300 mm, c/c ståndare 1000 mm.

Material: Fyrkantsstål och rundstång i stål. Varmförzinkas och pulverlackas enligt geografisk indelning.

Förankring: Nedgjutes i mark.



Alt 1 Inspringskydd - specialtillverkas.



Alt 2 Inspringskydd - specialtillverkas.



Stamskydd "Illusion" och markgaller "Ny Klassiskt 2.0" från Järn i Offentlig Miljö. Bild: JOM.

5.9 Grillar

Identitet

Grillar placeras i parker, vid lekplatser och i vissa naturområden. Flera grupper ska kunna använda grillen samtidigt.

Tillgänglighet och funktion

Det är viktigt att det finns bänkar och bord i närheten samt att grillen är placerad på ett underlag med god framkomlighet.

Hållbarhet och drift

Alla delar på grillen sitter fast, vilket minimerar risken för att delar kommer bort. Grillar ska placeras på icke brännbart markmaterial.

Material och kulör

Grillar ska vara gjorda i svartlackerat stål.

Samtliga geografiska indelningar i kommunen

Grill

"Grill Chili" från Hags.

Utformning: Rektangulär grill med fast galler.

Storlek: H 800 mm, B 780 mm, L 850 mm.

Material: Lackerat stål.

Kulörval: Svartlackerat.

Förankring: Fästes i mark. Ska placeras på icke brännbart markmaterial, t.ex. betongplattor i 35x35 cm.



"Grill Chili" från Hags. Bild: Hags.

KAPITEL 6. BELYSNING

Anvisningar



6.1 Allmänt

Ett belysningsprogram togs fram i samband med att första versionen av detta Program för offentlig miljö togs fram. Det hamnade dock som ett separat dokument.

Uppdatering 2023

I arbetet med uppdateringen av hela programmet så har en genomarbetning av belysningsprogrammet också gjorts. Detta har resulterat i vissa förändringar av innehållet. Belysningsdelen har nu också arbetats in i detta dokument så att det får samma status som resten av programmet. Texten i resten av detta kapitel kommer framförallt från Belysningsprogrammet som tagits fram av ÅF Lighting i samarbete med Eslövs kommun.

Den delen av kapitlet där armaturval för de olika geografiska indelningarna finns är uppdaterat, och skiljer sig alltså från ÅFs armaturkatalog.

6.2 Inledning

Förord

Denna armaturkatalog har tagits fram av ÅF Lighting i samarbete med Eslövs kommun. Arbetet har utförts under 2018 och katalogen innehåller rekommendationer angående val av armaturer och stolpar som kan användas vid nya belysningsanläggningar och renovering av befintliga anläggningar i Eslövs kommun.

Inledning

Armaturkatalogen till Eslövs kommun är ett verktyg som ska medverka till att den vägbelysning som planeras, bidrar positivt till upplevelsen av kommunen som helhet och att nya belysningsanläggningar fungerar bra ekonomiskt, energimässigt och driftmässigt. Armaturkatalogen ger generella rekommendationer angående val av utrustning samt konkreta rekommendationer till val av armaturer i nya anläggningar eller framtida renoveringar.

Eslövs kommun önskar att generellt optimera drift- och underhåll där en reducering av antalet olika typer av armaturer och ljuskällor är en viktig del. Ett mer samlat uttryck i utrustningen skulle dessutom stärka kommunens visuella identitet. I armaturkatalogen är det därför fokus på armaturer, som är effektiva och fungerar tillsammans i

sitt formspråk. Det har valts armaturer som ofta passar både till gamla klassiska områden och till nyare områden. Katalogen innehåller armaturer till belysning av vägar och GC-vägar som ska se till att grundbelysningen av kommunens nät av gator och vägar är bra.

Katalogen är uppdelad i följande områden:

- Eslövs stadskärna
- Centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd
- Eslövs tätort
- Större och mindre byar
- Industriområden

Här hänvisas det till kommunens program för offentlig miljö för den geografiska avgränsningen mellan stadskärna, centrala Eslöv Marieholm och Löberöd, Eslövs tätort och byar.

Katalogen tar också utgångspunkt i följande huvudsakliga funktionsklasser för vägar:

- Huvudgata
- Lokalgata
- GC-vägar

I Eslövs kommun ingår även "uppsamlingsgata" och "industrigata" som funktionsklass.

Dessa gator kan behandlas både som huvudgata och som lokalgata, beroende på storlek och hur gatan förhåller sig till sin omgivning. Hur gatan ska behandlas ska avgöras i varje enskilt fall. Längs industrigator som ligger i bostadsområden ska som regel samma armatur användas som i bostadsområdet. Katalogen innehåller inte belysning till särskilda platser och stråk där det önskas skapas ett speciellt uttryck och unik identitet. I särskilt kulturhistoriskt intressanta miljöer ska också särskilda hänsyn tas till armaturval, så att det passar ihop med bebyggelse och omgivning. Sådana miljöer utreds i kommunens Kulturmiljöprogram. Flera av katalogens armaturer passar även i historiska miljöer. Istället för att välja en armatur utanför katalogen kan en anpassning ske genom att måla utrustningen i en mörk nyans som harmonierar bättre med omgivningen. Utöver vägbelysning består kommunens belysning också av olika typer av belysning som bidrar till stämning och iscensätter detaljer och omgivningar. Belysningsmaterial till denna typ av belysning är inte inkluderad i katalogen.

6.3 Befintlig vägbelysning i Eslövs Kommun

Belysningsanläggningarna i Eslövs kommun består av totalt cirka 8.400 armaturer, varav största delen (66%) är bestyckad med ljuskällor av typen högtrycksnatrium. De resterande armaturerna innehåller primärt LED (22%) eller är bestyckade av kvicksilverljuskällor (6%). Eftersom kvicksilverljuskällor omfattas av EU´s Eco-designdirektiv 2015 som successivt förbjuder ineffektiva ljuskällor och ljuskällor som är dåliga för miljön, bör dessa armaturer bytas ut snarast. De resterande typerna av ljuskällor (6%) omfattar lysrör, metallhalogen och icke kända ljuskällor.

Idag använder Eslövs kommun många olika typer av vägbelysningsarmaturer och parklyktor. För att säkra att drift och underhåll blir både enklare och billigare är det en bra idé att begränsa sig till få typer av armaturer till belysning av kommunens vägnät. Med få olika typer av armaturer skulle det samlade intrycket av kommunens vägbelysning framstå mer homogent och visuellt samordnat vilket i sin tur skulle göra att den skulle kunna medverka till att stärka kommunens identitet.

Innehållet i en armaturkatalog bör inte vara så begränsad att det inte blir möjligt att anpassa belysningen till en specifik

stadsmiljö. Eftersom kommunens miljöer varierar i ålder, skala och karaktär bör katalogen innehålla armaturer med enkla former så att de passar in i så många olika typer av miljöer som möjligt. Istället för att välja armaturer utanför armaturlistan bör kommunen i första hand välja andra anpassningar om det anses nödvändigt, exempelvis i kulturhistoriskt intressanta miljöer. Detta kan vara en speciell arm eller att ha målad utrustning i en mörk nyans. Det senare är ett enkelt sätt att få utrustningen att harmoniera med sin omgivning och bli ett positivt inslag i miljön.

De armaturer som kommunen idag har och som i katalogen rekommenderas till en annan typ av område än de är placerade i, kan flyttas och återanvändas. Denna åtgärd skulle göra att kommunen snabbare fick ett mer samlat uttryck på sin vägbelysning där många människor rör sig, vilket vore positivt. Detta gäller främst armaturer som katalogen rekommenderar till industriområden som idag är etablerade på centrala vägsträckor.



Befintlig belysning på Västergatan. Armaturen Viktoria från Thorn på metkroksarm. Dessa belysningsanläggningar byts successivt ut.

Foto: Sydväst Arkitektur och Landskap

6.4 Helhetssyn

Armatürkatalogen till Eslövs kommun tar sin utgångspunkt i ett helhetsorienterat synsätt till belysning där de funktionella, estetiska, miljömässiga och ekonomiska aspekterna alla är prioriterade.

Prioriteringen av de enskilda aspekterna beror på vilken typ av väg eller område det handlar om. Till exempel lägger kommunen olika vikt vid den estetiska aspekten beroende på om det är en gata i stadskärnan, ett bostadsområde eller ett industriområde, medan den funktionella aspekten är i fokus längs sträckor med mycket trafik eller komplexa omgivningar.

Den funktionella aspekten har fokus på vilket syfte belysningen har samt de tekniska krav som ställs både på ljuskvalitet och utrustning. Belysningsanläggningen ska uppfylla en rad ljus tekniska krav enligt VGU, Vägar och Gators Utformning utgiven av Trafikverket. De olika kraven varierar beroende på vilken typ av väg eller område belysningsanläggningen etableras i. Belysningen kan synliggöra rumsliga, strukturerande, sociala och stämningmässiga funktioner i ett område.

Den estetiska aspekten omfattar, förutom belysningsanläggningens

fysiska utformning med armatur och stolpe, kvaliteten av ljuset och ljusets inverkan på omgivningen. Ljuset ska ha bra färegenskaper vilket omfattar både ljusfärgen (färgtemperatur angivet i Kelvin) och färgåtergivning (hur väl ljuset återger färger angivet i RA eller CRI). Väg belysningen ska dessutom vara väl avskärmd och riktigt planerad så att den har hög visuell komfort utan störande bländning. Den ska ge bra förutsättningar för synen och se till att människor enkelt kan orientera sig. I vissa fall ska belysningen dessutom bidra till att skapa en speciell stämning och ge ett område eller sträcka en särskild karaktär eller dynamik.

Den miljömässiga aspekten täcker belysningsanläggningens drift- och livscykelomkostnader. Genom kontinuerlig reovering och utskiftning kan vägbelysningen i Eslövs kommun optimeras med hänsyn till energiförbrukning, drift och underhåll. Alla nya eller nyrenoverade vägbelysningslösningar ska vara så energieffektiva som möjligt, utan att kompromissa med funktionella och ljus tekniska krav. Den bästa och mest effektiva lösningen vill primärt vara beroende av den specifika vägprofil som sträckan har.

Den ekonomiska aspekten omfattar både anläggningsekonomi och driftsekonomi, som inte ska separeras. Även om ekonomin normalt delas upp i en del för etablering med anläggningsekonomi och en driftsdel, är det viktigt att titta på den så kallade Total Cost of Ownership (TCO). TCO är totalutgifterna under hela anläggningens livstid, dvs. både kostnader för etablering av anläggningen och utgifter för drift och underhåll. Genom att använda TCO som ett tillvägagångssätt, kan det fattas mer långsiktiga beslut, som kanske resulterar i högre utgifter i investeringskedet men som däremot kan reducera drift- och energiomkostnaderna och i slutändan ge en totalekonomisk och miljömässig vinst.

De olika aspekterna kan inte betraktas isolerat. Belysningen ska ge en bra visuell miljö på vägen och i stadsrummet. Visuell komfort spelar dock också en roll i förhållande till säkerheten. Om trafikanter upplever belysningen som störande, exempelvis bländning, faller säkerheten. De bästa vägbelysningslösningarna uppnås när belysningen planeras utifrån ingående kunskaper om anläggningens syfte, funktion och förutsättningar. Utvecklingen av LED-belysning är i viss utsträckning inriktad på energiförbrukning och ekonomi snarare än kvalitet. Därför är det viktigt att fokusera på de funktionella och kvalitativa aspekterna. Det kan vara väldigt stor skillnad på vilka egenskaper olika armaturer har och

vilka möjligheter de har för att uppfylla belysningens krav. Några armaturer kan exempelvis vara väldigt energieffektiva och billiga, men har kanske begränsningar när det gäller visuell komfort och möjligheter att anpassa LED-enheten till vägens profil. Dessa armaturer kanske dessutom innehåller förhållandevis få LED-er som drivs hårt för att få ut mycket ljus till en låg produktionskostnad, vilket ger kortare livslängd och produkter som eventuellt måste bytas ut oftare. I många produkter av låg kvalitet kan inte LED-enheten bytas ut vilket gör att hela armaturen ska bytas ut. Därför bör nya armaturer alltid studeras noggrant i förhållande till de olika aspekterna. Vid inköp av en större mängd nya armaturer rekommenderas det att etablera en provbelysning så att den visuella komforten och utrustningens uttryck kan utvärderas. Dessutom bör de ekonomiska förutsättningarna för både anläggningen och driften noggrant undersökas. Att ta hjälp av en oberoende rådgivare för utvärderingen rekommenderas istället för att endast gå till producenten.

6.5 Val av armatur och stolpe

Alla armaturer i katalogen är LED-armaturer. Armaturerna är valda utifrån ett antal parametrar, varav de primära är:

- Energieffektivitet
- Ljus kvalitet och visuell komfort, även inkluderande bländning
- Design
- Materialkvalitet
- Underhållsvänlighet

Armaturer och rekommendationer om stolphöjder är valda så att armaturens proportioner, en normal vägbredd för området, omgivande områdes karaktär och skala ger en bra belysningsanläggning i sin helhet. Aramtyperna är valda så att kommunen har möjlighet att skapa en röd tråd och en designmässig helhet i områden och mellan olika vägkategorier. De valda armaturerna ger flexibilitet och valmöjligheter utan att det går ut över helheten.

Konsekventa val gör att vägbelysningen tydligare bidrar till att förstärka kommunens identitet samtidigt som små variationer hjälper till att differentiera områden av olika karaktär och olika typer av vägar. Höjd på stolpe, och om det är målad utrustning eller inte, är enkla sätt att differentiera och samtidigt hålla en

stram ram.

Några av de valda armaturerna används redan i kommunen. När de lever upp till de krav som rekommenderas att Eslövs kommun ställer på sin vägbelysning är de inkluderade i katalogen under relevanta områden. Armaturer som redan används i kommunen är markerade med en stjärna (*) i katalogen.

I de fall där man av speciella skäl vill använda en armatur som inte ingår i manualen, ska kommunen innan beslutas, noggrant bedöma armaturen med avseende på bländning, ljuskvalitet, möjligheter till olika ljusfördelningar samt drift och underhåll. Detta säkerställer en jämn kvalitet på kommunens belysningsanläggningar.

Av estetiska skäl bör stolpe, eventuell arm och armatur passa ihop. Detta gäller både material, dimensioner och den specifika designen. Optimalt är övergången mellan stolpe och eventuell armaturarm jämn men detta är inte alltid möjligt vid en serieutskiftning där endast armaturerna byts ut.

Kommunens armaturer ska av estetiska skäl primärt monteras på rundkoniska



Armaturen Köpenhamn från Philips monterad på en kort böjd arm. Stolpe och armatur är målad i en mörk grå färg vilket gör att den harmonierar med omgivningen på ett bra sätt. Vägbelysningen blir här ett positivt bidrag och en tydlig del av områdets identitet. Den korta böjda armen har här en längd på 300 mm medans den är 500 mm lång om den monteras på stolpar som är ≥ 7 meter. Radie på armen är normalt 200 mm

Foto: ÅF Lighting

För att utrustningen ska bidra till kommunens identitet rekommenderas att hålla sig till få typer av armaturer, armar och stolpar. Till exempel rekommenderas att det på kommunens huvudgator som går in till centrum och stadskärnan väljas en typ som belyser hela sträckan. Innehållet i katalogen kan användas för att ta fram ett koncept för belysningsutrustningen i kommunen vilket är en hjälp till att skapa överblick och göra konsekventa val. Ett koncept för kommunens belysningsutrustning och konceptet för annan utrustning, som tagits fram i programmet för offentlig miljö, bidrar tillsammans att ge Eslövs kommun en tydligare identitet.



Armaturen Köpenhamn från Philips monterad på en lång böjd arm. Här i två olika höjder för att differentiera en huvudgata från en lokalgata.
Foto: ÅF Lighting

6.6 Generella rekommendationer

Belysningen i Eslövs kommun bör fokusera på att säkerställa god **trafiksäkerhet** och öka känslan av **trygghet** i kommunen. Trafiksäkerhet och trygghet handlar i stor utsträckning om att skapa tillräckligt bra synlighet för alla typer av trafikanter. Det betyder att både hårda och mjuka trafikanter ska kunna ha överblick över vägar, körbanor, GC-vägar, trottoarer och ska kunna bedöma föremål och hinder i trafikområdet på ett passande avstånd. Armaturer av hög kvalitet och ljuskällor med god färgåtergivning och en lämplig belysningsnivå ska i framtiden säkerställa bra ljusförhållanden för alla typer av trafikanter i kommunen.

Färgtemperaturen på vägbelysningen i Eslövs kommun ska vara 3000 K. I industriområden accepteras 4000 K och i speciella fall kan 2700 K vara relevant, exempelvis i lyktor på utvalda platser.

Ljuskällorna i armaturerna bör bestå av LEDer med en **färgåtergivning** RA/CRI \geq 80.

Energiförbrukningen för belysning kan minskas genom att renovera de befintliga belysningsanläggningarna. Vid renovering bör det säkerställas att de nya belysningsanläggningarna har så låg

energiförbrukning som möjligt, samtidigt som man tar hänsyn till ljuskvaliteten. Belysningsutrustningen ska även understödja en reduktion av kostnaderna för drift och underhåll. För att få störst energibesparing rekommenderas Eslövs kommun att arbeta med styrning av ljuset med **nattsänkning** på många sträckor.

Vanligtvis används armaturer och annan utrustning som har ett **enkelt och funktionellt uttryck**. Både belysning och belysningsutrustning bestäms utifrån de konkreta förutsättningarna och omgivningarna som finns. Det säkerställer att belysningen är anpassad till omgivningen både i dagsljus och när det är mörkt. På utvalda platser kan platsens identitet betonas med hjälp av utrustning med ett speciellt uttryck eller kvalitet. Det kan röra sig om allt från skolgårdar och samlingsplatser till historiskt intressanta miljöer.

För att underlätta drifts- och underhållsarbetet rekommenderas att Eslövs kommun använder **få typer av armaturer** både längs kommunens vägar och på platser och i områden. Speciella platser eller objekt kan belysas med karaktärskapande belysning för att skapa något unikt och underlätta

aktivitet och rekreation i kommunen. Karaktärsskapande belysning kan också framhäva vissa områden, byggnader eller objekt som har speciellt värde eller arkitektonisk kvalitet i Eslöv. Utrustning till annan belysning än vägbelysning ska också ha hög kvalitet och genomgå en utvärdering utifrån den helhetssyn som beskrivs i katalogen.

Till projekt Stora Torg har en unik lykta tagits fram, Eslövelyktan. Den kan med fördel användas i andra delar av kommunen där det önskas speciell karaktär. Den kan användas både längs stråk och på platser där lyktan kan ge en generell belysning eller fungera som solitär.

Riktlinjerna i denna katalog ersätter inte en professionell detaljprojektering innehållande bland annat definition av stolphöjd, placering och exakt specifikation av armaturerna.

All vägbelysning i Eslövs kommun ska som utgångspunkt uppfylla relevanta belysningskrav i VGU, Vägar och Gators utformning, utgiven av Trafikverket. I vissa fall är det relevant med undantag som exempelvis vid serieutskiftning där endast armaturerna byts ut. Vid undantag ska argument presenteras för och godkännas av Eslövs kommun.

6.7 Specifika anvisningar av utrustning

Vid renovering av befintliga anläggningar och helt ny vägbelysning ska en professionell detaljprojektering utföras. Detaljprojekteringen tar utgångspunkt i följande anvisningar och definierar typ av armatur, exakt stolphöjd och eventuell arm men även avstånd mellan stolpar och de rätta LED-modulerna för varje placering.

Armaturen Köpenhamn rekommenderas att monteras antingen på en lång böjd arm eller kort böjd arm enligt nedan specifikationer.



Kort böjd arm

Längd: 350 mm
Radi: 270 mm

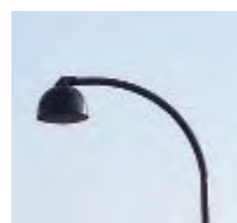
Monteras på stolpar som är ≤ 6 m



Kort böjd arm

Längd: 500 mm
Radi: 270 mm

Monteras på stolpar som är ≤ 7 m

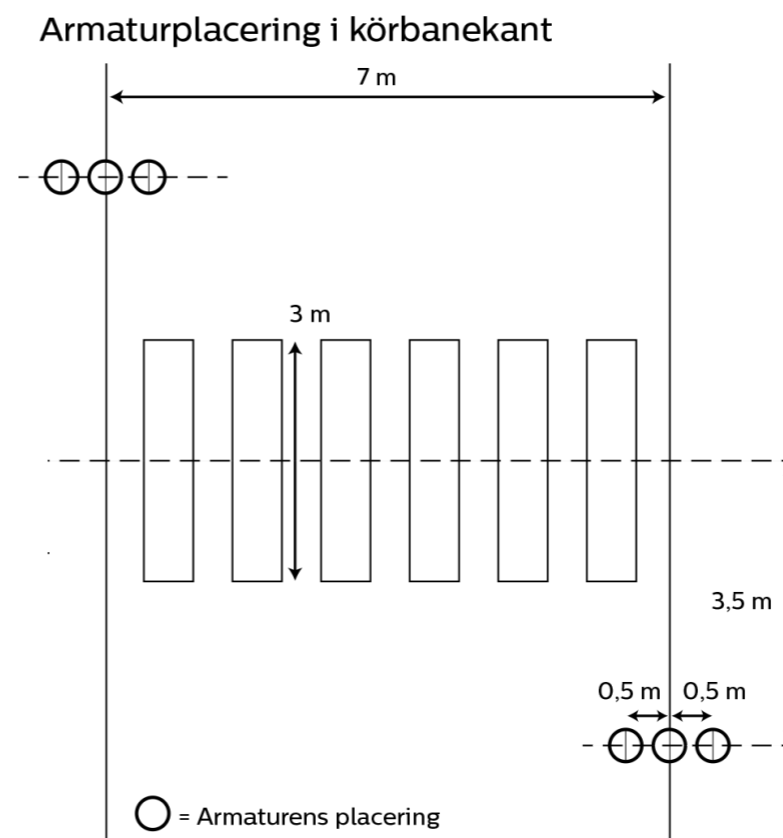


Lång böjd arm

Längd: 350 mm
Radi: 270 mm

Monteras på stolpar som är ≤ 5 m

Kommunens övergångsställen ska som utgångspunkt markeras och belysas med armaturen Köpenhamn från Philips bestyckad med deras speciellt utvecklade LED-enhet till ändamålet. LED-enheten har ett vertikalljus som gör att de gående syns väl när de står och väntar på att gå över vägen men även ett horisontalljus som markerar själva övergångsstället. Den finns i flera versioner för att ha möjlighet att anpassa efter de specifika krav och förutsättningar som finns vid varje övergångsställe. Lösningen passar bra ihop med övriga val i armaturkatalogen.



Systemet till övergångsställen etableras normalt med två armaturer, en på vardera sida om övergångsstället. Ljuspunktshöjden skal vara 6 m och armaturerna stå +/- 0,5 m från körbanekant.

Illustration: Philips/Signify

6.8 Stadskärnan





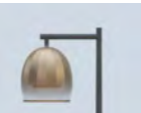


I Eslöv stadskärna används målade stolpar och armaturer. Rekommenderade armaturtyper anges nedan. Färgen ska vara enligt färg- och materialpaletten, dvs Umbragrå RAL 7022.

Det som gäller för huvudgata gäller även för uppsamlingsgata.

Generellt ska fyrkantig LED-modul användas till Philips Köpenhamn.



Illustration av Eslövslyktan i liten och stor version, monterad på en 5 m respektive 8 m rundkonisk stolpe. Lyktans skärm och tillhörande arm har designats av ÅF Lighting och lyktan produceras av Ateljé Lyktan. Visualisering: ÅF Lighting










Armaturtyp	Producent/namn	Montage	Kommentar
Huvudgata			
	Philips / Köpenhamn Stor armatur	Stolphöjd 7-8 meter: Monteras på lång böjd arm	I projekt Stora Torg används 6 meter stolpe och lång böjd arm.
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	Lång böjd arm i gatumiljö, med undantag för crosslight och ev annan specialbelysning.
Lokalgata			
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	
	Ateljé Lyktan, design ÅF Lighting / Eslövslyktan Stor armatur	Monteras på en 8 m hög rundkonisk stolpe med specialarm.	Används vid Stora Torg och kan användas som solitär på andra platser.
	Ateljé Lyktan, design ÅF Lighting / Eslövslyktan Liten armatur	Monteras på en 5 m hög rundkonisk stolpe med specialarm.	Används i projekt Stora Torg till belysning av gångstråk.
GC-väg			
	Fox Design / NYX 330 LED	Topmonterad Stolphöjd: 4-5 meter	Relevant främst för GC-vägen längs Kanalgatan & järnvägspromenaden.
	Fagerhult / Verda	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Passar bra till gröna områden och stråk.

6.9 Centrala Eslöv, Marieholm och Löberöd

I centrala Eslöv används målade stolpar och armaturer i färgen Eslövsgrönt (RAL 6009) enligt material- och kulörpaletten. Rekommenderade armaturtyper anges nedan.

Det som gäller för huvudgata gäller även för uppsamlingsgata.

Generellt ska fyrkantig LED-modul användas till Philips Köpenhamn.

Armaturtyp	Producent/namn	Montage	Kommentar
Huvudgata			
	Philips / Köpenhamn Stor armatur	Stolphöjd 7-8 meter: Monteras på lång böjd arm	
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	Lång böjd arm i gatumiljö, med undantag för crosslight och ev annan specialbelysning.
Lokalgata			
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	Lång böjd arm i gatumiljö, med undantag för crosslight och ev annan specialbelysning.
	Fagerhult / Vialume 75	kort böjd arm Arm: Inkluderad Stolphöjd: 5-6 meter	
	Prisma Light / Eliott	Topmontage Stolphöjd: 5-6 meter	
GC-väg			
	Fox Design / NYX 330 LED	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Relevant främst för GC-vägen längs Kanalgatan & järnvägspromenaden.
	Fagerhult / Verda	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Passar bra till gröna områden och stråk.
	Fox Design / Sky Park LED	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Har en mer urban karaktär än Verda. Tillhörande stolpe rekommenderas för att få en jämn övergång mellan stolpe och lykta.
	Prisma Light / Eliott	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	

6.10 Eslövs tätort

I Eslöv tätort används som utgångspunkt galvaniserade stolpar och armaturer i producentens standardfärg. Rekommenderade armaturtyper anges nedan.

Det som gäller för huvudgata gäller även för uppsamlingsgata.

Generellt ska fyrkantig LED-modul användas till Philips Köpenhamn.

Armaturtyp	Producent/namn	Montage	Kommentar
Huvudgata			
	Philips / Köpenhamn Stor armatur	Stolphöjd 7-8 meter: Monteras på lång böjd arm	
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	Lång böjd arm i gatumiljö, med undantag för crosslight och ev annan specialbelysning.
Lokalgata			
	Fagerhult / Vialume 75	Arm: Inkluderad Stolphöjd: 5-6 meter	
	Prisma Light / Eliott	Topmonterad Stolphöjd: 5-6 meter	
GC-väg			
	Fox Design / NYX 330 LED	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Relevant främst för GC-vägen längs Kanalgatan & järnvägspromenaden.
	Fagerhult / Verda	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Passar bra till gröna områden och stråk.
	Prisma Light / Eliott	Topmonterad Stolphöjd: 4-5 meter	

6.11 Byarna

I större och mindre byar i Eslöv Kommun används generellt galvaniserade stolpar och armaturer i producentens standardfärg. Om det finns sträckor som har en speciellt värdefull karaktär kan målade stolpar och armaturer användas eftersom de ofta harmonierar med omgivningen på ett bättre sätt än galvaniserade stolpar. Här rekommenderas att använda en mörkt grå nyans. Rekommenderade armaturtyper anges nedan.

Det som gäller för huvudgata gäller även för uppsamlingsgata.

Generellt ska fyrkantig LED-modul användas till Philips Köpenhamn.

Armaturtyp	Producent/namn	Montage	Kommentar
Huvudgata			
	Philips / Köpenhamn Stor armatur	Stolphöjd 7-8 meter: Monteras på lång böjd arm	
	Philips / Köpenhamn Liten armatur	Stolphöjd 5-6 meter: Monteras på lång eller kort böjd arm	Lång böjd arm i gatumiljö, med undantag för crosslight och ev annan specialbelysning.
Lokalgata			
	Fagerhult / Vialume 75	Arm: Inkluderad Stolphöjd: 5-6 meter	
	Prisma Light / Eliott	Topmontage Stolphöjd: 5-6 meter	
GC-väg			
	Fox Design / NYX 330 LED	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	
	Fagerhult / Verda	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	Passar bra till gröna områden och stråk.
	Prisma Light / Eliott	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	


6.12 Industriområden och trafikverkets vägar

I industriområden i Eslöv Kommun används galvaniserade master och armaturer i standardfärger. Rekommenderade armaturtyper är listade nedan. Industrigator inne i bostadsområden ska belysas med samma belysning som bostadsområdet. Om det finns önskemål om att vissa industriområden har en speciell profil, kan unika armaturer väljas till dessa områden. Att använda nedan valda armaturer men målade i en speciell RAL-färg kan också ge den karaktär som önskas.

På vissa ställen sätter kommunen upp armaturer på trafikverkets vägar. I första hand ska Prisma Lights Elton användas.

Det som gäller för huvudgata gäller även för uppsamlingsgata.

Armaturtyp	Producent/namn	Montage	Kommentar
Huvudgata			
	Prisma Light / Elton	Stolphöjd 7-8 meter: Toppmonterad	
	Prisma Light / Eliott	Stolphöjd 5-6 meter: Toppmonterad	
Lokalgata			
	Fagerhult / Vialume 75	Arm: Inkluderad Stolphöjd: 5-6 meter	
	Prisma Light / Eliott	Topmonterad Stolphöjd: 5-6 meter	
GC-väg			
	Fox Design / NYX 330 LED	Topmontage Stolphöjd: 4-5 meter	
	Prisma Light / Eliott	Topmonterad Stolphöjd: 4-5 meter	

Armaturtyp	Producent/namn	Montage	
Trafikverkets vägar			
	Prisma Light / Elton	Stolphöjd 7-8 meter: Toppmonterad	

6.13 Övriga specifikationer

Nattsänkning

I Eslövs kommun tillämpas nattsänkning av gatubelysningen för att spara energi. Detta ska ske generellt förutom:

- i centrum och stadskärna
- på huvudgata
- på övriga publika platser (som specificeras från fall till fall)

Nattsänkning ska göras enligt trafikverkets standard. Enligt beslut KS.2022.0501 ska belysningen vara likvärdig på landsbygd och i tätorten.

Zhagasockel

I ny belysning ska Zhagasockel generellt föreskrivas, som ger möjlighet till smart och uppkopplad styrning av belysningen. På armaturen Elliot kan endast en uppåtriktad sockel sättas, vilket gör att man t ex inte kan mäta trafikmängder under Elliot. På armaturen Köpenhamn kan man sätta både uppåt- och nedåtriktad sockel. Det är önskvärt att få in någon nedåtriktad sockel per gatusegment, för att möjliggöra olika sorters mätningar. Detta bör stämmas av med trafikingenjör i varje projekt. Om man inte kan sätta nedåtriktad sockel, så kan man t ex tillfälligt byta armatur under tiden en mätning ska göras.

Pollare, spotlights etc.

I belysningsprogrammet finns inte några pollare, spotlights eller effektbelysning med. Om pollare ska användas i projekt ska dessa helt enkelt väljas i passande stil (ofta finns det pollare i samma serie som armaturen), och med samma färg som belysningstolparna i närheten.

Vad gäller spotlights och annan effektbelysning så får detta projekteras av belysningsprojektör i varje projekt för att få en passande armatur och en bra ljusbild.

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

§ 37

MOS.2019.0090

Program för offentlig miljö

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige antog Översiktsplan Eslöv 2035 den 28 maj 2018. I planen pekas vikten av att aktivt arbeta med Eslövs identitet och varumärke ut för att stärka kommunens attraktionskraft. Detta gäller inom alla delar av kommunens verksamhet, och bör genomsyra arbetet inom kommunen. Ett program för den offentliga miljön är en del i detta arbete.

Ambitionen med arbetet är att skapa en sammanhållen offentlig miljö i kommunen genom väl genomtänkta och konsekventa val av färg, material och utrustning. I förlängningen bidrar detta till att Eslöv får en tydligare identitet och en starkare roll i regionen.

Program för offentlig miljö har presenterats som ett informationsärende i KSAU den 5 mars 2019.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Program för offentlig miljö
- Förslag till Program för offentlig miljö. Program för offentlig miljö
- Belysningsprogram. Program för offentlig miljö

Beredning

Under hösten 2018 har ett program för Eslövs kommuns offentliga miljö arbetats fram av Gata Trafik Park med hjälp av konsult Sydväst Arkitektur och landskap. I arbetet ingår också ett belysningsprogram som arbetats fram i samarbete med ÅF Lighting. En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Miljö och Samhällsbyggnad och Kommunledningskontoret har varit delaktiga i framtagandet av programmet. Även representanter från Fastighet på Serviceförvaltningen har involverats i arbetet med programmet.

Ett Program för offentlig miljö behövs för att få en mer enhetlig och attraktiv offentlig utemiljö i kommunen. Programmet ska ses som ett stöd och verktyg, för att underlätta val av material och utrustning som ska användas vid om- och nybyggnad. Genom att ha samma sorts möbler genomgående i kommunen kan skötsel och underhåll samordnas och planeras lättare. Vid val av utrustning och material har stort fokus lagts på drift och funktion, för att det ska hålla över tid och passa för olika behov.

I programmet finns en möjlighet att frångå detsamma, i form av ”särskilda projekt”. Om ett projekt faller inom dessa ”särskilda projekt” beslutas av projektägaren och

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

beslutet informeras till nämnden.

Befintliga möbler och utrustning ska bytas ut successivt. I huvudsak kommer Program för offentlig miljö användas inom projekt på investeringsbudgeten.

Syftet med ett Program för offentlig miljö är att skapa en bättre offentlig miljö för alla, boende, verksamma eller besökare i Eslövs kommun.

Beslut

- Anta framtaget Program för offentlig miljö.
- Program för offentlig miljö ska ligga till grund för arbetet med gestaltning av den offentliga miljön i Eslövs kommun.

Expedieras till

Kommunstyrelsen
Barn- och familjenämnden
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Servicenämnden
Vård- och omsorgsnämnden
Gata, Trafik och Park

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

2024-09-25

Anders Nilsson

+4641362190

anders.nilsson2@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Förslag till revidering av de lokala ordningsföreskrifterna avseende förbud mot elkablar över gångbana.

Förslag till beslut

- Att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att revidera de lokala ordningsföreskrifterna så att det råder förbud mot permanenta elkablar över gångbana samt även luftledningar i enlighet med gällande laddinfrastrukturplan.

Ärendebeskrivning

Lokala ordningsföreskrifter är ett komplement till ordningslagen. De hjälper till att skapa ordning på offentliga platser och ser till att människors hälsa eller egendom inte kommer till skada. Ordningsföreskrifterna innehåller bestämmelser kring bland annat affischering, alkoholförtäring, hundar och fyrverkerier. Polisen övervakar att föreskrifterna följs. Den som bryter mot föreskrifterna kan dömas till böter.

Andelen laddningsbara fordon ökar för varje år, även i Eslövs kommun. Förvaltningen förslår att elbilar ska laddas på privat mark eller på avsedda platser. Om elkablar läggs över gångbanor ökar risken för att människor ska snubbla och komma till skada. Det är kommunen som är ansvarig för olyckor som sker på grund av ojämn gångbana. Förvaltningen föreslår också att förbudet mot elkablar över gångbana även gäller för ledningar som monteras på en stolpe och hänger över gångbanan.

Förslaget gäller permanenta tillstånd. Tillfälliga behov av kablar som tex julbelysning eller vägarbete kommer fortfarande vara tillåtet.

Beslutsunderlag

- Förslag till revidering av lokala ordningsföreskrifter
- Laddinfrastrukturplan för publik laddning, antagen i kommunstyrelsen 2024-05-28.

Beredning

Eslövs kommuns laddinfrastrukturplan antogs av kommunstyrelsen den 28 maj 2024. Syftet med planen är att underlätta för fortsatt elektrifiering av transportsektorn i Eslövs kommun för den publika laddningen. Den publika laddningen gäller både för allmän platsmark och kvartersmark, t ex Karlsrobadet. I kapitel 4.6 i planen står det att elkablar över gångbana inte är tillåtet.

För att säkerställa att det ej förekommer hinder på gångbana och att säkerheten för de gående upprätthålls bör de lokala ordningsföreskrifterna reglera att elkablar ej förläggs över gångbanor.

Förslag till ändringar i gällande lokala ordningsföreskrifter är markerade i rött.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Avdelningen Gata, Trafik och Park

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef Gata, Trafik och Park

LOKALA ORDNINGSFÖRESKRIFTER FÖR ESLÖVS KOMMUN

Antagna av kommunfullmäktige 1995-12-18, ändrade senast 2023-09-25 § 59, att gälla från och med 2023-11-01

Eslövs kommun föreskriver följande med stöd av 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617).

Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde

1 §

Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats finns i 3 kapitlet ordningslagen (1993:1617).

Dessa lokala ordningsföreskrifter innehåller ytterligare bestämmelser om hur den allmänna ordningen i Eslövs kommun ska upprätthållas.

2 §

Föreskrifterna är tillämpliga på alla platser inom kommunen som är offentlig plats enligt 1 kapitlet 2 § första stycket 1-4 ordningslagen om inte annat anges.

För områden som kommunen har upplåtit till torghandel gäller också kommunens föreskrifter om torghandel.

3 §

Vid tillämpningen av 3 kapitlet ordningslagen och dessa föreskrifter ska, med stöd av 1 kapitlet 2 § andra stycket ordningslagen, följande områden jämföras med offentlig plats: Trollsjöområdet och Husarängens fritidsområde, se karta bilaga 1.

4 §

Innan polismyndigheten fattar beslut om tillstånd enligt 11 § första stycket, 12 § och 14 § första stycket bör kommunen ges tillfälle att yttra sig.

Lastning av varor m.m.

5 §

Vid lastning, forsling, lossning och annan hantering ska den som är ansvarig för åtgärden göra vad som behövs för att undvika att allmänheten utsätts för olägenheter genom damm, spill eller dålig lukt.

Avlastning och uppläggning av gods får inte ske så att fara uppstår för skada på person eller egendom, eller så att trafiken på platsen onödigt hindras eller störs. Ej heller så att brandposter, brandsläckningsutrustningar och utrymningsvägar blockeras eller att räddningstjänstens arbete hindras.

Schaktning, grävning m.m.

6 §

Den som är ansvarig för upptagande av grus, jord eller sand, tippning av fyllnadsmassor, schaktning, grävning eller annat liknande arbete ska se till att det sker på ett sådant sätt att allmänheten utsätts för minsta möjliga olägenhet.

Störande buller

7 §

Arbete, t ex stenkrossning, pålning och nitning på offentlig plats som orsakar störande buller för människor, får inte utan polismyndighetens tillstånd ske mellan klockan 20.00 och klockan 07.00. I övrigt gäller Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser NFS 2004:15.

Tillstånd krävs av polismyndigheten för att få använda fyrverkeri eller andra pyrotekniska varor på offentlig plats. Fyrverkeri eller andra pyrotekniska varor får användas på offentlig plats utan polismyndighetens tillstånd endast från den 31 december klockan 18.00 till den 1 januari klockan 02.00. Vid användandet ska hänsyn tas till platsens belägenhet och övriga omständigheter.

Containrar

8 §

Ägaren eller nyttjanderättshavaren till en container, byggnadsställning eller dylikt som ska ställas upp på en offentlig plats, är skyldig att tydligt märka föremålet med ägarens eller nyttjanderättshavarens namn, adress och telefonnummer samt se till att föremålet är försett med reflexer.

Elkablar över gångbanor

9 §

Elkablar permanent placerade över gångbanor, såväl mark- eller luftdragen kabel, vilka kan medföra problem för personer med nedsatt rörelse-, orienterings- eller synförmåga, är inte tillåtet. Med permanent placerad elkabel avses kabel med avsikt att ladda elbilar, anslutningskablar till husvagn, motorvärmare och liknande. Tillfälligt placerad elkabel, under en begränsad tid, tex julbelysning eller vägarbete, är tillåtet. Sådan tillfälligt placerad elkabel ska märkas ut med gult skyddsror eller markeringsband.

Markiser, flaggor och skyltar

10 §

Markiser, flaggor och skyltar eller liknande från byggnad utskjutande anordning, som inte är att anse som byggnadsdel, får inte sättas upp så att de skjuter ut över en gångeller cykelbana på lägre höjd än 2,5 m eller över en körbana på lägre höjd än 4,6 m.

Föremål, bland annat skyltar, får inte ställas upp så att de utgör hinder för eller riskerar att skada människor.

Tillfälliga skyltar typ trottoarpratare får inte sättas ut på offentlig plats utan tillstånd av polismyndigheten.

Träd och växtlighet

11 §

Träd eller annan växtlighet, som från fastigheten skjuter ut över offentlig plats, ska genom fastighetsägarens försorg kvistas så att sikten för trafiken ej skymms eller är till annat hinder.

Affischering

11 §

Affischer, annonser eller liknande anslag får inte utan tillstånd av polismyndigheten sättas upp på sådana husväggar, staket, stolpar eller liknande som vetter mot offentlig plats. Att använda träd för ändamålet är helt förbjudet.

Tillstånd behövs inte för att sätta upp anslag på tavlor, pelare eller andra liknande anordningar som är avsedda för detta ändamål. Inte heller krävs tillstånd för näringsidkare att sätta upp annonser och andra tillkännagivanden som avser näringsidkarens rörelse på byggnad där rörelsen finns.

Högtalarutsändning

13 §

Information, reklam, propaganda eller andra budskap som riktar sig till personer på offentliga platser, får inte ske genom högtalare eller liknande utan tillstånd av polismyndigheten.

Förtäring av alkohol

14 §

Spritdrycker, vin och starköl får inte förtäras på offentlig plats i Eslövs tätort, såvida inte tillstånd till servering beviljats, inom ett område som begränsas av:

Smålandsvägen- Marieholmsbanan -Östergatan-Kvarngatan-Trehäradsvägen-Gröna torgs södra sida-Gröna torgs västra sida-Gröna torgs norra sida-Västerlånggatan-Tempelgatan-Fredsgatan-Trollsjögatan-Västerlånggatan-Föreningstorgets västra sida-Smålandsvägen, se karta bilaga 2.

Ambulerande försäljning

15 §

Ambulerande försäljning får inte utan polismyndighetens tillstånd äga rum inom Eslövs tätort inom ett område som begränsas av:

Västerlånggatan-Föreningstorgets västra sida-Torpstigen-Norregatan-Stora torgs norra sida-Östergatan-Storgatan-Bryggaregatan-Västerlånggatan, se karta bilaga 3.

Ambulerande försäljning får inte i något fall äga rum på de platser inom kommunen, som enligt 2 § andra stycket är upplåtna för torghandel, under den tid som torghandel pågår.

Med ambulerande försäljning avses sådan gatuförsäljning som tar offentlig plats i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och därför inte kräver tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen.

Hundar

16 §

Hundens ägare, den som tagit emot en hund för underhåll eller nyttjande eller den som endast tillfälligt vårdar en hund är skyldig att följa bestämmelserna i 16 och 17 §§. Det som sägs i dessa paragrafer gäller inte för ledarhund för synskadad person, service- och signalhund för funktionshindrad eller för polishund i tjänst.

17 §

Hundar på offentlig plats ska hållas under tillsyn.

Hundar får inte vistas på:

- nysått eller nyplanterat område.
- allmän badplats (Sjöholmen) under perioden 1 juni till 30 augusti.

Hund skall föras kopplad på följande platser:

- i centrala Eslöv inom ett område begränsat av Västerlånggatan, Torpstigen, stambanan och Kyrkogatan.
- Trollsjöområdet, Gröna torg, Sundelius park i Marieholm samt Gamla torget i Löberöd.
- försäljningsplats medan torghandel pågår.
- allmän lekplats inklusive till lek upplåten gräsmatta.
- idrottsplats och anlagd motionsslinga (agility-banan vid Husarängens motionsslinga undantagen).

- Begravningsplats.
- kring kyrka eller skola.

Tikar ska under löptid hållas kopplade, dock inte inom inhägnade områden.

När en hund inte hålls kopplad ska den ha halsband på sig med ägarens namn, adress och telefonnummer.

18 §

Fast förorening efter hund ska plockas upp från gångbana, cykelbana, gata, torg, park, lekplats, idrottsplats, anlagd grönyta och plantering samt från särskilt anlagd motionsslinga inom detaljplanelagt område i tätorterna Billinge, Eslöv, Flyinge, Getinge-Gårdstånga, Harlösa, Hurva, Kungshult, Löberöd, Marieholm, Stehag, Stockamöllan och Örtofta.

Ridning

19 §

Ridning får inte ske i särskilt iordningställda motionsspår.

Sprängning och skjutning med eldvapen m.m.

20 §

Luftvapen, fjädervapen och paintballvapen får inte användas på offentliga platser.

Avgift för att använda offentlig plats

21 §

För användning av offentlig plats och område som kommunen jämställt med sådan plats har kommunen rätt att ta ut en avgift enligt de grunder som har beslutats av kommunfullmäktige.

Överträdelse av lokal ordningsföreskrift

22 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-9 §§, 11 § första stycket, 12-19 §§ kan dömas till penningböter enligt 3 kapitlet 22 § andra stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns också bestämmelser om förelägganden och förverkande.

LADDINFRASTRUKTUR- PLAN FÖR PUBLIK LADDNING

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

Innehåll

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

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

Definitioner av olika begrepp

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

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

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

1. Inledning

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

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

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

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

1.1. Syfte

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

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

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

1.2. Tidsplan

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

1.3. Ansvar

1.3.1. Arbetsgrupp internt i Eslövs kommun

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

1.3.2. Drift

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

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

1.4. Avgränsningar

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

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

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

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

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

2. Bakgrund

2.1. Framtagande och beslut

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

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

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

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

I tjänsteskrivelserna framgår det att:

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

2.2. Trafikstrategi och trafikplan

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

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

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

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

2.3. Miljöstrategi med tillhörande Energi- och klimatplan

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

Åtgärd i Energi- och klimatplanen som avser laddinfrastrukturen är:

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

2.4. Lagkrav och nationella riktlinjer

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

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

Enligt de nya reglerna ska:

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

Boverket har även sedan tidigare retroaktiva krav på vissa byggnader:

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

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

2.5. Regelverket AFIR (alternative fuels infrastructure regulation)

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

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

År 2025 eller 2030 behöver följande utbyggnadsmål uppnås:

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

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

2.6. Rapport från riksdagen – planering av vägtrafikens laddinfrastruktur

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

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

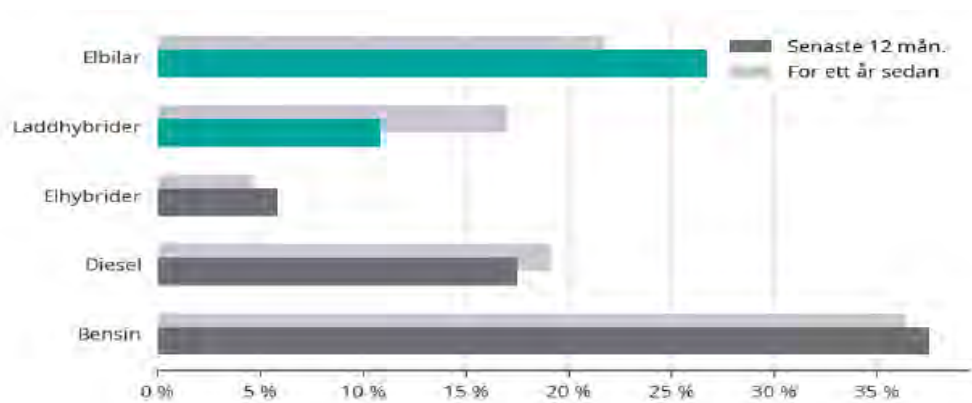
Rapporten har väl belyst de hinder som finns för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige. Ett hinder som belyses särskilt som varit avgörande för Eslövs kommun är utbyggnaden av laddstolpar på kommunal mark. I rapporten noteras att det finns hinder som gäller kommunernas roll vid utbyggnaden av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

2.7. Nuläget i Eslövs kommun

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

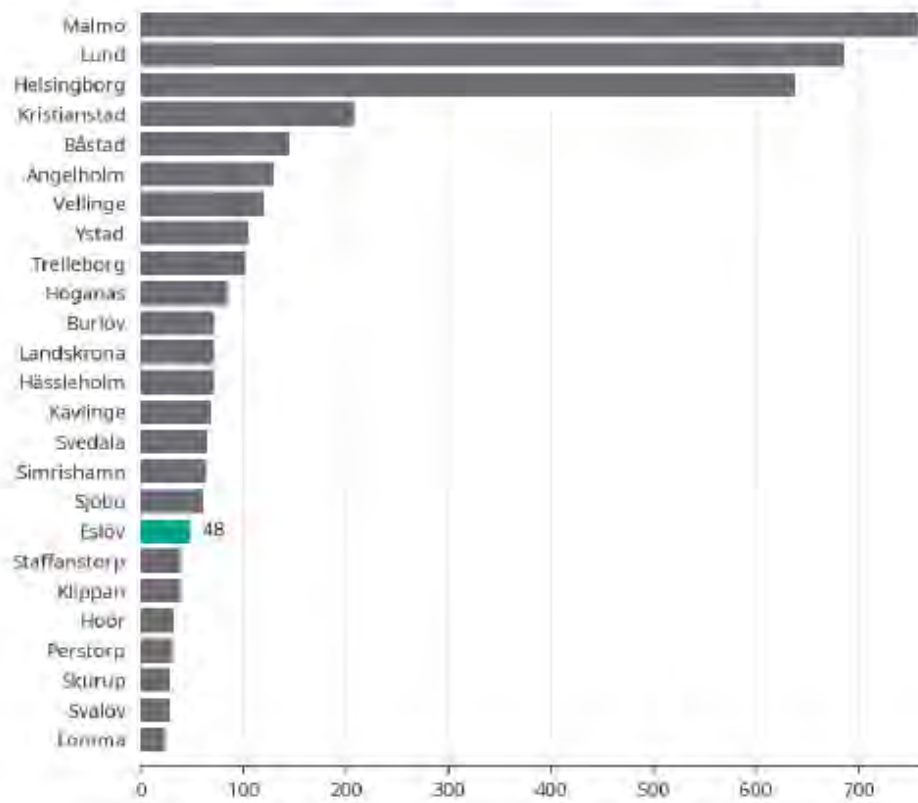
För att öka takten gällande omställning till mer eldrivna fordon och för att kunna fasa ut fossilfordon behöver laddinfrastrukturen hänga med. Idag finns generellt många elfordon, där efterfrågan är relativt stor i landet, men infrastrukturen har inte riktigt hängtt med i denna snabba utveckling. Detta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

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



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

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



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

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

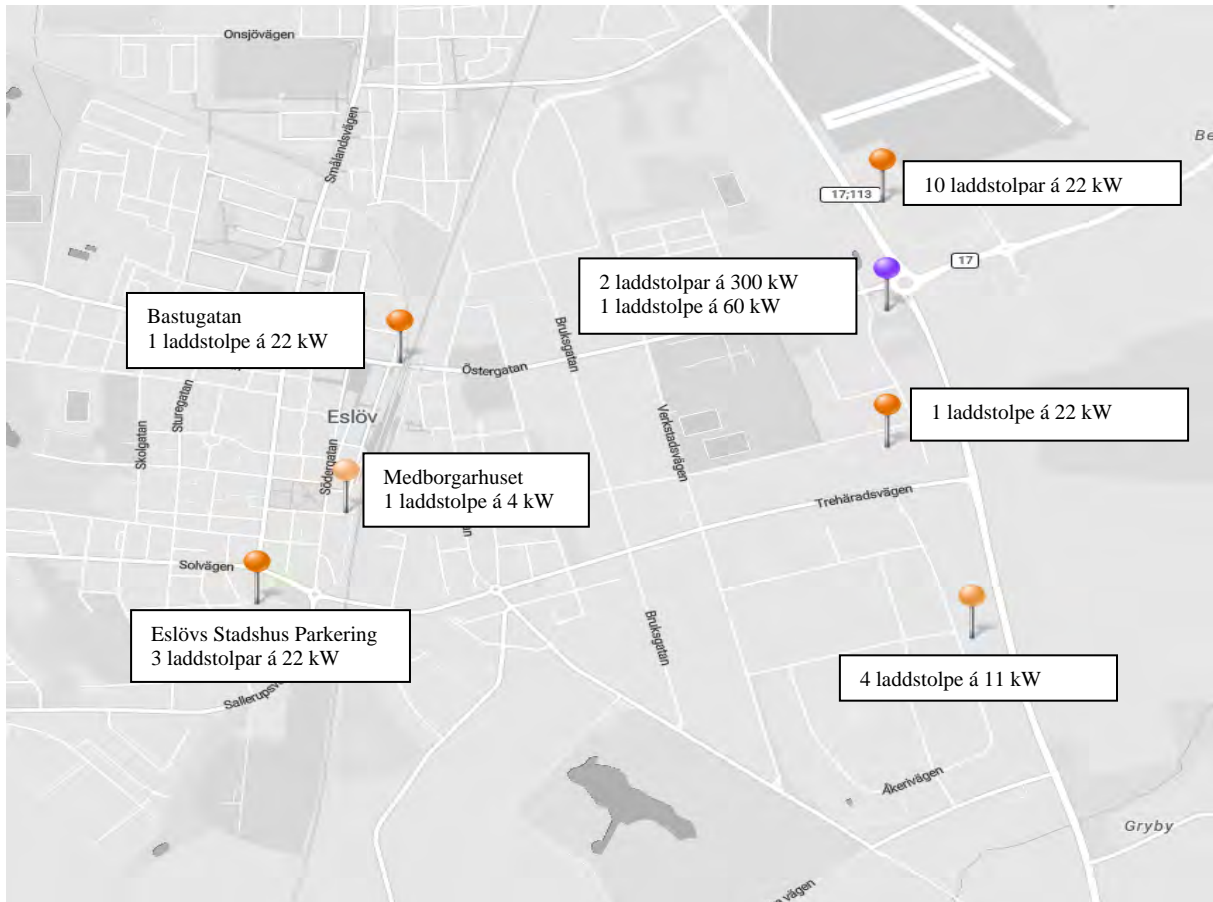


Bild 1. Bilden visar var någonstans det idag finns publika laddstolpar i Eslövs kommun. Avser endast Eslövs tätort då det enbart finns publika laddstolpar där. Varje laddplats visar hur många laddstolpar som finns och laddstolpens effekt. Utdraget genomfördes i februari 2024.

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

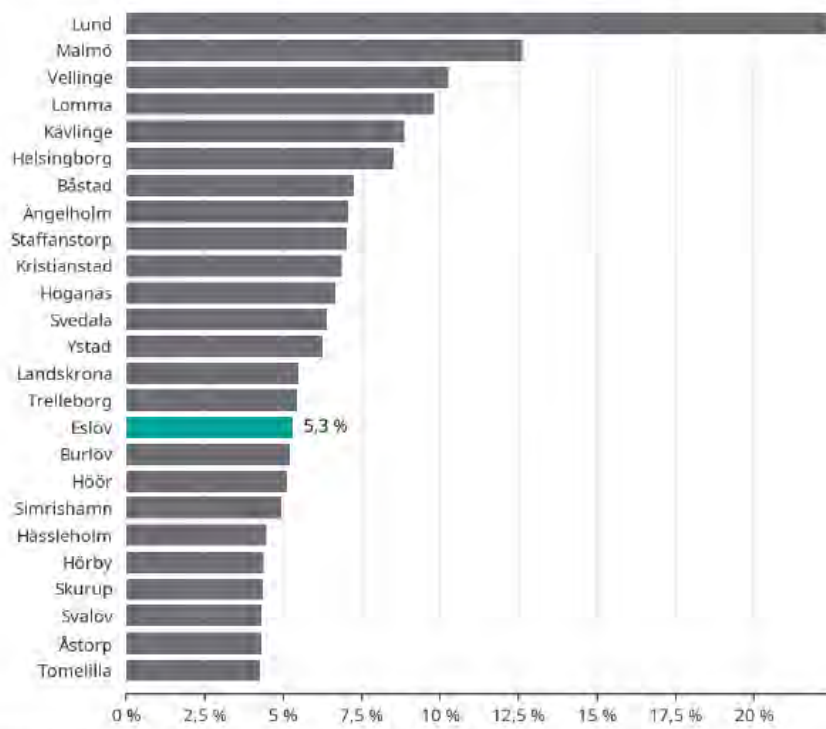
Utöver den publika laddningen så har 600 hushåll fått stöd för laddboxar för hemmaladdning i kommunen (siffror från år 2023). En laddbox är en kompakt och lätt laddpunkt för växelström som förser elbilar med ström. Laddboxar brukar oftast användas på privata platser, exempelvis i en- eller flerfamiljshus.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

2.8. Laddbara bilar i Eslövs kommun

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

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

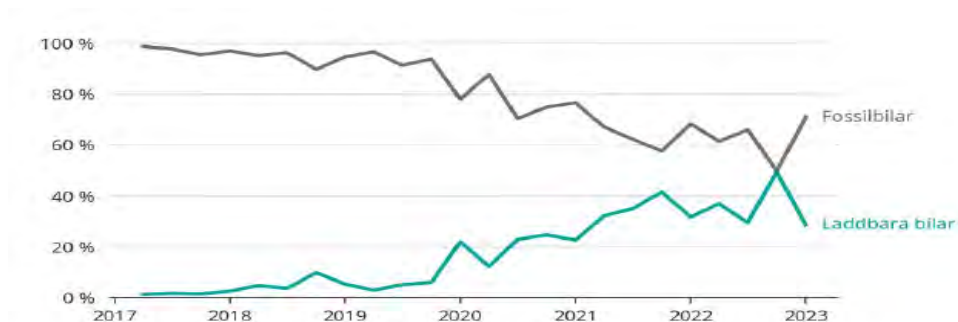
Andel av personbilarna som är laddbara i kommunerna i Skåne län.



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

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

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



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

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

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

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

2.10. Vad krävs för tunga transporter?

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

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

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

2.10.1. Teknikutvecklingen för tunga transporter

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

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

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

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

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

2.10.3. Batteri och laddstrategier

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

3. Allmänt om personbilsladdning

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

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

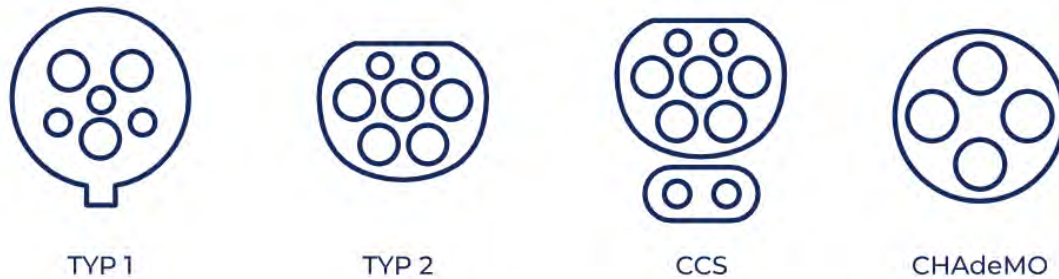


Bild 2. En illustration över kontakter för normalladdaren (Typ 1 och Typ 2) och snabbladdaren (CHAdeMO och CCS).

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

3.1. Olika laddplatser

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

3.1.1. Normalladdaren

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

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

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

3.1.2. Snabbladdaren

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

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

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

3.1.3. Supersnabbladdaren

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

3.2. Olika säkerhetsnivåer

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

Mode 1

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

Mode 2

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

Mode 3

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

Mode 4

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

4. Reglering för etablering av publika laddstolpar

4.1. Övergriplig kravställning

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

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

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

4.2. Detaljerad kravställning

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

Uttag

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

Påkörningsskydd och väderskydd

Vid behov ska väderskydd och påkörningsskydd installeras.

Utformning och tillgänglighet

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

Ljussättning

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

Betalning

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

Statistikrapportering

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

Teknisk utveckling

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

Kommunikation

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

4.3. Avtal

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

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

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

4.4. Betalningar och appar

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

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

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

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

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

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

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

4.5. Bygglov

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

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

4.6. Laddkablar på kommunal mark

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

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

5. Trafikreglering och juridiska aspekter för laddstolpar

5.1. Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

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

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

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

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

5.2. Skyltning samt tids- och avgiftsreglering

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

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

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

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

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

5.3. Regelverk om publika laddstolpar

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

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

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

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

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

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

6. Tillvägagångssätt för laddinfrastrukturen i Eslövs kommun

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

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

6.1. Utvärdering, revideringar och rutiner vid anläggning

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

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

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

6.2. Lokalisering av laddinfrastruktur

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

6.2.1. Platser för framtida laddstolpar

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

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

För allmän platsmark har det identifierats:

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

För kvartersmark har det identifierats:

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

6.2.2. Tillvägagångssättet för alla platser

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

Steg 1

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

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

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

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

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

Steg 2

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

Steg 3

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

6.2.3. Tillvägagångssättet för etablering av laddstolpar

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

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

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

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

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

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

6.3. Elnätet

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

6.4. Kommunikation

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

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

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

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

AVTAL OM NYTTJANDERÄTT

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

Bakgrund och förutsättningar

Bakgrund till att avtalet upprättas

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

Avtalet gäller med tillhörande bilagor enligt följande:

Bilaga 1: Karta över Anläggningens placering

Bilaga 2: Villkor för laddinfrastruktur på kommunal mark

1 § Avtalets tillämpningsområde

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

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

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

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

Anläggaren ska utföra erforderliga skyddsanordningar före arbetets igångsättande.

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

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

2 § Avtalstid m.m.

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

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

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

3 § Avgift

Marken upplåts utan avgift.

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

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

4 § Anläggarens skyldigheter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5 § Kommunens skyldigheter

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

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

6 § Utformning av laddplatser

Utformningen av laddplatser ska följa anvisningarna i bilaga 2.

7 § Drift av laddplatser m.m.

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

8 § Flytt av anläggningen

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

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

9 § Skada

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

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

10 § Avveckling

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

11 § Överlåtelse

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

Anläggaren är skyldig att snarast meddela ändring av adressuppgifter.

12 § Force majeure

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

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

13 § Övriga för avtalet gällande dokument

Förutom detta avtal regleras villkor i bilaga 2.

14 § Tvist m.m.

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

15 § Ändringar och tillägg

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

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

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

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

Utlysning

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

Intresseanmälan

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

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

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

Tilldelning och nyttjanderättsavtal

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

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

Genomförande

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

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

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

Skyltning och parkeringsreglering

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

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

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

Uppsägning

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

Utvärdering och revideringar

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

I själva utvärderingen ska följande delar finnas med:

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

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

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

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

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

Intresseanmälan etablering av laddstolpe/laddstolpar.

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

Kontaktuppgifter intressent

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

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

Fyll i enligt exempel nedan och tag sedan bort exempeltexten.

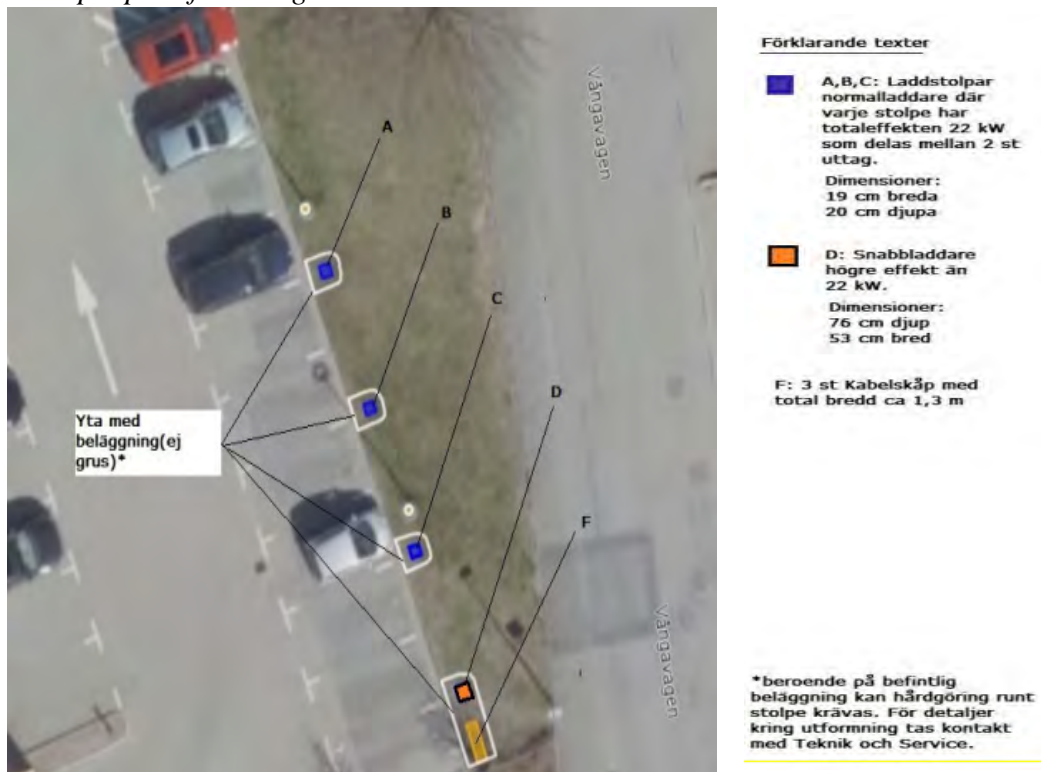
Adress och ID	Laddare	Totalt antal p-platser
Exempeltext: ID XX Adress XX	Exempeltext 1 snabbladdare (>22 kW) 2 p-platser. 1 normalladdare (<22 kW), 2 p-platser.	Exempeltext: Totalt 4 p-platser

Intresseanmälan ska innehålla:

- Kompletta ifylld ansökningsblankett

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

Exempel på utformning av skiss:



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

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

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

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

Uttag

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

Påkörningsskydd och väderskydd

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

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

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

Utformning och tillgänglighet

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

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

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

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

Ljussättning

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

Betalning

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

Statistikrapportering

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

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

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

Följande information ska redovisas för varje laddpunkt:

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

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

Teknisk utveckling

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

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

Kommunikation

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

Vägledning och regelverk

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 6. Hur gör andra svenska kommuner?

Göteborg

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

Malmö

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

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

Stockholm

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

Helsingborg

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

Uppsala

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

Andra kommuner i liknande storlek (invånarantal) som Eslöv

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 7. Lämpliga platser att etablera laddstolpar på

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

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

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

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

2024-09-23

Anders Nilsson

+4641362190

anders.nilsson2@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteskrivelse. Justering av felparkeringsavgifter

Förslag till beslut

- Att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att revidera Eslövs kommuns författningssamling nr 34A gällande taxa för felparkeringsavgifter, för att spegla Transportstyrelsens föreskrifter av överträdelse. Reviderad taxa ska gälla från och med 1 februari 2025.

Ärendebeskrivning

Transportstyrelsens föreskrifter om meddelande av parkeringsanmärkning med mera innehåller bestämmelser om parkeringsanmärkning enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och bestämmelser om betalning av felparkeringsavgift till Transportstyrelsen. Den innehåller också en förteckning av överträdelse. Till varje slag av överträdelse hör en tvåsiffrig kodbeteckning som anges på parkeringsanmärkningen tillsammans med överträdelsen i klartext.

Transportstyrelsen har ersatt den gamla föreskriften med en ny, TSFS 2024:57. I den nya föreskriften är en ny överträdelsekod tillagd samt en annan ändrad.

Eslövs kommuns författning nr 34A (beslutad i Kommunfullmäktige den 24 november 2008, senast reviderad 18 december 2023) om taxa för felparkeringsavgifter i Eslövs kommun stämmer inte längre överens med Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2024:57. Detta kan leda till problem vid rättsliga processer vid överklagan av utfärdade parkeringsanmärkningar.

Beslutsunderlag

- Förslag på revidering av Eslövs kommuns författningssamling gällande taxa för felparkeringsavgifter.

Beredning

Genom att följa Transportstyrelsens föreskrifter även på lokal nivå minimeras risken för fel i processen vid utfärdande av parkeringsanmärkningar.

Förslag till ändringar är markerade i rött och det som ska tas bort är överstryket.

Förvaltningen föreslår att följande ändring ska göras i Eslövs kommuns författningssamling nr 34A:

1. Överträdelsekod 27 ändras till Parkerat fordon på en cykelgata (8 kap 1 a §)
2. Överträdelsekod 28 läggs till som ny punkt med texten Parkerat fordon enligt antecknad överträdelse

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Avdelningen Gata, Trafik och Park

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef Gata, Trafik och Park

TAXA FÖR FELPARKERINGSavgifter (ny text är rödmarkerad)

Beslutad av kommunfullmäktige 2008-11-24, att gälla fr.o.m. 2009-01-01.

~~Reviderad 2023-12-18 § 103~~

Reviderad 2024-

Att gälla från och med 2025-02-01

500 kr

Gäller i huvudsak på platser där parkering är tillåten men där kraven på parkering inte uppfylls.

Uppställning utanför markerad plats, vid uppställning utan att erlagga avgift eller använda parkeringsskiva. Gäller för överträdelsekod 20-23 och 38 i bilaga.

700 kr

Gäller i huvudsak där parkeringsförbud råder. Gäller för överträdelsekod 24-~~27~~ 28, 34-35, 37 och 42 i bilaga.

1000 kr

Gäller i huvudsak där stannandeförbud råder. Det gäller trafikfarlig uppställning, uppställande för parkeringsplats för rörelsehindrad, på busshållplats, i vägkorsning, på eller nära ett övergångsställe. eller cykelöverfart, på gång- och cykelväg, på plats där skyltning anger förbud att stanna samt vid vissa andra överträdelser. Gäller för överträdelsekod 01-09, 30-31 och 33 i bilaga.

TYP AV ÖVERTRÄDELSE

Överträdelse av regler i trafikförordningen

Stannat eller parkerat fordon

01. på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng (3 kap 48§)
02. på en gång- eller cykelbana (3 kap 48§)
03. mot färdriktningen (3 kap 52§)
04. på eller inom ett avstånd av 10 meter före ett övergångsställe (3 kap 53§)
05. i en vägkorsning eller inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanans närmaste ytterkant (3 kap 53§)
06. i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m fl (3 kap 53§)
07. för annat ändamål än på- eller avstigning på busshållplats eller ändamålsplats (3 kap 54§), för annat ändamål än på- och avstigning på laddplats (3 kap 54§)
08. för annat ändamål än på- och avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap 54§), för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för visst fordonsslag (3 kap 54§)
09. enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

20. med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering (3 kap. 49 §)
21. längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a §)
22. utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
23. utan att tiden på parkeringsskiva eller motsvarande har ställts in enligt 3 kap. 49 a § eller utan att angivelsen är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
24. framför infart till fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (3 kap. 55 §)
25. på en huvudled (3 kap. 55 §)
26. på en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)
27. enligt antecknad överträdelse på en cykelgata (8 kap 1 a §)
28. enligt antecknad överträdelse

Överträdelse av bestämmelser i lokala trafikföreskrifter

Stannat eller parkerat fordon

30. inom område med förbud att stanna eller parkera
31. på plats med förbud att stanna eller parkera
33. enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

34. Inom område där fordon inte får parkeras
35. på plats med förbud att parkera
37. på fel sida av vägen enligt bestämmelser om datumparkering
38. längre än tillåten tid

42. enligt antecknad överträdelse