LOMMA KOMMUN

KALLELSE / UNDERRÄTTELSE

KOMMUNSTYRELSEN

Plats: Kommunhuset i Lomma, Stora Sessionssalen
Tid: 2017-10-25 klockan 19:00

Ärende

1 Upprop

2 Val av justeringsperson

3 Meddelanden och delegationsbeslut

4 Redovisning av ej slutbehandlade motioner

5 Yttrande över nämndernas förslag till nämndsplaner 2018

6 Yttrande över remiss avseende "Dagvattenplan för Lunds kommun"
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-10-25.

7 Yttrande över remiss avseende "Översvämningsplan för Lunds kommun"
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-10-25.

8 Avseende Karstorp 28:2
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-10-25. Handlingar skickas senare.

9 Yttrande över remiss avseende "Utredning av markersättning vid genomförande av vattenvårdsprojekt"
Ärendet behandlas av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-10-25.

10 Detaljplan för del av Bjärred 12:1 m.fl. i Bjärred, Lomma kommun
Handlingar skickas senare.

11 Yttrande över remiss avseende förslag till revidering av översiktsplan för Malmö stad

12 Yttrande över remiss avseende "Handlingsplan för bostadsförsörjning - Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2018–2022"

13 Yttrande över remiss avseende "Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029"

14 Yttrande över remiss avseende Översiktsplaneutredningens delbetänkande SOU 2017:64 – "Detaljplanekravet"

Anmäl förhinder till Maria Franzén Waljenäs, maria.franzen.waljenas@lomma.se eller tfn 040-641 16 45.

Lomma 2017-10-20

Välkommen!

Ordföranden

Gruppmöten

Moderata samlingspartiets grupp träffas kl. 17.30
Borgerliga gruppen träffas kl. 18.15
Liberalernas grupp träffas kl. 17.30
Socialdemokratiska gruppen träffas kl. 17.30

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 3

3

LOMMA KOMMUN

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Kansliavdelningen

Vår referens: Ingrid Grönkvist
Direkttel:
E-post: ingrid.gronkvist@lomma.se
Diarienr:
Er referens:

2017-10-18

Meddelanden och delegationsbeslut KS 2017-10-25

Ärendebeskrivning
Föreligger förteckning över beslut fattade på grund av delegationsuppdrag:

Delegationsbeslut fattat av kommunstyrelsens ordförande
nr 22/17 Yttrande över remiss avseende förslag till ramverk för naturvårdsbedömning i marin miljö - MOSAIC
Dnr KS/KF 2017:253.430

Delegationsbeslut fattade av kanslichefen
nr 140-148/17 Beslut om inhämtande av yttranden från övriga nämnder och styrelser och beslut om överlämnande för handläggning

Delegationsbeslut fattade av ekonomichefen
nr 19/17 Beslut om avtalstecknande, förlängning av avtal avseende finansiella tjänster
Dnr KS/KF 2015:115.060
nr 20/17 Tecknande av leasingavtal avseende datorutrustning
Dnr KS/KF 2015:128.060

Delegationsbeslut fattade av personalchefen
nr 46/17 Kommunal tjänstepension
nr 47/17 Lönerevision 2017 Kommunal, förhandlingsprotokoll nr 22/2017
nr 48/17 Överläggning angående inlösen av övertidsersättning för skolledare och förskolechefer, förhandlingsprotokoll nr 23/2017
nr 49/17 Avstämning löneöversyn 2017 för Lärarnas Riksförbund, förhandlingsprotokoll nr 24/2017
nr 50/17 Avstämning löneöversyn 2017 för Sveriges Skolledarförbund, förhandlingsprotokoll nr 26/2017
nr 51/17 Avstämning löneöversyn 2017 för Dik, förhandlingsprotokoll nr 27/2017
nr 52/17 Avstämning löneöversyn 2017 för Sveriges Psykologförbund, förhandlingsprotokoll nr 28/2017
nr 53/17 Avstämning löneöversyn 2017 SSR, förhandlingsprotokoll nr 29/2017
nr 54/17 Avstämning löneöversyn 2017 Ledarna, förhandlingsprotokoll nr 30/2017
nr 55/17 Avstämning löneöversyn 2017 Jusek, förhandlingsprotokoll nr 31/2017
nr 56/17 Avstämning löneöversyn 2017 Civilekonomerna, förhandlingsprotokoll nr 33/2017
nr 57/17 Avstämning löneöversyn 2017 Sveriges Arbetsterapeuter, förhandlingsprotokoll nr 34/2017

nr 58/17 Avstämning löneöversyn 2017 Naturvetarna, förhandlingsprotokoll nr 37/2017
Dnr KS/KF 2017:7.002

Delegationsbeslut fattat av delegat vid samhällsbyggnadsförvaltningen
nr 4/17 Avtal om marköverlåtelse, Lomma 30:55
Dnr KS/KF 2016:348.268

Protokoll från sammanträde 2017-09-27, 2017-10-04 och 2017-10-11 med kommunstyrelsens arbetsutskott.

Protokoll från sammanträde 2017-10-11 med planledningsgruppen.

Föreligger förteckning över meddelanden:

Beslut från Trafikverket avseende fastställelse av järnvägsplan för Lommabanan, delen Kävlinge-Arlöv, mötesspår Stävie, i Kävlinge och Lomma kommuner, Skåne län.

Förslag till beslut
-Kommunstyrelsen lägger delegationsbesluten och meddelandena till handlingarna.

Ingrid Grönkvist
Assistent

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 4

4

KS AU § 191 KS KF/2017:39 - 101

Redovisning av ej slutbehandlade motioner

Ärendebeskrivning
Enligt arbetsordningen för kommunfullmäktige, § 29, ska kommunstyrelsen årligen till kommunfullmäktiges ordinarie novembersammanträde redovisa de motioner som inte har beretts färdigt.

Kommunstyrelsen har vidare under § 173/98 uppdragit åt kansliavdelningen att, förutom den ordinarie redovisningen till kommunfullmäktiges novembersammanträde, ytterligare tre gånger under året till kommunstyrelsen redovisa de motioner, vars beredning ännu inte slutförts.

Nedanstående förteckning visar ej slutbehandlade motioner.

Motionär	Inkommen	Innehåll	Beredningsstadium
Anna-Karin Davidsson (KD)	2017-06-02	Angående gratis resor för pensionärer 70+ på lokaltrafiken i Lomma kommun	Kommunstyrelsen har behandlat ärendet 2017-10-04.
Lars Carlén (S)	2017-09-07	Angående utredning av hur ett kommunalt bostadsbolag kan återskapas i Lomma kommun	Kommunstyrelsen har behandlat ärendet 2017-10-04.
Lars Carlén (S)	2017-09-07	Angående kommunens närvaro i Bjärreds centrum	Motionen är remitterad till socialnämnden och samhällsbyggnads-förvaltningen för yttrande.

Beslutsunderlag
- Skrivelse 2017-10-05 från kommunsekreteraren

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Redovisningen av ej slutbehandlade motioner läggs till handlingarna.

Sändlista

- Kommunstyrelsen

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 05

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Kansliavdelningen

Vår referens: Maria Franzén Waljenäs
Direkttel: 040-641 16 45
E-post: maria.franzen.waljenas@lomma.se
Diarienr: KS KF/2017:39.101
Er referens:

2017-10-05

Kommunstyrelsen

Redovisning av ej slutbehandlade motioner

Enligt arbetsordningen för kommunfullmäktige, § 29, ska kommunstyrelsen årligen till kommunfullmäktiges ordinarie novembersammanträde redovisa de motioner som inte har beretts färdigt.

Kommunstyrelsen har vidare under § 173/98 uppdragit åt kansliavdelningen att, förutom den ordinarie redovisningen till kommunfullmäktiges novembersammanträde, ytterligare tre gånger under året till kommunstyrelsen redovisa de motioner som ännu inte färdigberetts.

Nedanstående förteckning visar ej slutbehandlade motioner.

Motionär	Inkommen	Innehåll	Beredningsstadium
Anna-Karin Davidsson (KD)	2017-06-02	Angående gratis resor för pensionärer 70+ på lokaltrafiken i Lomma kommun	Kommunstyrelsen har behandlat ärendet 2017-10-04.
Lars Carlén (S)	2017-09-07	Angående utredning av hur ett kommunalt bostadsbolag kan återskapas i Lomma kommun	Kommunstyrelsens arbetsutskott har berett ärendet.
Lars Carlén (S)	2017-09-07	Angående kommunens närvaro i Bjärreds centrum	Motionen är remitterad till socialnämnden och samhällsbyggnads-förvaltningen för yttrande.

Maria Franzén Waljenäs
Kommunsekreterare

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 5

5

KS AU § 193 KS KF/2017:293 - 012

Yttrande över nämndernas förslag till nämndsplaner

Ärendebeskrivning
Av styr- och kvalitetssystemet för Lomma kommun följer bland annat att nämnderna årligen ska upprätta nämndsplaner. Nämndsplanerna utgör grunden för nämndernas ansvarsområde och ska i huvudsak ange tydliga och mätbara mål för de verksamheter som nämnden ansvarar för. Det ska tydligt framgå vad som krävs för att man ska ha uppfyllt målen och hur uppföljningen ska ske. Detta anges i form av nyckeltal. Det är effekterna av insatta resurser och aktiviteter som är avgörande och som nämndsplanerna ska rikta fokus mot.

Nämndsplanen fastställs av respektive nämnd efter hörande av kommunstyrelsen. Kommunstyrelsens viktigaste roll i detta sammanhang är att se till att nämndsplanen innehåller vad som krävs för att fullgöra uppdraget i övergripande mål samt reglemente, policys, budget och anvisningar och att den inte står i strid med dessa överordnande styrdokument.

Nämndsplanen fungerar som en beställning till verksamhetsorganisationen. Utifrån nämndsplanen upprättar förvaltningschefen en verksamhetsplan som beskriver hur målen i nämndsplanen ska uppnås. Den tydliga rollfördelningen innebär att politikerna formulerar mål för verksamheten utifrån vad det är man vill uppnå, och tjänstemännen beskriver hur uppdraget ska genomföras och av vem.

Nytt sedan 2017 års nämndsplaner är att alla nämnder ska definiera mål som kan kopplas samman med alla de fyra målområdena (kvalitet, hållbarhet, service och trygghet) i övergripande mål. Även om en nämnd finner det svårt att knyta an till målen under ett visst område så ska ett mål definieras för huvudområdet i sig. Det innebär att det ska beslutas om minst fyra mål per nämnd.

Nämnderna har upprättat förslag till nämndsplaner för år 2018.

Kvalitetsutvecklare Elin Westerberg har i skrivelse 2017-10-02 lämnat synpunkter på nämndernas förslag till nämndsplaner.

Beslutsunderlag
- Skrivelse 2017-10-02 från kvalitetsutvecklaren
- Protokoll från kommunstyrelsen, § 91/17
- Protokoll från tekniska nämnden, § 23/17
- Protokoll från socialnämnden, § 39/17

AS W

- Protokoll från miljö- och byggnadsnämnden, § 72/17
- Protokoll från kultur- och fritidsnämnden, § 45/17
- Protokoll från barn- och utbildningsnämnden, § 55 /17

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Kommunstyrelsen lämnar följande yttrande avseende förslagen till nämndsplaner 2018:

Vid årets granskning av nämndsplanerna kan det konstateras att fem av sex nämndsplaner innehåller det som krävs för att fullgöra uppdraget utifrån vad som sägs i kommunens styr- och kvalitetssystem.

Inför en ny mandatperiod bör målstyrningsstrukturen ses över inklusive vad som krävs för att kvalitén på nämndernas mål och uppföljning ska höjas.

Mätningar och resultat kopplat till nämndsmål ska tydliggöras. Förslagsvis bör alla nämnder, där det går, synliggöra tidigare resultat kopplat till målen. Ett flerårigt perspektiv på resultatuppföljning gör det lättare att sätta relevanta och utmanande målnivåer.

På tjänstemannanivå har kraven skärpts, med start januari 2017, vad det gäller enklare analys vid uppföljning av nämndsmål. Överlag innebär detta en stor förbättring från förgående år då underlaget av analysen kan användas till fortsatt förbättringsarbete inom förvaltningarna. Fortfarande är dock kvaliteten på inrapporterat underlag, i vissa fall, under rimlig kvalitetsnivå, vilket kan få konsekvenser för möjligheten att följa upp målen på en kommunövergripande nivå. I vissa fall har inga hänvisningar gjorts till undersökningar, nuvarande eller tidigare resultat av mätningar kopplat till nämndsmålen. Större krav bör därför ställas på verksamhetsansvariga som följer upp och rapporterar nämndsmål.

Nämnderna bör överlag fundera på vilka faktorer som nämnden själv styr över och vilka uppdrag som ligger på andra aktörer. Idag kan nämnderna sätta mål kring områden som ligger på en statlig eller privat aktör att uppfylla. I dessa fall bör ett samarbete säkerställas med ansvarig aktör för att målet arbetas med och blir uppfyllt.

Kultur och fritidsnämnden
Kultur och fritidsnämnden har dragit ner antalet nämndsmål från 2017 års nämndsplan, vilket är positivt utifrån ett styrningsperspektiv. Kultur- och fritidsnämndens nämndsplan måste dock kompletteras för att nämndsplanen ska anses fullständig, enligt vårt styr- och kvalitetssystem. Några av målen hör snarare hemma i en verksamhetsplan än i en nämndsplan eftersom de fokuserar mer på vad som ska göras än vad som ska uppnås. Framförallt är inga mätningar eller målnivåer specificerade i nämndsplanen. Förslagsvis utvecklas målen från verksamhetsspecifika till vad nämnden vill uppnå på ett övergripande plan.

Vad bör göras innan fastställande:

- Samtliga nyckeltal ska ses över och specificeras. Det ska tydligt framgå vad som krävs för att målet ska vara uppfyllt och hur uppföljningen ska ske. I de fall ett mål har flera nyckeltal ska det tydligt framgå hur många av dessa nyckeltal som behöver vara uppnådda för att målet ska vara uppfyllt.
- Målen för kulturverksamheten och fritidsverksamheten ska sammanstråla i en gemensam nämndsplan för att skapa en helhet inom nämndens ansvarsområde. Däremot går det bra att förtydliga i denna vilken av målen som gäller för respektive verksamhet.
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Socialnämnden
Socialnämnden gjorde ett omfattande "nytag" kring nämndsmålen inför 2017, när fyra nya nämndsmål fastställdes. Då tidigare nämndsmål var svåra att följa upp finns det nu en enklare mätbarhet kopplat till målen. Tre av nämndsmålen har ett tydligt brukarfokus vilket är bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Mål inom hållbarhet mäts genom att genomföra fyra projekt. Det är önskvärt att nämnden hittar något annat nyckeltal som visar på vilket resultat som uppnås. Målet bör utvecklas till vad nämnden vill uppnå inom ekonomisk och social hållbarhet.
- Gällande målet "Brukarna ska mötas av kompetent personal som förmedlar arbetsglädje" mäts målet via brukarenkät och är uppnått när 85% av brukarna i verksamheterna upplever att de har förtroende för personalen. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Förslagsvis omformuleras målet till att bättre passa nyckeltalet (som mäter förtroende). Eller så kompletteras målet med andra nyckeltal. Exempelvis kan medarbetarenkäten ses som ett komplement till målet (utifrån ett medarbetarperspektiv). Parametrarna "motivation" och "arbetsförhållanden" är ett sätt att undersöka om personal känner motivation att gå till jobbet och om de upplever att de får den kompetensutveckling som behövs för att klara sitt jobb.
- Då nyckeltalen och mätningarna är nya finns inte tidigare statistik kopplat till målen. Det är dock önskvärt att nämnden synliggör resultaten från 2017 års mätningar i nästkommande nämndsplan (2019) för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Miljö- och byggnadsnämnden
Miljö- och byggnadsnämnden har gjort ett antal förbättringar inför 2018 års nämndsplan. Nämnden har bland annat dragit ner på antalet nyckeltal i 2018 års nämndsplan, vilket underlättar vid måluppföljning och bedömning. Nämnden har även förtydligat uppfyllelsegrad för båda KF- verksamheterna inom nämndens ansvarsområde. Målnivån anses vara bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Målet "Verksamheten ska bedrivas konsekvent, rättssäkert med god kvalité och bra bemötande" mäts idag via sex nyckeltal som gäller för både bygglovsverksamheten och miljö- och hälsoskydd. Enligt nämndsplanen ska fyra av sex nyckeltal vara uppnådda på övergripande nivå för att målet ska anses vara uppfyllt. Men då målet följs upp per KF-nivå ska det även förtydligas på KF-nivå hur många av nyckeltalen som ska vara uppnådda för att målet ska anses uppfyllt.
- Målet " Verksamheten ska verka för att trafikbuller minskar i boendemiljöer". Nyckeltalet kopplat till detta mål är att två aktiviteter gällande trafikbuller ska genomföras under 2018. Det är önskvärt att nämnden hittar något annat nyckeltal som visar på vilket resultat som uppnås, dvs om trafikbuller minskat.
- Målet" Verksamheten ska ge bra lättillgänglig information där den enskilde ges möjlighet att framföra sina synpunkter" mäts via antal besökare på hemsida samt andel inkomna bygglovs- och anmälningsärenden via förvaltningens e-tjänst. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Exempelvis berättar antal besökare på hemsidan inte om besökaren tycker att informationen är bra. Förslagsvis omformuleras målet till att bättre passa nyckeltalen (som mäter antal besökare och användning av e-tjänster). Eller så kompletteras målet med andra nyckeltal.
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Tekniska nämnden
Tekniska nämnden har gjort ett antal förbättringar inför 2018 års nämndsplan. Bland annat har nämnden tagit bort energimålet kopplat till VA då målet inte gick att mäta eller följa upp. Nämnden har även specificerat vilka områden inom medarbetarenkäten som ska följas upp kopplat till målet "Medarbetarna ska utvecklas inom sitt arbetsområde trivas och vilja stanna kvar". Målnivån anses vara bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Nyckeltal är ännu ej fastställt kopplat till målet "Verksamheten skall bedrivas effektivt, med god kvalité och bra bemötande. Detta ska göras innan nämndsplanen fastställs. Målet "Vi ska ha en god framkomlighet och tillgänglighet till busshållplatser och framtida tågstation samt alla andra offentliga miljöer" mäts via medborgarundersökningen och invånares nöjdhet kring gång- och cykelvägar. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Förslagsvis formuleras målet om för att bättre passa nyckeltalen eller kompletteras med andra nyckeltal. Alternativt kan nyckeltalet fungera som komplement till ett annat snarlikt nämndsmål "Verksamheten ska arbeta for att kommuninvånarna ska uppleva att trafikmiljön och trafiksäkerheten kontinuerligt förbättras inom kommunen".
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Barn- och utbildningsnämnden
Barn- och utbildningsnämnden har en nämndsplan som ligger väl i linje med intentionerna med kommunens styrsystem i och med att den har tydliga mål, nyckeltal och målnivåer specificerade samt jämförande resultat sedan 2015. På detta vis är det tydligt när målet är uppnått, även för en utomstående som inte är insatt i målet.

Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsen har tydliga mål, nyckeltal och målnivåer specificerade i sin nämndsplan samt jämförande resultat sedan 2014. På detta vis är det tydligt när målet är uppnått, även för en utomstående som inte är insatt i målet.

Sändlista

– Kommunstyrelsen

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Utvecklingsavdelningen
Vår referens: Elin Westerberg
Direkttel: 040-641 15 91
E-post: elin.westerberg@lomma.se
Diarienr:
Er referens:

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 05

2017-10-02

Yttrande över nämndernas nämndsplaner 2018

Ärendebeskrivning

Av styr- och kvalitetssystemet för Lomma kommun följer bland annat att nämnderna årligen ska upprätta en nämndsplan. Nämndsplanen utgör grunden för nämndernas ansvarsområde och ska i huvudsak ange tydliga och mätbara mål för de verksamheter som nämnden ansvarar för. Det ska tydligt framgå vad som krävs för att man ska ha uppfyllt målen och hur uppföljningen ska ske. Detta anges i form av nyckeltal. Det är effekterna av insatta resurser och aktiviteter som är avgörande och som nämndsplanerna ska rikta fokus mot.

Nämndsplanen fastställs av respektive nämnd efter hörande av kommunstyrelsen. Kommunstyrelsens viktigaste roll i detta sammanhang är att se till att nämndsplanen innehåller vad som krävs för att fullgöra uppdraget i övergripande mål samt reglemente, policys, budget och anvisningar och att den inte står i strid med dessa överordnande styrdokument.

Nämndsplanen fungerar som en beställning till verksamhetsorganisationen. Utifrån nämndsplanen upprättar förvaltningschefen en verksamhetsplan som beskriver hur målen i nämndsplanen ska uppnås. Den tydliga rollfördelningen innebär att politikerna formulerar mål för verksamheten utifrån vad det är man vill uppnå och tjänstemännen beskriver hur uppdraget ska genomföras och av vem.

Arbetet med nämndsplanerna

Nytt sedan 2017 års nämndsplaner är att alla nämnder ska definiera mål som kan kopplas samman med alla de fyra målområdena (kvalitet, hållbarhet, service och trygghet) i övergripande mål. Även om en nämnd finner det svårt att knyta an till målen under ett visst område så ska ett mål definieras för huvudområdet i sig. Det innebär att det ska beslutas om minst fyra mål per nämnd.

I början av året innan nämnderna startade upp sitt arbete med nämndsplanerna formulerades anvisningar där bland annat följande togs upp angående målformuleringarna:

- Fokus ska läggas på resultaten av målen! Vad ska uppnås?
- Nämndsmålen ska vara SMARTA (Specifika, Mätbara, Accepterade, Realistiska, Tidsatta och Ansvarstagande).
- Nyckeltalen som sätts i relation till målen ska vara stabila och möjliga att följa upp under en längre tidsperiod.
- Det ska tydligt framgå vad som krävs för att målet ska vara uppfyllt och hur uppföljningen ska ske.
- Ett nämndsmål kan ha fler än ett nyckeltal. I nämndsplanen ska det framgå hur många av dessa nyckeltal som behöver vara uppnådda för att målet ska vara uppfyllt.

Utvecklingsavdelningen har erbjudit sig att vara ett stöd i processen med att ta fram nämndsmål och nyckeltal, vilket några nämnder har valt att använda sig utav.

Övergripande reflektioner gällande preliminära nämndsplaner 2018

- Vid årets granskning av nämndsplanerna kan det konstateras att fem utav sex nämndsplaner innehåller det som krävs för att fullgöra uppdraget utifrån vad som sägs i kommunens styr- och kvalitetssystem.

- Inför en ny mandatperiod bör målstyrningsstrukturen ses över inklusive vad som krävs för att kvalitén på nämndernas mål och uppföljning ska höjas.

- Mätningar och resultat kopplat till nämndsmål ska tydliggöras. Förslagsvis bör alla nämnder, där det går, synliggöra tidigare resultat kopplat till målen. Ett flerårigt perspektiv på resultatuppföljning gör det lättare att sätta relevanta och utmanande målnivåer.

- På tjänstemannanivå har kraven skärpts, med start januari 2017, vad gäller enklare analys vid uppföljning av nämndsmål. Överlag innebär detta en stor förbättring från förgående år då underlaget av analysen kan användas till fortsatt förbättringsarbete inom förvaltningarna. Fortfarande är dock kvaliteten på inrapporterat underlag, i vissa fall, under rimlig kvalitetsnivå, vilket kan få konsekvenser för möjligheten att följa upp målen på en kommunövergripande nivå. I vissa fall har inga hänvisningar gjorts till undersökningar, nuvarande eller tidigare resultat av mätningar kopplat till nämndsmålen. Större krav bör därför ställas på verksamhetsansvariga som följer upp och rapporterar nämndsmål.

- Nämnderna bör överlag fundera på vilka faktorer som nämnden själv styr över och vilka uppdrag som ligger på andra aktörer. Idag kan nämnderna sätta mål kring områden som ligger på en statlig eller privat aktör att uppfylla. I dessa fall bör ett samarbete säkerställas med ansvarig aktör för att målet arbetas med och blir uppfyllt.

Nämndspecifika synpunkter

Kultur och fritidsnämnden

Kultur och fritidsnämnden har dragit ner antalet nämndsmål från 2017 års nämndsplan vilket är positivt utifrån ett styrningsperspektiv. Kultur- och fritidsnämndens nämndsplan måste dock kompletteras för att nämndsplanen ska anses fullständig, enligt vår styr- och kvalitetssystem. Några av målen hör snarare hemma i en verksamhetsplan än i en nämndsplan eftersom de fokuserar mer på vad som ska göras än vad som ska uppnås. Framförallt är inga mätningar eller målnivåer specificerade i nämndsplanen. Förslagsvis utvecklas målen från verksamhetsspecifika till vad nämnden vill uppnå på ett övergripande plan.

Vad bör göras innan fastställande:

- Samtliga nyckeltal ska ses över och specificeras. Det ska tydligt framgå vad som krävs för att målet ska vara uppfyllt och hur uppföljningen ska ske. I de fall ett mål har flera nyckeltal ska det tydligt framgå hur många av dessa nyckeltal som behöver vara uppnådda för att målet ska vara uppfyllt.
- Målen för kulturverksamheten och fritidsverksamheten ska sammanstråla i en gemensam nämndsplan för att skapa en helhet inom nämndens ansvarsområde. Däremot går det bra att förtydliga i denna vilken av målen som gäller för respektive verksamhet.
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Socialnämnden

Socialnämnden gjorde ett omfattande "nytag" kring nämndsmålen inför 2017 där fyra nya nämndsmål fastställdes. Då tidigare nämndsmål var svåra att följa upp finns det nu en enklare mätbarhet kopplat till målen. Tre av nämndsmålen har ett tydligt brukarfokus vilket är bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Mål inom hållbarhet mäts genom att genomföra fyra projekt. Det är önskvärt att nämnden hittar något annat nyckeltal som visar på vilket resultat som uppnås. Målet är bör utvecklas till *vad* nämnden vill uppnå inom ekonomisk och social hållbarhet.
- Gällande målet *" Brukarna ska mötas av kompetent personal som förmedlar arbetsglädje"* mäts målet via brukarenkät och är uppnått när 85% av brukarna i verksamheterna upplever att de har *förtroende* för personalen. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Förslagsvis omformuleras målet till att bättre passa nyckeltalet (som mäter förtroende). Eller så kompletteras målet med andra nyckeltal. Exempelvis kan medarbetarenkäten ses som ett komplement till målet (utifrån ett medarbetarperspektiv). Parametrarna "motivation" och "arbetsförhållanden" är ett sätt att undersöka om personal känner motivation att gå till jobbet och om de upplever att de får den kompetensutveckling som behövs för att klara sitt jobb.
- Då nyckeltalen och mätningarna är nya finns inte tidigare statistik kopplat till målen. Det är dock önskvärt att nämnden synliggör resultaten från 2017 års mätningar i nästkommande nämndsplan (2019) för fortsatt att kunna sätta relevanta målnivåer.

Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämnden har gjort ett antal förbättringar inför 2018 års nämndsplan. Nämnden har bland annat dragit ner på antalet nyckeltal i 2018 års nämndsplan vilket underlättar vid måluppföljning och bedömning. Nämnden har även förtydligat uppfyllelsegrad för båda KF- verksamheterna inom nämndens ansvarsområde. Målnivån anses vara bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Målet *"Verksamheten ska bedrivas konsekvent, rättssäkert med god kvalité och bra bemötande"* mäts idag via sex nyckeltal som gäller för både bygglovsverksamheten och miljö- och hälsoskydd. Enligt nämndsplanen ska fyra utav sex nyckeltal vara uppnådda på övergripande nivå för att målet ska anses vara uppfyllt. Men då målet följs upp per KF-nivå ska det även förtydligas på KF-nivå hur många av nyckeltalen som ska vara uppnådda för att målet ska anses uppfyllt.
- Målet *" Verksamheten ska verka för att trafikbuller minskar i boendemiljöer"*. Nyckeltalet kopplat till detta mål är att två aktiviteter gällande trafikbuller ska genomföras under 2018. Det är önskvärt att nämnden hittar något annat nyckeltal som visar på vilket *resultat* som uppnås, dvs om trafikbuller minskat.
- Målet*" Verksamheten ska ge bra lättillgänglig information där den enskilde ges möjlighet att framföra sina synpunkter"* mäts via antal besökare på hemsida samt andel inkomna bygglovs och anmälningsärenden via förvaltningens e-tjänst. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Exempelvis berättar antal besökare på hemsidan inte om besökaren tycker att informationen är bra. Förslagsvis omformuleras målet till att bättre passa nyckeltalen (som mäter antal besökare och användning av e-tjänster). Eller så kompletteras målet med andra nyckeltal.
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har gjort ett antal förbättringar inför 2018 års nämndsplan. Bland annat har nämnden tagit bort energimålet kopplat till VA då målet inte gick att mäta eller följa upp. Nämnden har även specificerat vilka områden inom medarbetarenkäten som ska följas upp kopplat till målet *"Medarbetarna ska utvecklas inom sitt arbetsområde trivas och vilja stanna kvar"*. Målnivån anses vara bra. Det finns dock förbättringsmöjligheter.

Vad som bör göras innan fastställande:

- Nyckeltal är ännu ej fastställt kopplat till målet *"Verksamheten skall bedrivas effektivt, med god kvalité och bra bemötande.* Detta ska göras innan nämndsplanen fastställs.
- Målet *"Vi ska ha en god framkomlighet och tillgänglighet till busshållplatser och framtida tågstation samt alla andra offentliga miljöer"* mäts via medborgarundersökningen och invånares nöjdhet kring gång/cykelvägar. Mål och nyckeltal behöver överensstämma med varandra. Förslagsvis omformuleras målet om för att bättre passa nyckeltalen eller kompletteras med andra nyckeltal. Alternativt kan nyckeltalet fungera som komplement till ett annat snarlikt nämndsmål *"Verksamheten ska arbeta för att kommuninvånarna ska uppleva att trafikmiljön och trafiksäkerheten kontinuerligt förbättras inom kommunen"*
- I de fall det går, ska nyckeltalens tidigare resultat synliggöras i nämndsplanen för att fortsatt kunna sätta relevanta målnivåer.

Barn- och utbildningsnämnden
Barn- och utbildningsnämnden har en nämndsplan som ligger väl i linje med intentionerna med kommunens styrsystem i och med att den har tydliga mål, nyckeltal och målnivåer specificerade samt jämförande resultat sedan 2015. På detta vis är det tydligt när målet är uppnått, även för en utomstående som inte är insatt i målet.

Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsen har tydliga mål, nyckeltal och målnivåer specificerade i sin nämndsplan samt jämförande resultat sedan 2014. På detta vis är det tydligt när målet är uppnått, även för en utomstående som inte är insatt i målet.

Underlag

- Protokoll från kommunstyrelsen, KS/KR 2017: 179–012
- Protokoll från socialnämnden, SN/2017:152–012 med preliminär nämndsplan 2018.
- Protokoll från barn- och utbildningsnämnden, BUN 2017:239. 010 med preliminär nämndsplan 2018
- Protokoll från kultur- och fritidsnämnden, KFN 2017: 54. 010 med preliminär nämndsplan 2018
- Protokoll från tekniska nämnden TN/2017:138–003 med preliminär nämndsplan 2018
- Protokoll från miljö- och byggnadsnämnden, MB17-0922 med preliminär nämndsplan 2018.

Elin Westerberg
Verksamhetsutvecklare

TN § 23 TN/2017:138 - 003

Nämndsplan för tekniska nämnden 2018

Ärendebeskrivning
I enlighet med styrsystemet för Lomma kommun ska nämnden varje år upprätta förslag till nämndsplan för det kommande året. Nämndsplanens syfte är att ange de viktigaste målen för nämndens verksamhet och att utgöra underlag för samhällsbyggnadsförvaltningens verksamhetsplan.

Föreligger förslag till Nämndsplan 2018 för tekniska nämnden i skrivelse 2017-05-22 från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Ärendet har behandlats vid tekniska nämndens arbetsutskott, 2017-05-29 § 26.

Beslutsunderlag
- Skrivelse från samhällsbyggnadsförvaltningen, 2017-06-08 - Nämndsplan 2018 för tekniska nämnden.
- Protokoll från tekniska nämndens arbetsutskott, § 26/17

Tekniska nämnden beslutar följande:
- Tekniska nämnden godkänner Nämndsplan för tekniska nämnden 2018 i enlighet med bilaga och översänder densamma för hörande till kommunstyrelsen.

./. Bilaga.

Bilaga TN § 23/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

Tekniska nämnden

Lomma kommun | Hamngatan 3 | 234 81 Lomma
tel: 040-641 10 00 | e-post: info@lomma.se | www.lomma.se

Innehållsförteckning

1 Inledning **6**

1.1 Nämndens ansvarsområde 6

2 Lomma kommuns vision **6**

3 Nämndsmål **6**

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål 6

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 7

3.2.1 Verksamheten skall bedrivas effektivt, med god kvalité och bra bemötande 7

3.2.2 Medarbetarna ska utvecklas inom sitt arbetsområde, trivas och vilja stanna kvar. 7

3.2.3 Samtliga verksamheter ska minska sin energianvändning. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda 7

3.2.4 Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig avfallshantering i kommunen. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda. 7

3.2.5 Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig VA-hantering i kommunen 8

3.2.6 Verksamheten ska arbeta för att kommuninvånarna ska uppleva att trafikmiljön och trafiksäkerheten kontinuerligt förbättras inom kommunen 8

3.2.7 Vi ska ha en god framkomlighet och tillgänglighet till busshållplatser och framtida tågstation samt alla andra offentliga miljöer. 8

3.2.8 Lomma kommun ska fortsätta utveckla offentliga miljöer och grönområden att vistas i 8

Inledning

Nämndsplan 2018 för tekniska nämnden.

Föreligger förslag till nämndsplan 2018 för Tekniska nämnden. Enligt "redovisning av styrsystemets användande" i det så kallade årshjulet ska nämndsplanen antas i samband med budgetarbetet för nästkommande år.

Denna nämndsplan är grundad på dokumentet Vision 2030 samt övergripande mål och 2015-2019, fastställd av kommunfullmäktige 2015-06-11. Nämndsplanen avser i första hand år 2018, men planeringshorisonten är längre. Nämndsplanens syfte är att ange de viktigaste målen för nämndens verksamhet och att utgöra underlag för samhällsbyggnadsförvaltningens verksamhetsplan.

Nämndens ansvarsområde

Enligt reglemente för tekniska nämnden, antaget 2016-06-09, ansvarar tekniska nämnden för kommunens fastigheter, gator, vägar, parkområden, allmänna platser, vatten- och avloppsanläggningar samt hamnanläggningar.

Tekniska nämnden har enligt reglementet ett särskilt ansvar för, i huvudsak:

- att vara samordnande och verkställande organ avseende kommunens bygg- och anläggnings- och exploateringsverksamhet.
- att svara för avfallsplanering i kommunen samt handlägga frågor om renhållningsabonnemang och svara för debitering av renhållningsavgifter.
- att svar för gaturenhållning och för renhållning i övrigt utomhus på allmänna platser.
- att bevaka frågor om statsbidrag, EU-bidrag och andra bidrag inom nämndens verksamhetsområde.
- att upprätta underhållsplaner för kommunens fastigheter, gator, vägar, parker, lekplatser och allmänna platser, badstränder samt VA-anläggningar.
- att ansvara för gatubelysningen i kommunen.
- att såsom trafiknämnd fullgöra de trafikuppgifter, som avses i lagen om nämnder för vissa trafikfrågor.
- att ansvara för kommunens verksamhet inom område trafiksäkerhet.

Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

Nämndsmål

Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	Verksamheten skall bedrivas effektivt, med god kvalité och bra bemötande.

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
	Lomma kommun ska vara en attraktiv, utvecklande arbetsgivare som erbjuder en god fysisk och psykosocial arbetsmiljö.	Medarbetarna ska utvecklas inom sitt arbetsområde, trivas och vilja stanna kvar.
HÅLLBARHET	Miljöarbetet i Lomma kommun ska präglas av ett framtidsinriktat och långsiktigt arbete med kommande generationer i åtanke.	Samtliga verksamheter ska minska sin energianvändning. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda.
		Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig avfallshantering i kommunen. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda.
		Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig VA-hantering i kommunen
	Lomma kommun ska arbeta för attraktiva boende- och livsmiljöer med välplanerad infrastruktur och miljövänliga, hållbara kommunikationer.	Verksamheten ska arbeta för att kommuninvånarna ska uppleva att trafikmiljön och trafiksäkerheten kontinuerligt förbättras inom kommunen.
SERVICE	Alla invånare i Lomma kommun ska uppleva livsvillkoren som goda och ha möjlighet att delta i samhällslivet, både i arbetet och på sin fritid.	Vi ska ha en god framkomlighet och tillgänglighet till busshållplatser och framtida tågstation samt alla andra offentliga miljöer.
TRYGGHET	Lomma kommun ska ha invånaren och dennes behov i fokus.	Lomma kommun ska fortsätta utveckla offentliga miljöer och grönområden att vistas i.

Nämndsmål och nyckeltal

Verksamheten skall bedrivas effektivt, med god kvalité och bra bemötande.

Nyckeltal
Ännu ej fastställt

Medarbetarna ska utvecklas inom sitt arbetsområde, trivas och vilja stanna kvar.

Nyckeltal
Mäts genom medarbetarenkät. Mätområden: motivation, ledarskap och styrning. Index ska vara högre än genomsnittet för kommunen.

Samtliga verksamheter ska minska sin energianvändning. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda.

Nyckeltal
Energiförbrukning i förhållande till antalet gatubelysningsstolpar ska minska med minst 2%.
Energiförbrukningen i snitt Kwh/kvm, lokalyta (graddagsjusterat) ska minska med minst 2%

Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig avfallshantering i kommunen. 2 av 2 nyckeltal ska vara uppfyllda.

Nyckeltal
Undersökning upplevd nöjdhet med renhållning/sophämtning skall vara minst index 70.
Hushållsavfall som återvinns genom materialåtervinning, inkl. biologisk behandling, ska vara minst 65%.

Verksamheten ska arbeta för en god, hållbar och användarvänlig VA-hantering i kommunen

Nyckeltal
Kommuninvånarnas nöjdhet med VA ska vara minst index 81.

Verksamheten ska arbeta för att kommuninvånarna ska uppleva att trafikmiljön och trafiksäkerheten kontinuerligt förbättras inom kommunen.

Nyckeltal
Medborgarnas bedömning/nöjdhet av kommunens gatu- och väghållning ska vara minst index 65.

Vi ska ha en god framkomlighet och tillgänglighet till busshållplatser och framtida tågstation samt alla andra offentliga miljöer.

Nyckeltal
Medborgarnas bedömning/nöjdhet av kommunens gång- och cykelvägar skala ska vara minst index 65.

Lomma kommun ska fortsätta utveckla offentliga miljöer och grönområden att vistas i.

Nyckeltal
Medborgarnas bedömning/nöjdhet med "tillgången till parker, grönområden och natur" ska vara minst index 8,4

KS § 91

KS KF/2017:179 - 012

Förslag till nämndsplan för kommunstyrelsen 2018

Ärendebeskrivning
Kommunfullmäktige har fastställt ett kvalitets- och styrsystem för Lomma kommun. Enligt kommunens kvalitets- och styrsystemet ska nämnderna upprätta nämndsplaner.

Kommunstyrelsen har vid en nämndsplanedag 2017-03-29 diskuterat hur kommunstyrelsens nämndsmål för år 2018 kan knyta an till kommunens övergripande mål kvalitet, service, hållbarhet och trygghet.

Utvecklingsavdelningen har därefter sammanställt ett förslag till preliminär nämndsplan för kommunstyrelsen 2018. Förslaget till preliminär nämndsplan innehåller nämndsmål och nyckeltal som täcker in de fyra områdena kvalitet, service, hållbarhet och trygghet.

Ärendet har behandlats av kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-06-07, § 133.

Beslutsunderlag
- Skrivelse 2017-05-29 från verksamhetsutvecklare
- Nämndsplan 2018, Kommunstyrelsen
- Protokoll från kommunstyrelsens arbetsutskott, § 133/17

Kommunstyrelsen beslutar följande:
Kommunstyrelsen godkänner preliminär nämndsplan för kommunstyrelsen 2018 i enlighet med bilaga.

./. Bilaga.

Sändlista

Kommundirektören
Avdelningschefer KLK
Verksamhetsutvecklare

A.B. K-B.

Bilaga KS § 91/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

KOMMUNSTYRELSEN

A.B. 2.2.

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

1.1 Nämndens ansvarsområde 3

2 Lomma kommuns vision 3

3 Nämndsmål 4

3.1 Från övergripande mål till nämndsmål 4

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 5

3.2.1 Medborgarna ska uppleva att kvaliteten i verksamheterna är hög 5

3.2.2 Lomma kommun ska öka attraktiviteten som arbetsgivare 5

3.2.3 Lomma kommun ska vara en attraktiv plats för boende 5

3.2.4 Medborgarna ska uppleva att Lomma kommun är en trygg kommun att bo i 6

3.2.5 Lomma kommun ska vara en företagarvänlig kommun 6

3.2.6 Andelen skyddade naturområden i kommunen ska öka 6

A.B. ≈ -3

1 Inledning

1.1 Nämndens ansvarsområde

Föreliggande *Nämndsplan för kommunstyrelsen* är grundad på övergripande mål 2015-2019. Nämndsplanen avser i första hand 2018, men planeringshorisonten sträcker sig till 2019.

Enligt *Reglemente för kommunstyrelsen*, antaget 2007-03-15 och senast justerad 2012-10-25, anges kommunstyrelsen med ansvaret för kommunens hela verksamhetsorganisation skall leda och samordna planeringen och uppföljningen av kommunens verksamheter och ekonomi. Kommunstyrelsen har enligt reglementet ett särskilt ansvar för:

- utveckling av den lokala demokratin
- planering av kommunens ekonomi
- personalpolitik
- den översiktliga planeringen av användning av mark och vatten samt detaljplanering
- värna om och utveckling av natur-och kulturmiljöer
- arbetet med de miljöstrategiska frågorna
- mark- och bostadspolitiken och se till att en tillfredställande markberedskap upprätthålls samt att bostadsförsörjningen och samhällsbyggande främjas
- energiplanering samt främjandet av energihushållning
- trafikplanering och att verka för en tillfredställande trafikförsörjning
- informationsverksamhet
- arbetet med att reformera det kommunala regelbeståndet
- arbetet med att effektivisera administrationen
- utveckling av informationstekniken
- utveckling av brukarinflytande

2 Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

AB. 4-3.

3 Nämndsmål

3.1 Från övergripande mål till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	Medborgarna ska uppleva att kvaliteten i verksamheterna är hög
	Lomma kommun ska vara en attraktiv, utvecklande arbetsgivare som erbjuder en god fysisk och psykosocial arbetsmiljö.	Lomma kommun ska öka attraktiviteten som arbetsgivare
HÅLLBARHET	Lomma kommun ska, för att behålla sin höga attraktivitet, både värna om och utveckla sina gröna och blå naturmiljöer.	Andelen skyddade naturområden i kommunen ska öka
SERVICE	Lomma kommun ska utveckla attraktiva platser för boende, handel och andra aktiviteter inom kommunen.	Lomma kommun ska vara en attraktiv plats för boende
	Lomma kommun ska vara en attraktiv plats att etablera sig på för såväl lokalt, regionalt som nationellt näringsliv.	Lomma kommun ska vara en företagarvänlig kommun
TRYGGHET	Lomma kommun ska kännetecknas av attraktiva, hållbara boendemiljöer som möjliggör hög livskvalitet och trygghet i alla avseenden.	Medborgarna ska uppleva att Lomma kommun är en trygg kommun att bo i

AB. K.B.

3.2 Nämndsmål och nyckeltal

3.2.1 Medborgarna ska uppleva att kvaliteten i verksamheterna är hög

Lomma kommuns invånare ska känna sig nöjda med den service kommunen erbjuder, samt känna att verksamheten successivt utvecklas.

Mätning	Nyckeltal 2018:	Nyckeltal 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
SCB:s Medborgarundersökning: Nöjd-Medborgar-Index (NMI)	Index 67	Index 69	67 (3:e plats i undersökningen)	68	66

3.2.2 Lomma kommun ska öka attraktiviteten som arbetsgivare

Konkurrensen om arbetskraft ökar. 290 kommuner slåss om välutbildade medarbetare i framtiden. Då är det viktigt att kunna behålla nuvarande medarbetare och attrahera nya.

Målet bedöms som uppfyllt då båda nyckeltalen är uppnådda.

Mätning	Nyckeltal 2018	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Medarbetarenkät: (HME-Hållbart Medarbetar Engagemang)	Ökning från 2017 års resultat	Index 77	77	78	77
Medarbetarenkät: Rekommendationsindex.	Ökning från 2017 års resultat	Index 76	72	Rekommendationsindex mättes första gången 2016.	

3.2.3 Lomma kommun ska vara en attraktiv plats för boende

Kommunens invånare ska uppleva att Lomma kommun är en attraktiv plats att leva och bo på.

Mätning	Nyckeltal 2018	Nyckeltal 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
SCB:s Medborgarundersökning: Nöjd-Region-Index (NRI)	Index 78	Index 78	79 (högst betygsindex i undersökningen)	77	77

AB. x-B.

3.2.4 Medborgarna ska uppleva att Lomma kommun är en trygg kommun att bo i

Lomma kommuns invånare ska uppleva trygghet i sin vardag, att risken för att utsättas för brott är låg och att kommun/polis och andra myndigheter gör ett bra förebyggande arbete.

Nyckeltal	Målvärde 2018	Målvärde 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
SCB:s Medborgarundersökning: Resultatet för faktorn Trygghet.	Index 72	Index 73	72 (5:e plats i undersökningen)	72	72

3.2.5 Lomma kommun ska vara en företagarvänlig kommun

Kommunens företagare ska uppleva att man får en snabb och effektiv handläggning och att kommunen ansträngер sig för att skapa goda villkor för företagande. En viktig faktor för en positiv upplevelse av den egna närmiljön är ett attraktivt utbud av handel inom bekvämt räckhåll.

Målet bedöms som uppfyllt då båda nyckeltalen är uppnådda.

Mätning	Nyckeltal 2018	Nyckeltal 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
SKL:s undersökning Insikt.	Ökning från förgående år - genomsnitt i landet index 72	Index 67	67	65	-
Köptroheten ska öka enligt mätning av Handelns utredningsinstitut.	Ökning från förgående år	66 %	65	65	-

3.2.6 Andelen skyddade naturområden i kommunen ska öka

Ambitionen är att andelen skyddad areal ska dubblas fram till slutet av 2018 i jämförelse med december 2012. Totalt skyddad landyta (inklusive inlandsvatten som dammar, vattendrag) 2012 var 148,1 ha. Uppgiften är hämtad från VIC natur som är det nationella registret över skyddad mark.

Definition: Med skyddade naturområden menas naturreservat enligt kap 7 Miljöbalken.

Mätning	Nyckeltal 2018	Nyckeltal 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014
Antal skapade naturområden	3	2	1	2	Annat nyckeltal 2014

AB. K-B.

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -06- 19

SN § 39

SN/2017:152 - 012

Nämndsplan för socialnämnden 2018

Ärendebeskrivning
I enlighet med styrsystemet för Lomma kommun, ska nämnden varje år fastställa sitt förslag till nämndsplan för det kommande året. Nämndsplanens syfte är att ange de viktigaste målen för nämndens verksamhet och att utgöra underlag för socialförvaltningens verksamhetsplan.

Ärendet har behandlats av socialnämndens arbetsutskott 2017-06-01, § 131.

Beslutsunderlag
- Skrivelse från socialförvaltningen, 2017-05-23
- Bilaga 1: Förslag till Nämndsplan 2018 för socialnämnden
- Protokoll från socialnämndens arbetsutskott, § 131/17

Skrivfel rättat 170615/AE

~~Socialnämndens arbetsutskott föreslår~~ socialnämnden besluta följande:
- Socialnämnden antar nämndsplan för 2018 (bilaga) och översänder den till kommunstyrelsen för hörande.

./. Bilaga.

Bilaga SN § 39/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

Socialnämnden

Innehållsförteckning

1 Inledning **3**

1.1 Nämndens ansvarsområde 3

2 Lomma kommuns vision **3**

3 Nämndsmål **4**

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål 4

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 4

3.2.1 Brukaren ska uppleva att hon eller han får de behov som beskrivs i genomförandeplanen tillgodosedda. 4

3.2.2 Verksamheterna ska praktiskt utvärdera nya arbetssätt som leder till en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt som socialt. 4

3.2.3 Brukaren och/eller dess närstående är delaktiga i planeringen av insatserna som ska utföras. 4

3.2.4 Brukarna ska mötas av kompetent personal som förmedlar arbetsglädje 4

1 Inledning

1.1 Nämndens ansvarsområde

Enligt socialnämndens reglemente ska nämnden fullgöra kommunens uppgifter inom socialtjänsten och vad som i lag sägs om socialnämnd samt de uppgifter som kommunfullmäktige ålagt nämnden.

Enligt reglementet ansvarar nämnden för:

•Kommunens uppgifter enligt socialtjänstlagen (SoL)

•Det kommunala hälso- och sjukvårdsarbetet enligt hälso- och sjukvårdslagen (HSL)

•Kommunens uppgifter enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS)

•Kommunens uppgifter enligt alkohollagen

•Kommunens uppgifter enligt tobakslagen

•Kommunens uppgifter enligt lag (2009:366) om handel med vissa receptfria läkemedel samt Läkemedelsverkets föreskrifter meddelade med stöd av förordning om handel med vissa receptfria läkemedel.

•Förmedling av trygghetsbostäder via separat bostadskö

•Kommunens mottagande av och insatser för invandrare/flyktingar inklusive ensamkommande barn och ungdomar

Hösten 2004 fastställdes värdegrunder för Lomma kommun. Värdegrunderna, ansvar, respekt, tydlighet och öppenhet, står för en kultur som sätter kommuninnevånarna i centrum.

Värdegrunderna ska genomsyra arbetssättet inom socialförvaltningen.

2 Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

3 Nämndsmål

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	Brukaren ska uppleva att hon eller han får de behov som beskrivs i genomförandeplanen tillgodosedda.
HÅLLBARHET	Lomma kommun ska kännetecknas av val som stimulerar närproducerade och hållbara varor och tjänster.	Verksamheterna ska praktiskt utvärdera nya arbetssätt som leder till en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt som socialt.
SERVICE	I Lomma kommun ska beslut som berör invånaren kunna tas så nära denne som möjligt.	Brukaren och/eller dess närstående är delaktiga i planeringen av insatserna som ska utföras.
TRYGGHET	Vård och omsorg i Lomma kommun ska präglas av kompetens och valfrihet samt utföras med själ och hjärta.	Brukarna ska mötas av kompetent personal som förmedlar arbetsglädje.

3.2 Nämndsmål och nyckeltal

3.2.1 Brukaren ska uppleva att hon eller han får de behov som beskrivs i genomförandeplanen tillgodosedda.

Nyckeltal
Målet är uppnått när minst 80% av brukarna - eller då det är aktuellt, närstående - vid en direkt fråga uppger att de fått de behov som beskrivs i genomförandeplanen tillgodosedda.

3.2.2 Verksamheterna ska praktiskt utvärdera nya arbetssätt som leder till en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt som socialt.

Nyckeltal
Målet är uppnått när fyra projekt med målsättningen att vara socialt och/eller ekonomiskt hållbara har utvärderats under 2017 och redovisats för hela organisationen.

3.2.3 Brukaren och/eller dess närstående är delaktiga i planeringen av insatserna som ska utföras.

Nyckeltal
Målet är uppnått när minst 95 % av de brukare som har ett bistånd (undantaget vård enligt LVU eller LVM), eller de närstående som brukaren har valt, har varit delaktiga vid framtagandet av genomförandeplanen.

3.2.4 Brukarna ska mötas av kompetent personal som förmedlar arbetsglädje.

Nyckeltal
Målet är uppnått när minst 85 % av brukarna i verksamheten upplever att de har förtroende för personalen.

MBN § 72

Dnr MB17-0922

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -06- 22

Nämndsplan 2018 för miljö- och byggnadsnämnden

Ärendebeskrivning

Inledning

Denna nämndsplan är grundad på dokumentet Vision 2030 samt övergripande mål för 2015-2019, fastställd av kommunfullmäktige 2015-06-11. Kommunens antagna värdegrunder skall genomsyra all verksamhet; ansvar, öppenhet, respekt och tydlighet.

Vision 2030: Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara – såväl ekonomiskt och socialt som ekologiskt – och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

Nämndsplanen avser i första hand år 2018, men planeringshorisonten är längre. Nämndsplanens syfte är att ange de viktigaste målen för nämndens verksamhet och att utgöra underlag för samhällsbyggnadsförvaltningens verksamhetsplan.

Nämndens ansvarsområde

I reglementet för miljö- och byggnadsnämnden, antaget av Kommunfullmäktige den 21 oktober 1999 (reviderat senast den 25 oktober 2012), anges att nämnden har ansvaret för att fullgöra kommunens uppgifter enligt miljöbalken, plan- och bygglagen (med undantag för planering), tobakslagen, livsmedelslagen, smittskyddslagen samt delar av lagen om gaturenhållning och skyltning.

Mål

Kommunfullmäktige har beslutat om fyra kommunövergripande målområden. Dessa är kvalitet, hållbarhet, service och trygghet. Dessa fyra övergripande målområden skall vara vägledande för den kommande utvecklingen av Lomma kommun. Med dessa som grund har nämnden formulerat egna mål. Dessa mål utgår från kommuninvånarna och den nytta de har av verksamheten.

Nämnden har dessutom ett ansvar för uppfyllande av de 16 nationella miljömålen och därför skall intentionerna i de aktuella miljömålen beaktas i all planering och ärendehantering.
De nationella miljömålen är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt

Forts

6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
(14. Storslagen fjällmiljö)
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Utifrån mål och riktlinjer sätter budgeten ramen för de resurser och den verksamhet som nämnden har i uppdrag att genomföra under planperioden.

Nämndsplanen presenteras i bilaga.

Ärendet har behandlats av arbetsutskottet 2017-05-30, § 66.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse från samhällsbyggnadsförvaltningen/stabsenheten 2017-05-24
- Protokoll från arbetsutskottet, § 66/17

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar följande:
- Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att godkänna nämndsplan 2018 och översända den för hörande till kommunstyrelsen.

./. Bilaga

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

Miljö- och byggnadsnämnden

Innehållsförteckning

1 Inledning 5

1.1 Nämndens ansvarsområde 5

2 Lomma kommuns vision 6

3 Nämndsmål 6

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål 6

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 6

3.2.1 Verksamheten skall bedrivas konsekvent, rättsäkert, med god kvalité och bra bemötande. 4 av 6 nyckeltal inom kategorin "Kvalitet" ska vara uppfyllda. 6

3.2.2 Verksamheten ska verka för att trafikbuller minskar i boendemiljöer. 6

3.2.3 Verksamheten ska ge bra lättillgänglig information där den enskilde ges möjlighet att framföra sina synpunkter. 2 av 3 nyckeltal inom kategorin "Service" ska vara uppfyllda. .7

3.2.4 Verksamheten skall bedriva en väl fungerande tillsynsverksamhet. 2 av 2 nyckeltal inom kategorin "Trygghet" ska vara uppfyllda. 7

AG

Inledning

Nämndsplan 2018 för miljö- och byggnadsnämnden.

Inledning

Denna nämndsplan är grundad på dokumentet Vision 2030 samt övergripande mål och 2015-2019, fastställd av kommunfullmäktige 2015-06-11. Kommunens antagna värdegrunder skall genomsyra all verksamhet; ansvar, öppenhet, respekt och tydlighet.

Nämndsplanen avser i första hand år 2018, men planeringshorisonten är längre. Nämndsplanens syfte är att ange de viktigaste målen för nämndens verksamhet och att utgöra underlag för samhällsbyggnadsförvaltningens verksamhetsplan.

Mål

Kommunfullmäktige har beslutat om fyra kommunövergripande målområden. Dessa är kvalitet, hållbarhet, service och trygghet. Dessa fyra övergripande målområden skall vara vägledande för den kommande utvecklingen av Lomma kommun. Med dessa som grund har nämnden formulerat egna mål. Dessa mål utgår från kommuninvånarna och den nytta de har av verksamheten. Nämnden har dessutom ett ansvar för uppfyllande av de 16 nationella miljömålen och därför skall intentionerna i de aktuella miljömålen beaktas i all planering och ärendehantering.

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och Vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
(14. Storslagen fjällmiljö)
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Utifrån mål och riktlinjer sätter budgeten ramen för de resurser och den verksamhet som nämnden har i uppdrag att genomföra under planperioden.

Nämndens ansvarsområde

I reglementet för miljö- och byggnadsnämnden, antaget av kommunfullmäktige den 21 oktober 1999 (reviderat senast den 25 oktober 2012), anges att nämnden har ansvaret för att fullgöra kommunens uppgifter enlig miljöbalken, plan- och bygglagen (med undantag för planering),

tobakslagen, livsmedelslagen, smittskyddslagen, strålskyddslagen samt delar av lagen om gaturenhållning och skyltning.

Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

Nämndsmål

Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	Verksamheten skall bedrivas konsekvent, rättsäkert, med god kvalité och bra bemötande. 4 av 6 nyckeltal inom kategorin "Kvalitet" ska vara uppfyllda.
HÅLLBARHET	Lomma kommun ska arbeta för attraktiva boende- och livsmiljöer med välplanerad infrastruktur och miljövänliga, hållbara kommunikationer.	Verksamheten ska verka för att trafikbuller minskar i boendemiljöer.
SERVICE	I Lomma kommun ska beslut som berör invånaren kunna tas så nära denne som möjligt.	Verksamheten ska ge bra lättillgänglig information där den enskilde ges möjlighet att framföra sina synpunkter. 2 av 3 nyckeltal inom kategorin "Service" ska vara uppfyllda.
TRYGGHET	Lomma kommun ska ha invånaren och dennes behov i fokus.	Verksamheten skall bedriva en väl fungerande tillsynsverksamhet. 2 av 2 nyckeltal inom kategorin "Trygghet" ska vara uppfyllda.

Nämndsmål och nyckeltal

Verksamheten skall bedrivas konsekvent, rättsäkert, med god kvalité och bra bemötande. 4 av 6 nyckeltal inom kategorin "Kvalitet" ska vara uppfyllda.

Nyckeltal
Antalet informationsträffar med ansvariga verksamhetsutövare inom kommunorganisationen ska vara minst 10 st.
Servicemätning "Insikt". NKI för privatpersoner ska vara minst 75 för Miljö- och hälsoskydd.
Servicemätning "Insikt". NKI för företag ska vara minst 75 för Miljö- och hälsoskydd.
Servicemätning "Insikt". NKI för privatpersoner ska vara minst 75 för Bygglov.
Servicemätning "Insikt". NKI för företag ska vara minst 75 för Bygglov.
Andel bygglovsärenden som, från kompletta handlingar, är beslutade inom 70 kalenderdagar ska vara 95%.

Verksamheten ska verka för att trafikbuller minskar i boendemiljöer.

Nyckeltal
Minst två aktiviteter rörande trafikbuller skall genomföras

Verksamheten ska ge bra lättillgänglig information där den enskilde ges möjlighet att framföra sina synpunkter. 2 av 3 nyckeltal inom kategorin "Service" ska vara uppfyllda.

Nyckeltal
Antal besökande på aktuell hemsida ska öka med 10% jfr föregående år.
Andel inkomna bygglovsärenden via förvaltningens e-tjänst ska öka med 10% jfr föregående år.
Andel inkomna anmälningsärenden via förvaltningens e-tjänst ska öka 10% jfr föregående år.

Verksamheten skall bedriva en väl fungerande tillsynsverksamhet. 2 av 2 nyckeltal inom kategorin "Trygghet" ska vara uppfyllda.

Nyckeltal
Tillsynsplanens genomförandegrad för miljöenheten ska vara 100%.
Tillsynsplanens genomförandegrad för bygglovenheten ska vara 100%.

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDEN 2017-06-12

KFN § 45 Dnr KFN 2017:54.010

Förslag till nämndsplan 2018

Ärendebeskrivning
Kommunfullmäktige har fastställt övergripande mål för Lomma kommun 2015- 2019. De övergripande målen består av fyra huvudområden: Kvalitet, Hållbarhet, Service och Trygghet och bildar en utgångspunkt för nämndens mål och prioriteringar. Då verksamheten för kommande år planeras, och budgetförslaget tas fram, ska alla nämnder och kommunstyrelsen definiera mål som kan kopplas samman med alla de fyra huvudområdena. I första steget utarbetas en nämndsplan som utgår från det ramförslag som respektive nämnd fått tilldelat sig. Nämndsplanen utgör grunden för nämndernas ansvarsområde, och ska i huvudsak ange tydliga och mätbara mål för de verksamheter som nämnden ansvarar för.

Kultur- och fritidsnämnden beslutade 2016-12-05, § 91, att inför beslut om nämndsplan för 2018 göra en översyn av målen i nämndsplanen, så att nämndsplanen för 2018 följer kommunstyrelsens nämndspecifika anvisningar avseende antalet mål och formuleringen av dessa.

Förvaltningen för utbildning, kost, kultur och fritid har tagit fram ett förslag till nämndsplan för 2018.

Beslutsunderlag
– Skrivelse 2017-05-22 från förvaltningschef och kultur- och fritidschef
– Bilaga: Nämndsplan 2018. Fritidsverksamhet
– Bilaga: Nämndsplan 2018. Kulturverksamhet
– Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskotts protokoll 2017-05-29 § 36

Kultur och fritidsnämnden beslutar följande:
– Kultur- och fritidsnämnden godkänner förslaget till nämndsplan för 2018 och översänder förslaget till kommunstyrelsen.

./. Bilaga A, B

Akten
kommunstyrelsen

Verksamhetsutvecklare

Bilaga A KFN §45/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

FRITIDSVERKSAMHET

Innehållsförteckning

1 Inledning **3**

1.1 Nämndens ansvarsområde 3

2 Lomma kommuns vision **3**

3 Nämndsmål **3**

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål 3

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 3

3.2.1 Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver. 3

3.2.2 Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten 3

3.2.3 All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar 4

3.2.4 Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs 4

3.2.5 Fritidsgårdens, fältgruppens och elevcoachernas förebyggande arbete och dialog med barn och unga i kommunen ska fördjupas 4

1 Inledning

1.1 Nämndens ansvarsområde

2 Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

3 Nämndsmål

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	1. Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver.
	Goda och framgångsrika medarbetare ska uppmärksammas som förebilder i kommunens alla verksamheter.	3. Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten
HÅLLBARHET	Miljöarbetet i Lomma kommun ska präglas av ett framtidsinriktat och långsiktigt arbete med kommande generationer i åtanke.	5. All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar
SERVICE	Lomma kommun ska utveckla attraktiva platser för boende, handel och andra aktiviteter inom kommunen.	6. Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs.
TRYGGHET	Lomma kommun ska kännetecknas av attraktiva, hållbara boendemiljöer som möjliggör hög livskvalitet och trygghet i alla avseenden.	7. Fritidsgårdens, fältgruppens och elevcoachernas förebyggande arbete och dialog med barn och unga i kommunen ska hålla fortsatt hög kvalitet.

3.2 Nämndsmål och nyckeltal

3.2.1 Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver.

Nyckeltal
SCB NRI (A6)

3.2.2 Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten

Nyckeltal
Upplevd nöjdhet bland besökare

3.2.3 All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar

Beskrivning

Syftet med målet är att ha så hållbar verksamhet som möjligt inom kultur och fritid

Nyckeltal
Antal miljöåtgärder (nollmätning 2017)

3.2.4 Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs.

Nyckeltal
Nöjdhet med idrotts- och motionsanläggningar
Medborgares nöjdhet

3.2.5 Fritidsgårdens, fältgruppens och elevcoachernas förebyggande arbete och dialog med barn och unga i kommunen ska hålla fortsatt hög kvalitet.

Nyckeltal
Arbete med fritidsgård, elevcoach och fältgrupp

Bilaga B KFN § 45/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

KULTURVERKSAMHET

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

1.1 Nämndens ansvarsområde 3

2 Lomma kommuns vision 3

3 Nämndsmål 3

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål 3

3.2 Nämndsmål och nyckeltal 3

3.2.1 Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver. 3

3.2.2 Elevers och målsmäns upplevda nöjdhet med kulturskolan ska bibehållas när det gäller kvalitet på utbildning och utbud 3

3.2.3 Folkbibliotekets tillgänglighet, nöjdhet och attraktivitet ska vara hög i jämförelse med jämförbara kommuner. 4

3.2.4 Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten 4

3.2.5 All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar 4

3.2.6 Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs. 4

1 Inledning

1.1 Nämndens ansvarsområde

2 Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara- såväl ekonomiskt och socialt som ekologisk- och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

3 Nämndsmål

3.1 Från övergripande mål och riktlinjer till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
KVALITET	"Lomma kommun" som varumärke och de tjänster som tillhandahålls ska kännetecknas av högsta kvalitet	1. Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver.
		2. Elevers och målsmäns upplevda nöjdhet med kulturskolan ska bibehållas när det gäller kvalitet på utbildning och utbud
		4. Folkbibliotekets tillgänglighet, nöjdhet och attraktivitet ska vara hög i jämförelse med jämförbara kommuner.
	Goda och framgångsrika medarbetare ska uppmärksammas som förebilder i kommunens alla verksamheter.	3. Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten
HÅLLBARHET	Miljöarbetet i Lomma kommun ska präglas av ett framtidsinriktat och långsiktigt arbete med kommande generationer i åtanke.	5. All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar
SERVICE	Lomma kommun ska utveckla attraktiva platser för boende, handel och andra aktiviteter inom kommunen.	6. Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs.

3.2 Nämndsmål och nyckeltal

3.2.1 Kommuninvånarna ska uppleva bibehållen hög kvalitet och nöjdhet i jämförelse med jämförbara kommuner med de verksamheter och tjänster vi bedriver.

Nyckeltal
SCB NRI (A6)

3.2.2 Elevers och målsmäns upplevda nöjdhet med kulturskolan ska bibehållas när det gäller kvalitet på utbildning och utbud

Nyckeltal
Upplevd nöjdhet med kulturskolan när det gäller kvalitet på utbildning
Upplevd nöjdhet med kulturskolan när det gäller kvalitet på utbud

3.2.3 Folkbibliotekets tillgänglighet, nöjdhet och attraktivitet ska vara hög i jämförelse med jämförbara kommuner.

Nyckeltal
Öppettider
Utlåningstal
Nöjdhet med folkbibliotek

3.2.4 Samarbete med barn- och utbildningsnämnden ska stärkas för att ge ytterligare stöd åt den pedagogiska verksamheten

Nyckeltal
Nöjdhet Kultur i skolan
Nöjdhet med skolbibliotek

3.2.5 All vår verksamhet ska präglas av stort miljöansvar

Beskrivning

Syftet med målet är att ha så hållbar verksamhet som möjligt inom kultur och fritid

Nyckeltal
Antal miljöåtgärder (nollmätning 2017)

3.2.6 Tillgängligheten till hälsofrämjande platser, aktiviteter och kulturella upplevelser ökar och tydliggörs.

Nyckeltal
Nöjdhet med Kultur
Nöjdhet med kulturella upplevelser

BARN- OCH UTBILDNINGSNÄMNDEN

2017-06-13

BUN § 55

Dnr BUN 2017:239.010

Godkännande av förslag till preliminär nämndsplan 2018

Ärendebeskrivning
Kommunfullmäktige har fastställt "Övergripande mål för Lomma kommun 2015-2019". De övergripande målen består av fyra huvudområden: Kvalitet, Hållbarhet, Service och Trygghet och bildar en utgångspunkt för nämndens mål och prioriteringar.

Då verksamheten för kommande år ska planeras, och budgetförslaget tas fram, utarbetas i första steget en nämndsplan som utgår från det ramförslag som respektive nämnd fått tilldelat sig. Nämndsplanen utgör grunden för nämndernas ansvarsområde, och ska i huvudsak ange tydliga och mätbara mål för de verksamheter som nämnden ansvarar för. Det ska tydligt framgå vad som krävs för att man ska ha uppfyllt målen och hur uppföljningen ska ske. Detta anges i form av nyckeltal. Nämndsplanen fungerar som en beställning till verksamhetsorganisationen. Alla nämnder, och kommunstyrelsen, ska definiera mål som kan kopplas samman med alla de fyra huvudområdena som anges i kommunfullmäktiges övergripande mål.

Barn- och utbildningsnämnden har, vid Lärstämma 2017-04-20, diskuterat utgångspunkter för 2018-års nämndsmål. Förvaltningen har härefter tagit fram ett förslag till nämndsplan. Den föreslagna nämndsplanen innehåller sex mål och berör områdena förskola, grundskola och kostverksamhet. Barn- och utbildningsnämnden föreläggs nu förslag till preliminär nämndsplan för 2018 (bilaga).

Beslutsunderlag
- Skrivelse 2017-05-24 från tf. förvaltningschef och utredningschef
- Bilaga: Barn och utbildningsnämndens förslag till nämndsplan 2018
- Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskotts protokoll 2017-05-30 § 55

Nämndens handläggning
Utredningschef Staffan Friberg föredrar ärendet för nämnden.

Överläggning
Thomas Eneström (S) yrkar att barn- och utbildningsnämnden ska besluta att fastställa preliminär nämndsplan 2018 med följande ändring: nyckeltalet för andelen elever i årskurs 9 som är godkända i alla ämnen, avseende målet 1.2.3 "GRUNDSKOLA - Eleverna kunskaper utvecklas genom hög kvalitet i undervisningen", skrivs upp från 90% till 92%.

Lars Carlén (S) yrkar att barn- och utbildningsnämnden ska besluta att fastställa preliminär nämndsplan 2018 med följande tillägg: ett nämndsmål att begränsa storleken på barngrupperna i förskolan till högst 13 barn i småbarnsgrupperna, högst 16 barn i övriga och högst 22 barn i grundskolans förskoleklasser till och med årskurs 3 införs.

BARN- OCH UTBILDNINGSNÄMNDEN 2017-06-13

BUN § 55 (forts.)

Beslutsgång
Ordförande Robert Wenglén (M) ställer proposition om bifall respektive avslag på Thomas Eneströms (S) ändringsyrkande att skriva upp nyckeltalet för andelen elever i årskurs 9 som är godkända i alla ämnen från 90% till 92%, varefter nämnden bifaller yrkandet.

Ordförande Robert Wenglén (M) ställer proposition om bifall respektive avslag på Lars Carléns (S) tilläggsyrkande om att det ska vara nämndens mål att begränsa barngrupperna, varefter nämnden avslår yrkandet.

Barn- och utbildningsnämnden beslutar följande:
– Barn- och utbildningsnämnden godkänner förslaget till preliminär nämndsplan 2018, i enlighet med bilaga, och översänder förslaget till kommunstyrelsen.

./. Bilaga A

Reservation
Lars Carlén (S) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för sitt yrkande.

./. Bilaga B

Protokollsanteckning
Remco Andersson (L) får antecknat i protokollet önskemål om att nämndsplanen för år 2018 även ska innehålla "mjuka värden".

Akten
kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Verksamhetsutvecklare
Utredningschef

Bilaga A BUN §55/17

LOMMA KOMMUN

Nämndsplan 2018

Barn- och utbildningsnämnden

1 Inledning

Barn- och utbildningsnämnden ansvarar för förskola (inklusive pedagogisk omsorg och öppen förskola) förskoleklass, grundskola, grundsärskola, fritidshem, gymnasieskola, vuxenutbildning samt för kostenhet.

Nämndsplanen uttrycker den politiska viljan för nämndens verksamheter. Nämndsplanen avser i första hand år 2018, men planeringshorisonten sträcker sig fram till och med 2020. Nämndsplanen, inklusive nämndens mål, tar sin utgångspunkt i och styrs av de nationella målen i skollagen (2010: 800) och läroplaner (Lpfö 98, Lgr 11, Gy 11). Vidare finns Skolverkets Allmänna råd för familjedaghem - öppen förskola, för fritidshem och för öppen fritidsverksamhet. Nämndsplanen tar även sin utgångspunkt i de av kommunfullmäktige fastställda Övergripande mål.

De politiska målen i nämndsplanen utgör underlag för de lokala verksamhetsplanerna. I dessa planer framgår hur de olika ansvarsområdena verkställer nämndsmålen.

2 Lomma kommuns vision

Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara – såväl ekonomiskt och socialt som ekologiskt – och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.

3 Nämndsmål

3.1 Från övergripande mål till nämndsmål

Övergripande Områden	Övergripande Mål	Nämndsmål
TRYGGHET	Lomma kommun ska bibehålla positionen som en av Sveriges bästa skolkommuner, med en undervisning där kunskap och det enskilda barnet står i centrum.	FÖRSKOLA - Förskolan stimulerar barns lärande och delaktighet.
		GRUNDSKOLA - Elevernas kunskaper utvecklas genom hög kvalitet i undervisningen.
SERVICE	I Lomma kommun ska beslut som berör invånaren kunna tas så nära denne som möjligt.	FÖRSKOLA OCH GRUNDSKOLA – Vårdnadshavare och elever är nöjda med informationen från och samverkan med för- och grundskolan.
KVALITET	All verksamhet i kommunal regi ska bedrivas kostnadsmedvetet, effektivt och hållbart.	GRUNDSKOLA - Skolverksamheten är kostnadseffektiv.
HÅLLBARHET	Lomma kommun ska kännetecknas av val som stimulerar närproducerade och hållbara varor och tjänster.	KOST - Maten är uppskattad av eleverna, andelen ekologisk mat ökar och svinnet minskar.

3.2 Nämndsmål och nyckeltal

Nedan redovisas barn- och utbildningsnämndens nämndsmål och aktuella nyckeltal. Målet är uppfyllt när nyckeltal har uppnåtts. För de mål som har flera nyckeltal gäller att samtliga nyckeltal ska vara uppnådda för att målet ska vara uppfyllt.

3.1.1 FÖRSKOLA - Förskolan stimulerar barns lärande och delaktighet

Beskrivning

Läroplanen för förskolan beskriver att förskolan har strävansmål och inte kunskapsmål. Därav är målsättningen kopplad till i vilken utsträckning pedagogerna anser sig stimulera barns lärande och delaktighet.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Pedagogernas bedömning av barns lärande och delaktighet är i snitt minst 3,0 i BRUK	3,0	3,0	3,4	3,4

Förkortningar:
NT Nyckeltal
R Resultat
- Nytt mål utan referensdata

3.1.2 GRUNDSKOLA - Eleverna kunskaper utvecklas genom hög kvalitet i undervisningen

Beskrivning

Ett övergripande mål med grundskolan är att skapa goda förutsättningar för framgångsrika gymnasiestudier. Detta kräver hög andel godkända betyg, behörighet och meritvärden som möjliggör goda förutsättningar för att komma in på den gymnasieutbildning som man önskar.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Meritvärdet för elever i årskurs 9 är i snitt minst 250 poäng	250	250	260,5	254,9
Andelen elever i årskurs 9 som är godkända i alla ämnen är minst 92 %	92 %	95 %	91,8 %	93,0 %
Andelen elever som är behöriga till gymnasieskolan är minst 95 %	95 %	95 %	97,0 %	95,6 %

3.1.3 FÖRSKOLA OCH GRUNDSKOLA – Vårdnadshavare och elever är nöjda med informationen från och samverkan med för- och grundskolan

Beskrivning

Verksamheten ska kännetecknas av att eleverna i grundskolan ges inflytande och att vårdnadshavarna i för- och grundskola, upplever ett gott samarbete med möjlighet till inflytande, i enlighet med Skollagens intentioner. Detta innefattar bl.a. en tidig och adekvat information, gott bemötande, snabb respons, och inte minst en god samverkan kring och med barnet.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Minst 85 % av vårdnadshavarna till barn i förskolan rekommenderar verksamheten	85 %	3,5 av 5	-	-
Minst 85 % av vårdnadshavarna till barn i grundskolan rekommenderar verksamheten	85 %	3,5 av 5	-	-
Minst 85 % av eleverna rekommenderar verksamheten	85%	2,5 av 4	-	-

3.1.4 GRUNDSKOLA - Skolverksamheten är kostnadseffektiv

Beskrivning

Enligt kommunallagen ska kommunal verksamhet kännetecknas av god ekonomisk hushållning. För kvaliteten i verksamheten är det av särskild vikt att man identifierar de aktiviteter som har relativt sett högst effekt på barns- och elevers lärande – och fördelar resurser till dessa. Ett vedertaget mått för att mäta en skolverksamhets kostnadseffektivitet är att mäta kostnaden per betygspoäng i årskurs 9.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Kostnaden per betygspoäng i årskurs 9 är högst 276 kr	275 kr	275 kr	269 kr	258 kr

3.1.5 GYMNASIESKOLA – Eleverna kunskaper utvecklas genom hög kvalitet i undervisningen

Beskrivning

Nämnden ansvarar för att erbjuda utbildning för alla ungdomar bosatta i kommunen som enligt skollagen har rätt att gå i gymnasieskolan. Detta ansvar hanteras genom köp av plats hos annan huvudman. Av central vikt, för individen och kommunen, är att så många som möjligt av kommunens ungdomar tar en gymnasieexamen och med fördel på så kort tid som möjligt.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Minst 83 % av gymnasieeleverna inom högskoleförberedande program tar examen inom 3 år.	83 %	-	84,7 %	85,2 %
Minst 64 % av gymnasieeleverna inom yrkesförberedande program tar examen inom 3 år.	64 %	-	65,0 %	70,6 %
Minst 85 % av gymnasieeleverna inom högskoleförberedande program tar examen inom 4 år.	85 %	-	87,0 %	85,8 %
Minst 68 % av gymnasieeleverna inom yrkesförberedande program tar examen inom 4 år.	68 %	-	70,6 %	65,9 %

3.1.6 KOST - Maten är uppskattad av eleverna, andelen ekologisk mat ökar och svinnet minskar

Beskrivning

Forskning påtalar ett positivt samband mellan barnens näringsintag och lärande. Detta ställer krav på att servera en näringsberäknad kost och att barnen stimuleras att äta den mat som serveras. Därav näringsberäknas all kost som serveras och elevernas syn på maten mäts. Vidare arbetar vi för ett hållbart samhälle, vilket bland annat innefattar en ökad andel ekologisk mat och ett minskat svinn.

Nyckeltal (NT)	NT 2018	NT 2017	R 2016	R 2015
Minst 80 % av barnen är nöjda med maten	80 %	85 %	83,5 %	76,8 %
Minst 23 % av kosten består av ekologiska livsmedel	23 %	21 %	23 %	20 %
Högst 15 % av kosten i för- och grundskola blir till svinn	15 %	15 %	17 %	-

Bilaga B BUN §55/17

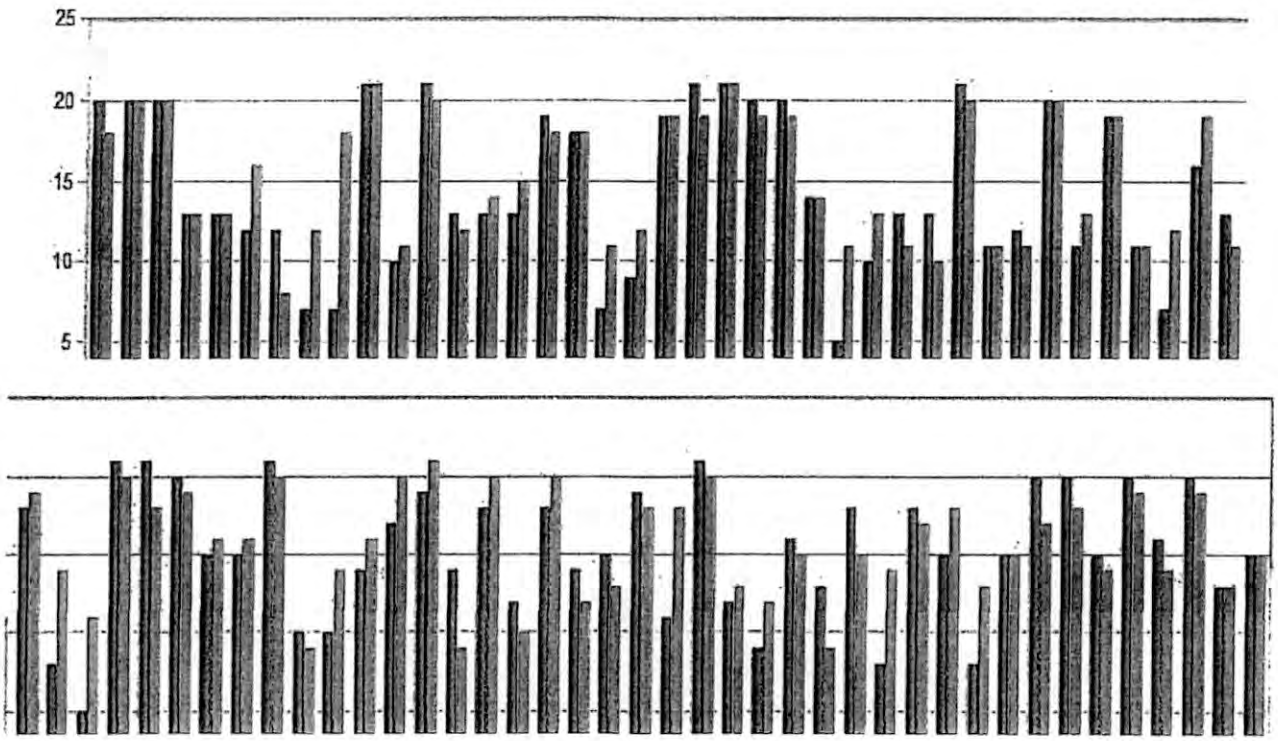
Barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2017-06-13

Reservation i ärendet Förslag till nämndsplan 2018

Nämndplanen uttrycker den politiska viljan för nämndens verksamheter

Socialdemokraterna i Lomma kommun har länge arbetat för minskat antal barn i förskolegrupperna, inte bara för barnens bästa utan också för personalens arbetssituation. Lomma kommun har sökt och beviljats statligt stöd för mindre barngrupper i förskolan.

I diagrammen nedan representerar varje röd-blått par en förskolegrupp.Staplarnas längd visar antalet barn i respektive grupp, den blå vid början av hösten 2015, den röda vid början hösten 2016. Skalan längst till vänster börjar på 5 barn. Har antalet barn i grupperna minskat?



Vid början av höstterminen 2016 överskred mer än hälften (46 av 83) av förskolegrupperna social-demokraternas övre gränser – högst 13 barn i småbarnsgrupperna, 16 i övriga. Grupper med 20-21 barn, varav upp till 8 endast 3 år, förekommer.

Skolverket skriver:
För barn mellan ett och tre år är riktmärket för barngruppers storlek sex till tolv barn. För barn mellan fyra och fem år är riktmärket nio till 15 barn. Skolverkets nya riktmärken för barngrupper ska tillsammans med nytt stödmaterial bidra till att kommuner och fristående förskolor kan skapa en bra förskola för barnen.

Jag yrkade att till barn- och utbildningsnämndens förslag till nämndplan skall införas som nämndsmål

Högst 13 barn i förskolans småbarnsgrupper, högst 16 barn i övriga.

Högst 22 barn i grundskolans förskoleklasser och till och med årskurs 3.

Rimligt nyckeltal : Minst 60% av angivna grupper och klasser skall uppfylla målen.

Mitt yrkande avslogs. Jag reserverar mig till förmån för mitt eget yrkande.

Lars Carlén

Lars Carlén (S)

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 6

6

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 19

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens:
Direkttel: 040-641 1052
E-post: Helena.bjorn@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:277.432
Er referens: Helena Björn

2017-10-18

KSAU

Yttrande över "Dagvattenplan för Lunds stad – åtgärdsplan för befintlig stadsmiljö"

Ärendebeskrivning

För att uppnå en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Lund har det i ett samarbetsprojekt mellan olika förvaltningar i Lund och VA SYD, tagits fram ett förslag till dagvattenplan för Lunds stad. Dagvattenplan for Lunds tätort ar ett komplement till Dagvattenstrategi för Lunds kommun från 2013. Syftet med planen är att uppnå en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Lund där alla berörda förvaltningar arbetar mot samma mål, tydliggöra ansvarsfördelningen, sammanställa underlag och ge förslag på åtgärder.

Synpunkter

Eftersom dagvattnet har en nyckelroll för att åtgärda de problem som finns i flera av vattenförekomsterna i Lunds kommun och i förlängningen i Lomma kommun är det mycket bra att Lunds kommun nu tar fram en dagvattenplan. Dokumentet har också en stor bäring på konsekvenser för övriga kommuner och verksamheter i Höje å avrinningsområde, både ur översvämningshänseende, men också med tanke på den påverkan uppströms liggande utsläpp har på vattenkvaliteten nedströms och i Lommabukten.

Höje å med sina biflöden och Lommabukten är de två recipienter som tar emot mest dagvatten från Lunds stad. I båda dessa recipienter behöver åtgärder vidtas för att uppnå kravet i vattendirektivet på god status till 2027. Utöver de åtaganden som finns enligt vattendirektivet så har Lommabukten utan tvekan också en stor betydelse för Lundabornas rekreation och Lunds kommun är utan tvekan en av de kommuner som påverkar Lommabuktens miljökvalitet mest. Om bukten ska klara den framtida utbyggnadstakten i Lunds kommun är det av yttersta vikt att det finns mycket tydliga krav på dagvattenhanteringen. Här har dagvattenplanen en stor roll att spela, trots detta nämns inte ens Lommabukten som recipient för Lunds dagvatten.

Planen behöver ha en större helhetssyn på dagvattenfrågan. Avgränsningen är bra och korrekt gjord utifrån vad som är rimligt att ta sig an, men det innebär inte att planens påverkan ryms inom samma avgränsning. Flera aspekter saknas kring detta i planen både med avseende på vilka verksamheter som påverkas, vilka kommuner som påverkas, vilket vatten som påverkas (t ex Lommabukten) och vilka sektorer inom kommunen och VA SYD som kan påverka detta. Detta behöver utvidgas och tydliggöras.

Ledordet inom svensk och europeisk vattenförvaltning är samverkan och lokal förankring. Anledningen till detta är att just detta synsätt visat sig vara mest effektivt, nått bäst resultat och också ofta bidragit till många goda sidoeffekter. Det ger transparens, närdemokrati och ökar kunskap och förståelse för vattenfrågor. Eftersom vatten inte känner administrativa gränser är det svårt att arbeta på annat sätt. Denna insikt gör att vattenfrågorna, även i staden och även med i många med VA-kollektivet som huvudman, bör lyftas till att omfatta alla som berörs i så stor utsträckning som möjligt. Här fastnar planen i ett relativt konservativt tänkande och man nöjer sig med sina ordinarie juridiska möjligheter för de ordinarie "ägarna" av frågan.

Istället för att privata fastighetsägare bara ska "uppmuntras att hantera sitt dagvatten inom fastigheten" så kan man ta sig an frågan mer innovativt. Även om man inte har juridiska medel att gå längre så har kommunen många fler redskap att ta till, särskilt för en så pass angelägen fråga. En mycket stor yta av stadens möjliga fördröjningsytor finns på privat mark (förmodligen mer än 50 %) och för att verkligen komma i mål måste detta hanteras i större utsträckning. Därför bör diskussionen om hur man kan få åtkomst på privat mark utvecklas i planen. Ytterligare idéer skulle kunna vara avtalsskrivningar, möjligheter att handla upp tjänsten vattenfördröjning, möjligheter att ge andra tjänster i utbyte osv. Det är nog inte korrekt att utgå från att ingen fastighetsägare skulle vara intresserad att använda sin mark för allmänna tjänster om man får ersättning för detta, vilket också ofta skulle kunna vara det samhällsekonomiskt bästa.

På samma sätt saknas många av kommunens ansvarområden under kapitlet "Ansvar och finansiering" varav ett av de viktigaste är att i fysisk planering och genomförande av nybyggnation värna de värdefulla markresurser som är strategiskt viktiga för att bidra till god vattenkvalitet eller fördröjning inte exploateras på annat sätt, i tillsyn och myndighetsutövning tillse att dagvattenhanteringen är korrekt även i befintlig bebyggelse, att vid upphandling och inköp tillse att material och tjänster också ha dagvatten-kvalitet och kvantitet med sig, vid drift och underhåll av kontor, skolor, förskolor, byggnader för vård och omsorg, kulturverksamhet, idrottsanläggningar, lekplatser, gator, torg och parker och anläggningar för avfall och avfallshantering tillse att dagvattenfrågan finns med. För att bara ta ett axplock av ansvarsområden som inte finns med varken i denna plan eller i dagvattenstrategin.

Genomgående saknas kopplingen att fördröjning också leder till rening och att snabba flöden med utsköljningseffekter bidrar till sämre vattenkvalitet. Det saknas också skrivningar om andra allmänna intressen än vattenkvalitet, t ex kan översvämningar av dagvatten hota naturvärden och jordbruksintressen.

Det saknas ett kapitel om miljöbedömning av föreslagna åtgärder i enlighet med kap 6 i Miljöbalken och Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar. Antingen kunde man ha gjort en miljöbedömning eller så kunde man beskrivit hur det är tänkt fungera framöver för de fördjupade åtgärdsprogrammen.

Detaljsynpunkter

Sidan 1: Här saknas redan en ambition att strategin och planen ska bidra till att minska belastningen av dagvatten på andra intressen än kommunens egna.

Sidan 3: Varför väljs fokusmålet "Inflytande, delaktighet och service" bort? Istället kunde man ha en strategi eller åtminstone en diskussion om samverkan.

Sidan 7: En hållbar dagvattenhantering handlar också om hållbar markanvändning och att använda mark till det den är bäst lämpad för.

Sidan 8: I punktlistan över de viktigaste effekterna kunde man lagt till något om andra intressen, åtminstone naturvärden och jordbrukets intressen.

Sidan 13; Här nämns vilka recipienter som Lunds kommun påverkar, men **Lommabukten** saknas i detta resonemang. Förmodligen är Lund den kommun som enskilt påverkar vattenkvaliteten i Lommabukten mest. För att förmedla den viktiga helhetssyn på vatten som är nödvändig i modern planering är det nödvändigt att ett resonemang om Lunds påverkan på Lommabukten genom utsläpp via andra recipienter förs in.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att Lomma kommun yttrar sig i enlighet med ovanstående förslag.

Helena Björn
Miljöstrategisk samordnare

Remiss 2017-04-28

Dagvattenplan för Lunds stad

- Åtgärdsplan för befintlig stadsmiljö -

Sammanhang

Dagvattenplan för Lunds tätort är en del av Lunds vatten och en del av Dagvattenstrategi för Lunds kommun. Lunds Vatten består av:

- Dagvattenstrategi för Lunds kommun (antagen av KS 2013)
    - Dagvattenplan för Lunds stad
- VA-utbyggnadsplan (antagen av KF 2015)
- Sjö- och vattendragsplan
- Dricksvattenförsörjningsplan
- Översvämningsplan för Lunds kommun

De ingående planerna i Lunds vatten ska fungera som stöd till kommunens nämnder och förvaltningar. Planerna ska även fungera som underlag för kommunens översiktsplan och utgöra stöd för att nå internationella, nationella och lokala miljömål. Alla planer innehåller en nulägesstatus för respektive delområde samt förslag på möjliga åtgärder.

Planerna inom Lunds vatten ska följas upp och aktualiseras varje mandatperiod.

Dagvattenstrategi för Lunds kommun

Dagvattenplan för Lunds tätort ska bidra till att uppnå de mål som tas upp i Dagvattenplan för Lunds kommun (Lund 2013).

"Målet är att Lunds kommun inom 10 år har ett robust miljö- och klimatanpassat system för hantering av dagvatten som möjliggör utveckling och expansion i ett föränderligt klimat och som bidrar till ökad livskvalitet och ett mer attraktivt Lund."

Dagvattenstrategin och dagvattenplanen ska medverka till att:

- Både den hydrologiska och den ekologiska statusen hos Lunds kommuns recipienter förbättras.
- Dagens sårbara system förvandlas till hållbara lösningar som möjliggör framtida expansion i ett föränderligt klimat.
- Dagvattnet synliggörs som en positiv resurs i stadsbyggandet med avseende på estetik, rekreation, lek, biologisk mångfald och andra naturvärden.
- Lund uppnår Vattendirektivets krav.
- Tillförseln av föroreningar till recipienten begränsas så långt som möjligt och dagvattensystemet utformas så att en så stor del av föroreningarna som möjligt avskiljs under vattnets väg till recipienten.
- Dagvattensystemet utformas så att skadliga uppdämningar undviks vid kraftiga regn och särskild hänsyn tas till husgrundsdränering.
- Dagvattenflöden reduceras och regleras så tidigt som möjligt i systemet så att belastning på ledningsnät och recipienter begränsas.
- Markresurser som är strategiskt viktiga för att bidra till god vattenkvalitet eller fördröjning inte exploateras på annat sätt.

Innehåll

Sammanfattning....3
Inledning....4
Syfte....4
Strategier....4
Avgränsningar....5
Dagvatten....6
Dagvattensystem....6
Dagvattenflöde....6
Föroreningar i dagvatten....6
Hållbar dagvattenhantering....7
Genomförande och prioritering....8
Prioritering av åtgärder....8
Genomförande....9
Ansvar och finansiering....9
Förutsättningar och underlag....11
Avrinningsområden för dagvatten....11
Recipienter....13
Kapacitet i dagvattensystem....14
Dagvattenflöde till Höje å....17
Föroreningsbelastning från dagvatten....18
Analys av underlag....20
Övergripande åtgärder....22
Strategier för respektive avrinningsområde....22
Beskrivning av utvalda åtgärder....30
Åtgärd allmän platsmark....30
Dagvattenprojekt....34
Åtgärd ledningsnät....41
Åtgärd kvartersmark....43
Slutsats och fortsatt arbete....45
Ordlista....46
Referenser....48
Bilaga 1....49

Projektgrupp
Kristina Hall, VA SYD. Projektledare
Karl Magnus Adielsson, SBK
Stefan Andersson, MF
Lena Bengtsson, TF MEx
Kristina Fontell, KK
Patricia Hastman, TF Park
Maria Lindvall, SBK
Staffan Martini, TF Gata
Patrik Nilsson, VA SYD
Jessica Trobäck, TF Gata

Beredande grupp
Britt Steiner, KK. Projektbeställare
Per Eneroth, TF Gata
Cecilia Hansson, SBK
Rolf Erlandsson, MF
Karin Fernström, VA SYD
Ole Kasimir, SBK
Karl-Oskar Seth, TF Park
Malin Sjögren, SBK

Beredande grupp
Britt Steiner, KK. Projektbeställare
Per Eneroth, TF Gata
Cecilia Hansson, SBK
Rolf Erlandsson, MF
Karin Fernström, VA SYD
Ole Kasimir, SBK
Karl-Oskar Seth, TF Park
Malin Sjögren, SBK

Bild framsida: Bryggaregatan. Inspiration för framtiden med plats för både en hållbar trafiklösning och dagvattenhantering (fotomontage: Karl Magnus Adielsson).

Sammanfattning

Förutsättningarna för de befintliga dagvattensystemen håller på att förändras. Flödena till systemen ökar, dels på grund av en allt mer hårdgjord stad, dels på grund av kraftigare nederbörd till följd av klimatförändringar. Det ställs även hårdare krav på innehållet i dagvattnet för att recipienterna ska kunna uppnå god status. För att möta dessa krav måste det befintliga dagvattensystemet uppdateras och nya lösningar måste implementeras i den befintliga bebyggelsestrukturen.

Målet är att allt dagvatten ska hanteras på ett hållbart sätt. Vilken typ av anläggning som är mest hållbar skiljer sig däremot åt mellan olika delar av Lund. På vissa ställen är stora end-of-pipe anläggningar mest hållbara, medan det på andra ställen rör sig om mindre lokala åtgärder. Detta är beroende av förutsättningarna på platsen, av de ytor som finns till förfogande och en avvägning av hur åtgärderna kan bidra till andra värden.

De åtgärder som föreslås i planen utgår från behoven i respektive avrinningsområde och från vilka möjligheter som finns att genomföra åtgärder utifrån varje områdes förutsättningar. Åtgärderna är sedan uppdelade i hur de bör genomföras och vem som ansvarar för åtgärden. En del åtgärder kommer att genomföras som separata dagvattenprojekt, som drivs av antingen VA SYD eller tekniska förvaltningen. Alla åtgärder kommer dock inte att kunna genomföras i separata projekt utan mycket handlar om att få in dagvattenplaneringen som en del i det dagliga arbetet.

Det är av största vikt att den mark som behövs för att kunna genomföra åtgärder avsätts och att det finns tillräckligt med resurser, i planerings- anläggnings och driftskedet, för att kunna genomföra åtgärder.

Fokusområden

Lunds kommun har sex fokusområden som ska vara styrande i överväganden, prioriteringar och satsningar i det strategiska planeringsarbetet:

- Lund, en attraktiv och kreativ plats
- Inflytande, delaktighet och service
- Ekologisk hållbarhet
- Ekonomisk hållbarhet
- Social hållbarhet
- Långsiktig kompetensförsörjning

Till fokusområdena finns sex mål där tre kan kopplas till dagvattenplanen:

- Lund ska vara en attraktiv plats att leva och bo på.
- Lunds kommuns klimat- och miljöpåverkan ska väsentligt minska.
- Lunds kommun ska ha en stark ekonomi.

• • •

Inledning

Förutsättningarna för de befintliga dagvattensystemen håller på att förändras. Flödena till systemen ökar, dels på grund av en allt mer hårdgjord stad, dels på grund av kraftigare nederbörd till följd av klimatförändringar. Det ställs även hårdare krav på innehållet i dagvattnet för att recipienterna ska kunna uppnå god status. För att möta dessa krav måste det befintliga dagvattensystemet uppdateras och nya lösningar måste implementeras i den befintliga bebyggelsestrukturen.

Syfte

Dagvattenplan för Lunds tätort är ett komplement till Dagvattenstrategi för Lunds kommun (Lund 2013). Strategin beskriver hur kommunen och VA SYD ska arbeta för att uppnå en hållbar dagvattenhantering och hur ansvarsfördelningen ser ut. Denna plan är en kompletterande plan med förslag på dagvattenåtgärder i befintlig miljö inom Lunds tätort.

Syftet med dagvattenplanen är att

- Sammanställa underlag för att undersöka var dagvattenåtgärder gör mest nytta.
- Ta fram förslag på ytor i den befintliga miljön där dagvattenåtgärder kan genomföras.
- Ge förslag på åtgärder och goda exempel för en hållbar dagvattenhantering i Lund.

Ett hållbart dagvattensystem består av en mängd olika delar som samverkar. Det är summan av dessa delar som skapar ett system som kan hantera de krav som ställs för att få ett hållbart samhälle.

Dagvattenstrategin och dagvattenplanen behandlar det vatten som ska hanteras i dagvattensystemet.

Översvämningsplanen behandlar det vatten som inte hanteras i dagvattensystemet.

• • •

Inriktningsmål

Denna plan är en del av arbetet för att nå de mål som tas upp i Dagvattenstrategi för Lunds Kommun. Dessa redovisas under kapitlet Sammanhang.

Strategier

- Hanteringen av dagvatten ska vara en *självklar del i allt arbete* i kommunen, både vid nybyggnad och ombyggnad.
- Det ska *avsättas mark* för att kunna genomföra en hållbar dagvattenhantering.
- Det ska *avsättas resurser* till hållbar dagvattenhantering, både i anläggnings- och i driftskedet.
- Vid utformning av *allmän platsmark och kommunens kvartersmark* ska det alltid göras en bedömning om det är möjligt att hantera dagvattnet lokalt.

- I första hand ska det förhindras att *föroreningar* uppstår. De föroreningar som ändå uppstår ska hanteras så nära källan som möjligt.
- Privata aktörer och fastighetsägare ska uppmuntras att bidra till en hållbar dagvattenhantering.
- Om det inte går att genomföra dagvattenhantering inom eller i anslutning till projektområdet ska andra åtgärder vidtas i avrinningsområdet i syfte att minska belastningen på recipienten.

Avgränsningar

Dagvattenplanen är utformad som en åtgärdsplan, med en analys av dagvattensystemet och förslag på lämpliga åtgärder. För en längre beskrivning av dagvatten, strategier, hur dagvatten ska hanteras i den kommunala processen etc. hänvisas till "Dagvattenstrategi för Lunds kommun" (Lund 2013).

Dagvattenplan för Lunds stad behandlas det vatten som det dagvattenförande systemet ska hantera. För mer information om skyfall, dess konsekvenser och hur det kan hanteras, läs "Översvämningsplan för Lunds kommun".

Dagvattenplanen behandlar Lunds tätort, med undantag av Brunnshög som utreds separat i pågående utbyggnadsstrategier.

Planen hanterar bara åtgärder på ytor som kommunen och VA SYD har rådighet över. Planen tar inte upp åtgärder för att hantera vatten från Trafikverkets anläggningar då detta ska hanteras i samråd med Trafikverket.

De mindre avrinningsområdena (A4, A6, A11, A12 och A16) har inte utretts då dessa är så små till ytan att de inte prioriteras i detta arbete.

Avrinningsområden för kombinerat ledningsnät ingår inte i planen. Vattnet från det kombinerade ledningsnätet går till Källby avloppsreningsverk och påverkar därför inte recipienten på samma sätt som övrigt dagvatten. Det går heller inte att genomföra öppna dagvattenlösningar på ett kombinerat ledningsnät. Problemställning kring det kombinerade ledningsnätet tas upp i Åtgärdsplan för Lunds avlopp (VA SYD 2012).

Kombinerat ledningsnät

I kombinerade ledningsnät leds spillvatten och dagvatten i samma ledning.

Dagvatten

Både mängden dagvatten och dess innehåll är beroende av vilka ytor vattnet rinner på och hur det omhändertas. Att omhänderta dagvatten på ett hållbart sätt innebär att efterlikna naturens sätt att hantera vatten och på så sätt kunna hantera både flödesvariationer och föroreningar.

Dagvattensystem

I urbana miljöer uppstår ett behov av att avleda nederbörd eftersom avrinningsmönstret är förändrat jämfört med i naturmiljö. Traditionellt har denna avledning skett i täta ledningar under mark. För att kunna möta de krav som ställs av ett förändrat klimat, vid ökad bebyggelse och förtätning samt en önskan om icke förorenade recipienter eftersträvas numera en hantering av dagvatten i ett mer komplext system. Ett system bestående av en kombination av ledningar, öppna dagvattenanläggningar, översvämningsytor, planteringar etc. Dessa anläggningar behöver anordnas både på allmän platsmark och på kvartersmark.

Ett dagvattensystem är generellt dimensionerat för att klara ett 10-årsregn utan uppdämning till marknivå. Enligt nya dimensioneringskriterier (Svenskt Vatten P110) ska nya dagvattensystem dimensioneras för att klara regn med en längre återkomsttid. Vid riktigt kraftiga regn som inte kan hanteras i dagvattensystemen kan det bildas översvämningar som kan påverka både staden och dess invånare negativt. Vid dessa tillfällen behövs ytliga vattenvägar, med generellt högre kapacitet än rör och öppna dagvattensystem, samt utpekade ytor som tidvis kan översvämmas (för mer information, se "Översvämningsplan för Lunds kommun").

Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande regn-, smält- eller framträngande grundvatten som avrinner på markytan eller via diken eller ledningar till recipient eller reningsverk.

Dagvattenflöde

Det som karakteriserar ett dagvattenflöde är att det är tillfälligt förekommande. En av de komplexa frågorna med dagvatten är det varierande flödet. Ett kraftigt regn i en urban miljö ger upphov till stora mängder vatten som kan generera kraftiga flöden till recipienter. Samtidigt kan långa perioder av torka skapa brist på vatten i öppna dagvattenanläggningar och recipienter. Ett dagvattensystem måste därför byggas upp så att det kan hantera och fungera vid de varierande flödena.

Föroreningar i dagvatten

Statusklassningar har gjorts för Sveriges alla större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten. En statusklassning är en övergripande bedömning av hur ett vatten mår (ekologiskt och kemisk status), som ställs i förhållande till de miljökvalitetsnormer, det vill säga bestämmelser om krav på kvaliteten i vattnet, som är styrande för Sveriges myndigheter och kommuner (Om VISS,

vatteninformationssystem Sverige 2013). För att ytvattnet ska kunna uppnå en god kemisk och ekologisk status får inte det vatten, till exempel dagvatten, som släpps ut bidra till att försämra kvaliteten i recipienten. Det finns inga riktvärden eller riktlinjer för dagvatten framtagna på nationell nivå. Miljökvalitetsnormerna, som är juridiskt bindande, gäller endast i naturliga vattenförekomster.

En del källor till föroreningar i dagvatten kan bero på en specifik källa, till exempel högtrafikerade vägar och förorenande verksamheter, men mycket av föroreningarna i dagvatten kommer från diffusa källor som beror på byggnadsmaterial och hur städerna används. Arbetet med förebyggande åtgärder, det vill säga att se till att föroreningarna inte hamnar i dagvattnet, är minst lika viktig som frågan kring hur föroreningarna i dagvattnet ska hanteras.

Hållbar dagvattenhantering

De system som finns idag klarar varken av att hantera mer förtätning eller ökade regnmängder. Systemen kan heller inte möta de krav som i framtiden kan komma att ställas på innehållet i dagvatten. För att få till en hållbar dagvattenhantering, det vill säga ett system som kan hantera både flöden och föroreningar från en tät stad, måste synen på dagvattensystemet vidgas, bild 1.

En hållbar dagvattenhantering har inte med dagvattenlösningarnas tekniska utformning att göra, det är inte alla öppna dagvattenanläggningar som är långsiktigt hållbara. I begreppet hållbart ligger, förutom den ekologiska hållbarheten, även en avvägning mellan vilka åtgärder som är mest ekonomiska och praktiska och hur de bidrar till övriga positiva effekter. I vissa situationer kan konventionella dagvattenledningar, en genomtänkt höjdsättning eller planering av ytor som riskeras att översvämmas vara det mest hållbara alternativet. Begreppet långsiktig hållbarhet är kopplat till det sätt på vilket anläggningarna planeras och realiseras (Stahre 2008).

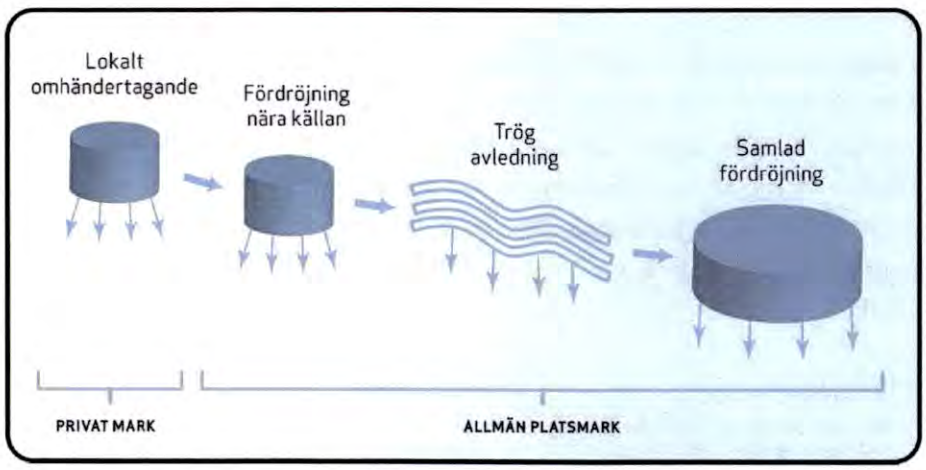


Bild 1: Ett hållbart dagvattensystem består av ett antal olika lösningar (Stahre, 2008). .

Genomförande och prioritering

Införande av en hållbar dagvattenhantering i befintlig miljö är ett långsiktigt arbete som kräver en kontinuerlig ombyggnad av staden. Detta är ett arbete som kommer att kräva både tid och resurser.

Prioritering av åtgärder

Målet är att allt dagvatten ska hanteras på ett hållbart sätt. Vilken typ av anläggning som är mest hållbar skiljer sig däremot åt mellan olika delar av Lund. På vissa ställen är stora end-of-pipe anläggningar mest hållbara, medan det på andra ställen rör sig om mindre lokala åtgärder. Detta är beroende av förutsättningarna på platsen, av de ytor som finns till förfogande och en avvägning av hur åtgärderna kan bidra till andra värden.

End-of-pipe
Större dagvatten-anläggningar i anslutning till utloppsledningar.

• • •

Det är svårt att prioritera mellan olika åtgärder då de flesta inte är direkt jämförbara. Generellt ska de åtgärder som ger mest effekt prioriteras, men då behoven, och med det resultaten, ofta skiljer sig åt är det svårt att bedöma vilka effekter som är viktigast. I synnerhet då det även ska tas hänsyn till de ekonomiska aspekterna. I samband med exploatering och ombyggnad är det oftast enklare att få till bra effekter då anläggningar kan samordnas med andra åtgärder.

De enskilda projekt som har störst effekt på flödes- och föroreningsbelastning till recipienten är de större end-of-pipe lösningarna. Om tillräcklig plats finns kan dessa anläggningar utformas så att de kan hantera stora mängder vatten. Nackdelar är att de inte tillför någon buffrande förmåga till dagvattensystemet inne i staden, som behövs vid kraftiga regn. En viktig prioritering är att säkra marken så att dessa kan komma till stånd.

De viktigaste effekterna som en dagvattenåtgärd ska uppnå är:

- Minskad föroreningsbelastning till recipient.
- Minskad flödesbelastning till recipient.
- Dämpning och utjämning av flöden och en buffrande förmåga i dagvattensystemet.
- Bidra till minskade risker för översvämning av befintlig och planerad bebyggelse.

Rätt utformade kan dagvattenanläggningar även bidra till att skapa en mängd olika positiva värden kopplat till ekosystemtjänster om åtgärderna utformas med ett naturbaserat lösningsperspektiv:

Stödjande ekosystemtjänster
- Biologisk mångfald gynnas, särskilt i kombination med en varierad vegetation och trädplantering.

Reglerande ekosystemtjänster
- Lokalklimat. Utjämning av lokalklimatet; temperatur och luftfuktighet
- Bullerdämpning.
- Luftrening genom upptag av koldioxid och partiklar.
- Pollinering. Vatten gynnar pollinatörer såsom humlor, bin, fjärilar etc. som ger blomning och fruktsättning i hela staden.

Kulturella ekosystemtjänster
- Attraktivitet. Ökad attraktivitet för området/stadsdelen/staden.
- Rekreationsvärde. Ökat rekreationsvärde, skönhetsupplevelser.
- Hälsa. Förbättrad livskvalitet och hälsa för stadens invånare.

Ekosystem-tjänster
Ekosystem-tjänster är de produkter och tjänster från naturens ekosystem som bidrar till vårt välbefinnande (Naturvårds-verket).

Genomförande

Det krävs ett långsikt arbete att få in en hållbar dagvattenhantering i den befintliga miljön. En del åtgärder kommer att genomföras som separata dagvattenprojekt, som drivs av antingen VA SYD eller tekniska förvaltningen. Alla åtgärder kommer dock inte att kunna genomföras i separata projekt utan mycket handlar om att få in dagvattenplaneringen som en del i det dagliga arbetet. Vid utformning av allmän platsmark och kommunens kvartersmark ska det alltid göras en bedömning om det är möjligt att hantera dagvattnet lokalt. Detta måste därför tas med som en förutsättning i projekt redan vid planering och förstudie. Det innebär att det behövs både utbildning av tjänstemän samt utveckling av rutiner.

Det är av största vikt att den mark som behövs för att kunna genomföra åtgärder avsätts och att det finns tillräckligt med resurser, i planerings-anläggnings och driftskedet, för att kunna genomföra åtgärder.

Fastighetsägare ska uppmuntras att hantera sitt dagvatten inom fastigheten. I dagsläget saknas det lagstöd för att kräva att vatten hanteras på kvartersmark, istället måste detta ske på frivillig basis. Genom information och kampanjer kan fastighetsägare informeras om sin egen inverkan på vattenhanteringen i staden och hur de kan påverka den. Denna information samordnas med information kring skyfallshantering (Översvämningsplan för Lunds kommun).

I första hand ska det förhindras att föroreningar uppstår. Detta genom bland annat val av material som används på byggnader och i den offentliga miljön. Föreningar som uppstår på kvartersmark på grund av pågående verksamhet bör åtgärdas så nära källan som möjligt, av den som orsakar föroreningen. Även föroreningar från allmän platsmark, till exempel vägar och parkeringsytor, bör hanteras så nära källan som möjligt.

Ansvar och finansiering

Ansvarsfördelningen för planering, genomförande och drift av dagvattenanläggningar klargörs i Dagvattenstrategi för Lund (Lund 2013). Denna ansvarsfördelning är dock tydligast i planprocessen. För införande av

dagvattenanläggning i befintlig miljö, utan tillkommande bebyggelse, tydliggörs ansvarsfördelningen nedan. Finansiering av åtgärder följer det som anges i dagvattenstrategin.

Dagvattenanläggningar som hanterar dagvatten från både kvartersmark och allmän platsmark är VA SYDs ansvar. Dessa ska alltid genomföras i samråd med tekniska nämnden då de förvaltar den allmänna platsmark där anläggningarna lokaliseras. Åtgärder på ledningsnätet är VA SYDs ansvar.
Dagvattenanläggningar som bara hanterar vatten från allmän platsmark är tekniska nämndens ansvar. Dessa kan dock med fördel genomföras i samråd med VA SYD. VA SYD har huvudansvaret för kommunikation med privata fastighetsägare kring vad de kan och bör göra inne på sin fastighet.

Ansvaret för att minska tillförseln av föroreningar till recipienten är ett delat mellan alla aktörer. Stadsbyggnadsnämnden kan påverka att tillförseln av föroreningar minskar genom att i bygglovsprocessen uppmuntra att olämpliga byggnadsmaterial inte används. Tekniska nämnden kan minska användningen av material i den offentliga miljön som kan påverka dagvattnet negativt samt arbeta för att minska belastningen från trafikerade ytor. Fastighetsägare kan minska föroreningsbelastningen från den egna fastigheten. Miljönämnden utövar tillsynen i Lunds kommun enligt miljöbalken inklusive tillsynen av strandskyddet samt fullgör i övrigt kommunens uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet. Detta innebär att de ska bedriva aktiv tillsyn hos verksamheter vad gäller dagvattenkvalitet. VA SYD ansvarar för utredning av dagvattnets bidrag av föroreningar från befintliga områden samt åtgärder gällande central rening.

En hållbar och grön dagvattenhantering i en tät stad kommer att kosta mer än den traditionella dagvattenhanteringen. Inte minst i driftskedet. Den är dock en förutsättning för att staden ska kunna fortsätta växa och inte påverka sin omgivning negativt.

Förutsättningar och underlag

För att identifiera områden där åtgärder kan göra mest nytta, och för att veta vilka åtgärder som är lämpligast, har ett antal underlag tagits fram; analys av recipienter, kontroll av dagvattensystemet samt beräkning på hur respektive avrinningsområde bidrar med flödes- och föroreningsbelastning till Höje å.

Avrinningsområden för dagvatten

Lunds stad, exklusive Brunnshög, avvattnas till Höje å. Lunds stad har 16 avrinningsområden för dagvatten inom Höje ås avrinningsområde, se bild 2. Från avrinningsområde A1-A13 leds dagvattnet direkt till Höje å, medan det från avrinningsområde A14 och A15 leds via Vallkärrabäcken/ Önnerupsbäcken som ansluter till Höje å norr om Lomma. De olika avrinningsområdena har olika karaktär och därför olika behov av åtgärder. I analyserna har inte avrinningsområde A4, A6, A11, A12 och A16 tagits med då de är så små till ytan att de inte prioriteras i detta arbete.

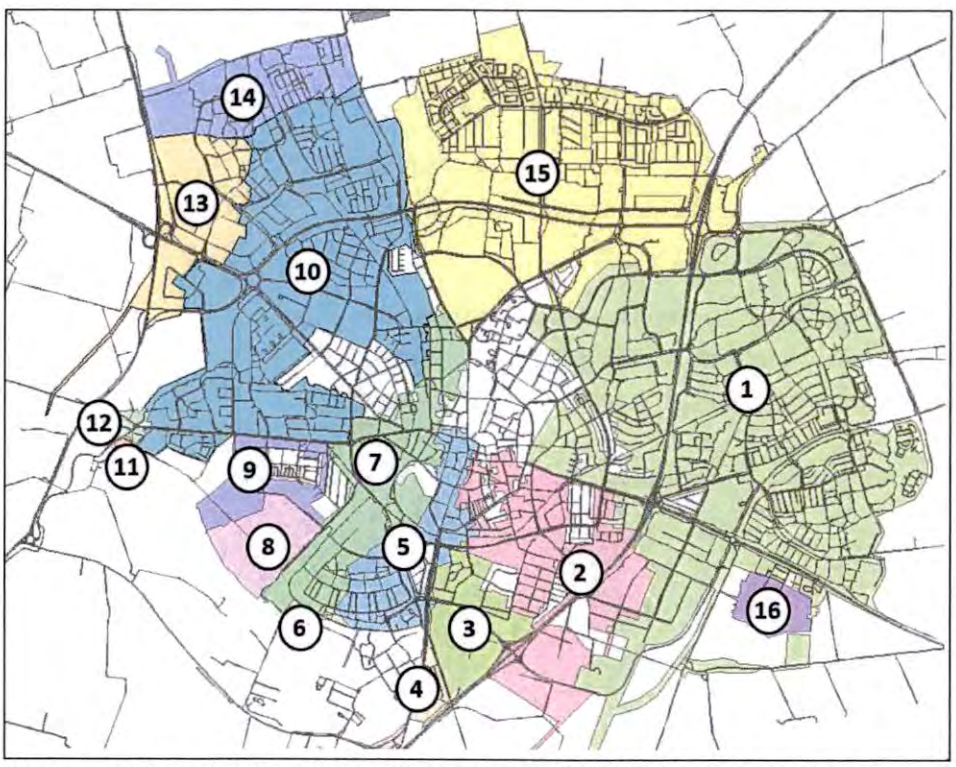


Bild 2: Lunds 16 avrinningsområden för dagvatten till Höje å. De vita områdena är områden för kombinerat ledningsnät.

För varje avrinningsområde har andelen hårdgjord yta bedömts och delats in i kategorierna låg (0-25 %), måttlig (26-35 %) och hög (över 36 %). Andelen hårdgjord yta påverkar vilka flöden som uppstår. Även markanvändningen har studerats då detta ger en uppfattning om vilka föroreningar som området kan ge upphov till.

Avrinningsområde 1: Öster

Avrinningsområde 1 är till ytan det största avrinningsområdet i Lunds tätort. Området består av blandad markanvändning med bostadsområden, universitetsområde samt verksamhetsområden, andelen hårdgjord yta bedöms som måttlig (30%). Området avvattnas till Höje å i höjd med Knästorp (Staffanstorps kommun) via två ledningar med diameter 2300 mm (dessa går ihop till en ledning med diameter 2300 mm). Dagvattenutflödena i Höje å orsakar stora erosionsproblem i samband med framförallt kraftiga sommarregn och snösmältning. Stora delar av E22 ligger i avrinningsområdet vilket är en särskild potentiell källa till förorening.

Avrinningsområde 2: Nilstorp och Planetstaden

Avrinningsområde 2 består till stor del av bostadsområden och innerstad, andel hårdgjord yta bedöms som hög (38%). Området avvattnas till Höje å i höjd med Knästorp (Staffanstorps kommun) via ledning med diameter 2000 mm. Dagvattenutflödena i Höje å orsakar stora erosionsproblem i samband med framförallt kraftiga sommarregn och snösmältning.

Avrinningsområde 3: Järnåkra och centrala staden

Avrinningsområde 3 består av bostadsområden och verksamhetsområden, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (34%). Området avvattnas till Höje å via ledning med diameter 1000 mm.

Avrinningsområde 5: Centrala staden

Avrinningsområde 5 består av bostadsområden och innerstad, andel hårdgjord yta bedöms som hög (42%). Området avvattnas till Höje å via två ledningar med diameter 1000 och 1200 mm.

Avrinningsområde 7: Klostergården och centrala staden

Avrinningsområde 7 är ett relativt stort avrinningsområde. Området består av bostadsområden och innerstad, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (27%). Området avvattnas till Höje å via två ledningar med diameter 1000 och 1400 mm. Inom området finns Södra stambanan och stationsområdet som är särskilda potentiella källor till förorening.

Avrinningsområde 8: Lyckebacken

Avrinningsområde 8 består av verksamhetsområden, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (29%). Området avvattnas till Höje å via ledning med diameter 1200 mm. Området domineras av tre stora verksamheter som är klassificerade som miljöfarliga verksamheter enligt miljöbalken, vilket ökar risken för föroreningar i dagvatten.

Avrinningsområde 9: Rådmansvången

Avrinningsområde 9 är ett litet avrinningsområde. Området består av bostadsområden, andel hårdgjord yta bedöms som låg (17%). Området avvattnas till Höje å via ledning med diameter 1200 mm.

Avrinningsområde 10: Väster och Gunnesbo/Nöbbelöv

Avrinningsområde 10 är ett stort avrinningsområde. Området består av bostadsområden och verksamhetsområden, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (31%). Området avvattnas till Höje å via ledning med diameter 2300 mm. En stor del av vattnet passerar Rinnebäcksravinen innan det leds vidare till Höje å. Ravinen klassas som mycket erosionskänslig och kraftiga dagvattenflöden har orsakat erosionsskador i kanterna av vattendraget. Området hyser en mängd olika stora och små företag/verksamheter, flera av dessa klassificeras som miljöfarliga enligt miljöbalken. Stora ytor är hårdgjorda (till exempel Nova-området) och det finns högtrafikerade trafikleder (Fjelievägen, Norra ringen) som är särskilda potentiella källor till förorening.

Avrinningsområde 13: Gunnesbo och Pilsåker

Avrinningsområde 13 består av verksamhetsområden, andel hårdgjord yta bedöms som hög (38%). Området avvattnas till Höje å via ledning med diameter 1400 mm. Risken för att föroreningar ska ledas till dagvattnet bedöms som stor, både i form av diffusa föroreningar och specifika från olika verksamheter. Två verksamheter i området klassificeras enligt miljöbalken som miljöfarliga verksamheter. Stora ytor är hårdgjorda (till exempel Nova-området) och det finns högtrafikerade trafikleder (Fjelievägen) som är särskilda potentiella källor till förorening.

Avrinningsområde 14: Nordväst

Avrinningsområde 14 består av bostadsområden, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (22%). Området avvattnas till Vallkärrabäcken via ledning med diameter 1200 mm. Vallkärrabäcken passerar Nöbbelövs mosse naturreservat.

Avrinningsområde 15: Norra Fäladen och Möllevången

Avrinningsområde 15 är ett stort avrinningsområde. Området består av bostadsområden och verksamhetsområden, andel hårdgjord yta bedöms som måttlig (27%). Området avvattnas till dikningsföretaget Lund-Vallkärra av år 1966 via ledning med diameter 1800 mm. Inom området finns Norra kyrkogården samt avfallsdeponin Sankt Hans backar som är potentiella källor till förorening. Det har genomförts både utredningar och åtgärder i syfte att separera dagvatten och lakvatten från deponin. Delar av Norra Ringen ligger i avrinningsområdet vilket kan ge upphov till föroreningar.

Recipienter

Höje å

Höje ås avrinningsområde är 316 km^2 stort och utgörs till stor del av jordbruksmark. Andelen tätort utgör cirka 11 % av hela avrinningsområdet. I princip hela åns huvudfåra berörs av olika dikningsföretag (Sweco 2010).

Enligt Vattenmyndighetens definition är Höje å klassad som vattenförekomst. Delen Önnerupsbäcken-källan (SE16862-134337) som passerar Lunds stad har enligt statusklassning och bedömning år 2016 otillfredsställande ekologisk

status. Den kemiska statusen i denna delen av Höje å bedöms som god med undantag av de ämnen som bedöms överskridas i alla ytvatten i Sverige (Vattenmyndigheterna, VISS). Höje å ska uppnå god ekologisk status och god kemisk status, med undantag av vissa ämnen, till år 2027.

Dagvatten påverkar Höje å i synnerhet vid höga flöden från de stora dagvattenutloppen från Lunds stad. De höga flödena orsakar erosion vid utloppsledningarna i Höje å vilket bidrar till en ökad transport av partiklar som längre ned avsätts och kan orsaka problem. Närsaltbelastning från jordbruk, reningsverk och enskilda avlopp är betydande föroreningskällor. Höje å tar även emot renat avloppsvatten från Källby reningsverk.

Önnerupsbäcken

Önnerupsbäcken (SE618096-133078) är klassad som vattenförekomst och har enligt 2016 års statusklassning och bedömning otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (Vattenmyndigheterna, VISS). Gällande miljökvalitetsnorm för Önnerupsbäckens ekologiska status är att god ekologisk status ska uppnås till år 2027, samt att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås till 2027 med halter av vissa ämnen undantagna. Vattendraget tar emot relativt stora mängder dagvatten och vattenföringen varierar kraftigt mellan högsta och lägsta vattenföring.

Vallkärrabäcken (som är ett biflöde till Önnerupsbäcken) har under åren varit påverkad av lakvatten från Sankt Hans backar med förhöjda halter av metaller, PCB och hormonliknande ämnen. Hög andel av missbildade öringar har hittas i bäcken vid elfiske. Åtgärder såsom täckning av den gamla soptippen med lera för att förhindra bildning av lakvatten och anläggning av sedimentationsdammar har genomförts på Sankt Hans backar (Lund 2016).

Kapacitet i dagvattensystem

Dagvattensystemet i Lund stad består av 420 km dagvattenledning. Förutom ledningar finns totalt 30 öppna dagvattenanläggningar i form av dammar och diken som fördröjer och renar dagvatten, se bild 3 och tabell 1. Anläggningarna är av väldigt olika karaktär, med exempel på stora, små, enkla eller avancerade. Några anläggningar hanterar endast dagvatten från vägar och dessa sköts därmed av väghållaren, vilket innebär antingen kommunens gatukontor eller Trafikverket. Övriga anläggningar hanterar dagvatten som kommer från både privata och kommunala fastigheter och sköts, med få undantag, av VA SYD.

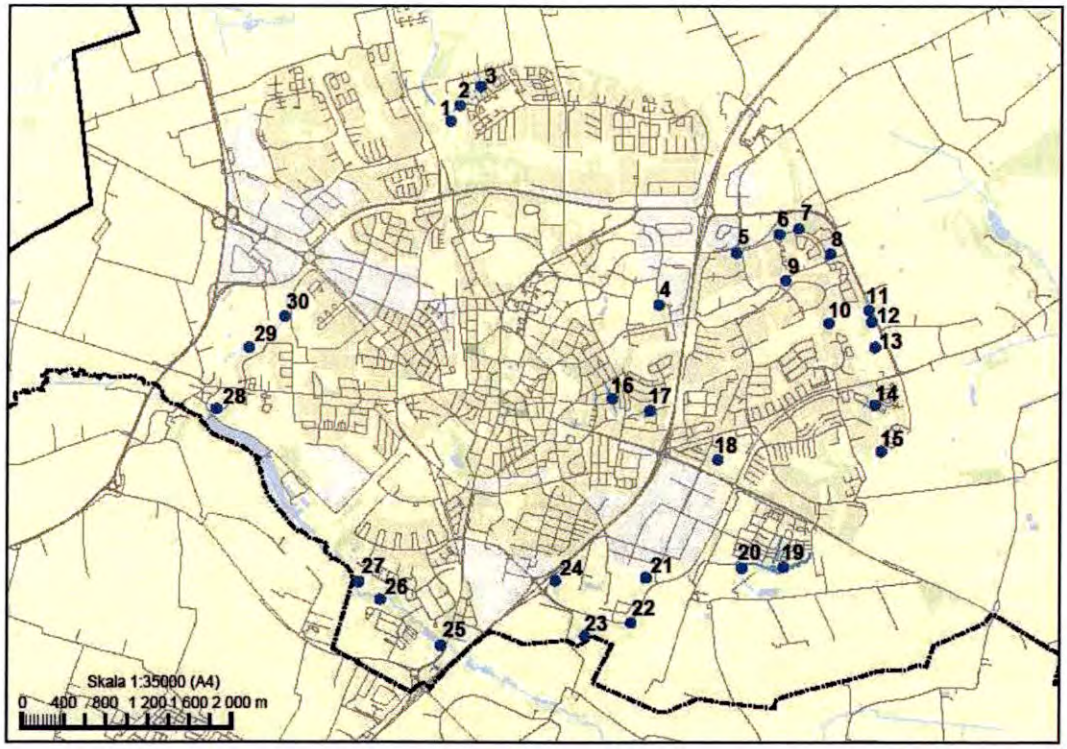


Bild 3: Karta över dagvattenanläggningar i Lunds stad.

Tabell 1: Lista över öppna dagvattenanläggningar i Lunds stad.

Nr	Namn	Typ av anläggning	Storlek (m^2)	Ansvarig
1	Annehem	Damm	2 000	VA SYD
2	Annehem Väster	Dike	1 060	VA SYD
3	Annehem Norr	Dike	1 600	VA SYD
4	Forskarparken	Damm	2 050	VA SYD
5	Damm vid spexaren	Damm	900	VA SYD
6	Solfångaren	Damm	885	VA SYD
7	Solbjersparken	Damm, dike	2 530	VA SYD
8	Arkonaparken	Damm	1 550	VA SYD
9	Vänortsparken	Damm		VA SYD
10	Orkesterparken	Damm	1 140	VA SYD
11	Tusenårslunden	Damm	3 200	VA SYD
12	Vägvattendamm	Damm		GK
13	Vägvattendamm	Damm		GK
14	Linero Norr	Damm	745	VA SYD
15	St Jörgens Park	Dike	5 200	VA SYD
16	Elias Fries Park	Dike	670	VA SYD
17	Solhällan	Dike	530	VA SYD
18	Linero Söder	Damm, dike	310	VA SYD
19	Mariaparken	Damm, diken	13 000	VA SYD
20	Råbysjön	Damm, diken		VA SYD
21	Porfyrvägen	Damm	2 500	VA SYD
22	Trekanten	Damm	2 700	VA SYD
23	Mittparken	Damm	3 460	VA SYD
24	Vägvattendamm	Damm		VA SYD

25	Malmövägen	Damm		VA SYD
26	Ideon park	Damm		VA SYD
27	Åparken	Damm		VA SYD
28	Värpinge	Damm		VA SYD
29	Rinnebäcksravinen	Naturligt vattendrag		
30	Värpingediket	fd dikningsföretag		VA SYD

Dagvattensystemets kapacitet har beräknats med hjälp av en hydraulisk modell (MIKE URBAN CS). Modellen inkluderar dagvattensystemet med dess brunnar, ledningar, diken samt dammar. För att utvärdera systemets kapacitet belastades modellen med ett 10-årsregn då detta är den kapacitet systemet är dimensionerat för. Till detta lades även en klimatfaktor på 1,2 för att ta höjd för framtida regn. Bild 4 visar modelleringsresultatet för de ledningar som blir överbelastade (röda) och de som har en tillräcklig kapacitet (gröna). Med överbelastade menas ledningar som har en trycknivå över markytan, det vill säga då vattennivån i dagvattensystemet är över marknivån och det finns risk för marköversvämningar.

Figur 4: Röda markeringar visar överbelastade dagvattenledningar vid ett 10-årsregn.

Klimatfaktor

Vid beräkningar och dimensioneringar av anläggningar med lång livslängd är det nödvändigt att ta höjd för framtida förändringar i nederbörd. Därför behöver regnmängden, som är baserad på historiska data, multipliceras med en klimatfaktor (SMHI).

Dagvattenflöde till Höje å

För att mäta flödet i Höje å har SMHI en vattenståndsmätare i Trolleberg. Mätningarna används för att beräkna vattenföringen. Stationen är belägen i Höjeås huvudfåra, cirka 500 m nedströms Källby ARV. Se bild 5. Mätningar har pågått i stationen sedan 1973. Den uppmätta årsmedelvattenföringen i Trolleberg är 2,06 m^3/s. Månadsvattenföringen år 2013-2015 har varierat mellan 6,35 m^3/s i december månad till 0,96 m^3/s i juli månad. 10-årsflödet är 14,6 m^3/s. Det högsta uppmätta flödet är från 2007-07-07 och var 27 m^3/s (SMHI 2016). Den uppskattade årsmedelvattenföringen 2013-2015 vid Bjällerup, cirka 5 km uppströms Lunds stad och Dalbyåns tillflöde, är 1,5 m^3/s (Sweco 2017).

Bild 5. Mätstationer i Höje å i närheten av Lunds stad

Den totala flödesbelastningen från utloppsledningarna från respektive avrinningsområde har beräknats med hjälp av den hydrauliska modellen, både som ett flöde och som den sammanlagda volym som genereras. Modellen är belastad med ett blockregn, där den intensitet som har gett de kraftigaste flödena har valts för respektive område. I de fall avrinningsområdet har två utloppsledningar (placerade bredvid varandra) anges två olika flöden och volymer, en för var utloppsledning. Se tabell 2 nedan. De största volymerna vatten genereras från de största avrinningsområdena. Flödet är dock inte på samma sätt alltid kopplat till avrinningsområdets storlek.

Blockregn

Blockregn är ett syntetiskt regn bestående av en konstant intensitet under hela regnets varaktighet. Blockregn används ofta för att analysera ett system vid åtgärdsplanering.

Tabell 2: Flöde och volym från utloppsledningar från respektive avrinningsområde.

Avrinningsområde	Flöde (m^3/s)	Volym (m^3)
A1	15,4	27 000
A2	4,3	6 400
A3	2,2	3 100
A5 (två utlopp)	1,0 och 2,3	1 300 och 2 400
A7 (två utlopp)	0,8 och 5,0	840 och 6 100
A8	1,1	1 500
A9	0,6	860
A10	6,3	19 900
A13	2,7	4 200
A14	1,9	2 700
A15	3,2	19 700

De redovisade värdena i tabell 2 visar de teoretiska flödena. I praktiken är det osannolikt att alla områden drabbas av kraftigt regn samtidigt och flödestopparna kommer inte att uppstå samtidigt från alla områden. Höje å kommer alltså sällan att belastas med alla dessa maxflöden samtidigt. Flödestoppar är ofta ett resultat av korta intensiva regn vilket gör att topparna har ett väldigt kort tidsintervall, vilkets styrks av bild 6 som redovisar mätresultat från Värpingediket i A10. Mätningarna är gjorda i augusti till oktober 2013, vilket är en period som statistiskt har många intensiva regn. Grafen visar tydligt att flödet består av ett relativt lågt basflöde med få korta toppar.

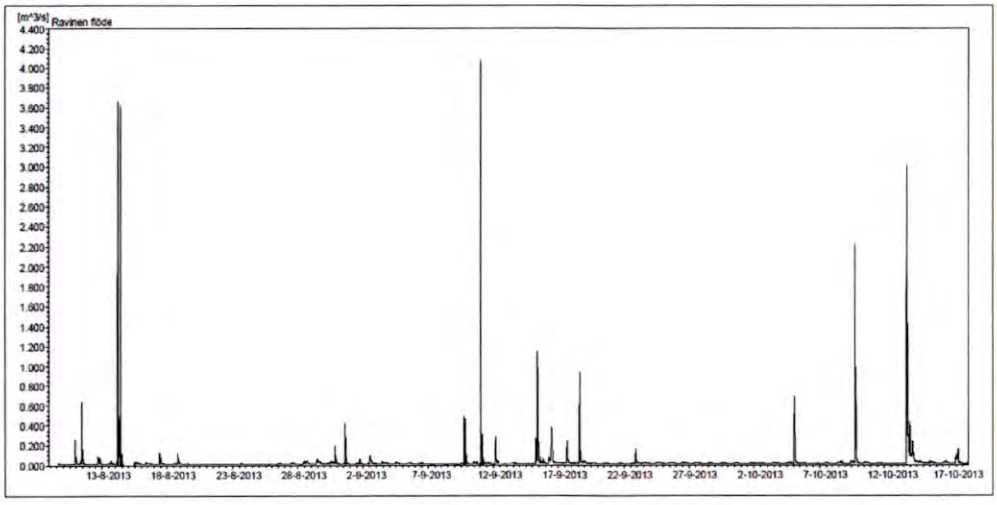


Bild 6. Mätresultat från utloppsledning till Rinnebäcksravinen i A10 under perioden augusti till oktober 2013.

Föroreningsbelastning från dagvatten

För Höje å avrinningsområde utförs årliga recipientkontroller, som bland annat undersöker halterna av näringsämnen (totalfosfor och totalkväve) och olika metaller i ån. Mätningar görs en gång i månaden vid Bjällerup, uppström Lund

och Dalbyåns tillflöde, samt vid Trolleberg (Höje å vattenråd). Övervakningsstationen Trolleberg ligger nedströms dagvattenutsläppen från avrinningsområdena A1-A12, men uppströms dagvattenutsläppen från avrinningsområde A13-15.

För att bedöma vilket teoretiskt tillskott av föroreningar som dagvattnets innehåll bidrar med till Höje å har en grov beräkning av dagvattenflöden, föroreningshalter och föroreningsmängder tagits fram med hjälp av dagvatten- och recipientmodellen StormTac WEB (version 16.4.1). Som indata till modellen används ett årsmedelvärde för nederbörd och kartlagd markanvändning i området. I StormTac-modellen används schablonvärden för halter och avrinningskoefficienter (årsmedelvärden) per markanvändning. För utförligare information om tillvägagångssätt, se "Dagvattenutredning Lund – modellerade flöden och föroreningstransporter till Höje å" (Sweco 2017).

Det teoretiska bidraget av föroreningsmängder (kg/år) korrelerar generellt med avrinningsområdenas storlek. De största föroreningshalterna (µg/l) kommer från avrinningsområden som till stor del utgörs av markanvändningstyper som genererar höga föroreningshalter, till exempel verksamhetsområden.

Föroreningsberäkningarna från avrinningsområdena A1-13 har använts för att beräkna vilka halter som utsläppen bidrar med i Höje å. Dessa beräkningar visar att halterna i Höje å inte överskrider de gällande gränsvärdena för kemisk ytvattenstatus och bedömningsgrunder för särskilda förorenade ämnen i inlandsytvatten efter HVMFS 2015:4 (Havs- och vattenmyndigheten föreskrifter om klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten) för de flesta ämnen. Gränsvärden för koppar, zink och Benso(a)pyren överskrids eventuellt enligt beräkningarna. De beräknade halterna är totalhalter medan gränsvärdena representerar biotillgängliga halter och det går därför inte att göra en direkt jämförelse.

Den beräknade koncentrationen av metaller nedströms Lund är i de fall det finns jämförvärden högre än den uppmätta halten. För näringsämnen är den beräknade halten lägre. Beräkningen tar inte hänsyn till annan avrinning av vatten som sker till ån på samma sträcka, exempelvis från åkermark, vilket ger utslag i de uppmätta värdena.

För beräknade halter av föroreningar nedströms Lund stad, dagvattnets tillskott av föroreningar, uppmätta halter nedströms Lund samt gränsvärden se tabell 3.

Metallhalter

Metaller i vatten kan finnas i både löst och fast form. Endast den lösta fasen anses vara direkt biotillgänglig. Vid bedömning av ett vattens kvalitet enligt miljökvalitets-normerna tas för metaller endast hänsyn till den lösta fasen och i vissa fall till biotillgänglig halt. Eftersom det ofta är totalhalterna som mäts finns det risk att metallhalterna överskattas.

• • •

Tabell 3. Beräknade halter av ämnen i Höje å nedströms Lund, efter tillskott och spädning av modellerat dagvatten; beräknat koncentrationstillskott från dagvattnet; uppmätta halter i Trolleberg samt gränsvärden för kemisk ytvattenstatus och bedömningsgrunder för särskilda förorenade ämnen i inlandsytvatten efter HVMFS 2015:4. Endast de ämnen som det finns mätvärden på redovisas.

	Beräknade halter nedströms Lund (µg/l)	Beräknat tillskott från dagvatten (µg/l)	Uppmätta halter i Trolleberg (µg/l)	Gränsvärden (µg/l) (max tillåten koncentration)
P	81	12	110	
N	2 700	91	4 600	
Pb	1,1	0,8	0,66	1,2 (1,3) BT
Cu	3,2	1,5	2,8	0,5 *BT
Zn	9,1	6,4	9,7	5,5 *BT
Cd	0,06	0,04	0,02	0,08 (0,45) **
Cr	0,8	0,43	0,28	3,4 *TH
Ni	1,6	0,43	1,3	4 (34) BT

BT = biotillgängligt
TH = total halt
* Bedömningsgrund för särskilda förorenande ämnen i inlandsytvatten, tabell 1 i bilaga 2 HVMFS 2013:19.
** För kadmium och dess föreningar varierar gränsvärdet beroende på vattnets hårdhetsklass. Det lägsta (strängaste) gränsvärdet är tillsatt här.

Analys av underlag

De modeller som tagits fram visar att avrinningsområde A1 Öster är det som ger både kraftigast flöde och störst volym vatten till Höje å. Avrinningsområde A2 Nilstorp och Planetstaden, A7 Klostergården och centrala staden och A10 Väster och Gunnesbo/Nöbbelöv genererar även de både kraftiga flöden och volymer. Då Höje å framförallt är känsligt för kraftiga flöden, snarare än stora volymer vatten, är det mer intressant att titta på flödet än på den totala volymbelastningen. När dagvattnet runnit ut i ån så har erosionsrisken som beror på dagvattnet försvunnit. Själva ån tål höga flöden utan att ta skada och dagvattnet utgör vanligtvis en relativt liten del av vattnet i ån. Dock kan Lomma, som ligger nedströms Lund, påverkas av stora mängder vatten i Höje å.

Det största bidraget av föroreningsmängder (kg/år) kommer från A1 Öster följt av A10 Väster och Gunnesbo/Nöbbelöv, A2 Nilstorp och Planetstaden samt A13 Gunnesbo/Pilsåker. Detta korrelerar med avrinningsområdenas storlek. De största föroreningshalterna (µg/l) genererar dock A13 Gunnesbo/Pilsåker, A3 Järnåkra och centrala staden, A2 Nilstorp, Planetstaden samt A8 Lyckebacken. Föroreningar från dagvattnet har med största sannolikhet störst påverkan då det kommer ett kraftigt regn efter en period av torka och det är riktigt lågt flöde i ån. Det kan då finnas risk för en viss toxisk effekt och för att organismer i ån skadas.

De flesta prioriterade utbyggnadsområdena fram till år 2025 ligger i A1 (delar av Brunnshög, Kunskapsstråket, delar av Stadskärnan samt delar av Hasslanda och Södra Råbylund) och A10 (Öresundsvägen). Även avrinningsområdena

längs Höje å, A4-A9, påverkas då hela Sydvästra Lund ses som ett stort utvecklingsområde (Utbyggnads- och boendestrategi 2016).

Kontrollen av dagvattensystemet visar på kapacitetsbegränsningar i ledningar med mindre dimensioner, framförallt i gator kring småhusbebyggelse. Detta kan vara en följd av förtätning och ökad grad hårdgjorda ytor i områdena. Ytterst få av de större ledningarna som transporterar stora mängder vatten uppvisar några kapacitetsproblem.

Övergripande åtgärder

På grund av skillnaderna i behov och förutsättningar förslås olika typer av åtgärder i olika delar av staden. Nedanstående förslag ska ses som exempel på åtgärder som kan genomföras. Detaljerad beskrivning av några av åtgärderna redovisas i nästa kapitel.

Strategier för respektive avrinningsområde

För respektive avrinningsområde redovisas övergripande strategier och förslag på åtgärder. Dessa åtgärder är inte heltäckande, utan förslag på vad som kan göras.

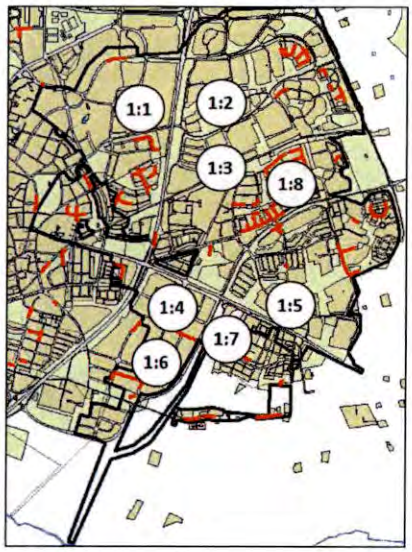
Åtgärderna utgår från behoven i respektive avrinningsområde och från vilka möjligheter som finns att genomföra åtgärder utifrån varje områdes förutsättningar. Åtgärderna är sedan uppdelade i hur de bör genomföras och vem som ansvarar för åtgärden. Vissa åtgärder som studerats är inte genomförbara, men redovisas ändå. De flesta åtgärder som föreslås ligger på allmän platsmark där kommunen har rådighet. I de fall åtgärder föreslås på kvartersmark är det upp till fastighetsägaren att genomföra någon åtgärd.

- Dagvattenprojekt: Åtgärder som genomförs med huvudsyfte att bygga en dagvattenanläggning. Drivs av VA SYD tillsammans med tekniska förvaltningen.
- Exploateringsprojekt: Åtgärder som ska genomföras i samband med exploatering. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att frågan lyfts i planprocessen. Ansvar enligt Dagvattenstrategin.
- Åtgärd allmän platsmark: Åtgärder som görs i samband med att allmän platsmark byggs om. Drivs av tekniska förvaltningen tillsammans med VA SYD.
- Åtgärd ledningsnät: Åtgärder på ledningsnätet. Drivs av VA SYD.
- Åtgärd kvartersmark: Uppmuntran till fastighetsägare genom information. VA SYD har huvudansvaret för kommunikation med privata fastighetsägare kring vad de kan och bör göra inne på sin fastighet. Åtgärd genomförs av fastighetsägare.

I bilaga 1 redovisas en karta som visar en sammanfattning på vilka typer av åtgärder som behövs inom respektive avrinningsområde, under förutsättning av föreslagna end-of-pipe lösningar kommer till stånd.

Avrinningsområde A1: Öster

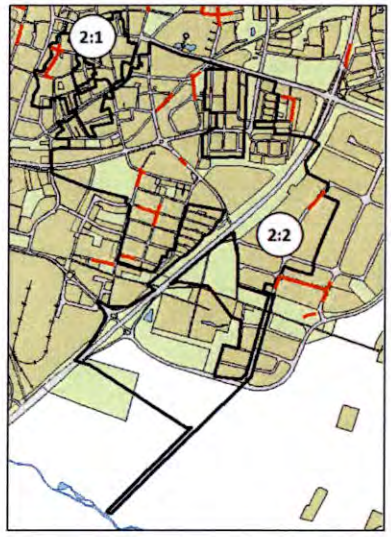
Eftersom avrinningsområdet är stort bidrar det med högt flöde och en stor mängd föroreningar till Höje å. Området är dessutom det avrinningsområde där det planeras mest exploatering och förtätning. För att uppnå en kraftig minskning av flödet till Höje å, med rimlig insatsnivå, behövs det åtgärder i form av end-of-pipe lösningar. Då det inte inom rimlig framtid finns tillgång till den mark som skulle behövas för att genomföra end-of-pipe lösningar så måste andra åtgärder genomföras inom avrinningsområdet. Dagvattensystemet bedöms ha begränsad kapacitet framförallt kring Mårtens fälad.



Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
1:1	Ideon/Medicon Village/Universitetsområde	Större samlat exploateringsområde med begränsad andel kommunal mark. Åtgärder på kvartersmark och allmän platsmark i samband med exploatering.	Exploateringsprojekt.
1:2	Toftaryggsparken	Öppna upp dagvattenledning inom kommunal parkmark.	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.
1:3	Hardebergaspåret	Öppna upp dagvattenledning på kommunal mark.	Ej genomförbar då ledningar ligger för djupt.
1:4	Porfyrvägen	Öppen dagvattenhantering i gaturummet.	Åtgärd allmän platsmark. Se beskrivning i nästa kapitel.
1:5	Linero	Öppen dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark.	Dagvattenprojekt och åtgärd kvartersmark. Se beskrivning i nästa kapitel.
1:6	Gastelyckan	Dagvattenhantering på kvartersmark.	Åtgärd kvartersmark.
1:7	Södra Råby Lund	Öppen dagvattenhantering på fastighet Stora Råby 32:33.	Exploateringsprojekt.
1:8	Mårtens Fälad	Se över ledningsnätet i villagator om det uppstår problem med kapacitet i ledningar. Arbeta för att fastighetsägare kan hantera dagvatten på sin tomt.	Åtgärd ledningsnät och kvartersmark.

Avrinningsområde A2: Nilstorp och Planetstaden

Avrinningsområdet bidrar både med höga flöden och relativa höga mängder och halter föroreningar till Höje å. Området har en hög grad hårdgjorda ytor och väldigt lite kommunal mark vilket gör det svårt att få till tillräckligt med åtgärder inom avrinningsområdet. För att nå en kraftig minskning av flödet till Höje å till en rimlig insats behövs det åtgärder i form av end-of-pipe lösningar. Då det inte, inom rimlig framtid, finns tillgång till den mark som skulle behövas för att genomföra end-of-pipe lösningar måste andra åtgärder göras inom avrinningsområdet. Dagvattensystemet bedöms till största del ha god kapacitet.



Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
2:1	Mårtenstorget	Hantering av dagvatten från torget.	Åtgärd allmän platsmark. Se beskrivning i nästa kapitel.
2:2	Gastelyckan	Dagvattenhantering på kvartersmark.	Åtgärd kvartersmark.

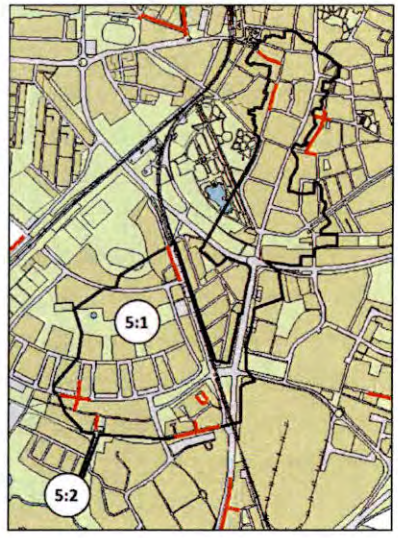
Avrinningsområde A3: Järnåkra och centrala staden

Området har begränsat med kommunal mark och det är därför svårt att få till åtgärder inne i området. Områdets dagvatten har dock höga halter av föroreningar, vilket kan härledas till markanvändningen med mycket verksamheter. Det bör därför eftersträvas att få större fastighetsägare att göra åtgärder på kvartersmark. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
	Fastighetsägare	Dagvattenhantering på kvartersmark.	Åtgärd kvartersmark.

Avrinningsområde A5: Centrala staden

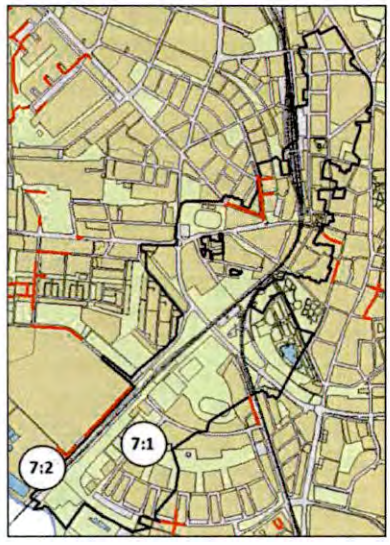
Avrinningsområde 5 har begränsade möjligheter till större åtgärder på kommunal mark inom avrinningsområdet. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet. Åtgärder bör genomföras som end-of-pipe vid Höje å.



Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
5:1	Klostergården	Öppen dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark.	Dagvattenprojekt och åtgärd kvartersmark.
5:2	Väster om Sankt Lars	End-of-pipe lösning, damm vid Höje å.	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.

Avrinningsområde A7: Klostergården och centrala staden

Avrinningsområde 7 är ett relativt stort avrinningsområde och bidrar därför med en hel del flöde till Höje å. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet. Södra stambanan och stationsområdet bedöms innehålla föroreningar, vilket hanteras i samråd med Trafikverket. Utloppsledningarna bedöms kunna ledas till Källbydammarna.



Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
7:1	Klostergården	Öppen dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark.	Dagvattenprojekt och åtgärd kvartersmark.
7:2	Källbydammarna	End-of-pipe lösning, utveckling av befintliga dammar.	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.

Avrinningsområde A8: Lyckebacken

Avrinningsområde 8 är relativt litet. Områdets dagvatten har dock höga halter av föroreningar, vilket kan härledas till markanvändningen med mycket verksamheter. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet. Utloppsledningarna bedöms kunna ledas till Källbydammarna.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
8:1	Källbydammarna	End-of-pipe lösning, utveckling av befintliga dammar.	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.

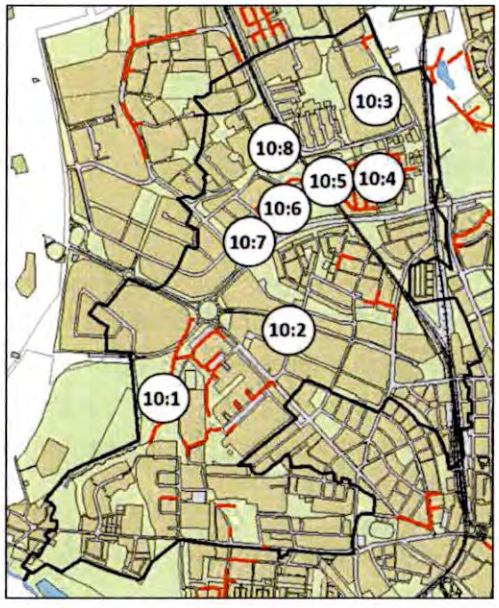
Avrinningsområde A9: Rådmansvången

Avrinningsområde 9 är relativt litet. Dagvattensystemet bedöms till största del ha god kapacitet. Utloppsledningen bedöms kunna ledas till Källbydammarna.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
9:1	Källbydammarna	End-of-pipe lösning, utveckling av befintliga dammar.	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.

Avrinningsområde A10: Väster och Gunnesbo/Nöbbelöv

Rinnebäcksravinen, som tar emot mycket av vattnet från avrinningsområdet, är ett naturreservat och klassas som mycket erosionskänslig och kraftiga dagvattenflöden har orsakat erosionsskador i kanterna av vattendraget. Dagvattensystemet uppvisar begräsningar, framförallt kring Danska vägen och nedströms och kring Värpingediket norr om Rinnebäcksravinen. Begränsningarna i Värpingediket bedöms bero på igenväxta utlopp till diket. Dessa kommer att åtgärdas i samband med ombyggnaden av anläggningen. Området bidrar med näst mest föroreningsmängder och har flertalet stora verksamhetsområden som bedöms kunna förorena dagvattnet.



För att avlasta dagvattenstråket efter Danska vägen och ner mot Koloniparken har en serie av åtgärder studerats. Precis vid Danska vägen är det svårt att avlasta nätet, där består åtgärden av att eventuellt förstora dagvattenledningen (10:4). Detta kan göras under förutsättningar att nedströms åtgärder genomförs. De som studerats, 10:5 till 10:7, är svåra att genomföra och andra åtgärder behöver undersökas.

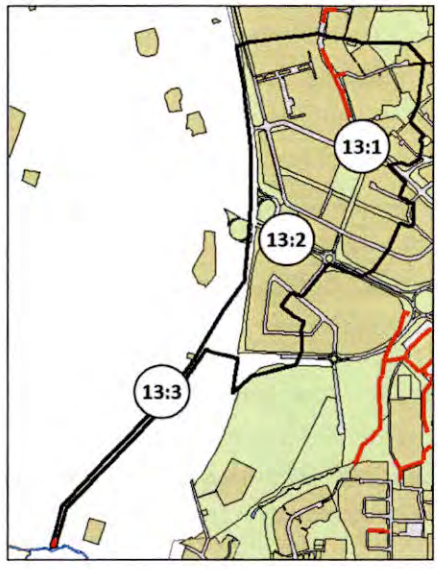
Inom området finns flertalet större planerade exploateringar. I samband med exploatering kring Öresundsvägen ska en större dagvattendamm anläggas i anslutning till Värpingediket. Åtgärder behöver även göras inne i avrinningsområdet. Dessa åtgärder behövs göras oavsett om exploateringen kommer till stånd.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
10:1	Värpingediket	Damm i anslutning till befintligt dike. Ombyggnad av dike.	Dagvattenprojekt och exploateringsprojekt.
10:2	Öresundsvägen	Större samlat exploateringsområde med begränsad andel kommunal mark. Åtgärder på kvartersmark och allmän platsmark i samband med exploatering.	Exploateringsprojekt.
10:3	Nöbbelöv	Öppen dagvattenhantering i samband med förtätning.	Exploateringsprojekt.
10:4	Danska vägen	Förstora dagvattenledning.	Åtgärd ledningsnät. Se beskrivning i nästa kapitel.
10:5	GC-bana vid Kolonivägen	Öppna upp dagvattenledning vid gc-bana och göra öppen fördröjning	Ej genomförbar då ytan är för smal och de träd som finns är viktiga för området.
10:6	Grepen 1	Öppna upp dagvattenledning. På privat mark.	Dagvattenprojekt. Markåtkomst saknas.
10:7	Koloniparken	Öppna upp dagvattenledning i kommunal park	Ej genomförbar då ledningar ligger för djupt och tillgänglig yta är för liten.
10:8	Gunneboskolan	Översvämningsyta på delar av fotbollsplan.	Ej genomförbar då ledningar ligger för djupt.

Avrinningsområde A13: Gunnesbo och Pilsåker

Dagvattnet från avrinningsområdet har den högsta föroreningshalten av alla områden. Detta på grund av stora hårdgjorda ytor, högtrafikerade trafikleder och stora verksamhetsområden. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet.

Området har begränsat med kommunal mark som kan användas för dagvattenåtgärder. Åtgärder bör dock i möjligaste mån genomföras, till exempel genom åtgärder i gata. Det bör eftersträvas att få större fastighetsägare att göra åtgärder på kvartersmark. För att nå ett kraftigt resultat kan en end-of-pipe lösning på kommunal mark anläggas sydväst om området.



Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
13:1	Rudeboksvägen/ Vårbruksvägen	Öppna upp dagvattenledningar i kommunal park	Ej genomförbar då ledningar ligger för djupt.
13:2	Fjelievägen	Leda vatten från gata till planteringsyta.	Åtgärd allmän platsmark.
13:3	Västra Ringen	End-of-pipe lösning, damm på kommunens mark vid Västra Ringen	Dagvattenprojekt. Se beskrivning i nästa kapitel.
	Fastighetsägare	Dagvattenhantering på kvartersmark.	Åtgärd kvartersmark.

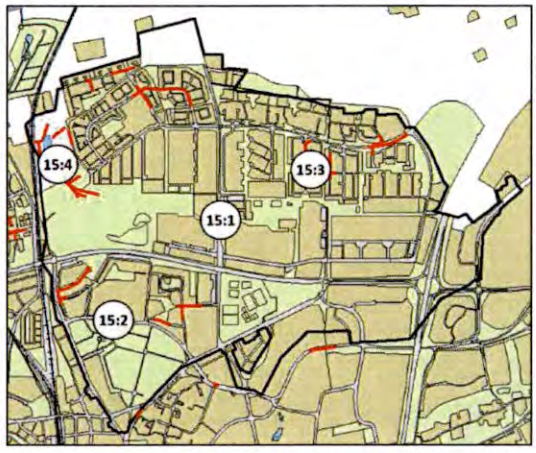
Avrinningsområde A14: Nordväst

Avrinningsområdet genererar ett relativt litet flöde och bidrar inte med så mycket föroreningar. Dagvattensystemet uppvisar begränsningar framförallt vid Norra Nöbbelöv och på Rudeboksvägen.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
14:1	Norra Nöbbelöv	Se över ledningsnätet i villagator om det uppstår problem med kapacitet i ledningar. Arbeta för att fastighetsägare kan hantera dagvatten på sin tomt.	Åtgärd ledningsnät och kvartersmark.

Avrinningsområde A15: Norra Fäladen och Möllevången

Trots sin storlek bedöms inte avrinningsområdet generera kraftiga flöden. Det avleds dock till en recipient med begränsad kapacitet. Föroreningshalterna från området beräknas inte vara så höga, dock finns Norra kyrkogården samt avfallsdeponin Sankt Hans backar som är potentiella källor till förorening. Dagvattensystemet bedöms ha god kapacitet, med några få undantag.



En stor del av vattnet från avrinningsområdet leds till en större damm vid utloppet från området, i Sankt Hans Park. Möjligheten att förstora och förbättra denna bör utredas. Åtgärder bör även kunna göras inom avrinningsområdet, i synnerhet vid förtätning bör möjligheten till hållbar dagvattenhantering ses över.

Nr	Område	Åtgärd	Genomförande
15:1	Svenshögsvägen	Öppen dagvattenhantering i samband med förtätning.	Exploateringsprojekt.
15:2	Baravägen	Leda vatten från gata till planteringsyta.	Åtgärd allmän platsmark.
15:3	Vapenkroken	Öppen dagvattenhantering på allmän platsmark.	Åtgärd allmän platsmark. Se beskrivning i nästa kapitel. Pågår.
15:4	Annehem	End-of-pipe. Ombyggnad av befintlig damm vid spåren.	Dagvattenprojekt. Dammen är anlagd med LIP-pengar (Lokala investeringsprogram för naturvård).

Beskrivning av utvalda åtgärder

För att få till en hållbar dagvattenhantering krävs en mängd åtgärder. Nedan presenteras ett antal förslag på typer av åtgärder och möjliga lokaliseringar.

Ett antal av de föreslagna åtgärderna har studerats mer ingående. De är dock inte utredda ur alla perspektiv, utan ska ses som förslag på typlösningar som går att applicera på de föreslagna platserna eller på andra områden. De föreslagna åtgärderna behöver inte nödvändigtvis vara de mest prioriterade, utan är valda för att ge en bred beskrivning över olika typer av lösningar.

Åtgärd allmän platsmark

Allmänt

I befintlig bebyggelse kan det vara svårt att få till större öppna dagvattenanläggningar. Istället handlar det om att på ett flertal platser hantera dagvattnet lokalt. Varje droppe som hanteras uppströms avlastar recipienten från föroreningar och flöde.

För att Lund ska kunna bli en tät, flexibel, yteffektiv och miljömässig stad krävs nya och kreativa lösningar. En del av lösningen är samutnyttjande, tredimensionell planering och flexibel markanvändning där grundtanken är att dela på resurser; både grönytor och byggnader. Till exempel kan trädgropar med skelettjord ta emot dagvatten, planteringar anläggs utan upphöjd kant och ett plattbelagt torg kan ha en nedsänkt del där vatten kan rinna när det regnar.

Plantering dit vatten kan ledas, Sparbank Arena, Lund. Yta dit dagvatten kan ledas, South Waterfront, Portland (foton: Kristina Hall).

Dränerande överbyggnader

Ett annat sätt att få in dagvattenhantering i den hårdgjorda staden är att använda sig av dränerande överbyggnader. Genom att bygga för maximal livslängd (täta konstruktioner) och minimalt underhåll skapas oflexibla system som ökar påfrestningarna på recipienter, stadens vegetation och va-system. I dränerande överbyggnader finns möjligheter att få snabb infiltration och långsam exfiltration. Om man kan kompromissa med bärighet och spårdjup så kan detta vara ett alternativ för de lägsta trafikklasserna och passar konstruktioner såsom parkeringsplatser, gc-vägar, lokalgator etc.

Dränerande överbyggnad (bild: cementa).

1:4 Porfyrvägen

Dagvatten från gator kan fördröjas och renas genom att anlägga diken, regnbäddar eller planteringsytor dit vattnet kan ledas ytligt. Ofta har dessa åtgärder även en hastighetsdämpande effekt på trafiken då man smalnar av gatubredden.

Porfyrvägen ligger i Gastelyckans verksamhetsområde. Området saknar grönstruktur och många av gatorna är onödigt breda.

Då området har stor andel hårdgjorda ytor, men en begränsad tillgång på allmän platsmark, förutom vägnätet, är en möjlig åtgärd att leda gatuvattnet till planteringar längs med vägarna. Detta kan göras genom att vägen skevas om och vattnet leds till mittrefugen som ersätts med planteringar, eller genom att anlägga planteringar längs med trottoarkanterna.

Porfyrvägen norr om Skiffervägen, idag och med plantering i mittrefug (fotomontage: Johan Nilsson, WSP)

Porfyrvägen söder om Skiffervägen, idag och med plantering längs trottoarkant (fotomontage: Johan Nilsson, WSP)

Kostnaden för att genomföra åtgärder i gatumiljö kan ibland vara omfattande. Dessa kostnader minskas dock drastiskt om de görs i samband med annat arbete, till exempel i samband med anläggandet av nya cykelbanor eller då beläggningen ska göras om.

2:1 Mårtenstorget

En av de största utmaningarna med dagvattenhantering är att få till lösningar i tät stadsmiljö. Ofta är behoven stora då det är mycket hårdgjorda ytor som genererar snabba flöden och föroreningar från både stad, trafik och fasadmaterial. Dock är det ont om fria ytor, och det finns ofta många intressen som ska tillgodoses på de ytor som finns.

Det finns en önskan om att förändra användningen och gestaltningen av Mårtenstorget. I samband med en omgestaltning bör det vatten som faller på torget hanteras lokalt på torget. En lokal hantering av dagvattnet på Mårtenstorget med en fördröjande volym på cirka 70 m^3 kan minska avrinningen till en tiondel mot vad som avrinner idag.

Dagvattenhantering på torg: Gondrecourt-le-Château, Frankrike och Philadelphia, USA (foto: phillywatersheds)

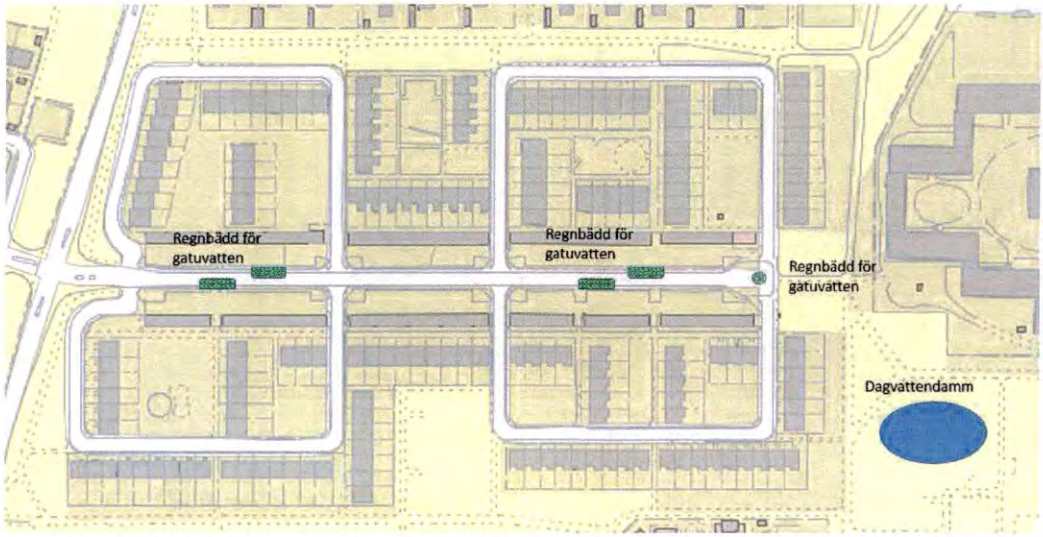
Den största effekten av åtgärden skulle bli en minskad påverkan på det kombinerade ledningsnätet då delar av torget avleds till detta system. Det medför även en möjlighet att hantera eventuella föroreningar från torget som kan uppkomma. Det kommer även att ha en positiv inverkan på synen på dagvattenhantering i tät stadsmiljö och visa på möjligheterna till innovativa och tilltalande lösningar. Kostnaden för att genomföra åtgärder i tät stadsmiljö kan ibland vara omfattande. Dessa kostnader minskas dock drastiskt om de görs i samband med att utformning av ytor ska ses över.

15:3 Vapenkroken

Området Vapenkroken/Gästgivarevägen har under en längre period haft problem med översvämning i källare, både genom att dagvatten ytligt rinner ner i källarna och genom uppdämning i ledningsnätet. Större delen av området är idag hårdgjort och består av kommunal gatumark samt parkeringsytor som tillhör bostadsrättsföreningarna i området. Avrinningen fungerar i dagsläget inte optimalt och dagvattenledningarna blir överbelastade vid kraftig nederbörd. Tillsammans med VA SYD har Tekniska förvaltningen sett över lutningarna i området, gjort beräkningar och analyser samt sett över det befintliga ledningsnätet. Syftet med projektet är att få till en bättre dagvattenhantering och minimera risken för översvämningar i källarna.

Målet är att ta fram enkla och mindre kostsamma lösningar i projektet som sedan kan användas i andra projekt och i bredare omfattning i framförallt befintlig miljö. I projektet kommer en dagvattendamm att byggas i parkmarken precis nedanför bostadsområdet som förhoppningsvis bidrar till en trevligare

parkmiljö samtidigt som dagvattnet kan ledas hit, fördröjas och sedan ledas ut i ledningsnätet. Dammen kommer att bidra till att det befintliga ledningsnätet i bostadsområdet blir avlastat och på så sätt minska riskerna för översvämningar då kapaciteten i ledningsnätet förbättras. Utöver detta kommer flertalet mindre regnbäddar att anläggas längst Gästgivarevägen. Dessa regnbäddar kommer utöver fördröjningen av dagvattnet även bidra till ökad trafiksäkerhet. Gästgivarevägen är idag en relativt lång, rak och bred gata som haft problem med fortkörning. Genom att anlägga regnbäddar i chikanform tvingar man fordonen att sakta ner. Dessutom bidrar regnbäddarna även till ett grönare och mer estetiskt tilltalande gaturum i ett område som idag består av väldigt lite grönska och relativt mycket hårdgjorda asfaltytor.



Schematisk bild över dagvattenanläggningar kring Gästgivarevägen.

Dagvattenprojekt

1:2 Toftaryggsparken

Ett sätt att skapa en större samlad men ändå lokal dagvattenhantering är att öppna upp dagvattenledningar och anlägga öppna dammar och ytor som hanterar dagvattnet. På detta sätt går det att skapa relativt stora volymer som kan utformas både för fördröjning och rening samt även bidra till andra ekosystemtjänster såsom rekreation och biodiversitet.

Toftaryggsparken är en större kommunal park i Östra Torn. Idag består parken av öppna gräsytor omgivna av trädplanteringar. Genom parken löper en dagvattenledning med dimension 1000 mm. Dagvattenledningen ligger på ett ungefärligt djup mellan 1,5 och 2,5 m. Vattnet i dagvattenledningen kommer från bostadsområdena norr och nordost om parken.

Dagvattenledningen kan öppnas upp på en sträcka i parken och en damm kan anläggas. Nedan visas ett exempel på utformning.

Denna ger en ungefärlig fördröjande volym på 1000 m^3 om vattendjupet i magasinet är 1 m. Den totala volymen för vattnet i ledningen för det modellerade regnet är ca 1900 m^3.

Förslag på utformning på damm i Toftaryggsparken (Patricia Hastman).

Åtgärden kommer att bidra till en minskad belastning till Höje å, både när det gäller flöde och föroreningar. En fördröjning av vattnet minskar även riskerna för dämning i ledningssystemet. Samtidigt kan dammen bidra till ett ökat rekreativt värde och biologisk mångfald.

1:5 Linero

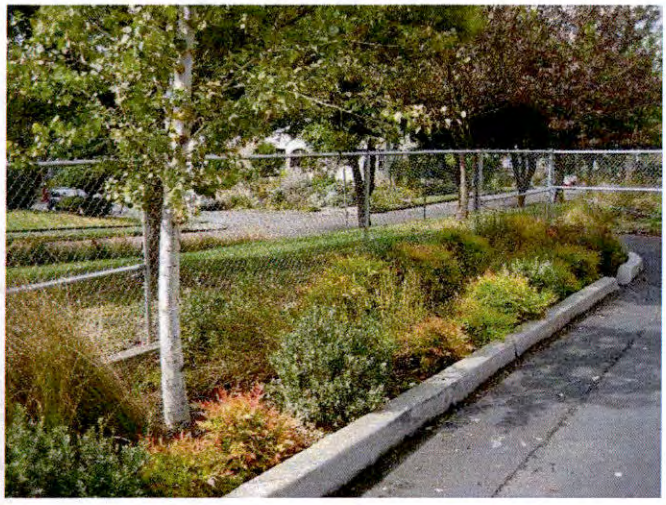
I östra Lund kring Vikingavägen ligger bostadsområdet Linero. Hela området ägs och förvaltas av LKF (Lunds Kommuns Fastighets AB) och alla bostäder i området är hyreslägenheter. Området byggdes i början på 1970-talet. En viss förtätning har skett under de senaste åren. LKF har som ambition att se över utemiljön för att få ett trevligare och tryggare område. LKF önskar ett samarbete med kommunen och VA SYD för att kunna få till en helhet inom området och den kommunala parken söder om området.

Området delas i två av Vikingavägen. Området norr om Vikingavägen lutar kraftigt och husen ligger i etager medan området söder om vägen inte har samma kraftiga lutning. Vid intensiva regn rinner vattnet på gångarna mellan husen och ner till Vikingavägen. På grund av de kraftiga lutningarna i området är det svårt att göra ett sammanhängande öppet dagvattenstråk och istället kan det genomföras mindre lokala åtgärder.

En åtgärd för att minska mängden dagvatten till ledningsnätet är att koppla bort stuprören från ledningsnätet och istället hantera dagvattnet ytligt. Då alla stuprör på byggnaderna leds ner vid rabatterna längs fasaderna skulle en enkel åtgärd vara att anlägga rabatter som kan ta emot vattnet från stuprören. Då rabatterna ska grävas upp i samband med asbestsanering av husen kan dessutom en fuktspärr anläggas mot fasaden för att minska risken för inträngande vatten.

Stuprör vid fasad på Linero samt rabatt dit takvatten kan ledas. Tyron Creek, Portland, USA (foton: Kristina Hall)

Vatten från parkeringar och övriga hårdgjorda ytor kan ledas till planteringar eller i ytliga system. På parkeringar finns det oftast redan planteringar, det handlar om att höjdsätta så att vattnet leds dit och sen möjliggöra för vattnet att rinna till planteringarna. Detta minskar även mängden föroreningar som transporteras ut till recipienten.



Befintlig parkering i Linero där planteringsytorna inte utnyttjas för dagvatten samt en planteringsyta dit vatten kan ledas via en öppning i kantstenen, Tabor Middle School, Portland USA (foton: Kristina Hall).

I samband med en eventuell utveckling av parkområdet söder om bostadsområdet skulle den allmänna dagvattenledningen i parken kunna öppnas upp och vattnet kan ledas öppet i en kanal eller till en yta som kan översvämmas vid regn. Ledningen ligger på en djup mellan 1,5–2,1 m.

Läge på dagvattenledning i den allmänna parken. Blå yta visar möjlig lokalisering av öppen anläggning.

Förslag på utformning av öppen dagvattenhantering.
Vänster: kanal i Augustenborg Malmö. Höger: damm i Kasernparken, Malmö (foton: VA SYD).

5:1 Söder om Sankt Lars

Söder om Sankt Lars finns en markyta som enligt gällande detaljplan från 2008 har ändamålet anlagd park. Söder om parken leds två dagvattenledningar med dimension 1000 mm och 1200 mm ut i Höje å. Området där ledningarna passerar är ett naturområde som i dagsläget är igenvuxet. I väster finns en lekplats. Park- och naturkontoret ansvarar för den kommunala marken.

Alternativa platser för en damm var både öster eller väster om utloppsledningarna. Vid en inventering av platsen ansågs området väster om ledningarna mest lämpligt. Den befintliga vegetationen måste då glesas ut och lekplatsen flyttas för att få en yta för att kunna anlägga en damm med tillräcklig volym.

För det modellerade regnet ger de två ledningarna en volym på 1300 m^3 respektive 2400 m^3. En damm enligt utformningen nedan ger en maximal volym, vid ett djup på 2 m, på 3000 m^3.

Föreslaget läge och utformning på damm söder om Sankt Lars (Johan Nilsson, WSP).

Den största effekten av åtgärder blir en drastisk minskning av flöde och föroreningar till Höje å. Erosion och sedimenttransport kommer att minska i Höje å. En ny damm kommer dessutom att bidra till en trevlig miljö på en yta som idag inte utnyttjas fullt ut. Flytten av lekplatsen gör att den kan få en bättre placering invid den befintliga grillplatsen.

7:2, 8:1, 9:1 Källbydammarna

Dagvattnet från A7, A8 och A9 kan ledas till Källbydammarna. Dammarna används idag som ett sista steg på Källby reningsverk men anses inte lämpade att ha kvar som ett reningssteg. Lunds kommun och VA SYD har dessutom fattat ett inriktningsbeslut att Källby reningsverk ska läggas ner och avloppsvattnet från Lund ska ledas till Sjölunda reningsverk i Malmö. Dammarna är ett vackert naturstråk längs Höjeå med ett rikt fågelliv. Utan avloppsutsläpp till dammarna krävs dock vattentillförsel från annat håll för att de permanent ska innehålla vatten. Lämpligast kan vara att leda in dagvatten i dammarna. Dammarnas funktion och utformning bör utredas i samarbete mellan VA SYD och Lunds kommun i samband med utredningarna kring Källby reningsverk.

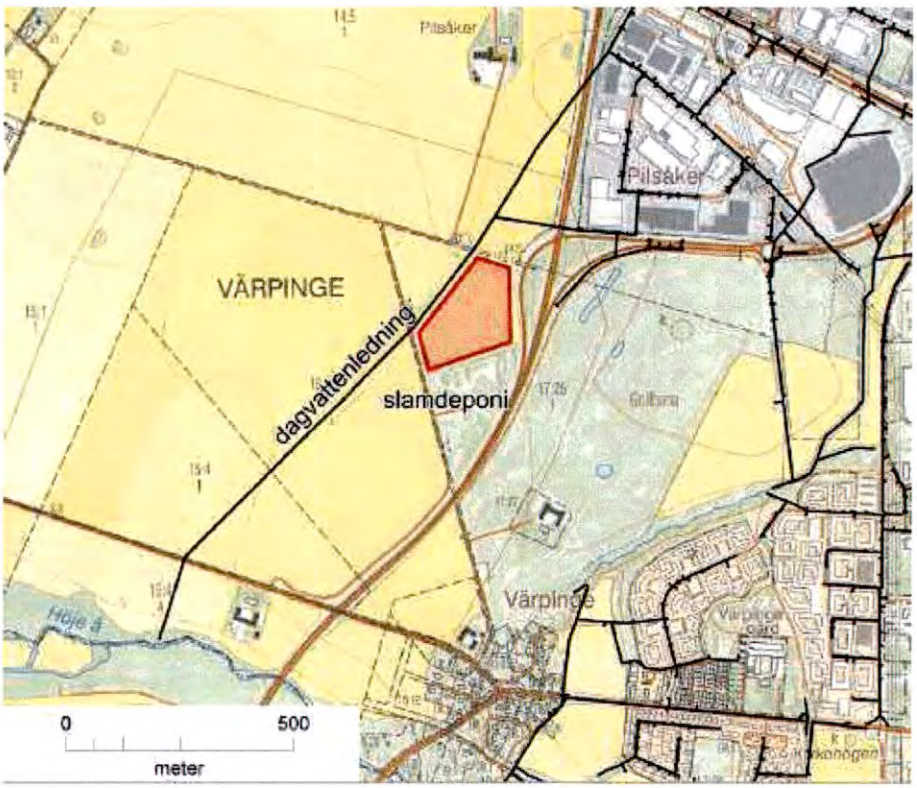
Dammarna har idag en total volym på ca 120 000 m^3. Beräknade flöden från utloppen från A7, A8 och A9 ger en total vattenvolym på ca 9 300 m^3 för det modellerade regnet. För ett kraftigare dimensionerande CDS-regn fås en volym på 35 000 m^3. Det finns alltså goda förutsättningar att kunna fördröja vattnet kraftigt i Källbydammarna, även om man bara får tillgång till delar av volymen. Hur

detta ska utformas får undersökas närmare i vidare arbete med dammarna och kringliggande område.

Den största effekten av åtgärder blir en drastisk minskning av flöde och föroreningar till Höje å. Erosion och sedimenttransport kommer att minska i Höje å. Dagvattnet kommer även bidra till att dammarna kan behålla en permanent vattenspegel även då reningsverket läggs ner och det inte längre tillförs renat avloppsvatten till dammarna. Då dagvatten inte har ett konstant flöde kommer nivån i dammarna att variera.

13:4 Västra Ringen

Utloppsledningen från avrinningsområde 13 leds till Höje å via bland annat fastigheten Värpinge 17:26. Fastigheten ägs av kommunen. Delar av den omfattas av ett jordbruksarrende och på delar av ytan finns en slamplatta som används för hantering av slam från Källby reningsverk. Ekologgruppen har undersökt möjligheten att anlägga en större damm på den del av fastigheten som kan göras tillgänglig (Ekologgruppen 2017). Möjligheten att genomföra motsvarande åtgärder inom avrinningsområdet bedöms som små, då det finns ytterst lite tillgänglig allmän platsmark inom området.



Möjlig yta för dagvattenanläggning (Ekologgruppen 2017).

Dammen föreslås utformas för att kunna hantera ett 10-årsregn, med två reglervolymer. Den nedre ger ett utflöde på ca 300 l/s och den övre har ett maximalt utflöde på 3000 l/s. Den övre reglervolymen utgör en extra buffert, men man erhåller då inte den önskade flödesutjämningen. Den planerade dammen har en maximal yta på 16 000 m^2 med en fördröjningsvolym på ca 14 500 m^3. Den permanenta vattenytan vid lågvatten är ca 10 000 m^2. Vid vissa regnintensiteten kommer delar

av vattnet att ledas förbi fördörjningsdammen. Beräknad uppehållstid i dammen vid medelavrinning är 33 timmar. Under ett helt år är uppehållstiden i medeltal 12 dygn.

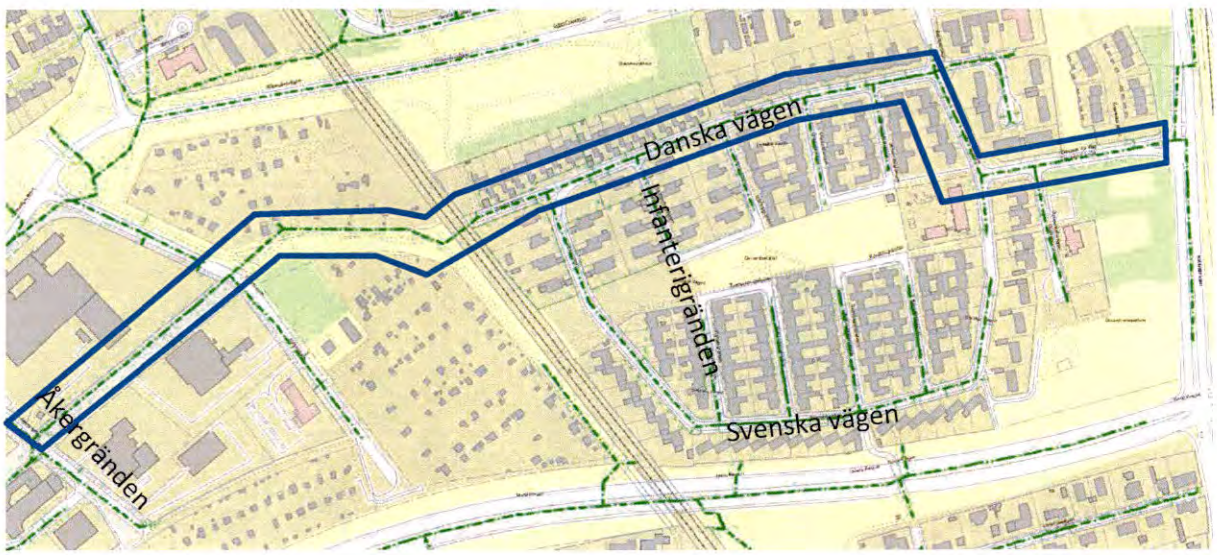
Föroreningsbelastning och reduktion har beräknats för 13 olika förorenande ämnen. Av dessa ämnen bedöms 9 ha en belastning som överskrider föreslaget gränsvärde (Riktvärdesgruppen 2009). Dammens reningseffekt beräknas variera mellan 30 till över 80 % för olika ämnen. För samtliga ämnen innebär reduktionen i dammen att utgående halt ligger under det föreslagna gränsvärdet.

Den beräknade anläggningskostnaden för dammen uppskattas till crika 3,5 miljoner. Till detta tillkommer borttransport av schaktmassor. Användandet av ytan för andra ändamål har diskuterats, bland annat till Markentreprenads hantering av trädgårdsavfall. Jordbruksmarken kan vara intressant att använda som bytesmark i eventuella framtida markaffärer som omfattar annan jordbruksmark.

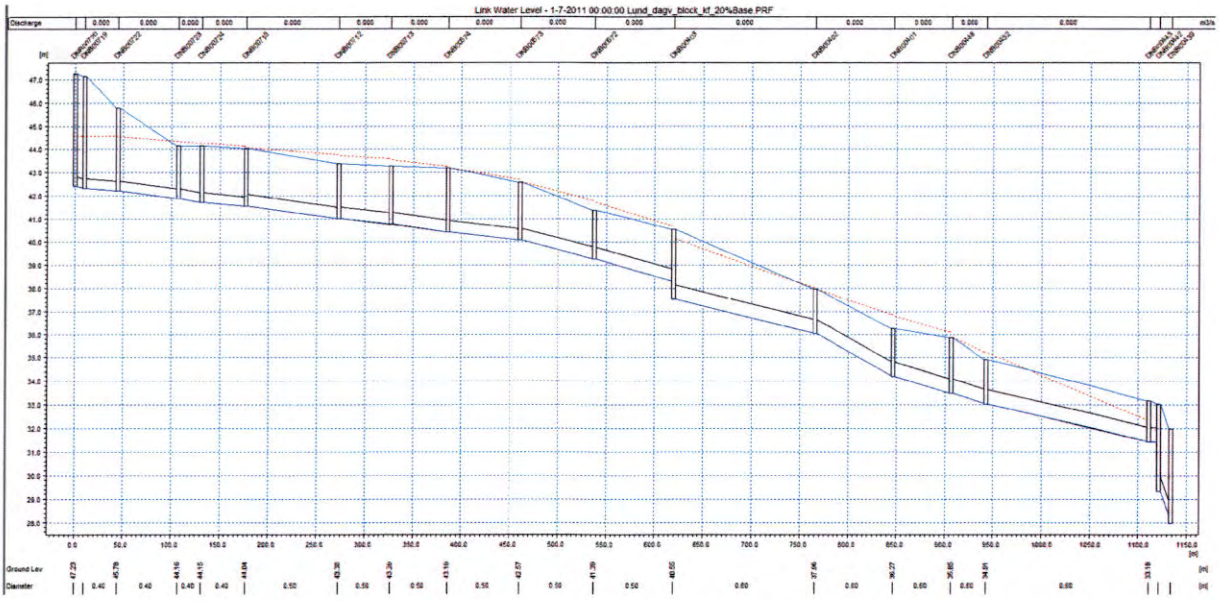
Åtgärd ledningsnät

10:4 Danska vägen

Den hydrauliska dagvattenmodellen visar en begränsning av kapaciteten i dagvattenledningarna nedströms Danska vägen. Beräkning av trycklinjen på ledningssträckan visar att visar att trycklinjen ligger ovan marknivå mellan Svenska vägen och Åkergränden.

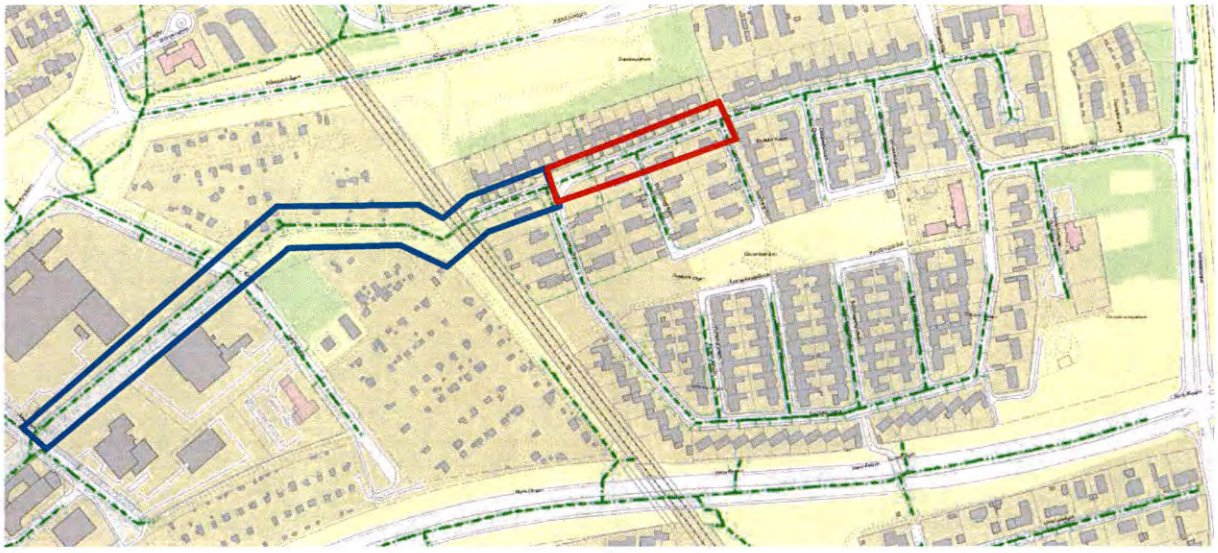


Ledningssträcka med begränsad kapacitet.



Ledningar med trycknivå över marknivå, från Svenska vägen till Åkergränden (trycknivån markerat i rött).

En dimensionsökning av ledningarna mellan Infanterigränden till Svenska vägen (markerat med rött) från 500 mm till 600 mm och mellan korsningen Danska vägen/Svenska vägen till Åkergränden från 600 mm till 800 mm (markerat i blått) och sänker trycknivån i ledningssystemet så att den inte längre ligger ovan mark.



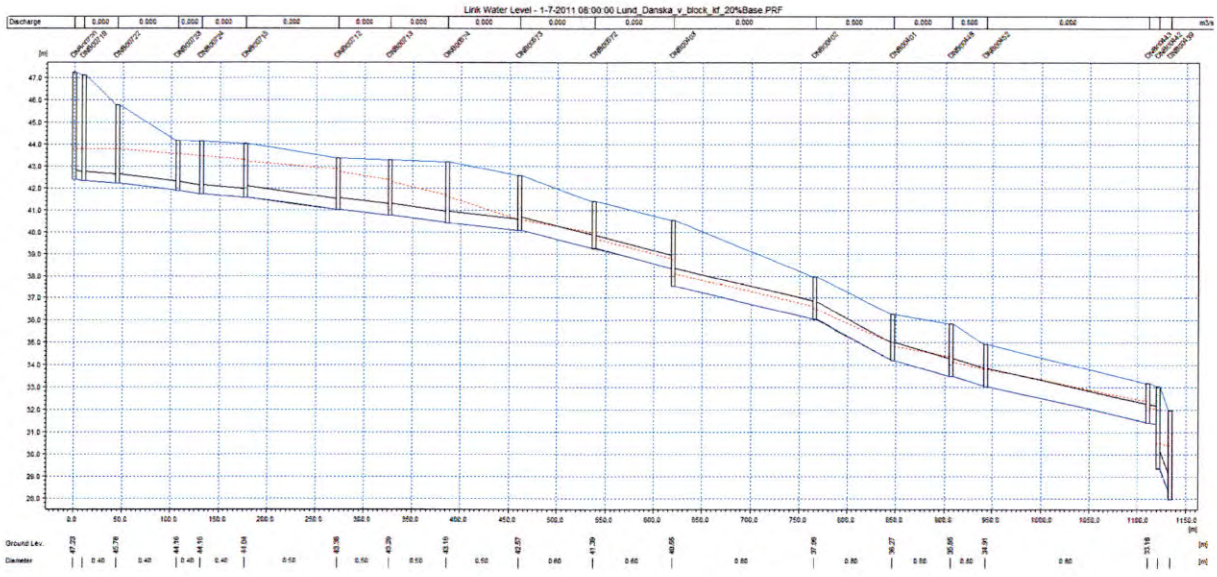


Bild: Trycknivå i ledning efter en dimensionsökning av ledningarna (trycknivån markerat i rött).

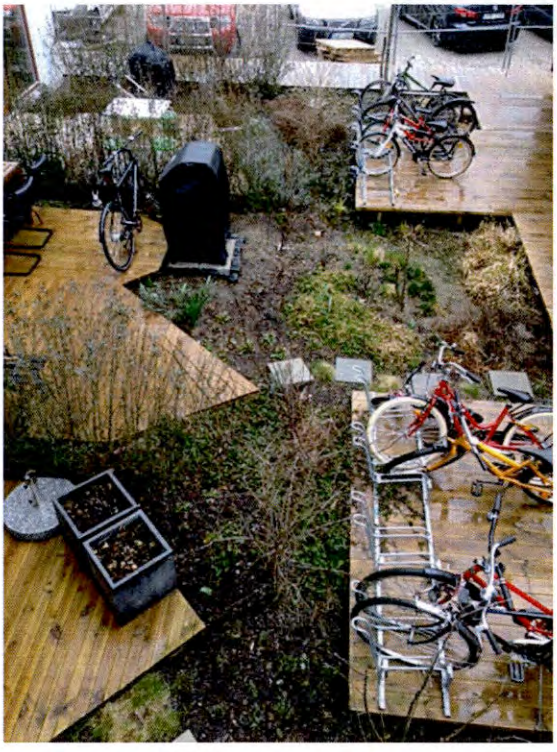
Åtgärd kvartersmark

Allmänt

Privata fastighetsägare har en viktig del i det gemensamma ansvaret för att nå en hållbar stadsutveckling. Två viktiga åtgärder, som i de flesta fall är genomförbara för fastighetsägare är att så långt som möjligt:

- Undvika att hårdgöra sina tomter
- Leda vatten från hårdgjorda ytor och takytor till planteringar och grönytor inom sin fastighet

Ingen av dessa åtgärder behöver innebära särskilt stora ingrepp eller begränsningar i användandet av fastigheten. Se bilder nedan för exempel.

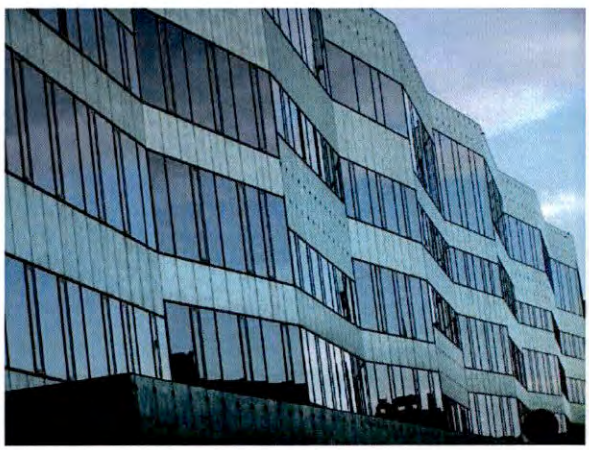


Dagvattenhantering från flerfamiljshus i Västra Hamnen, Malmö (foto: Kristina Hall). Lokal hantering av dagvatten från stuprör, privat fastighet i Malmö (foto: Stefan Nord).

Samlad fördröjning på tomtmark, MKBs fastigheter i Gyllins trädgård, Malmö (foto: Kristina Hall).

Begränsa tillförsel av föroreningar

Det effektivaste sättet att minska mängden föroreningar i dagvatten är att minska de aktiviteter och material som har en negativ påverkan på dagvattnets innehåll. Det kan till exempel röra sig om fasad- och takmaterial, konstgräsplaner med gummigranulat, fordonstvätt på gata, tillfälliga upplag och halkbekämpning.



Orkanen i Malmö skulle ursprungligen haft en fasad i koppar, men fick av miljöskäl istället en grön glasfasad (foto: GB Bengtsson). Gummigranulat på konstgräsplaner bidrar till mikroplastföroreningar (foto: TT).

När föroreningar ändå uppstår är det oftast mest effektivt att rena dem så nära föroreningskällan som möjligt, innan vattnet späds ut med annat renare dagvatten. Större verksamheter med förorenande ytor bör därför hantera dagvattnet lokalt innan det släpps ut till det allmänna systemet.

Slutsats och fortsatt arbete

För att realisera strategierna i denna plan behövs ett fortsatt kontinuerligt arbete kring dagvattenhantering.

En hållbar dagvattenhantering i befintlig miljö är inget som uppnås genom framtagandet av en plan eller genomförandet av ett fåtal projekt. Det krävs ett långsiktigt arbete och en kontinuerlig förändring av staden. För att få in de nödvändiga förändringarna i det dagliga arbetet behövs rutiner och utbildningar för de som arbetar i kommunen och VA SYD. Det krävs även en vilja och ett mod att våga testa nya alternativa lösningar och få in ett nytt synsätt på dagvattenhantering i stadsmiljö.

För att kunna genomföra de föreslagna åtgärderna, eller andra åtgärder, behövs resurser i form av tid och pengar. Detta gäller både i anläggnings- och driftskedet. Ett antal åtgärder är redan igång och det bör göras en plan för hur fler åtgärder på allmän platsmark ska komma till stånd.

Dagvattenhantering är ett gemensamt ansvar och kommunen, fastighetsägare och verksamhetsutövare måste hjälpas åt för att nå en hållbar lösning. Det bör tas fram en strategi för hur fastighetsägare, så väl småhusägare som större verksamhetsutövare, ska uppmuntras att genomföra en hållbar dagvattenhantering.

Vid projektering och anläggande av åtgärder är det viktigt att all information och indata dokumenteras så att det sen är möjligt att utvärdera anläggningarna. Till varje anläggning ska det även finnas en skötselplan som säkerställer att drift och underhåll hanteras på ett korrekt sätt.

Ordlista

Allmän platsmark	Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet. Om det är kommunen som är huvudman för en allmän plats ska användningen alltid redovisas i detaljplanen. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park.
Avrinningsområde	Område från vilket avloppsvatten kan avledas med självfall eller genom pumpning till en och samma punkt.
Blockregn	Ett syntetiskt regn bestående av en konstant intensitet under hela regnets varaktighet. Blockregn används ofta för att analysera ett system vid åtgärdsplanering.
CDS-regn	En statistiskt framtagen regnserie från en mängd historiska regntillfällen. Ett CDS-regn tar hänsyn till alla olika intensiteten och varaktigheter för just den valda återkomsttiden.
Dagvatten	Dagvatten är tillfälligt förekommande regn-, smält- eller framträngande grundvatten som avrinner på markytan eller via diken eller ledningar till recipient eller reningsverk.
Dagvattensystem	Ledningar och öppna anläggningar som hanterar dagvatten.
Ekosystemtjänst	De produkter och tjänster från naturens ekosystem som bidrar till vårt välbefinnande.
End-of-pipe	Större dagvattenanläggningar i anslutning till utloppsledningar.
Hydraulisk modell	En modell där olika beräkningar kan göras av bland annat hur vattnet rör sig och ansamlas i terrängen
Hårdgjorda ytor	Ytor där vatten hindras att rinna ned i marken, till exempel hustak och asfalterade vägar. Motsatsen är genomsläppliga ytor.
Kombinerat ledningsnät	Avledning av dagvatten och spillvatten i ett gemensamt ledningssystem. Motsatsen är duplikatsystem, där dagvatten och spillvatten avleds i skilda ledningar.
Klimatfaktor	En faktor som multipliceras med dagens värden på exempelvis regns intensitet för att ta hänsyn till framtida värden som ett förändrat klimat kan leda till.
Kvartersmark	Mark inom detaljplanelagd område som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.
MikeUrban	Program för modellering av ledningsnät med tillhörande anläggningar.
Miljökvalitetsnormer	Bestämmelser om kraven på kvaliteten i vattnet, och är styrande för myndigheter och kommuner. De grundläggande kraven är att uppnå "God ekologisk och kemisk status". Förkortas ofta MKN.
Recipient	Ytvatten eller grundvatten som tar emot utsläpp av dagvatten eller renat avloppsvatten.
Regnintensitet	Den regnvolym som faller under en viss tid över ett visst område
Skyfall	Kraftig nederbörd. Enligt SMHI's definition motsvarar skyfall 1 mm/min eller 50 mm/h.
StormTac	Modell för beräkning av dagvattenflöden och föroreningsbelastning från angivna ytor.
Trycklinje	Trycklinjen förbinder nivåer till vilka en fri vattenyta kan stiga. Ett exempel är en ledning med trycklinjen ovanför hjässan på ledningen,

	som innebär att vattnet i en anslutande ledning kan stiga till den nivå som motsvarar trycklinjens nivå.
Vattenstatus	Tillstånd i ett vatten enl. vattenförvaltningsförordningen. Kemisk status ("god" eller "uppnår ej god") bedöms i förhållande till halter av prioriterade ämnen respektive ekologisk status ("hög", "god", "måttlig", "otillfredsställande" eller "dålig) bedöms på ekologisk kvalitet.
Varaktighet	Den tid då dimensionerande regn varar.
Återkomsttid	Tidsintervall (i medeltal, sett över en längre tidsperiod) mellan regn- eller avrinningstillfällen för en viss given intensitet och varaktighet.

Referenser

Dagvattenstrategi för Lunds kommun. VA SYD och Lunds kommun. Godkänd av kommunstyrelsen 2013-09-04 och VA SYDs ägarnämnd 2013-10-09.

DHI 2016: Dagvattenmodell Lunds tätort – Kapacitetsberäkning med ett 10-årsregn med klimatfaktor 1,2. Rapport DHI, daterad juni 2016.

Ekologgruppen 2015: Dagvattenutsläppen till Höje å vid Knästorp - Förslag till dagvattenmagasin. Rapport daterad 2015-05-20.

Ekologgruppen 2016: Fördröjning av dagvatten inom befintlig bebyggelse i östra Lund. Rapport daterad 2016-04-04.

Ekologgruppen 2017: Flödesutjämning och rening av dagvatten från västra Lund. Höje å helhetsperspektiv. Rapport daterad 2017-02-28.

Göteborg stad, 2013: Miljöförvaltningen, Göteborgs stad. Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten, reviderad 2013.

HVMFS 2015:4: Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om ändring i Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2013:19) m klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten.

Höje å vattenråd: Höje å recipientkontrollprogram 2013-2015. Hämtat från Höje å vattenråds hemsida.

Lund 2016: Sjö- och vattendragsplan för Lunds kommun. Daterad 2015-12-04.

Lund 2016:2: Utbyggnads- och beoendestrategi 2025. Antagen av KF 2016-09-29.

Riktvärdesgruppen 2009: Regionala dagvattennätverket i Stockholms. Rapport daterad 2009-02.

SMHI: beskrivning av klimatfaktor. Hämtat på kunskapsbanken på www.smhi.se

SMHI 2016: Mätningar: vattenföring. Hämtat från SMHI Vattenwebb: http://vattenwebb.smhi.se/station/

Svenskt Vatten P110: Avledning av dag-, drän, och spillvatten - Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem.

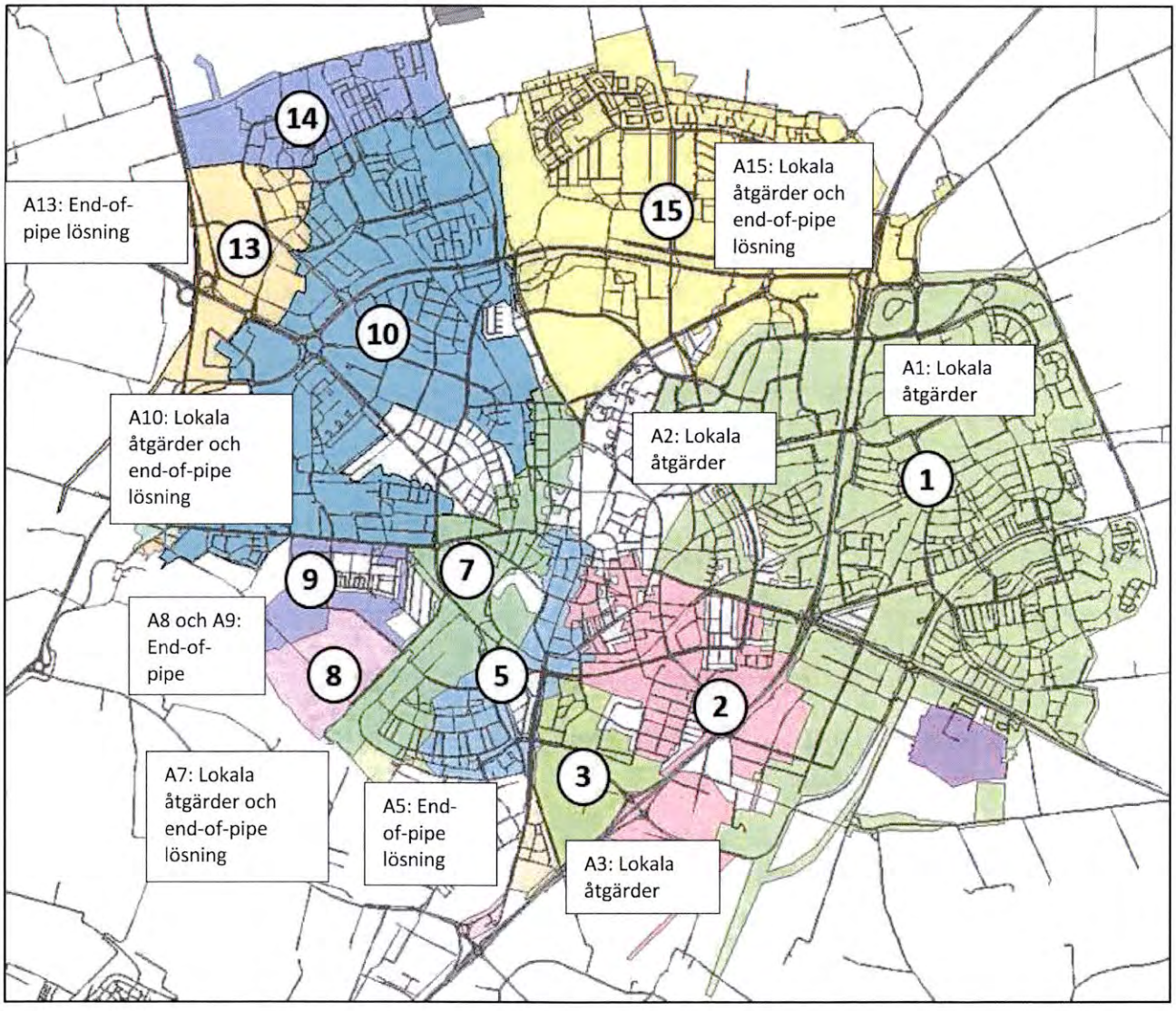
Sweco 2010: Höje å genom Lomma, Lund och Staffanstorp, Sweco Environment AB, daterad 2010-05-04.

Sweco 2017: Dagvattenutredning Lund – modellerad flöden och föroreningstransporter till Höje å. Rapport daterad 2017-02-24.

VISS: Vattenmyndigheterna, Länsstyrelserna och Havs och Vattenmyndigheten. Hämtat från VISS Vatteninformationssystem

Bilaga 1

Övergripande strategier för dagvattenhantering inom respektive avrinningsområde, under förutsättning att föreslagna end-of-pipe lösningar kommer till stånd. Även i områden som har eller kommer att få end-of-pipe lösningar bör föroreningar hanteras så nära källan som möjligt och en robusthet byggas in i systemet.



VASYD

LUND

DAGVATTENSTRATEGI

FÖR LUNDS KOMMUN

2013-05-28

Godkänd av kommunstyrelsen 2013-09-04

Godkänd av VA SYDs ägarnämnd 2013-10-09

Förord

För att uppnå en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Lund krävs det att alla förvaltningar jobbar mot samma mål, med samma förutsättningar och att det sker samarbete mellan kompetensområdena. För att detta ska kunna ske behövs ett verktyg som de olika förvaltningarna kan ha som hjälpmedel och guide vid frågor som gäller dagvatten. Det är även viktigt att reda ut ambitioner, mål, krav, förutsättningar och ansvarsfördelning. Förhoppningen är att denna dagvattenstrategi ska fylla detta behov. Under 2005 togs det fram ett förslag till "Dagvattenpolicy för Lunds kommun", som inte är antaget i kommunfullmäktige. Denna dagvattenstrategi ska ses som en fortsättning på det arbetet.

Dagvattenstrategin är utförd som ett samarbetsprojekt mellan de olika förvaltningarna; VA SYD, Tekniska förvaltningen (park- och naturkontoret, gatu- och trafikkontoret samt mark- och exploateringskontoret), Stadsbyggnadskontoret samt Miljöförvaltningen.

"Dagvattenstrategi för Lund" är ett dokument som har som mål att klargöra frågorna kring hur vi ska arbeta med dagvatten. Det är ett sätt att teckna ner hur vi måste arbeta, och till stor del redan arbetar, för att kunna fortsätta att utveckla Lund. I takt med att kunskapen ökar, nya rön kommer fram och förändringar sker ska dagvattenstrategin successivt kompletteras och revideras.

"Sedan äldsta tider har man haft klart för sig att önskvärdheten av, att den plats som väljes för uppförande av ett bostadshus bör vara torr, och sedan numera även källarvåningar mera allmänt tillkommit, så har man ställt den fordran, att även dessa skola vara torra. Målet är således klart, men de vägar, som leda dit, äro icke alltid lika tydligt utstakade, och följas kanske icke heller med erforderlig eftertanke. Resultatet har också blivit, att en fuktig källare icke är något undantagsfall och att översvämningar av källare förekomma ganska ofta".

"De områden som väljas för bebyggelse böra först och främst ligga så högt, att marken icke kan tänkas komma att översvämmas. Mot denna självklara regel felas icke så sällan".

(Alfred Jerdén, avdelningschef för Malmö Stads vattenlednings- och kloakverk, 1927)

Deltagarna i denna rapport

Projektgrupp:
Stefan Andersson, Miljöförvaltningen
Lena Bengtsson, Mark och Exploatering
Kristina Hall, VA SYD. Projektledare
Marina Johansson, Gatu- och Trafikkontoret
Agneta Persson, Park- och Naturkontoret
Kent Ratcovich, Stadsbyggnadskontoret

Styrgrupp:
Björn Berséus, Miljöförvaltningen
Lars Jacobsson, Park- och Naturkontoret
Ole Kasimir, Stadsbyggnadskontoret
Bertil Larsson, VA SYD
Håkan Lockby, Gatu- och Trafikkontoret
Hans de Maré, Mark och Exploatering
Ulf Thysell, VA SYD. Beställare

Bilder och foton: VA SYD

Sammanfattning

Dagvattenstrategin beskriver hur förutsättningarna ser ut för dagvattenhantering i Lund och hur arbetet med dagvatten ska bedrivas i Lunds kommun. Strategin tar inte upp exakta och beskrivande förslag på utformning av dagvattenanläggningar. Detta tas upp i skriften "Dagvattenanläggningar - utformning och säkerhet", som ska tas fram för VA SYD och hemkommunerna.

Klimatförändringar, en intensifierad exploatering och direktiv från EU gör att det ställs hårda krav på en hållbar dagvattenhantering i framtiden. Stadsplaneringen måste ta hänsyn till dessa förutsättningar och arbeta aktivt för att möta de krav som ställs. Det är viktigt att det sker ett samarbete mellan alla förvaltningar inom kommunen och VA SYD, men även med övriga intressenter

I stort sett allt dagvatten i Lunds kommun rinner till Höje å och Kävlingeån via dagvattenledningar, diken och små vattendrag. Enligt Vattenmyndighetens beslut om statusklassificering och miljökvalitetsnormer för ytvatten har Höje å dålig ekologisk status med kravet att uppnå god ekologisk status 2027. Kävlingeån har otillfredsställande ekologisk status med kravet att uppnå god ekologisk status 2027. De olika vattendragen i Lunds kommun som fungerar som dagvattenrecipienter har klassificerats efter hur stort flöde och vilka mängder av närsalter och föroreningar recipienterna kan tåla/ta emot beroende på deras speciella förutsättningar.

Hanteringen av dagvatten är i hög utsträckning en planeringsfråga. Från att i den översiktliga planeringen lokalisera bebyggelse bland annat med utgångspunkt från möjligheterna att avleda och fördröja dagvatten, till att i detaljplanen hushålla med ytor och tillgodose behovet av olika typer av dagvattenanläggningar. Det är viktigt att i detaljplaneprocessen arbeta aktivt för att skapa robusta och bestående förutsättningar för en hållbar dagvattenhantering. Vid utformning av en detaljplan ska åtgärder både på allmän platsmark och på kvartersmark utredas som underlag för planens utformning.

Det är viktigt att dagvatten även finns med som en förutsättning vid ombyggnad och förtätning, både vid bostadsbyggande och vid utbyggnad av infrastrukturen. Dagvattensystem ska alltid utformas med hänsyn till platsens förutsättningar, recipientens känslighet och dagvattnets föroreningsgrad. Beroende på var fördröjningen anläggs kan man använda sig av lokalt omhändertagande, fördröjning nära källan, trög avledning och/eller samlad fördröjning. Det viktigaste är att höjdsätta så att det alltid finns säkra avrinningsvägar för extrema regn som dagvattensystemen inte klarar av att ta hand om.

Innehållsförteckning

Förord ... 2

Sammanfattning ... 3

Innehållsförteckning ... 4

Introduktion ... 6

Därför behövs en dagvattenstrategi ... 6

Dagvatten ... 7

Styrmedel ... 7
Plan- och bygglagen ... 7
Miljöbalken ... 7
Lagen om allmänna vattentjänster ... 8
Vattendirektivet (EUs ramdirektiv för vatten) ... 8

Förutsättningar för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Lund ... 9

Klimatförändringar ... 9

Föroreningar ... 9

Avrinningsområden och vattendrag ... 9
Höje å avrinningsområde ... 10
Kävlingeåns avrinningsområde ... 11
Klassificering av de olika recipienterna ... 12
Dikningsföretag ... 12

Markförhållanden ... 14

Dagvattenplanering ... 15

Översiktlig planering ... 15

Detaljplan ... 15

Bygglov ... 17

Servisanmälan ... 17

Utformning för en hållbar dagvattenhantering ... 18

Dimensionera för framtiden ... 18

Olika typer av fördröjningsåtgärder ... 18

Riktlinjer för olika typer av markanvändning ... 18
Allmän platsmark ... 21
Kvartersmark ... 22

Ansvarsförhållanden ... 23

Ansvarsfördelning inom kommunen ... 23
Stadsbyggnadskontoret ... 23

VA SYD 23
Mark och exploateringskontoret 24
Gatu- och trafikkontoret samt Park- och naturkontoret 24
Miljöförvaltningen 24
Vattenråd 24
Fastighetsägare 25
Övriga 25

Fortsatt arbete **26**

Underlag **27**

Framtagna rapporter för Lunds kommun 27
Skrifter 27
Webbsidor 27

Bilaga 1: Reningsbehov av dagvatten **28**

Bilaga 2: Beskrivning av klassificeringsunderlag **29**

Bilaga 3 Ansvarsförhållanden **30**

Introduktion

Därför behövs en dagvattenstrategi

I Svenskt Vattens meddelande M134 (2007) "Klimatförändringens inverkan på allmänna avloppssystem" anges följande:

"Vid planering av framtida bebyggelse är det viktigt att säkerställa att nya översvämningsområden inte skapas. Med framsynt planering och höjdsättning kan detta undvikas. Detta förutsätter att vattnets avledning från bebyggelsen blir en styrande parameter och kommer in mycket tidigt i planeringsprocessen. Genom att utforma dagvattenhanteringen med mer öppna system så kallade "långsiktigt hållbara dagvattenlösningar", kan förutsättningar skapas för att kunna möta framtidens extrema nederbördstillfällen".

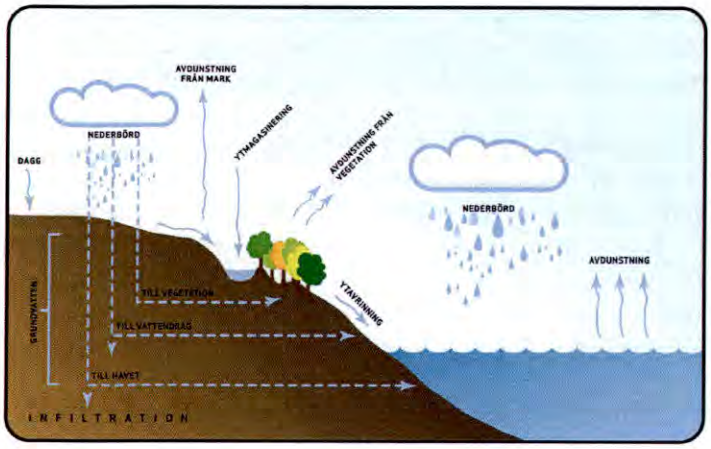
EU har beslutat om två nya direktiv; *översvämningsdirektivet* som tar upp handlingsplaner för att förebygga översvämningar (i Sverige hanteras detta av MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) samt *vattendirektivet* som syftar till att etablera en ram för skydd av sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten. Bland annat försöker man minska föroreningar, främja hållbar vattenanvändning, förbättra tillståndet för existerande akvatiska ekosystem samt reducera effekterna av översvämningar och torka. Stadsplaneringen och dagvattenhanteringen måste ta hänsyn till dessa direktiv och arbeta aktivt för att möta de krav som ställs.

Dagvattenstrategin ska medverka till att:

- Både den hydrologiska och den ekologiska statusen hos Lunds kommuns recipienter förbättras.
- Dagens sårbara system förvandlas till hållbara lösningar som möjliggör framtida expansion i ett föränderligt klimat.
- Dagvattnet synliggörs som en positiv resurs i stadsbyggandet med avseende på estetik, rekreation, lek, biologisk mångfald och andra naturvärden.
- Lund uppnår Vattendirektivets krav.
- Tillförseln av föroreningar till recipienten begränsas så långt som möjligt och dagvattensystemet utformas så att en så stor del av föroreningarna som möjligt avskiljs under vattnets väg till recipienten.
- Dagvattensystemet utformas så att skadliga uppdämningar undviks vid kraftiga regn och särskild hänsyn tas till husgrundsdränering.
- Dagvattenflöden reduceras och regleras så tidigt som möjligt i systemet så att belastning på ledningsnät och recipienter begränsas.
- Markresurser som är strategiskt viktiga för att bidra till god vattenkvalitet eller fördröjning inte exploateras på annat sätt.

Målet är att Lunds kommun inom 10 år har ett robust miljö- och klimatanpassat system för hantering av dagvatten som möjliggör utveckling och expansion i ett föränderligt klimat och som bidrar till ökad livskvalitet och ett mer attraktivt Lund.

Dagvatten



Som dagvatten räknas ytavrinnande regn-, spol- och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor eller på genomsläpplig mark via diken eller ledningar till recipienter eller reningsverk. Dagvattenstrategin behandlar inte avrinning från åkermark och dess konsekvenser på vattendragen i form av ökad näringsbelastning, utan enbart dagvatten från urbana områden.

Dagvatten har traditionellt letts ner i täta ledningar under mark. I takt med att staden byggs ut och stora områden exploateras ökar belastningen på det befintliga nätet, vilket medför risk för översvämningar. För mycket dagvatten till kombinerade system (spillvatten och dagvatten i samma ledning) leder dessutom till att reningsverken inte kan hantera den mängd vatten som kommer vid stora regn utan att bräddning måste ske till recipienten efter begränsad rening. Vatten från många områden i Lunds kommun leds direkt till dikningsföretag som är dimensionerade för avrinning från åkermark och som inte klarar av de höga snabba flöden som kommer från den moderna staden. De kraftiga regn som kommit under de senare åren har gjort frågan mer aktuell än någonsin. Det är inte rimligt att byta alla befintliga system och det går heller inte att dimensionera de slutna systemen efter de extrema regn som ibland uppkommer. Lösningen är att låta så mycket som möjligt av vattnet tas omhand där det faller och att efterlikna naturens sätt att hantera regnvatten. En öppen och trög dagvattenavledning jämnar både ut flödestopparna till recipienterna och minskar föroreningsbelastningen. Det är dessutom av största vikt att stadsplaneringen genomförs på ett sådant sätt att viktig infrastruktur och byggnader inte skadas när kraftiga flöden uppstår och dagvattensystemet inte klarar av att ta hand om allt dagvatten.

Styrmedel

PLAN- OCH BYGGLAGEN

Ett viktigt styrinstrument för dagvattenhantering är Plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900). Det gäller att i detaljplanerna fastställa riktlinjer och regler för dagvattenhanteringen. Det kan gälla information om flödesbegränsning och rening, höjdsättning, krav på lägsta marknivå för bebyggelse m.m.

Risken för översvämningar är ett kriterium för kommunens lämplighetsprövning i 2 kapitlet 3§ PBL.

Eftersom dagvatten kan ge upphov till översvämningar är det viktigt att hanteringen redovisas tydligt i alla planskeden. Länsstyrelsen kan pröva och upphäva kommunens beslut att anta en detaljplan med hänsyn till risken för översvämningar. Mer information kan fås i Boverkets skrift "Klimatanpassning i planering och byggande – analys, åtgärder och exempel".

MILJÖBALKEN

Även miljöbalken (SFS 1998:808) spelar roll vid dagvattenhanteringen, då det finns flera tillämpliga paragrafer både med avseende på vattenverksamhet och miljö/vattenkvalitet. I miljöbalkens (MB) 9 kap som behandlar miljöfarlig verksamhet definieras vatten, som avleds för avvattning av mark inom detaljplan, och som inte görs för en viss eller vissa fastigheters räkning, som avloppsvatten. För tillsynen över dagvattnet ansvarar kommunernas miljönämnder.

Det kan uppkomma situationer när dagvattnet juridiskt är att betrakta som en vattenverksamhet enligt 11 kap MB, till exempel när avledandet av vattnet inte sker genom en allmän avloppsledning eller allmänt öppet dagvattensystem. Det kan då röra sig om markavvattning. I Skåne är markavvattning generellt förbjudet och prövningen av markavvattning ska därför ske i två steg. Först krävs dispens från markavvattningsförbudet och sedan tillstånd till åtgärden.

LAGEN OM ALLMÄNNA VATTENTJÄNSTER

"Lagen om allmänna vattentjänster" (SFS 2006:412) ger va-huvudmannen rätt att ta ut avgifter inom verksamhetsområde för dagvatten, men det finns inga möjligheter att ställa krav på reducering av flöde, rening etc. Visst stöd kan kommunen ha i och med sin egen ABVA (Allmänna Bestämmelser för Vatten och Avlopp), men i praktiken är både PBL och Miljöbalken viktigare styrinstrument vid dagvattenplaneringen. I lagstiftningen finns dock möjligheter för va-huvudmannen att neka inkoppling om bedömningen görs att installationer på fastigheten inte uppfyller va-huvudmannens ställda krav.

I "Lagen om allmänna vattentjänster" definieras bortledande av dagvatten och dränvatten från ett område med samlad bebyggelse som avlopp.

VATTENDIREKTIVET (EUS RAMDIREKTIV FÖR VATTEN)

EUs ramdirektiv för vatten gäller för Sverige sedan år 2000 och Vattenmyndigheterna i Sverige är ansvariga för att organisera arbetet inom de olika avrinningsområdena. För Lunds del berörs recipienterna Höje å, Kävlingeån och Sege å av direktivet (Sege å tar inte emot dagvatten från det allmänna ledningsnätet). I december 2009 fastställdes miljökvalitetsnormer för alla vattenförekomster och åtgärdsprogram har tagits fram för de vattenförekomster som inte uppnår "god status" enligt vattenförvaltningsförordningen (SFS 2004:660). Om dagvatten släpps direkt ut i en sådan vattenförekomst utan behandling kan utsläppet medverka till att miljökvalitetsnormen inte uppnås. Miljökvalitetsnormen innebär också att statusen inte får försämras i vattenförekomsterna. För att miljökvalitetsnormerna ska uppnås har vattenmyndigheten för Södra östersjön beslutat om ett åtgärdsprogram för vattendistriktets vattenförekomster. Åtgärderna ska genomföras av bland annat kommunerna för att miljökvalitetsnormerna ska uppfyllas senast 22 december 2015 eller senare beroende på vad vattenmyndigheten beslutat. För Höje å och Kävlingeåns avrinningsområde gäller 22 december 2027. Senast den 22 dec 2012 ska vattenmyndigheten rapportera till EU-kommissionen om hur långt Sverige kommit i genomförandet av åtgärdsprogrammen.

I vattenmyndigheternas åtgärdsprogram finns det sex åtgärder som kommunerna ska vidta:
32. **Kommunerna** behöver, inom sin tillsyn av verksamheter och föroreningsskadade områden som kan ha negativ inverkan på vattenmiljön, prioritera de områden med vattenförekomster som inte uppnår, eller riskerar att inte uppnå, god ekologisk status eller god kemisk status.
33. **Kommunerna** behöver ställa krav på hög skyddsnivå för enskilda avlopp som bidrar till att en vattenförekomst inte uppnår, eller riskerar att inte uppnå, god ekologisk status eller god kemisk status.
34. **Kommunerna** behöver inrätta vattenskyddsområden med föreskrifter för kommunala dricksvattentäkter som behövs för dricksvattenförsörjningen, så att dricksvattentäkterna långsiktigt bibehåller en god kemisk status och god kvantitativ status.
35. **Kommunerna** behöver tillse att vattentäkter som inte är kommunala, men som försörjer fler än 50 personer eller där vattenuttaget är mer än 10 m^3/dag, har god kemisk status och god kvantitativ status och ett långsiktigt skydd.
36. **Kommunerna** behöver utveckla sin planläggning och prövning så att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds.
37. **Kommunerna** behöver, i samverkan med **länsstyrelserna**, utveckla vatten- och avloppsvattenplaner, särskilt i områden med vattenförekomster som inte uppnår, eller riskerar att inte uppnå, god ekologisk status, god kemisk status eller god kvantitativ status.

Förutsättningar för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering i Lund

Klimatförändringar

Framtidens klimatförändringar väntas ge ökade regnmängder och en omfördelning av regn till höst, vinter och vår när avdunstningen är låg och marken är vattenmättad. Även intensiteten i regnen förväntas öka. Detta kan leda till överbelastning av ledningar, översvämningar, ökning av reningsverkens bräddningar med utsläpp av orenat avloppsvatten samt större näringstillförsel till sjöar och kustvatten. Klimateffekterna förutspås även ge en högre havsvattennivå vilket medför att även vattendrag och sjöar kommer att kunna få högre vattennivåer. Recipienterna kan då utgöra en broms för utströmmande vatten. Även torrperioder under sommaren kan allvarligt påverka vattenresurserna, vattenkvalitet, biologisk mångfald och vegetation.

Föroreningar

Målet ska alltid vara att dagvattnet inte ska bidra till en ökad föroreningsgrad i recipienten. Dagvatten kan medverka till att transportera föroreningar eftersom det kan föra med sig föroreningar från material eller ytor som det runnit över. Föroreningarnas typ och koncentration varierar beroende på nederbörd, material, markanvändning etc. Källor till föroreningar kan exempelvis vara trafik, byggnadsmaterial till exempel koppartak, bekämpningsmedel, gödsling samt upplag av diverse material. Det mest effektiva sättet att förhindra föroreningar att nå recipienter är att se till att de aldrig hamnar i dagvattnet. Detta kan göras genom att se till att i möjligaste mån undvika material som förorenar dagvattnet. Annars bör man arbeta med att rena vattnet så nära källan som möjligt. Möjligheten att rena dagvatten från större vägar och parkeringsplatser bör alltid ses över.

I de flesta situationer är det en fördel att eftersträva lösningar som renar dagvattnet genom naturliga processer samtidigt som det fördröjs i exempelvis väl utformade dammar, diken eller översilningsytor. Många föroreningar är partikelbundna och kan avskiljas genom att de sedimenterar. Föroreningar kan också bindas till material som de passerar, till exempel jord, gräs och annan växtlighet.

I bilaga 1 redovisas bedömningen av reningsbehov av dagvatten från olika typer av markanvändning. I de fall både ja och nej är markerade under "Reningsbehov" får en bedömning göras utifrån områdets karaktär och recipientens känslighet.

Avrinningsområden och vattendrag

Det finns ett flertal olika typer av recipienter som tar emot dagvatten; åar, bäckar, diken samt sjöar och hav. Dagvatten kan också infiltrera direkt till mark eller till viss del avdunsta.

Ett avrinningsområde är ett landområde, inklusive sjöar, som avvattnas via samma vattendrag. Området avgränsas av topografin som skapar vattendelare gentemot andra avrinningsområden. Lund har två huvudavrinningsområden för dagvatten; Kävlingeåns och Höje ås avrinningsområden, som är indelade i ett

antal delavrinningsområden. Dessa områden framgår av kartan nedan (bild 1). Vid avledning av dagvatten ska vattnets naturliga avrinning förändras så lite som möjligt.

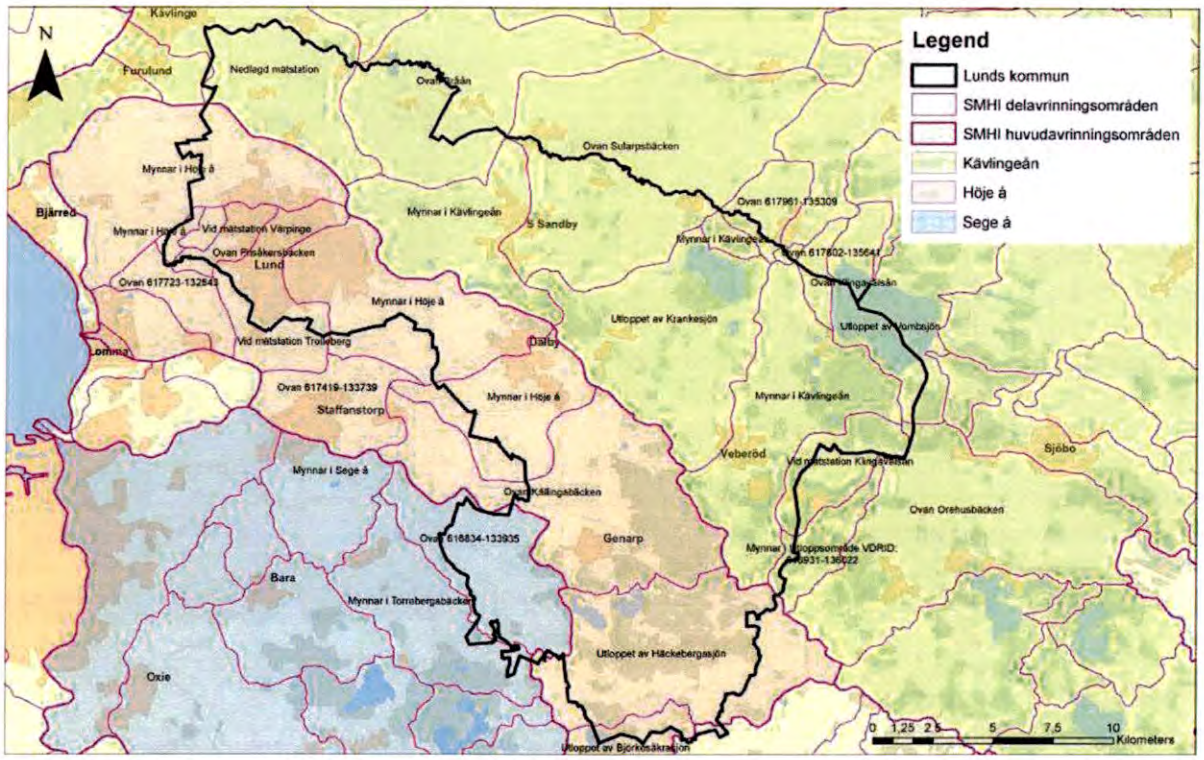


Bild 1: Lunds huvud- och delavrinningsområden.

HÖJE Å AVRINNINGSOMRÅDE

Ungefär halva Lunds kommun avvattnas till Höje å. Höje å har bedömts ha dålig ekologisk status med kravet att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status till år 2027. Den kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) är bedömd som god, men få kemiska analyser har genomförts än så länge. Avrinningsområdet präglas av jordbruksmark, endast 12 % av avrinningsområdet är tätort. Under 2010 togs det fram en hydraulisk beräkningsmodell för hela Höje ås avrinningsområde för att ge en utökad kunskap om ån. Modellen presenteras i en rapport ("Höje å genom Lomma, Lund och Staffanstorp", Sweco, daterad 2010-05-04). Denna modell visar bland annat vilka delar kring Höje å som riskerar att översvämmas vid extrema situationer. Även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har tagit fram en översiktlig översvämningskartering för Höje å ("Översiktlig kartering längs Höje å", MSB, daterad 2011-11-29). Resultatet från denna visas i bild 2. I rapporten från 2010 är ett antal nederbördsscenarier analyserade som visar att enstaka regn, även om de är kraftiga, inte har så stor betydelse för vattennivån i ån. Problemen uppstår när mycket nederbörd föranlett ett kraftigt regn. Modellen visar även att dagvattnets påverkan på vattennivån i Höje å är marginell vid höga flöden eftersom dagvattnets högsta flöden inträffar före de högsta flödena i Höje å. Det beror på att dagvatten har en kort fördröjning och hamnar i ån relativt omgående efter ett regntillfälle. Det mesta av vattnet som rinner till Höje å kommer dock från jordbruksmark som har en långsammare avrinning. Undersökningen visar även att Höje å i höjd med Lund inte påverkas av en höjd vattennivå i havet.

Höje å mynnar i Lommabukten. Lommabukten har bedömts ha måttlig ekologisk status med kravet att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status till år 2021. Den kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) är bedömd som god, men få kemiska analyser har genomförts än så länge.

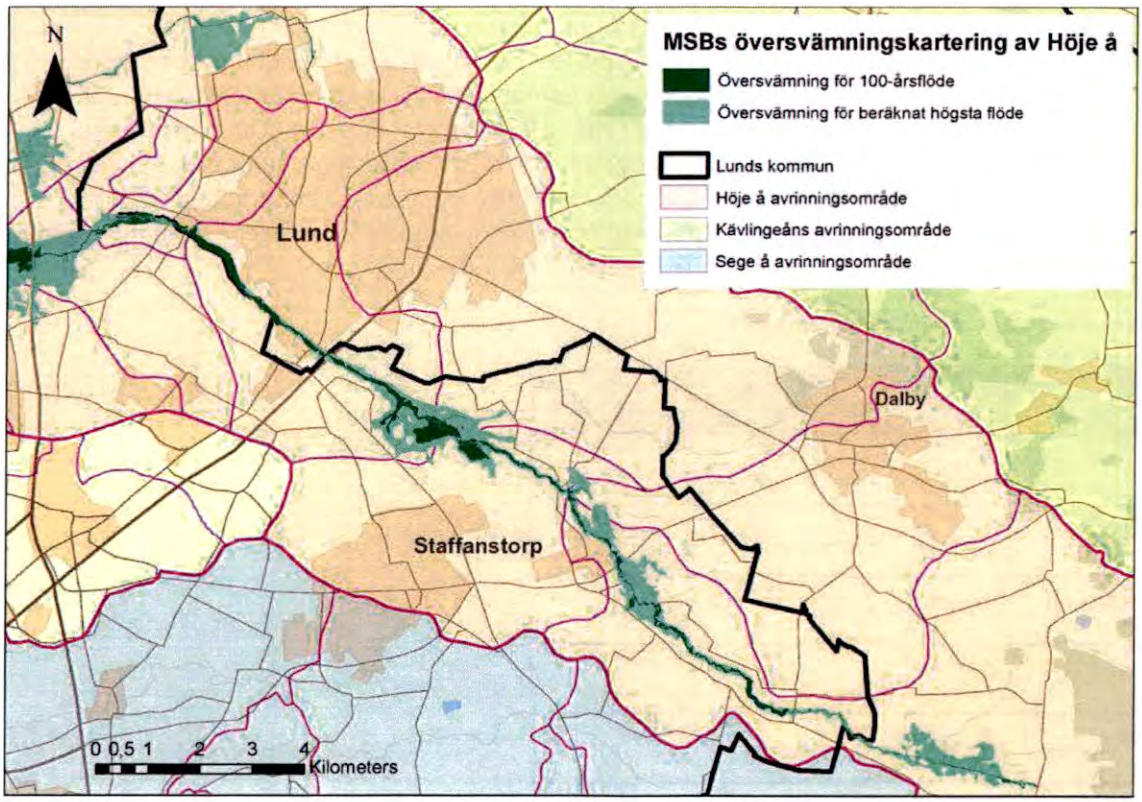


Bild 2: Översvämningskartering av Höje å (MSB)

Under 2012 har Höje å vattenråd tagit fram ett Vattenstrategiskt planeringsunderlag (VSPU) för Höje å avrinningsområde. Lunds kommun ingår tillsammans med tre andra kommuner, Lomma, Staffanstorp och Svedala. VSPU är en GIS-databas med tema vatten som ska hjälpa till vid bedömningar av frågor som har koppling till vatten. Planeringsunderlaget har fokus på Höje å, men vissa delar av underlaget täcker in hela Lunds kommun ("Vattenstrategiskt planeringsunderlag (VSPU) för Höje å avrinningsområde – Projektredovisning november 2012", Geraldine Thiere och Jonas Johansson).

Till Höje å rinner vatten från Lunds tätort och utloppet från Källby reningsverk, Källingabäcken (Dalbydiket), Bjällerupsbäcken (Råbydiket, östra grenen), Råbydiket (västra delen av Bjällerupsbäcken), Rinnebäcken, Genarp och Önnerupsbäcken.

KÄVLINGEÅNS AVRINNINGSOMRÅDE

Kävlingeån har bedömts ha otillfredsställande ekologisk status med kravet att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status till år 2027. Den kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) är bedömd som god, men även här saknas det tillräckliga analyser. Avrinningsområdet präglas i ännu större utsträckning än Höje å av jordbruksmark, endast 3 % av avrinningsområdet är tätort. Lunds kommun står för 19% av avrinningsområdet till Kävlingeån, där endast Södra Sandby och Veberöd räknas som större tätorter inom avrinningsområdet. Problemen i Kävlingeån kan till stor del härledas till intensivt jordbruk, även om utsläpp från reningsverk till en viss del påverkar vattenkvaliteten, inte minst lokalt. Kävlingeåns vatten är ett av Sveriges mest väldokumenterade. Redan 1958 startade Kävlingeåns Vattenvårdsförbund sin verksamhet och sedan dess har fortlöpande vattenkemisk kontroll bedrivits i vattensystemet. Vid jämförelser med 1950 och -60 talen är det tydligt att mycket förbättrats under senare decennier.

Till Kävlingeån rinner vatten från Vombsjön, Klingavälsån, Sularpsbäcken samt Hobybäcken.

KLASSIFICERING AV DE OLIKA RECIPIENTERNA

De olika vattendragen som fungerar som dagvattenrecipienter har klassificerats efter hur mycket flöde, närsalter och föroreningar recipienterna kan tåla/ta emot beroende på deras speciella förutsättningar. Recipienternas känslighet har delats in i tre klasser där klass 1 är känsligast och klass 3 är minst känslig. Klassificeringen har skett med avseende på typ av recipient, inte med avseende på halter eller mängder då dessa inte är kända. Se bilaga 2 för beskrivning av de olika klassificeringsunderlagen samt tabell 1 för klassning av de olika dagvattenrecipienterna. För mer information se rapport "Dagvattenrecipienter i Lund; klassificering av dagvattenrecipienter", Lena Vought, daterad 2011-09-24.

Tabell 1: Klassning av dagvattenrecipienter i Lund

Recipient	Flöde	Närsalter	Föroreningar
Höje å	2	2	1
Källingabäcken	1	2	2
Bjällerupsbäcken	1	2	2
Råbydiket	1	2	2
Rinnebäcken	1	2	1
Önnerupsbäcken	1	2	1
Kävlingeån	3	2	1
Vombsjön	3	1	1
Klingvälsån	2	1	1
Sularpsbäcken	1	2	1/2
Hobybäcken	1	2	1/2

DIKNINGSFÖRETAG

Dikningsföretag eller markavvattningsföretag är juridiska konstruktioner och är bildade som samfälligheter där fastighetsägare gått samman för att avvattna mark. De ansvarar för vattenanläggningar som har tillstånd enligt miljöbalken eller äldre lagstiftning för avvattning av mark. I tillståndet finns också angivet vilka fastigheter som ingår och den kostnadsandel som belastar respektive fastighet samt i de flesta fall fastställd utformning i plan, profil och sektion. Det är dikningsföretaget som äger vattenanläggningarna och disponerar marken för dem. Dikningsföretagen är registrerade på Länsstyrelsen. Äldre dikningsföretag (bildade före 1920) är registrerade på Lantmäteriet.

Många dikningsföretag är gamla och vattenförhållandena har ofta ändrats sedan de bildades. Bristande underhåll tillsammans med ökad belastning till följd av exploatering gör att dikena riskerar att bli överbelastade i samband med kraftiga regn. Dikningsföretagen är ofta dimensionerade att ta emot ett flöde på 0,5-1,5 l/s,ha (vanligtvis beräknat efter ett 2års regn) vilket gör att det krävs kraftig fördröjning om man vill ansluta dagvatten till ett dikningsföretag. Det är även viktigt att det finns en inventering på de

dikningsföretag som utnyttjas för dagvattenavledning som tydligt markerar de begränsningar som dikningsföretagen har. Även ansvarsförhållanden beträffande drift och skötsel måste framgå. Om dagvatten tillförs ett dikningsföretag kan vattenförhållandena förändras så kraftigt att det kan finnas anledning att ompröva dem. Omprövning görs som ansökningsmål till mark- och miljödomstolen och ansökan skickas in till länsstyrelsen.

År 2009 gjordes en inventering av dikningsföretagen inom kommunen ("Översikt dikningsföretag inom Lunds kommun", jordbruksverket Tilla Larsson, daterad 2009-03-23). För vissa finns flödeskrav och annan övrig information upptagen medan vissa enbart är lägesidentifierade, se bild 3.

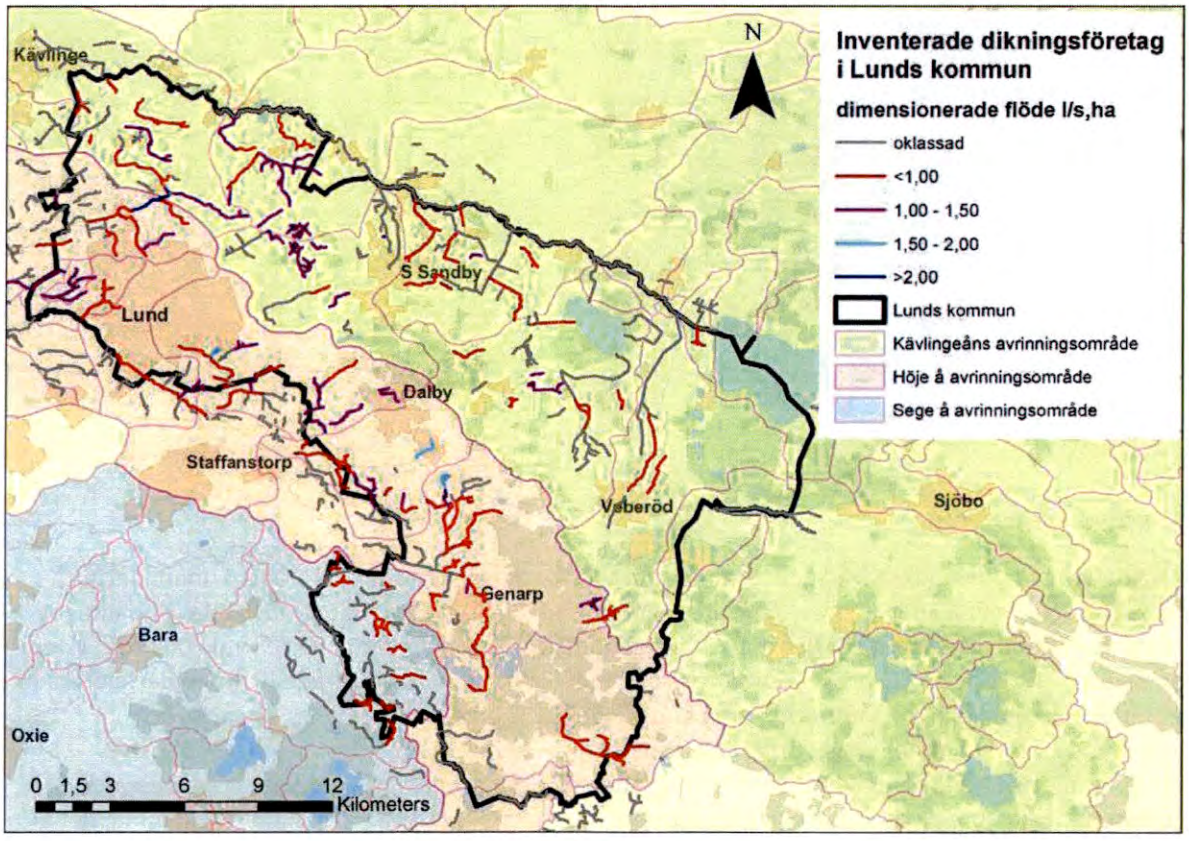


Bild 3. Inventerade dikningsföretag i Lund

Markförhållanden

Lund är med avseende på ytjordarter indelat i tre delar, se bild 4. Beroende på ytjordarten är marken mer eller mindre lämpad för infiltration av dagvatten.

Bild 4: Geologiska delområden.

De västra delarna av Lund, inklusive Lunds stad, består till stor del av lermorän (område I). Inom detta område är möjligheten till infiltration av dagvatten begränsad då dessa jordar är relativt täta. Undantaget är vid Råbyåsen samt vid Genarp där det finns ytliga genomsläppliga sediment. I de centrala delarna, öster om Romeleåsens förkastning, övergår ytjordarterna till mer lerfattig morän (område II). Inom detta område kan det finnas viss möjlighet till infiltration om belastningen är låg, i synnerhet längs de sand- och grussediment som förekommer ytligt i områdets östra och södra del. Inom större delen av det östra området finns mycket goda förutsättningar för infiltration av dagvatten då det domineras av issjö- och isälvssediment bestående av silt, sand och grus (område III). Lokala avvikelser kan alltid förekomma, det är därför viktigt att alltid göra en grundlig geoteknisk undersökning.

Dagvattenplanering

Hanteringen av dagvatten är i hög utsträckning en planeringsfråga. Från att i den översiktliga planeringen lokalisera bebyggelse bland annat med utgångspunkt från möjligheterna att avleda och fördröja dagvatten, till att i detaljplanen skapa utrymme för olika typer av dagvattenanläggningar.

För mer detaljerad information om vad som bör undersökas i de olika delarna av planprocessen hänvisas till Svenskt Vatten P105, "Hållbar dag- och dränvattenhantering – råd vid planering och utformning".

Översiktlig planering

Vid beslut om lokalisering av bebyggelse är det viktigt att kontrollera markens förutsättningar. Enligt PBL ska man alltid bedöma markens lämplighet för föreslagen användning. Mark som översvämmas vid höga vattenflöden i vattendrag, som historiskt svämmats över och som är naturliga vattenstråk bör inte bebyggas utan att särskilda åtgärder vidtas. För att kunna säkerställa detta är det viktigt att man tar fram en översvämningskartering. I första hand behövs en översiktlig kartering för att identifiera större områden som riskerar att översvämmas men man bör även inom varje planområde studera vilka områden som kan beröras.

Det är viktigt att grunddragen i kommunens mark- och vattenanvändning läggs fast i kommunens översiktliga planering. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och för delar av kommunen kan en fördjupning av översiktsplanen utföras (FÖP). För att bearbeta ett särskilt ämnesområde eller intresse av strategisk karaktär kan även ett tematiskt tillägg till översiktsplanen utarbetas. Ett tematiskt tillägg skulle kunna behandla dagvattenfrågan.

I den översiktliga planeringen ingår förslag på åtgärder som har strategisk betydelse för dagvattenhanteringen, exempelvis tänkta områden för större dagvattenanläggningar eller översvämningsytor. Dessutom bör följande beaktas och belysas:

- Dagvattenförhållanden i utbyggnadsområden.
- Områden som är olämpliga att bebygga ur VA-synpunkt, till exempel på grund av översvämningsrisk eller instängda områden.
- Övergripande struktur av recipienter, avrinningsområden, in- och utströmningsområden, recipienters värde ur vattenanvändningssynpunkt samt vattenkvalitet och känslighet mot föroreningar.
- Sammanhängande stråk för öppen dagvattenhantering.
- Skyddsområden för grundvattentäkter.

Detaljplan

Det är viktigt att även i detaljplaneprocessen arbeta aktivt för att skapa robusta och bestående förutsättningar för en hållbar dagvattenhantering.

Vid utformning av en detaljplan ska åtgärder både på allmän platsmark och på kvartersmark utredas som underlag för planens utformning. Förutsättningarna för hantering av dagvatten inom och ifrån det aktuella

området ska klarläggas. Olika delar av Lunds kommun har olika förutsättningar. Beroende på förutsättningarna krävs åtgärder av olika karaktär för att uppnå en god dagvattenhantering. Dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet ska styra åtgärderna.

Frågor som ska belysas vid utformningen av en detaljplan är:

- Begränsningar i befintliga system
- Säkra vattenvägar och höjdsättning av området, både allmän platsmark och tomtmark
- Krav på fördröjning och rening
- Placering och ytbehov för dagvattenanläggningar
- Instängda partier och översvämningsrisker
- Hur detaljplanen påverkar förutsättningarna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten Mottagande recipient ska anges

En del av frågorna kan redan ha hanterats över gripligt i en FÖP. De ska i så fall fördjupas i detaljplanen.

I *Planbeskrivningen* bör det redovisas vilka principiella lösningar som föreslås, till exempel :

- Minsta erforderlig fördröjningsvolym, uttryckt som antal mm nederbörd eller m^3 per ha hårdgjord yta (m^3/ha).
- Maximalt avlett dagvattenflöde, uttryckt som antal liter per sekund och ha (l/s ha) vid regn med viss återkomsttid uttryckt i år.
- Krav på att dagvattnet från den egna fastigheten ska avledas ovan mark ut över infiltrationsytor där vattnet ges möjligheter att fördröjas innan det når det kommunala systemet.
- Reservation av mark som ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning (g-område) för gemensamma dagvattenlösningar.
- Inrättande av gemensamhetsanläggning enligt fastighetsbildningslagstiftningen (fastighetsindelningsbestämmelser) för gemensamma dagvattenlösningar.
- Förbud mot utomhusanvändning av sådana ämnen eller material, som skulle kunna resultera i krav på att kommunen måste rena dagvattnet före utsläpp till recipient.
- Om rening av dagvatten ska ske och hur detta kan genomföras.

Vid särskilda förutsättningar, där en större fastighet planläggs som en gemensam förvaltningsenhet, kan man pröva *planbestämmelser* som anger:

- Reservation av markytor tillgängliga för infiltration; direkt genom att peka ut mark som inte får hårdgöras eller indirekt genom att begränsa utbredningen av den byggbara marken
- Största tillåtna andel hårdgjord mark inklusive takytor
- Minsta tillåtna andel infiltrationsvänlig mark

Det finns andra *planbestämmelser* som också kan användas för att påverka dagvattenhanteringen till exempel:

- Vegetationsbestämmelser
- Begränsning av källare
- Begränsning av murar och andra hinder för vattnets väg
- Marknivå på gator och andra allmänna platser
- Marknivå på kvartersmark, i fastighetsgräns mot allmän plats eller inom tomtmarken

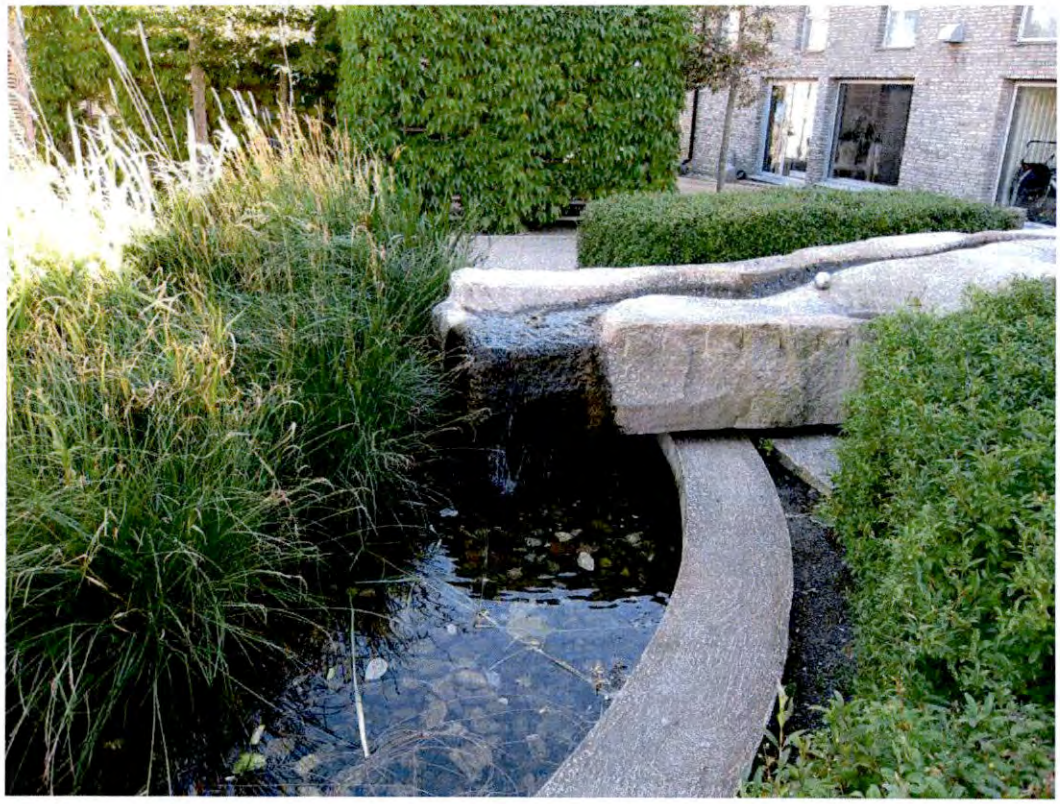
En *informationsruta* på den formella plankartan kan uppfylla behovet av att på plankartan förmedla delar av planbeskrivningens innehåll eller annan information som är av vikt för utformningen av området, exempelvis uppgifter om kommunens krav på flödesbegräsningar från planområdet. Det är lämpligt att information om flödesbegränsningar som anges i detaljplan gäller planområdet som helhet, det vill säga inte enskilda fastigheter inom planområdet. Undantaget är fastigheter ämnade för större exploatering av industri, verksamheter eller bostäder.

Bygglov

I bygglovskedet tolkar Stadsbyggnadskontoret bygglovshandläggare detaljplanens bestämmelser och intentioner och byggherren upplyses om de krav som ställs i detaljplanen, till exempel höjdsättning och begränsningar i markanvändningen. Om det angetts att dagvatten ska omhändertas inom den egna fastigheten ska detta kontrolleras.

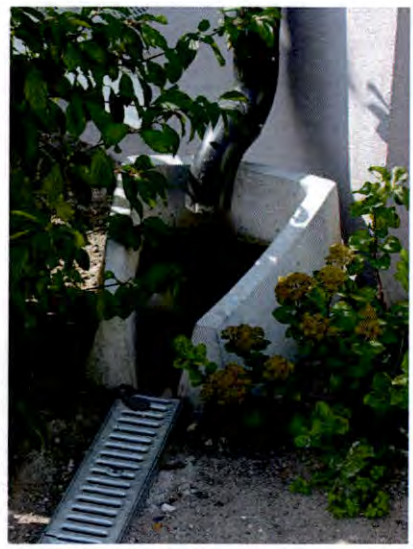
Servisanmälan

Vid servisanmälan har VASYD möjlighet att kontrollera att sökande anpassat sig efter den information angående dagvattenhantering som framgår av detaljplan.



Utformning för en hållbar dagvattenhantering

Dimensionera för framtiden



En viktig aspekt i stadsplanering är att säkra staden vid extrema vädersituationer. De "säkra vattenvägarna", det vill säga de stråk där vatten kan rinna ytligt vid extremsituationer då dagvattensystemen inte kan ta hand om det, är mycket viktiga. Ny bebyggelse bör säkras för att klara avrinningen även för en förväntad 100-års situation. Vägar och gator ska kunna fungera som transportleder för vatten. Vattnet ska samlas på ytor som får svämma över och därmed inte påverka viktig infrastruktur och byggnader. Ytor som kan användas för översvämning är till exempel parker, lekplatser, fotbollsplaner och parkeringsplatser. Detta ställer höga krav på höjdsättningen, både på allmän platsmark och på kvartersmark. Gator måste ligga lägre än omkringliggande mark och byggnader ska aldrig placeras i lågstråk.

Dimensionering av dagvattenanläggningar ska göras enligt P90 Dimensionering av allmänna avloppsledningar, Svenskt Vatten 2004 (under omarbetning); P104 Nederbördsdata vid dimensionering och analys av avloppssystem, Svenskt Vatten 2011; P105 Hållbar dag- och dränvattenhantering, Svenskt Vatten 2011 samt framtida anvisningar från Svenskt Vatten. Hänsyn ska alltid tas till klimatförändringar och extremvädersituationer.

Olika typer av fördröjningsåtgärder

De ökade kraven på fördröjning och rening av dagvatten kräver åtgärder både på allmän platsmark och privatägd mark. Det är viktigt att dagvatten även finns med som en förutsättning vid ombyggnad och förtätning, både vid bostadsbyggande och vid utbyggnad av infrastrukturen. Dagvattensystem ska alltid utformas med hänsyn till platsens förutsättningar, recipientens känslighet och dagvattnets föroreningsgrad. I bild 5 visas hela kedjan av åtgärder som kan användas för att hantera dagvatten på både privat mark och allmän platsmark.

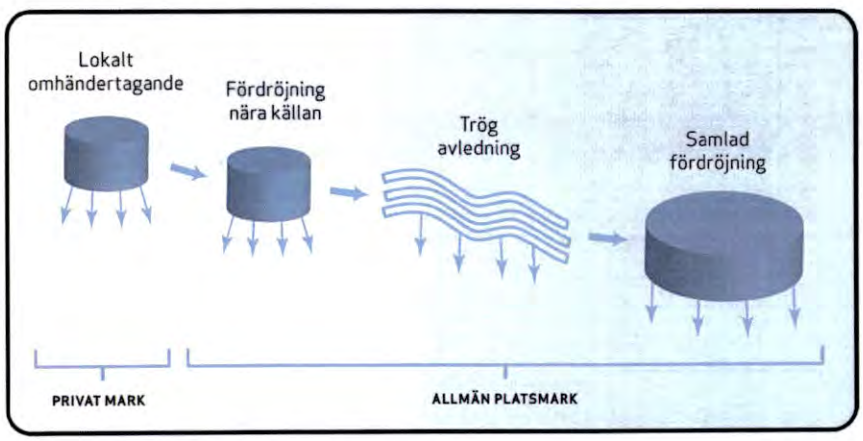


Bild 5. Olika kategorier av öppna dagvattenlösningar (Stahre 2004).

Med lokalt omhändertagande menas åtgärder som görs för att minska eller fördröja dagvattenavrinningen från privat mark innan vattnet tillförs det allmänna dagvattensystemet. Lund består till stor del av täta jordarter som inte tillåter infiltration, vattnet kan då fördröjas genom anlagda infiltrationsytor som dräneras eller i ytliga magasin och avvattningsstråk. Fördröjning nära källan omfattar olika anordningar för tillfällig fördröjning av dagvatten på allmän platsmark i de övre delarna av det allmänna dagvattensystemet. Med trög avledning menas att systemet utformas för långsam transport av dagvattnet, till exempel i öppna stråk. Samlad fördröjning innefattar olika större öppna anläggningar belägna i de nedre delarna av avrinningssystemet, ofta placerade i parker. Se tabell 2 för exempel på olika tekniska lösningar inom de olika kategorierna.

Tabell 2: Exempel på tekniska lösningar inom de olika kategorierna i bild 5.

Kategori	Exempel
Lokalt omhändertagande (privat mark)	Gröna tak, träd, anlagda infiltrationsytor, genomsläppliga beläggningar, dammar, uppsamling av takvatten
Fördröjning nära källan (allmän platsmark)	Anlagda infiltrationsytor, genomsläppliga beläggningar, översvämningsytor, dammar, träd
Trög avledning (allmän platsmark)	Svackdiken, kanaler, bäckar, diken
Samlad fördröjning (allmän platsmark)	Dammar, våtmarker, översvämningsytor

Det är viktigt att dagvattenanläggningar utformas på ett attraktivt och säkert sätt. Olika typer av anläggningar kan ha olika funktioner och olika utseende; vissa anläggningar byggs för fördröjning, vissa för rening. Några kan ha permanent vattenspegel medan andra tillåts torka ut under torrperioder. Det finns även anläggningar som endast översvämmas vid kraftiga regn. Hänsyn ska alltid tas till platsens förutsättning vid val av vilken typ av anläggning som ska väljas. Gemensamt för alla dagvattenanläggningar är att de ska:

- vara en naturlig del av stadsmiljön
- ta hänsyn till den hydrauliska funktionen
- ta hänsyn till biologisk mångfald och gynna ekosystemtjänster
- vara estetiskt tilltalande
- utformas så att risken för olyckor minimeras, stängsel ska inte användas eftersom detta bland annat ger en känsla av falsk trygghet, fungerar som ett hinder vid en eventuell nödsituation, fungerar som ett lockbete för äldre barn samt hindrar barn från att ha vatten som en upplevelse i sin utveckling. Undantaget är när utformningen består av broar och "kajkanter".
- utformas för att underlätta drift och underhåll
- vara yteffektiva.

För mer detaljerad praktisk utformning av olika ytor och system hänvisas till Svenskt Vatten P105, "Hållbar dag- och dränvattenhantering – råd vid planering och utformning". I skriften "Dagvattenanläggningar - utformning och säkerhet" (skriften är under utformning) beskrivs mer detaljerat hur de olika anläggningarna i Lund ska utformas för att möta de tekniska, estetiska och biologiska kraven samt säkerhetskraven.

Damm: Damm kallas en konstgjord sjö eller tjärn. Dammar skapade av människor kan i princip delas upp i två grupper: nyttodammar och prydnadsdammar.

Översvämningsyta: En dagvattenanläggning där det endast står vatten vid kraftiga regn. Normalt sett är den att betrakta som en gräsyta.

Mångfunktionell yta: En typ av översvämningsyta som kan användas till flera ändamål. Det kan vara ett torg, en park eller en bollplan som vid kraftiga regn får översvämmas, för att vid torrväder åter kunna användas av allmänheten.

Utjämningsmagasin: Insjöar, dammar och våtmarker som dämpar flödestoppar i vattendrag. Ett utjämningsmagasin kan ha en svårdefinierad strandlinje då översvämningsgraden varierar.

Våtmark: Markområde där vattenytan står nära, över eller under markytan mer eller mindre ofta.

Riktlinjer för olika typer av markanvändning

Dagvatten som uppstår inom nya planområden ska inte ledas till en recipient utan rening/fördröjning , såvida inte flödet eller föroreningsbelastningen anses obetydlig eller om rening och fördröjning bedöms ske på annat ställe innan det leds till recipienten. Nedan följer ett par rekommendationer på hur dagvattenhanteringen ska ske inom Lunds kommun.

ALLMÄN PLATSMARK

Vid byggnation på allmän plats ska man alltid sträva efter hållbar dagvattenhantering. Beroende på var fördröjningen anläggs kan man använda sig av fördröjning nära källan, trög avledning och/eller samlad fördröjning.

Gator, vägar och parkeringsplatser

Gator kan generera stora mängder föroreningar som leds till recipienter via dagvattnet. Vatten från större vägar/gator (se bilaga 1) bör därför renas, till exempel i svackdiken, trädplanteringar eller dammar. Detta gäller även befintliga vägar med stora trafikmängder där en förbättring av dagvattnet kan uppnås genom att till exempel ta bort kantsten och dagvattenbrunnar och låta vattnet rinna i infiltrations/dräneringsstråk. Det är dock viktigt att gatan har sin egen terrassdränering för att säkerställa att gatans konstruktion inte skadas. I mindre lokalgator kan det vara svårt att få plats med en ytlig avvattning. En bättre lösning kan då vara att leda vattnet till en större samlad fördröjning.

Dagvattenbrunnar ska underhållas kontinuerligt, till exempel genom slamsugning, för att förhindra att föroreningar urlakas och hamnar i recipienten. Underhållet av gator och vägar ska inriktas mot att begränsa föroreningen av dagvattnet. Då gator rengörs sopas föroreningarna upp istället för att följa med dagvattnet.

Stora parkeringsytor är ofta hårt belastade och kan generera mycket föroreningar som hamnar i dagvattnet. Vid nybyggnad och ombyggnad av större parkeringsytor ska vattnet därför renas och fördröjas nära källan eller genom trög avledning, till exempel i gräsklädda dräneringsstråk eller infiltrationsytor. Parkeringsytorna/fickorna får gärna utföras i genomsläppligt material.

Högt trafikbelastade ytor (se bilaga 1) ska ha separat oljeavskiljning för dagvattnet. Detta gäller vid nybyggnad och större ombyggnader. Avledningssystemet för dagvatten bör anordnas så att skadeverkningarna vid eventuella miljöolyckor begränsas.

Parker och grönytor

Den gröna infrastrukturen, det vill säga parker, natur och gröna stråk, spelar en vital roll för anpassning till framtidens klimat. Den ger förutsättningar för att ta upp och fördröja dagvatten samt att reducera översvämningar under förutsättning att strukturen är anpassad för detta. Stora träd eller trädbestånd kan binda stora mängder vatten.

Samlad fördröjning anläggs oftast i kommunens parker och grönytor. De ska utföras på ett säkert och attraktivt sätt och på ett naturligt sätt integreras i parken. Utformning av dagvattenanläggningar ska ske enligt skriften "Dagvattenanläggningar - utformning och säkerhet". Det är viktigt att anläggningarna höjdsätts så att den kringliggande parken blir användbar och attraktiv. Utformning av dagvattensystem bör alltid ske så att möjligheter till rekreation och lek, upplevelser och biologisk mångfald gynnas. Det är en fördel om öppna dagvattensystemen i exploateringsområden kan anläggas i ett tidigt skede så att de är på plats när de boende flyttar in i området.

KVARTERSMARK

Precis som på allmän platsmark ska man även inom kvartersmark alltid eftersträva en hållbar dagvattenhantering. Åtgärder som vidtas på tomtmark hjälper till att minska flödestopparna nedströms. Vid prövning av bygglov ska material som belastar dagvattnet, till exempel koppar, särskilt hårt uppmärksammas och om så är möjligt ersättas med andra material.

Småhus/grupphus/flerbostadshus

Dagvattenhantering på tomter för småhus bör inriktas på att leda takvatten ut över gräsmattor och hålla dagvattnet ytligt. Om det krävs större fördröjningar bör dessa tas i samlade gemensamma ytor eller på kommunal mark.

Vid exploatering av områden med grupphus och flerbostadshus kan krav ställas att byggherren ska ordna fördröjning inom kvartersmark innan dagvattnet släpps till kommunens nät. Detta kan ske genom till exempel svackdiken, genomsläppliga markbeläggningar, gröna tak, makadammagasin och mångfunktionella ytor.

Markplanering invid byggnader bör utformas så att marken har ett fall på minst 1:20 från fasadliv och minst 3 m ut från byggnaden för att säkerställa att vattnet faller från huset och att det inte översvämmas vid en eventuell katastrofsituation då vatten kan rinna på gatan.

Det är viktigt att se till att husgrundsdräneringar inte däms upp så att konstruktioner kan skadas. I ett dagvattensystem där vattnet hålls på ytan och hanteringen består av att dämma upp till exempel dräneringsdiken ska husgrundsdräneringen ledas bort i en separat tät ledning enbart för husgrundsdränering.

Industrimark

Fördröjning och rening av dagvatten från industritomter bör kunna anordnas inom den egna fastigheten. Detta kan ske genom till exempel svackdiken, genomsläppliga markbeläggningar, gröna tak, makadammagasin eller mångfunktionella ytor. Krav på detta ska ställas i detaljplanen. Höjdsättning ska ske på ett sätt som underlättar omhändertagande av dagvatten. Dagvatten från stora trafikerade ytor ska renas innan det släpps till kommunens nät. Systemet ska även utformas så att skadeverkningarna vid eventuella miljöolyckor begränsas. För vissa verksamheter krävs någon form av olje- och slamavskiljare.

Befintlig bebyggelse/Förtätning

Äldre bebyggda områden har i princip alltid dagvattenavledning direkt till ledningar i mark. Förtätning och exploatering av mark i befintliga områden är därför påfrestande för dagvattensystemen. Vattnet leds ofta till redan hårt belastade system inne i städerna och andelen hårdgjorda ytor ökar, och därmed även flöde och föroreningsbelastning. Dagvatten-hanteringen bör därför alltid ses över även vid ombyggnad och tillbyggnad i befintliga områden. Också bostadskvarterens hårdgjorda ytor, till exempel uppfarter och terrasser, spelar en viktig roll. Stenlagda uppfarter och trädgårdar bidrar till översvämning i kringliggande områden.

I möjligaste mån ska dagvatten hanteras på tomtmark, även vid förtätning. Exempel på lösningar kan vara gröna tak, svackdiken, hårdgjorda ytor som utförs i genomsläppligt material, till exempel armerat gräs eller grus. Vatten från hårdgjorda ytor som tak och parkeringar kan ledas till genomsläppliga ytor eller till trädgropar där vattnet kommer till nytta. Då Lund till stor del har lerjord som inte lämpar sig för infiltration är det viktigt att utforma dagvattenytor på rätt sätt.

Det är av stor vikt att informera och engagera allmänheten i dagvattenfrågor och att det skapas förståelse för att hantering av dagvatten på kvartersmark har betydelse för tätorternas utveckling. Fastighetsägare ska uppmuntras att hantera sitt dagvatten inom sin tomt för att minska flöde och föroreningar.

Ansvarsförhållanden

Kommunen har ett flertal olika aktörer som är involverade vid planering och anläggande av öppna dagvattensystem: VA SYD, Tekniska förvaltningen (park- och naturkontoret, gatu- och trafikkontoret samt mark och exploateringskontoret), Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen. Förutom kommunen berörs fastighetsägare och byggherrar/exploatörer. Även länsstyrelsen, vattenråd, dikningsföretag och allmänheten blir indirekt påverkade.

Ansvarsfördelning inom kommunen

Nedan beskrivs ansvarsfördelningen för plan- och projekteringsprocessen mellan de olika förvaltningarna när det gäller dagvattenfrågor. Reglering av ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen och VA SYD när det gäller byggnation samt drift och underhåll av dagvattenanläggningar görs i ett särskilt markavtal ("Markavtal mellan VA SYD och Tekniska nämnden i Lunds kommun", ej antaget). I de fall markavtalet inte täcker in vilken part som ansvarar för och bekostar olika delar av allmän platsmark där dagvatten hanteras öppet kan en projektspecifik överenskommelse tas fram. Denna upprättas senast i samband med upphandling av projektör.

En mer detaljerad beskrivning över ansvarsförhållandena mellan de olika förvaltningarna och VA SYD i de olika skedena redovisas i tabell, se bilaga 3.

STADSBYGGNADSKONTORET

Stadsbyggnadskontoret (SBK) ansvarar för att dagvattenfrågan lyfts tidigt i planprocessen samt för att involvera de personer som behövs för att kunna genomföra planen. SBK initierar att större utredningar som gäller dagvatten, masshantering och höjdsättning tas fram. Det är även SBK:s ansvar att väga samman de olika intressen som kan komma i konflikt, till exempel utnyttjande av grönytor för dagvattenanläggningar och rekreation. SBK ska i samråd med VA SYD, när så är lämpligt, reglera dagvattenhanteringen i planbestämmelser samt tydliggöra dagvattenhanteringen i planbeskrivningen.

SBK ska tillsammans med VA SYD beakta dagvattenfrågan vid val av utbyggnadsområde samt beakta de områden/stråk som behövs för att säkra ny och befintlig bebyggelse

I bygglovet ansvarar SBK för att upplysa exploatörer om de förutsättningar för dagvattenhantering som anges i detaljplanen. Vid behov kan bygglov skickas på remiss till VA SYD. Vid byggsamråd med byggherre och kontrollansvarig tas dagvattenfrågan upp och SBK ansvarar för att det finns kontroll på utförandet av dagvattenhanteringen enligt detaljplan.

VA SYD

VA SYD har huvudansvaret när det gäller strategier, planering och utbyggnad av anläggningar för hantering av dagvatten. VA SYD har även den övergripande kunskapen om förutsättningar för dagvattenhantering. I varje projekt gör VA SYD en dagvattenutredning som ligger till grund för de eventuella regleringar som görs i detaljplanen. Denna utredning bör göras redan i FÖP om en sådan tas fram, annars görs den i samband

med detaljplanen. Om en större extern utredning/förprojektering som hanterar flera frågor behövs fördelas kostnaderna mellan de olika förvaltningarna eller exploatörerna.

VA SYD ska bistå med information till SBK och föreslå regleringar och informationstext till detaljplaner.

VA SYD ansvarar för eventuella samråd med eller tillstånd från Länsstyrelsen samt samråd med och eventuell omprövning av dikningsföretag.

I projekteringsskedet ansvarar VA SYD för de hydrauliska kapacitetsberäkningarna samt för att dimensionera de allmänna anläggningarna. VA SYD ansvarar för byggnation av öppna dagvattenanläggningar. Beroende på hur anläggningarna gestaltas kan även tekniska förvaltningen ha visst ansvar.

För fördelning av kostnader och ansvar för dagvattenanläggningar i projekteringsskedet, byggskedet och driftskedet, se markavtalet.

MARK OCH EXPLOATERINGSKONTORET
Mark- och exploateringskontoret ansvarar för att dagvattenfrågorna tas med i avtal som berör genomförandet av detaljplaner. Kontoret ansvarar även för att säkra den mark som behöver tas i anspråk för dagvattenanläggning. I de fall kommunen äger marken ansvarar kontoret även för att eventuellt avsluta de dikningsföretag som hamnar inom ett exploateringsområde. Om en större extern utredning behövs som innehåller dagvatten, höjdsättning av gator och kvartersmark samt massbalansering fördelas kostnaderna för denna mellan VA SYD och kommunens olika förvaltningar eller exploatörerna. Beroende på omfattning och innehåll i utredningen ser kostnadsfördelningen olika ut.

GATU- OCH TRAFIKKONTORET SAMT PARK- OCH NATURKONTORET
Gatu- och trafikkontoret samt Park- och naturkontoret ansvarar för den allmänna platsmarken i kommunen. I detta ingår att beakta de estetiska, rekreativa och ekologiska aspekterna av en dagvattenanläggning, samt även drift- och underhållsaspekter. I de fall då dagvattenanläggningarna endast avvattnar allmänna vägområden har Tekniska förvaltningen fullt ansvar för anläggningarna.

För fördelning av kostnader och ansvar för dagvattenanläggningar i projekteringsskedet, byggskedet och driftskedet, se markavtalet.

MILJÖFÖRVALTNINGEN
Miljöförvaltningen är främst en tillsynsmyndighet i dagvattenfrågor. Dess roll är att lyfta fram dagvattnets eventuella miljömässiga påverkan, till exempel när det finns risk för föroreningsspridningar på grund av markföroreningar.

VATTENRÅD
Vattenråd är ett regionalt eller lokalt samverkansorgan för vattenfrågor. I många områden kring större vattendrag, så kallade huvud- eller delavrinningsområden, har det bildats vattenråd vars roll är att hjälpa myndigheter med kunskap om det egna vattenområdet och att föra ut föreslagna åtgärder på lokal nivå. Inom Lunds kommun finns Höje å vattenråd, Kävlingeåns vattenråd och Sege å vattenråd. Vattenråden kan till exempel ansvara för vattenförvaltning, recipientkontroll och åtgärdsprogram för vattendragen. I Lund håller kommunala vattengrupper på att bildas inom ramen för vattenråden.

FASTIGHETSÄGARE
Fastighetsägare har fullt ansvar för anläggning som byggs på kvartersmark, till exempel funktion, drift och underhåll av fördröjnings- och reningsanläggningar. De ansvarar även för kvalitet på utgående vatten i anslutningspunkten. Fastighetsägaren ansvarar för att avleda dagvattnet på ett sätt som inte försvårar avledandet nedströms eller skadar grannarna.

ÖVRIGA
Väghållare har fullt ansvar för dagvattenanläggning som endast hanterar dagvatten från väg och gata.

Dikningsföretag ansvarar för skötsel av de diken och vattendrag som ingår i företaget.

Fortsatt arbete

Ansvaret för att vidmakthålla dagvattenstrategin åvilar VA SYD. En översyn bör göras minst var 3:e år. I samband med det ska Lunds kommun och VA SYD gemensamt bevaka regelverket som styr dagvattenhantering och vid kommande justeringar försöka påverka utformningen så att det ges utökade möjligheter att styra utvecklingen i mer hållbar riktning.

Arbete pågår med skriften "Dagvattenanläggningar – utformning och säkerhet", som är ett samarbete mellan VA SYD och hemkommunerna. Denna kommer att beskriva hur olika typer av dagvattenanläggningar på allmän platsmark ska utformas för att möta kraven på hydraulisk utformning, estetik, säkerhet, biologisk mångfald samt drift och underhåll. Ansvaret för denna skrift ligger hos VA SYD.

En översvämningskartering över kommunen bör tas fram för att säkerställa att de områden som riskerar att översvämmas inte bebyggs, eller att särskilda åtgärder vidtas för att möjliggöra byggnation. Resultatet från översvämningskarteringen kan läggas in i översiktsplanen och Intrakartan. Ansvaret för att driva denna fråga ligger hos SBK. Myndigheten för säkerhet och beredskap har tagit fram en översiktlig översvämningskartering för Höje å och håller på att ta fram en för Kävlingeån.

Det mest effektiva sättet att minska föroreningshalten i recipienter är att se till att förhindra att föroreningar når dagvattnet. Kommunen kan därför ta fram ett förbud mot vissa byggmaterial, samt även förbud mot vissa bekämpningsmedel, vägsalt etc som används på kommunal mark.

Då dagvatten påverkar vattenkvaliteten och möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten bör det tas fram en plan för hur kommunen och VA SYD ska genomföra de åtgärder som står i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram. Det finns även behov av att bilda kommunala vattengrupper där alla vattenfrågor inom kommunen kan diskuteras. Samordning krävs såväl inom respektive kommun som mellan kommunerna för att på sikt förbättra statusen i vattendragen.

Dagvattnets påverkan på biologisk mångfald måste utredas så att inga hotade eller fridlysta arter minskar eller försvinner på grund av felaktig hantering av dagvattnet eller avledning till ett känsligt vattendrag. Kraven i EU:s fågeldirektiv och art- och habitatsdirektiv samt i tillhörande svensk lagstiftning ska uppfyllas. Utsläpp till naturskyddade områden bör undvikas.

VA SYD ska se över möjligheten att använda ekonomiska incitament för att uppmuntra fastighetsägare att använda sig av öppen dagvattenhantering.

Underlag

FRAMTAGNA RAPPORTER FÖR LUNDS KOMMUN

Höje å genom Lomma, Lund och Staffanstorp, Sweco Environment AB, daterad 2010-05-04.

Dagvattenpolicy för Lunds kommun, beslutsunderlag och förslag, WSP. Daterat 2005-11-01.

Dagvattenrecipienter i Lund; klassificering av dagvattenrecipienter. Lena Vought, daterad 2011-09-24.

Översikt dikningsföretag i Lund. Jordbruksverket Tilla Larsson. Daterad 2009-03-23

Översiktlig kartering längs Höje å, MSB. Daterad 2011-11-29

SKRIFTER

Bygg för morgondagens klimat; anpassning av planering och byggande. Boverket maj 2009.

Dagvattenpolicy Landskrona. Landskrona stad, Åstorps kommun och NSVA. 2012

Dagvattenstrategi för Malmö, Malmö stad april 2008

Dagvattenrecipienter i Malmö; klassificering, provtagning av dagvattenrecipienter. Lena Vought, daterad 2006-10-31.

Green infrastructure to combat climate change, Community forests northwest, Susannah Gill m fl

Hälsopåverkan av ett varmare klimat, en kunskapsöversikt, Clomatools, Yrkes- och miljömedicin i Umeå rapporterar, 2008:1, Joacim Rocklöv m fl

Klimatanpassning av Lunds stadskärna, Fakta från Landskapsarkitektur/info nr 2, SLU, Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap 2009, Eivor Bucht, Johanna Deak

Klimatanpassning i planering och byggande - analys, åtgärder och exempel, Boverket december 2010

Klimatanpassning, planera för ett förändrat klimat, Länsstyrelsen i Skåne län 2010:29

Låt staden grönska, klimatanpassning genom grönstruktur, Boverket juni 2010

Mångfunktionella ytor; klimatanpassning av befintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstrukur. Boverket mars 2010.

SMHI klimatanpassningsportalen

SOU 2007:60, Klimat och sårbarhetsutredningen

Stadsplanering i klimatförändringens spar, Gröna fakta 6/2008, Movium/Utemiljö

Svenskt Vatten P105, "Hållbar dag- och dränvattenhantering – råd vid planering och utformning".

Åtgärdsprogram 2009-2015 för Södra Östersjöns vattendistrikt, Vattenmyndigheten Södra Östersjön, Länsstyrelsen Kalmar län:

WEBBSIDOR

Kavlingeaprojektet.se

Vattenmyndigheterna.se

Hojea.se

Vattenorganisationer.se/kavlingeansvr

Bilaga 1: Reningsbehov av dagvatten

Nedan redovisas bedömningen av reningsbehov av dagvatten från olika typer av markanvändning. I de fall både ja och nej är markerade under "Reningsbehov" får en bedömning göras utifrån områdets karaktär och recipientens känslighet. Tabellen är baserad på dagvattenklassificeringstabellen i Malmös dagvattenstrategi (som i sin tur är baserad på mätningar gjorda i Stockholm).

Markanvändning	Förorenings-halter	Reningsbehov Ja	Nej	Typ av rening
Innerstaden				
Stenstadens bostads- och arbetsområden inkl lokalgator	Måttliga	X	X	**Grönytor, genomsläppliga ytor, gröna tak**
Ytterstaden				
Bostadsområden (flerfamiljshus) och arbetsområden inkl lokalgator	Låga-Måttliga	X	X	**Grönytor, genomsläppliga ytor, gröna tak**
Småhusområden inkl lokalgator	Låga		X	-
Inner- och Ytterstad				
Större parkeringar och terminalområden	Måttliga-Höga	X		**Svackdiken, grönytor, dammar, avskiljare, infiltrations /dräneringsstråk**
Industrifastigheter med miljöfarlig verksamhet	Beroende på verksamhet	X		**Svackdiken, grönytor, dammar, avskiljare**
Allmän platsmark				
Lokalgator <8 000 f/d	Låga		X	-
Vägar 8 000-15 000 f/d	Låga-Måttliga	X	X	**Svackdiken, dammar, filtervallar, översilningsytor**
Trafikleder 15 000-30 000 f/d	Måttliga-Höga	X		**Svackdiken, dammar, filtervallar, översilningsytor**
Trafikleder >30 000 f/d	Höga	X		**Svackdiken, dammar, filtervallar, översilningsytor**
Parker, naturmark	Låga		X	-

Bilaga 2: Beskrivning av klassificeringsunderlag

Vid genomgång av dagvattenrecipienterna i Lunds kommun har recipienterna klassificerats efter hur mycket flöde, närsalter och föroreningar (organiska föroreningar/tungmetaller/salt) recipienterna kan tåla/ta emot beroende på dess speciella förutsättningar. Recipienternas känslighet har delats in i tre klasser där klass 1 är känsligast och klass 3 är minst känslig. Klassificeringen har skett med avseende på typ av recipient, inte med avseende på halter eller mängder då dessa inte är kända. Tabellen är tagen från rapporten "Dagvattenrecipienter i Lund; klassificering av dagvattenrecipienter", Lena Vought, daterad 2011-09-24

Klass		Kriterium
Flöde 1	Mycket känslig för ökad vattenföring	**Djupa, raka diken/bäckar med branta kanter, små grunda dammar**
Flöde 2	Känslig för ökad vattenföring	**Grunda diken, våtmarker, större/djupare dammar, relativt stora vattendrag**
Flöde 3	Mindre känslig för ökad vattenföring	**Stora vattendrag, sjöar, vatten med stensatta kanter, översilningsmarker**
Närsalt 1	Mycket känslig för närsalter	**Vattentäktsområden, vattendrag med låga närsalter, översvämningsområden där floran påverkas av förhöjda närsalter**
Närsalt 2	Känslig för närsalter	**Bäckar, diken från områden med intensivt jordbruk där dagvattnet förväntas hålla lägre närsaltkoncentration än vattendraget i sig.**
Närsalt 3	Mindre känslig för närsalter	**Dammar byggda för dagvattenhantering, bäckar och diken från område med intensivt jordbruk där dagvatten utgör en mindre del.**
Förorening 1	Mycket känslig för föroreningar	**Vatten där det finns eller har funnits känsliga/rödlistade arter, vattentäktsområden, vattenförekomster i naturreservat.**
Förorening 2	Känslig för föroreningar	**Vatten som saknar rödlistade/känsliga arter**
Förorening 3	Mindre känslig för föroreningar	**Vatten byggda enbart för att ta hand om föroreningar**

Bilaga 3 Ansvarsförhållanden

	Planprocess	Projektering/Bygglov	Byggskede	Drift och underhåll
Stadsbyggnads-kontoret	• Inkludera dagvattenfrågan i översiktsplanen • Beakta dagvattenfrågan vid val av utbyggnadsområde • Lyfta dagvattenfrågan tidigt i detaljplaneprocessen • Startmöte och samråd • Initiera större dagvattenutredningar • Väga samman olika intressen • Reservera mark i detaljplan för dagvattenhantering • När så är lämpligt reglera dagvatten-hanteringen i planbestämmelser • Tydliggöra dagvattenhanteringen i planbeskrivningen och där så är lämp-ligt i en informationsruta på plankartan	Bygglov • Tolkning av detaljplan • Ansvara för att upplysa om förutsättningar för dagvattenhantering som anges i detalj-planen. • Granska och godkänna höjdsättningen i bygglovet. • Kontroll av att dagvatten omhändertas inom den egna fastigheten, alternativt en upplysning i beslut om att det ska göras.	• Vid behov kalla till byggsamråd med byggherre och kontrollansvarig och ta upp dagvattenfrågan. • Ansvara för att det finns kontroll på utförandet av dagvattenhanteringen enligt detaljplanen.	
VA SYD	• Bevaka dagvattenfrågan i översiktsplanen • Utreda förutsättningarna för dagvatten, inom och utanför planområdet •Ta fram dagvattenutredning/ förprojektering eller medverka vid framtagandet av en. Kostnader kan fördelas mellan de olika förvaltningarna eller exploatörer och VA SYD. • Delta i startmöten och samråd • Bevaka att möjlighet finns att uppnå funktions- och kvalitetskrav för dagvattenhantering • Beakta tekniska förutsättningar • Föreslå regleringar och informationstext till detaljplan • Beakta drift- och underhållsaspekter • Beakta dimensionerande regn och	• Ansvara för de hydrauliska kapacitetsberäkningarna • Dimensionera de allmänna anläggningarna • Markavtalet och eventuell objektspecifik överenskommelse reglerar ansvar/ kostnader mellan VA SYD och kommunen • Ta fram skötselplaner för öppna dagvattenanläggningar i samråd med Park • Beakta drift- och underhållsaspekter • Beakta estetiska och gestaltningsmässiga aspekter vid utformning av VA SYDs anlägg-ningar.	• Markavtalet och eventuell objektspecifik överenskommelse reglerar ansvar/kostnader mellan VA SYD och kommunen • Byggnation av öppna anläggningar	• Ansvara för öppna dagvatten-anläggningars funktion inkl hydraulisk kapacitet och vattenkvalitet • Drift och underhåll av öppna dagvattenanläggningar i enligt med markavtalet • Utreda eventuella skador som anläggningen orsakar • Ändring av hydraulisk funktion, utformning, rekreativ funktion ska ske med godkännande från kommunen • Eventuell revidering av skötselplanen i samråd med kommunen

	förutsättningar för katastrofregn, t ex 100-års regn. • Ta hänsyn till recipienters känslighet och vattenskyddsområden • Samråd eller tillstånd med Länsstyrelsen tillsammans med exploatören • Ansvara för omprövning av dikningsföretag			
Mark och exploatering	Kommunägd mark: • Delta i startmöten och samråd • Planbeställning • Medverka vid förprojektering. Kostnader kan fördelas mellan berörda förvaltningar och VA SYD • Markanvisning och markanvisnings-/ tomträttsavtal Privatägd mark: • Exploateringsavtal • Säkra mark som behövs för dagvattenanläggning på allmän platsmark • Informera om dagvattenstrategin och ställda dagvattenkrav	Kommunägd mark: • Bevaka dagvattenfrågorna i fastighetsbildning och marköverlåtelse • Avsluta berörda dikningsföretag Privatägd mark: • Bevaka kommunens intressen i fastighetsbildning och andra förrättningar	Kommunägd mark: • Samordning/Projektledning Privatägd mark: • Följa upp exploateringsavtal	
Gata och Park	• Delta i startmöten och samråd • Medverka vid framtagandet av förprojektering. Kostnader kan fördelas mellan de olika förvaltningarna och VA SYD. • Beakta estetiska, rekreativa och biologiska aspekter • Beakta drift- och underhållsaspekter • Formulera behov av grönytor	• Fullt ansvar för avvattning av väg-områden och kommunala parkeringar • Ansvara för estetiska och rekreativa aspekter och bidra med kunskap om gestaltning av öppna dagvattenanläggningar. • Beakta drift- och underhållsaspekter • Markavtalet och eventuell objektspecifik överenskommelse reglerar ansvar/ kostnader mellan VA SYD och tekniska förvaltningen • Ta fram skötselplan för öppna dagvattenanläggningar i samråd med VA SYD	• Markavtalet och eventuell objektspecifik överenskommelse reglerar ansvar/kostnader mellan VA SYD och tekniska förvaltningen	• Fullt ansvar för anläggningar som enbart avvattnar vägområden. • Ansvar för estetiska och rekreativa funktioner av anläggningar • Drift och underhåll av öppna dagvattenanläggningar i enligt med markavtalet • Ändring av hydraulisk funktion, utformning, rekreativ funktion ska ske med godkännande från VA SYD • Dokumentation av grönytor som ingår i öppna dagvatten-anläggningar
Miljöförvaltningen	• Tillsynsansvar i enlighet med miljöbalken • Informera om kända föroreningar	• Tillsynsansvar i enlighet med miljöbalken	• Tillsynsansvar i enlighet med miljöbalken	• Tillsynsansvar i enlighet med miljöbalken

www.vasyd.se

LUND

VA SYD levererar friskt dricksvatten, renar avloppsvatten och har hand om avfallshantering åt mer än en halv miljon människor. Vi uppmuntrar dig till att dricka kranvatten, sortera dina sopor och tänka på vad du spolar ner i avloppet. Tillsammans bidrar vi aktivt till en hållbar samhällsutveckling. För miljön, nära dig.

VASYD

Kundservice 040-635 10 00
kund@vasyd.se
www.vasyd.se

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 7

7

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 19

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens:
Direkttel: 040-641 1052
E-post: Helena.bjorn@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:279.432
Er referens: Helena Björn

2017-10-18

KSAU

Yttrande över "Översvämningsplan för Lunds kommun – Lunds tätort, Södra Sandby, Dalby och Genarp"

Ärendebeskrivning

Översvämningsplanen behandlar det vatten som inte hanteras i dagvattensystemen. För att uppnå en långsiktigt hållbar vattenhantering i Lund har det i ett samarbetsprojekt mellan olika förvaltningar i Lund och VA SYD, tagits fram ett förslag till översvämningsplan. Syftet med planen är att kartlägga kommunens svagheter vid skyfall, tydliggöra hur negativa konsekvenser kan undvikas vid ny- och ombyggnation samt att medvetandegöra frågan.

Synpunkter

Utöver de generella synpunkter som framförts i yttrandet över "Dagvattenplan för Lunds stad", som till största delen också är giltiga för översvämningsplanen, finns ytterligare några synpunkter på översvämningsplanen.

I syftet anges att problem först uppstår när översvämning drabbar liv och hälsa, ekonomiska värden eller samhällsviktiga funktioner. Till denna lista måste också skada på allmänna intressen läggas. I ett förändrat klimat är en av mänskligheten största utmaningar just den irreparabla skadan på allmänna intressen som kommer att ske. Även på lokal nivå och även i bebyggda områden. Detta kommer att ske på grund av att till exempel deponier, förorenad mark, värdefulla naturområden och odlingsvärd mark drabbas på ett nytt sätt, delvis därför att vi inte planerat för detta i tid. Synpunkten gäller genomgående i planen när man beskriver konsekvenser på olika sektorer och intressen.

På sidan 4 anges att "ingen hänsyn är tagen till havsvattennivåer då undersökningar visar att vattennivåerna i Höje å och Kävlingeån inte påverkas av havsvattennivåerna". Avgränsningen må vara rätt men generaliseringen är inte korrekt och bidrar till missförstånd i frågan. Tvärtom är det så att havsvattennivån oftast styr nivåerna i de båda åarna i Lomma kommun om än inte i Lunds kommun.

I avsnittet som berör genomförande så beskrivs vilka förebyggande åtgärder som är av vikt i fysisk planering. En av de allra viktigaste saknas som är att identifiera och värna områden/ mark som är särskilt lämpliga för att ta om hand översvämningar. En viktig princip är att inte bygga bort sådan mark. Detsamma gäller för punktlistan på sidan 11 om grundläggande planeringsåtgärder.

Det anges i marginalen att 30 % av marken i Lunds stad är allmän platsmark varav 12 % utgörs av parkmark. Är det möjligt att lösa alla framtida behov för befintlig bebyggelse i ett förändrat klimat på denna mark? Om inte så skulle detta behöva tydliggöras.

Istället för en kommunikationsplan så hade Lomma kommun gärna sett en samverkansplan. Kommunikation blir gärna envägs i form av informationsöverföring och frågan gynnas av ett bredare och mer demokratiskt angreppssätt.

Kanske skulle planen döpas om till skyfallsplan med tanke på den begränsning och beskrivning av syfte som gjorts?

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att Lomma kommun yttrar sig i enlighet med ovanstående förslag.

Helena Björn
Miljöstrategisk samordnare

Remiss 2017-04-28

Översvämningsplan för Lunds kommun

- Lunds tätort, Södra Sandby, Dalby, Veberöd och Genarp -

Sammanhang

Översvämningsplan för Lunds kommun är en del av Lunds vatten. Lunds Vatten består av

- Dagvattenstrategi för Lunds kommun (antagen av KS 2013)
  - Dagvattenplan för Lunds stad
- VA-utbyggnadsplan (antagen av KF 2015)
- Sjö- och vattendragsplan
- Dricksvattenförsörjningsplan
- Översvämningsplan för Lunds kommun

De ingående planerna i Lunds vatten ska fungera som stöd till kommunens nämnder och förvaltningar. Planerna ska även fungera som underlag för kommunens översiktsplan och utgöra stöd för att nå internationella, nationella och lokala miljömål. Alla planer innehåller en nulägesstatus för respektive delområde samt förslag på möjliga åtgärder.

Planerna inom Lunds vatten ska följas upp och aktualiseras varje mandatperiod.

Innehåll

Sammanfattning....2
Inledning....3
Syfte....3
Inriktningsmål....3
Strategier....3
Avgränsningar....4
Skyfall....5
Hantering av skyfall....5
Återkomsttid och klimatfaktor....6
Ansvarsfördelning....6
Kostnader....7
Genomförande och prioritering....8
Prioritering av åtgärder....8
Genomförande....8
Ansvar och finansiering i Lunds kommun....12
Förutsättningar och underlag....14
Marköversvämningsmodell....14
Översvämning i vattendrag....14
Kombinerat ledningsnät....16
Analys av underlag....16
Övergripande åtgärder....18
Åtgärder....18
Förslag på lokalisering av åtgärder för respektive tätort....18
Slutsats och fortsatt arbete....27
Ordlista....28
Referenser....30

Projektgrupp
Kristina Hall, VA SYD. Projektledare
Karl Magnus Adielsson, SBK
Stefan Andersson, MF
Lena Bengtsson, TF MEx
Matz Hagberg, KK
Patricia Hastman, TF Park
Maria Lindvall, SBK
Staffan Martini, TF Gata
Lemiss Sebty, VA SYD
Jessica Trobäck, TF Gata

Beredande grupp
Britt Steiner, KK. Projektbeställare
Per Eneroth, TF Gata
Cecilia Hansson, SBK
Rolf Erlandsson, MF
Karin Fernström, VA SYD
Ole Kasimir, SBK
Karl-Oskar Seth, TF Park
Malin Sjögren, SBK

Styrgrupp
Håkan Lockby, Teknisk direktör
Björn Berséus, Miljödirektör
Marcus Horning,
Stadsbyggnadsdirektör
Katarina Pelin, Förbundsdirektör

Bild framsida: Södra Esplanaden. Inspiration för framtiden med plats hantering av storo mängde vatten (fotomontage: Karl Magnus Adielsson).

Sammanfattning

Händelser de senaste åren visar att klimatet håller på att förändras. Både antalet dagar med kraftig nederbörd och mängden nederbörd kommer att öka. Skyfall, i synnerhet över tätbebyggt område, kan orsaka kraftiga översvämningar. Dessa översvämningar behöver inte nödvändigtvis utgöra ett problem. Problem uppstår när vattnet orsakar risk för liv och hälsa, påverkar samhällsviktiga funktioner och kommunikationer eller ger upphov till värdeförlust. För att Lunds kommun ska kunna motverka dessa negativa konsekvenser behövs en plan för hur byggnation och markanvändning ska anpassas till det förändrade klimatet med fler och kraftigare skyfall.

Den långsiktiga ambitionen är att tätorterna i Lund ska kunna hantera ett skyfall med ett minimum av skador som följd. För att detta ska realiseras kommer det att behövas en mängd olika åtgärder, både i form av fysiska åtgärder men även genom informationsspridning. Planering måste ske så att åtgärder blir så effektiva som möjligt, både i förhållande till kostnader för att vidta åtgärder och till hur effektivt skydd åtgärderna ger.

Fysiska åtgärder kommer att behövas på olika nivåer, både storskaliga anläggningar och minde lokala åtgärder. Eftersom arbetet med att anpassa Lund kommer att ta lång tid måste åtgärder prioriteras så att de störningar som ger störst konsekvenser hanteras först. Människors säkerhet ska prioriteras framför monetära värden.

Kunskapen måste öka kring risker och rimlig nivå på säkerhet vid skyfall. En stad kan inte förväntas fungera som vanligt i en extremhändelse, utan det handlar om att minimera konsekvenserna. Översvämningar och åtgärder gäller både kvartersmark och allmän platsmark, och berör såväl medborgare som privata och offentliga aktörer.

Det är av största vikt att den mark som behövs för att kunna genomföra åtgärder avsätts och att det finns tillräckligt med resurser, i planerings- anläggnings och driftskedet, för att kunna genomföra åtgärder.

Fokusområden

Lunds kommun har sex fokusområden som ska vara styrande i
överväganden, prioriteringar och satsningar i det strategiska planeringsarbetet:

- Lund, en attraktiv och kreativ plats
- Inflytande, delaktighet och service
- Ekologisk hållbarhet
- Ekonomisk hållbarhet
- Social hållbarhet
- Långsiktig kompetensförsörjning

Till fokusområdena finns sex mål där tre kan kopplas till Översvämningsplanen:

- Lund ska vara en attraktiv plats att leva och bo på.
- Lunds kommuns klimat- och miljöpåverkan ska västenligt minska.
- Lunds kommun ska ha en stark ekonomi.

• • •

Inledning

Händelser de senaste åren visar att klimatet håller på att förändras. Både antalet dagar med kraftig nederbörd och mängden nederbörd kommer att öka, med konsekvenser som kan påverka samhället negativt. För att möta dessa förändringar krävs en strategi för hur kommunen långsiktigt ska öka sin motståndskraft mot dessa konsekvenser.

Syfte

Skyfall, i synnerhet över tätbebyggt område, kan orsaka kraftiga översvämningar. Dessa översvämningar, det vill säga ansamlingar av vatten på markytan, behöver inte nödvändigtvis utgöra ett problem. Problem uppstår när vattnet orsakar risk för liv och hälsa, påverkar samhällsviktiga funktioner och kommunikationer eller ger upphov till värdeförlust. För att Lunds kommun ska kunna motverka dessa negativa konsekvenser behövs en plan för hur byggnation och markanvändning ska anpassas till det förändrade klimatet med fler och kraftigare skyfall. Denna plan är första steget i det arbetet.

Översvämningsplanen behandlar det vatten som inte hanteras i dagvattensystemet.

Dagvattenstrategin och dagvattenplanen behandlar det vatten som hanteras i dagvattensystemet.

Syftet med översvämningsplanen är att:

- Kartlägga kommunens eventuella svagheter vid skyfall.
- Tydliggöra övergripande strategier och riktlinjer för hur planerad ny- och ombyggnation i staden ska göras för att minska de negativa konsekvenserna vid skyfall.
- Lyfta och medvetandegöra frågan så att skyfallsplanering blir en självklar del av samhällsplaneringen.

Ett samhälle som inte kan hantera effekterna av ett förändrat klimat är inte ett hållbart samhälle. Denna plan är ett första steg i arbetet för att säkra att Lund är ett hållbart samhälle.

Inriktningsmål

Översvämningsplan för Lund ska bidra till att:

- Tätorterna i Lunds kommun utvecklas mot att bli hållbara samhällen som kan hantera konsekvenserna av ett skyfall.
- Förståelsen hos alla berörda i Lunds kommun; tjänstemän, politiker och invånare ökar kring risker med skyfall, rimlig säkerhetsnivå och det egna ansvaret.
- Senast år 2019 ska åtgärdsplaner ha tagits fram för hur kommunen ska säkra samhällsviktiga funktioner och människors liv vid skyfall.

Strategier

- Hanteringen av skyfall ska vara en *självklar del i allt arbete* i kommunen, både vid nybyggnad och ombyggnad.

- Kommunen ska bedriva ett fortsatt strukturerat arbete med att identifiera risker och ta fram åtgärdsplaner för att förebygga riskerna för skador vid skyfall.
- Det ska *avsättas mark* för att kunna genomföra en hållbar skyfallshantering.
- Det ska *avsättas resurser* till skyfallshantering, både i anläggnings- och i driftskedet.
- Privata aktörer och fastighetsägare ska uppmuntras att bidra för att minska riskerna för översvämning.
- Åtgärder ska utformas så att de bidrar till en attraktiv stadsmiljö.

Avgränsningar

Översvämningsplan för Lund behandlar det vatten som inte hanteras av dagvattensystemet och som orsakar översvämningar och olägenheter. Vatten som hanteras i dagvattensystemet behandlas i "Dagvattenstrategi för Lunds kommun" samt "Dagvattenplan för Lunds tätort".

Översvämningsplanen hanterar de större tätorterna i Lunds kommun. Det är främst i tätorterna som risken är störst för att skyfall orsakar materiella skador och personskador samt störningar på samhällsviktiga funktioner.

Skyfallsplanen tittar inte på åtgärder i Stångby och Brunnshög då detaljerade studier görs i de planerade utbyggnadsplanerna.

Inom ramen för detta projekt har det inte gjorts några beräkningar på översvämningsrisker i vattendrag. Informationen i dokumentet baseras på Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) beräkningar för Höje å samt erfarenheter kring tidigare översvämningar.

Ingen hänsyn är tagen till höga havsvattennivåer då undersökningar visar att vattenståndet i Höje å och Kävlingeån inte påverkas av havsvattennivåerna (Sweco 2011).

Skyfall

Extrem nederbörd är något som sällan inträffar. Dagens samhällen är inte byggda för att kunna hantera de vattenmängder som uppstår och därför behövs ett sekundärt avledningssystem som kan avleda vattnet och begränsa negativ inverkan på samhället.

Hantering av skyfall

Skyfall innebär stora mängder regn på kort tid. Nästan alla skyfall inträffar sommartid och i samband med kraftiga åskskurar. Nederbörden är ofta väldigt lokal och har liten geografisk utbredning, men får ofta stor lokal påverkan. Med de prognostiserade klimatförändringarna kommer både antalet dagar med kraftig nederbörd och mängden nederbörd att öka (SMHI).

Skyfall
Skyfall är enligt SMHI ett regn med intensiteten 1 mm/min eller 50 mm/timme

• • •

Samhället och det traditionella sättet att hantera vatten, genom infiltration och avledning i underjordiska system, är inte byggt för att kunna hantera extrema mängder vatten. Detta gör att skyfall över en tätort i många fall leder till marköversvämningar. Dessa översvämningar kan orsaka stora problem och kostnader för ett samhälle, till exempel i form av skador på bebyggelse, störningar i trafik och olägenheter för invånarna. Det är svårt att leda bort eller hantera de extrema vattenmängder som kommer vid ett skyfall utan att några olägenheter uppstår. Istället handlar det om att hantera det på ett sätt som ger så lite olägenheter som möjligt.

För att kunna möta de krav som ställs på samhället av ett förändrat klimat krävs en förändring av hur staden planeras och används. Vid kraftig nederbörd behövs ytliga vattenvägar, med generellt högre kapacitet än rör, samt utpekade ytor som tidvis kan översvämmas. Ytor som till vardags har andra funktioner, till exempel parker, vägar, torg etc, se bild 1. Då det ofta finns brist på ytor i en tätort och det är många funktioner som konkurrerar om utrymme är det av yttersta vikt att samordna de ytor som finns så att de kan ha många olika funktioner. Höjdsättning av mark och byggnader utgör andra åtgärder som kan användas för att skydda mot okontrollerade översvämningar. Vilka åtgärder som är mest effektiva, lämpliga och möjliga är beroende av vilka förutsättningar som råder i det aktuella området.

Bild 1: Yta i gaturummet där vatten kan hanteras och transporteras vid kraftiga regn (Illustration: Envidan/Gruppe).

Återkomsttid och klimatfaktor

Regn beskrivs ofta med hjälp av återkomsttider. Återkomsttid är ett mått på hur ofta en händelse kan förväntas inträffa. Med en händelses återkomsttid menas att händelsen i genomsnitt inträffar eller överträffas en gång under denna tid. Eftersom man exponerar sig för risken under flera år blir den ackumulerade risken avsevärt större (SMHI).

Vid beräkningar och dimensioneringar av anläggningar med lång livslängd är det nödvändigt att ta höjd för framtida förändringar i nederbörd. Därför behöver regnmängden, som är baserad på historiska data, multipliceras med en klimatfaktor (SMHI). Aktuella klimatfaktorer tas fram av SMHI.

Extrema skyfall i närområdet

Köpenhamn 2011: 120 mm på 2 timmar, motsvarande ett 1000-årsregn.

Malmö 2014: 120 mm på 6 timmar, motsvarande ett 360-årsregn.

Ansvarsfördelning

Ansvaret för att klimatanpassa ny och befintlig bebyggelse fördelas mellan stat, kommun och fastighetsägare. Staten har ett lagstiftningsansvar och ett samordningsansvar mellan olika myndigheter. Kommunerna har, enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900), ansvaret för att ny bebyggelse lokaliseras till lämplig mark med hänsyn till bland annat risken för olyckor som ras, skred eller översvämning och erosion. Kommunen har även, enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO 2003:778), ansvar för att vidta förebyggande åtgärder mot olyckor för att skydda människors liv och hälsa samt egendom och miljön. Kommunerna har dock enligt lag ingen skyldighet att skydda befintlig bebyggelse. Det kan finnas en rätt för kommunen att vidta åtgärder om det kan anses vara av ett allmänt intresse för kommunmedborgarna att kommunen vidtar åtgärder och ställer kommunens resurser och skattemedel till förfogande (Göteborg 2016).

Kommunerna har, via va-huvudmannen och där vattentjänstlagen är tillämplig, ansvar för det allmänna dagvattensystemet. Det är dock inte preciserat i lagen

vilka gränser som gäller, mer än att den allmänna va-anläggningen ska uppfylla skäligt anspråk på säkerhet. Dimensioneringskriterier finns beskrivet i branschpraxis, Svenskt Vatten P110.

Fastighetsägare har enligt den allmänrättsliga grundprincipen, ansvar och skyldighet att vidta förebyggande åtgärder för att skydda sin egendom och ansvarar för skador på den egna fastigheten. Utöver det har den också en skyldighet att se till att den egna fastigheten inte orsakar olägenhet för omgivningen enligt Jordabalken.

Kostnader

Skyfall är kostsamma för samhället, både materiellt och emotionellt. Skador på byggnader står ofta för den största delen av de monetära kostnaderna, men indirekta kostnader i form av risker vid samhällsviktig verksamhet, påverkan på framkomlighet, inkomstbortfall och psykologisk oro har stor inverkan på samhällsekonomin.

Uppskattade monetära kostnader vid skyfall

Köpenhamn 2011: 6 miljarder DKK

Malmö 2014: 600 miljoner kronor.

• • •

Genomförande och prioritering

Skyfallsanpassning är ett långsiktigt arbete där det kommer att behövas både fysiska åtgärder, kommunikationsinsatser och en ökad kunskap hos alla involverade. Detta är ett arbete som kommer att kräva både tid och resurser.

Prioritering av åtgärder

Den långsiktiga ambitionen är att tätorterna i Lund ska kunna hantera ett skyfall med ett minimum av skador som följd. För att detta ska realiseras kommer det att behövas en mängd olika åtgärder. Planering måste ske så att dessa åtgärder blir så effektiva som möjligt, både i förhållande till kostnader för att vidta åtgärder och till hur effektivt skydd åtgärderna ger. I detta ligger en motsättning mellan kostnader och skydd på så sätt att ett hundraprocentigt skydd mot alla former av kraftig nederbörd inte är ekonomiskt försvarbart. En avvägning måste därmed göras mellan kostnaderna och en rimlig skyddsnivå.

Fysiska åtgärder kommer att behövas på olika nivåer, både storskaliga anläggningar och minde lokala åtgärder. Vilken typ av åtgärd som genomförs är beroende av var de anläggs i systemet, vad som är möjligt på den angivna platsen och vad de har för syfte. Huvudsakligen ska de genomföras som åtgärder ovan mark i form av ytliga avrinningsvägar och översvämningsytor. Ytorna ska utformas multifunktionella, så att de kan nyttjas till annat då de inte används för skyfallshantering, då detta är något som kommer att ske ytterst sällan. Rätt utformade kan åtgärderna även bidra till att det bildas fler attraktiva gröna och blå rekreativa miljöer, samt till en säkrare hantering av dagvatten.

Ytbehov
För att kunna hantera ett 100-årsregn behövs 10 % av avrinnings-områdets yta, om man tillåter ett vattendjup på översvämnings-ytor på 0,25 m.

• • •

Eftersom arbetet med att anpassa Lund kommer att ta lång tid måste åtgärder prioriteras så att de störningar som ger störst konsekvenser hanteras först. Människors säkerhet ska prioriteras framför monetära värden.

1) Samhällsviktig verksamhet och bebyggelse där det finns risk för människors liv.
2) Vägnät och stråk som behövs för räddningstjänstens framkomlighet.
3) Bebyggelse där monetära skador orsakade av skyfall drabbar många människor.

Genomförande

Förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder görs för att minska risken för översvämning. Förebyggande åtgärder kan handla om att i fysisk planering förhindra placering av ny bebyggelse i översvämningshotade områden, besluta om flytt av byggnad eller verksamhet eller att reglera lägsta

grundläggningsnivå för bebyggelse. Till kategorin förebyggande åtgärder hör även utredande insatser, informationsåtgärder och utveckling av beslutsstöd. Skyddsåtgärder syftar till att reducera översvämningshot, sårbarhet eller konsekvens genom fysiska åtgärder.

De fysiska åtgärderna kommer inte att kunna genomföras enbart i form av särskilda projekt för att kunna hantera skyfall. För att arbeta resurseffektivt kommer många av åtgärderna att behöva göras i samband med andra processer, till exempel vid exploatering eller ombyggnad av allmän platsmark. Det krävs därför ett helhetstänk, där översvämningsfrågan analyseras och lyfts, i alla projekt som genomförs, från projektidé till förvaltning och användande. Det är av största vikt att den mark som behövs för att kunna genomföra åtgärder avsätts och att det finns tillräckligt med resurser, i planerings- anläggnings och driftskedet, för att kunna genomföra åtgärder.

Olika frågeställningar behöver hanteras beroende på om det handlar om exploatering av tidigare obebyggd mark, förtätning, ombyggnation av allmän platsmark eller hantering i befintlig miljö utan tillkommande nybyggnation. Det finns inga nationella riktlinjer utan istället är det upp till varje kommun att besluta kring vilken säkerhetsnivå byggnation ska ha, avväganden om vilka risker och olägenheter som måste accepteras och om särskild infrastruktur eller byggnation, som till exempel sjukhus, ska ha en högre säkerhetsnivå. Nedan redovisas de säkerhetsnivåer för Lunds kommun. Nivåerna kan revideras om en nationell standard tydliggörs genom exempelvis lagstiftning.

Ny bebyggelse:

- Planläggning för ny bebyggelse ska inte försämra eller skapa översvämningsproblematik för omgivningen. Det ska istället alltid eftersträvas att i samband med planläggning förbättra skyfallshanteringen där det behövs.
- Bebyggelse på ej tidigare exploaterad mark ska säkras mot ett 100-årsregn med klimatfaktor.
- Det ska eftersträvas att ny bebyggelse på tidigare exploaterad mark (förtätning) ska säkras mot ett 100-årsregn med klimatfaktor. Om detta inte är möjligt kan det i särskilda fall göras undantag, dock ska alltid bebyggelsen säkras mot ett 50-årsregn med klimatfaktor.

Befintlig bebyggelse:

- Samhällsviktiga funktioner ska kunna klara ett 100-årsregn med klimatfaktor.
- Befintlig bebyggelse ska skyddas till så hög nivå som anses rimligt i förhållande till konsekvenser och kostnader. Målet är att minst säkra bebyggelsen mot ett 50-årsregn med klimatfaktor.

Samhällsviktig verksamhet

Skydd av samhällsviktig verksamhet handlar om att säkerställa en förmåga att förebygga, hantera och återhämta sig från allvarliga störningar hos de verksamheter och funktioner som är av betydelse för befolkningens liv och hälsa, samhällets funktionalitet samt våra grundläggande värden (www.msb.se)

• • •

Skyfallsåtgärder

För att minska risken för översvämning i de värst drabbade områdena kommer en del åtgärder att behöva genomföras som separata projekt som har till huvudsyfte att minska riskerna vid skyfall. Det kan exempelvis röra sig om omgestaltning av parker, gator eller andra kommunala ytor i syfte att hantera vatten, se bild 2.

Bild 2: Inspirationsbild: översvämningsyta i Mästers Park (illustration: Barbara Mathiasson).

Ombyggnad av allmän platsmark

I samband med ombyggnad av allmän platsmark ska alltid möjligheten till en förbättrad skyfallshantering tas med som en förutsättning i projektet redan vid planering och förstudie. Detta innebär att det behövs både utbildning av tjänstemän samt utveckling av rutiner för att förankra översvämningsproblematiken i verksamheten. Kommunen bör arbeta med åtgärder såsom:

- Ytor som kan ta upp eller tillfälligt magasinera vatten vid stora mängder nederbörd, se bild 3.
- Vattenvägar som kan leda stora mängder vatten till ytor där de tillfälligt kan magasineras.
- Vegetation/marktäckning/överbyggnader som tillåter infiltration.
- Fördröjningsmagasin.

Bild 3: Exempel på utformning av torg, med syfte att hantera vatten. Tåsinge plads, Köpenhamn (Foto: GHB Landskab).

Planprocessen

Hänsyn till översvämningskarteringen och planerade åtgärder ska tas i översiktsplanen vid val av hur ytor ska planeras. Mer detaljerade studier ska sedan göras i efterföljande arbete med fördjupade översiktsplaner, program och detaljplaner. Byggherren ska under planskedet visa att föreslagen utformning klarar kraven på anpassning till översvämningsrisker som ställs från stadsbyggnadskontoret.

Grundläggande planeringsåtgärder för att minska risken för översvämningar är:

- Ytor för hantering av vatten från skyfall: I fördjupade översiktsplaner, program och detaljplaner ska hänsyn tas till skyfallskarteringen vilket innebär att rinnvägar ska beaktas och ytor för hantering av vatten pekas ut.
- Placering av byggnader: Byggnader ska inte placeras så att de stör rinnvägar enligt skyfallskarteringen (DHI 2016). Placering som stör rinnvägar kan endast tillåtas om ny rinnväg kan skapas som leder skyfallsvattnet förbi byggnaderna på ett säkert sätt.
- Höjdsättning av byggnader: Höjdsättning av byggnader ska ske så att skaderisk vid skyfall inte föreligger.
- Höjdsättning av kvartersmark och allmän plats: Höjdsättning som möjliggör och säkrar att vatten rinner och samlas där det totalt sett gör så liten skada som möjligt ska eftersträvas. Där det är möjligt och lämpligt kan hantering av vatten ske i parker samt rinnvägar skapas på gator.

Kvartersmark

Det går inte enbart att göra åtgärder på den mark som kommunen har till sitt förfogande, utan alla aktörer i samhället måste ta ansvar för det vatten som

uppstår inom den egna fastigheten. Fastighetsägare har det primära ansvaret för att vidta förebyggande åtgärder för att skydda sin fastighet.

I dagsläget saknas det lagstöd för att kräva att vatten hanteras på kvartersmark. Istället måste detta ske på frivillig basis från fastighetsägarna. Det är därför viktigt att alla fastighetsägare och verksamhetsutövare har kunskap om den inverkan som klimatförändringarna har på deras fastigheter och hur utformningen av kvartersmark påverkar både den egna och andras fastigheter. Genom information och kampanjer kan fastighetsägare informeras om sin egen inverkan på vattenhanteringen i staden och hur de kan påverka den. Denna information samordnas med information kring dagvattenhantering (Dagvattenplan för Lunds stad).

Tillgängliga ytor
30 % av marken inom Lunds stad är allmän platsmark, varav 12 % är parkmark. 70 % är kvartersmark.

Vid utformning av kvartersmark som ägs av kommunen, till exempel skolor och idrottsplatser, ska det alltid göras en bedömning om det vid behov är möjligt att göra åtgärder för att minska risker för översvämningar.

Kommunikation
Kunskapen måste öka kring risker och rimlig nivå på säkerhet vid skyfall. En stad kan inte förväntas fungera som vanligt i en extremhändelse, utan det handlar om att minimera konsekvenserna. Det måste även ske en ökad medvetenhet hos alla aktörer som påverkar hur staden kan hantera vatten. Översvämningar och åtgärder gäller både kvartersmark och allmän platsmark, och berör såväl medborgare som privata och offentliga aktörer.

Kommunikationen av Översvämningsplan för Lunds kommun behöver därför ske både internt inom Lunds kommun respektive VA SYD och externt gentemot berörda målgrupper. En kommunikationsplan tas fram och ligger till grund för arbetet. Kommunikationsplanen ses över årligen och revideras vid behov. Målgrupper behöver definieras och prioriteras.

Ansvar och finansiering i Lunds kommun
Det är kommunens ansvar att ta fram underlag för att kartlägga eventuella svagheter vid skyfall och att ta fram en övergripande åtgärdsplan. Det är även kommunens ansvar att se till att det finns tillräckligt med resurser för att kunna genomföra utredningar och planerade åtgärder.

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att hänsyn tas i planprocessen, från översiktsplan till detaljplan och bygglov. Om det behövs åtgärder inom en plan för att säkra ny bebyggelse ansvarar exploatören för att dessa genomförs. Kostnaderna ska belasta exploateringen.

Ansvaret för att skydda fastigheter ligger på fastighetsägaren.

Ansvaret för att hantera skyfall på allmän platsmark ligger på tekniska nämnden. Tekniska nämnden ansvarar för genomförandet och drift av de åtgärder som görs för att skydda befintlig bebyggelse. Det är ofta

samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra åtgärder samtidigt som annan ombyggnation av allmän platsmark sker. Dessa åtgärder innebär ökade kostnader för den skattefinansierade budgeten. De separata projekt som behövs för att minska riskerna vid skyfall måste läggas in i kommunens långsiktiga finansieringsplan.

Åtgärder på ledningsnätet är VA SYDs ansvar och finansieras av va-taxan.

VA SYD har huvudansvaret för kommunikation med privata fastighetsägare kring vad de kan och bör göra inne på sin fastighet. Kommunen har ansvaret för att kommunicera internt till de olika förvaltningarna. Kommunen ansvarar också för kommunikationen kring översvämningskarteringen och de åtgärder som görs på allmän platsmark.

Förutsättningar och underlag

En marköversvämningskartering för Lunds större tätorter har genomförts för att kunna kartlägga kommunens eventuella svagheter vid extrema regnhändelser.

Marköversvämningsmodell

I syfte att kartlägga var vattnet rinner och skapar översvämningar har markavrinningsberäkningar gjorts för extremt regn för de större tätorterna i Lunds kommun. Avrinnings- och översvämningsberäkningar har genomförts med hjälp av en hydraulisk modell för en extrem regnhändelse. Utifrån resultaten har översvämningsutbredning, vattendjup och flödesvägar kartlagts. Beräkningsresultaten utgör ett underlag för identifikation av riskområden med avseende på översvämningar, alternativa avledningsvägar på markytan och lämpliga platser för att hantera vattnet (DHI 2016). Denna modell ska uppdateras efterhand som områden exploateras och åtgärder utförs.

Skyfallsanalys
För mer information om marköversvämningsmodellen, läs "Skyfallsanalys för Lunds kommun", DHI 2016

Simuleringar är gjorda för olika scenarier för tätorterna:

- Lunds stad: Simuleringar är gjorda för 100-årsregn och 50-årsregn med en total varaktighet på sex timmar. Till regnet har en klimatfaktor på 1,3 adderats. Marköversvämningsmodellen är kopplad till ledningsnätsmodellen som visar ledningsnätets beräknade kapacitet.
- Stångby, Södra Sandby och Dalby: Simuleringar är gjorda för 100-årsregn och 50-årsregn med en total varaktighet på sex timmar. Till regnet har en klimatfaktor på 1,3 adderats. Ledningsnätet har vid simuleringen antagits vara fullt och kunna hantera ett 10-årsregn.
- Veberöd, Idala och Genarp: Simuleringar är gjorda för 100-årsregn med en total varaktighet på sex timmar. Till regnet har en klimatfaktor på 1,3 adderats. Ledningsnätet har vid simuleringen antagits vara fullt och kunna hantera ett 10-årsregn. Simuleringar är gjorda för två olika infiltrationshastigheter då den första simuleringen misstänktes ha överskattat infiltrationshastigheten för omkringliggande mark.

Översvämning i vattendrag

Nedan beskrivs översvämningsriskerna för tre vattendrag som påverkar tätorter i Lunds kommun. Riskerna för Höje å baseras dels på MSB:s beräkningar och dels på erfarenheter från år 2007. Informationen om Sularpsbäcken och Veberödsbäcken baseras på erfarenheter.

Vattendragen i Lund är, till skillnad från hårdgjorda städer, ofta känsligare för långvariga regn än korta intensiva skyfall. Detta eftersom mycket av vattnet till vattendragen kommer från åkermark som mättas efter långa regnperioder och då ger en kraftig avrinning till vattendragen (Sweco 2011).

Höje å

Höje ås avrinningsområde är ca 31 600 ha stort och utgörs till stor del av jordbruksmark. Andelen tätort utgör ca 18 % av hela avrinningsområdet. I princip hela ån berörs av olika dikningsföretag. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap har gjort en översiktlig översvämningskartering för Höje å (MSB 2011) som är avsedd för övergripande insatsplanering av räddningstjänstens arbete samt som översiktligt underlag vid kommunernas planering.

Bild 4 visar beräknade översvämningar för 100-årsflödet och för beräknat högsta flöde (enligt Flödeskommitténs riktlinjer för dammdimensionering, FDK I, storleksordningen 10 000-års flöde).

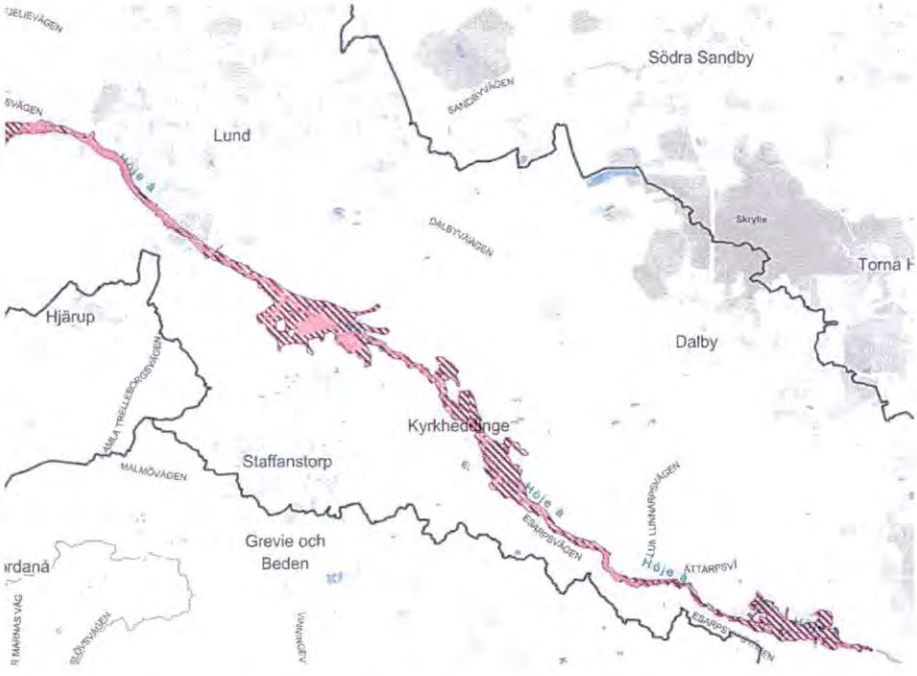


Bild 4: Rosa områden visar översvämmade ytor vid 100-årsflöden och streckade ytor visar översvämmade ytor vid beräknat högsta flöde (www.vattenatlas.se).

Högsta uppmätta flöde i Höje å var i juli 2007. Översvämningsutbredningen var lite mindre än MSB:s beräknade utbredning för 100-årsflödet. Dagvattnets inverkan på vattennivån i Höje å var då marginell eftersom dagvattnets högsta flöden inträffar före de högsta flödena i Höje å. Detta beror på fördröjningen av flödet i Höje å och tillrinningen från hela avrinningsområdet (Sweco 2011).

Veberödsbäcken genom Veberöd

Veberödsbäcken är ett dikningsföretag (Veberödsbäcken 1898) med en sträckning söder om Veberöd till Kvarnparken. Efter Kvarnparken övergår det till Veberödsbäckens rensningsföretag 1977 vilket sträcker sig till Vombs ängar. Denna del av bäcken har relativt god kapacitet. Veberödsbäcken är däremot bitvis mycket smal och ligger inträngd mellan fastigheter. Bäcken tar emot stora mängder vatten från åkermark innan den rinner in i samhället. Erfarenheter från översvämningar de senaste åren visar att det inte behöver

Höje å

För mer information om översvämningsrisk i Höje å, se MSB Rapport nr 76, 2011-11-29.

• • •

regna särskilt kraftigt för att det ska ske lokala översvämningar i bäcken (VA SYD 2015).

Sularpsbäcken genom Södra Sandby

Sularpsbäcken genom Södra Sandby är en del av den allmänna va-anläggningen. Bäcken tar emot vatten från ca 2 100 ha åkermark innan den rinner in i samhället. Erfarenhetsmässigt uppstår inga allvarliga problem längs Sularpsbäcken genom Södra Sandby. Problem har ibland uppkommit vid Sofielundsvägen när vattenståndet i bäcken varit högt och vatten tryckts bak i ledningsnätet och orsakat källaröversvämningar.

Kombinerat ledningsnät

Vid kraftiga regn kan problem uppstå även om det inte blir marköversvämningar, ofta i form av källaröversvämningar. Här är det kombinerade ledningsnätet en riskkonstruktion. Vid kraftiga regn kan ledningskapaciteten överskridas och uppdämning sker då i systemet. Dessa uppdämningar kan leda till källaröversvämningar. För att minska risker för källaröversvämningar behövs en kombination av åtgärder; ovan mark, på ledningsnätet via VA SYD:s åtgärdsplan (VA SYD 2012) samt i det dagliga arbetet med dagvattenhantering.

Kombinerat ledningsnät
I kombinerade ledningsnät leds spillvatten och dagvatten i samma ledning.

• • •

Analys av underlag

Översvämningsutbredningen skiljer sig markant mellan de olika orterna. I Lunds stad uppstår två omfattande sammanhängande översvämningsområden med stora vattendjup, från Norra Kyrkogården via Lund C till Värpinge och från Mårtenstorget ner till Kraftringens huvudkontor på Stampelyckan, samt ett antal områden med mindre utbredda vattenansamlingar men med stora vattendjup. Generellt står flertalet av viadukterna vattenfyllda. Minskad framkomlighet kan ses på ett begränsat antal mindre och medelstora vägar medan E22:an och väg 11 klarar sig generellt bra. I Södra Sandby sker den huvudsakliga ytavrinningen längs med ett antal huvudstråk, bland annat Sularpsbäcken, där de största problemen uppstår. För Dalby är problemen generellt begränsade med några översvämmade områden. Se nästa kapitel för kartor över drabbade områden.

En analys för Veberöd, Idala och Genarp belyser vikten av att känna till de geologiska förutsättningarna i området. För det första beräkningsfallet påverkas få områden av översvämning medan vid det andra fallet så bildas tydliga stråk där vatten rinner och blir stående. För att få en bättre säkerhet vid mer detaljerade modelleringar krävs närmre studier av de geologiska förutsättningarna.

Översvämningar i ett vattendrag är en naturlig händelse och behöver därför i första hand hanteras genom att inte placera byggnader, känslig infrastruktur eller andra anläggningar känsliga för vatten och av ekonomiskt värde i vattendragets översvämningsområde. Vattendragens naturliga

översvämningsområde (å-plan) ska beaktas vid planläggning och är inte lämpligt för bebyggelse. Både Veberödsbäcken och Sularpbäcken översvämmas vid regn, i synnerhet i de södra delarna där det kommer in mycket vatten från kringliggande åkermark, med konsekvenser för bebyggelsen kring åarna. Risken att Höje å skadar befintlig känslig bebyggelse i Lund är relativt liten. Dock ska man vid åtgärdsplanering se till att vatten inte leds okontrollerat till ån då man riskerar att dränka nedströms liggande områden.

Övergripande åtgärder

Nedan följer en redovisning över några av de drabbade områdena i Lunds tätorter samt övergripande förslag på lokalisering av åtgärder. Dessa förslag är inte heltäckande, utan ett första steg i arbetet med att hitta platser för möjliga åtgärder.

Åtgärder

För att kunna prioritera mellan de olika översvämningsdrabbade områdena och för att hitta lämpliga ytor för åtgärder behövs ytterligare analyser samt modellering och tester av åtgärdsförslag. Nedan visas förslag på övergripande åtgärder för olika delar av Lunds kommun. Åtgärderna är på inget sätt heltäckande och inte kontrollerade i detalj, utan ska ses som ett första steg för en åtgärdsplanering och en uppmaning till vilka markområden som måste reserveras för skyfallshantering. Fokus har lagts på de värst drabbade områdena i respektive tätort samt på samhällsviktig verksamhet. Detta innebär att konsekvenserna av översvämningarna kan vara olika allvarliga i de olika tätorterna.

Det är ofta svårt att genomföra åtgärder i de områden som är värst drabbade, lösningen ligger i att försöka hantera vattnet uppströms så att belastningen på dessa områden minskar. För att detta ska vara möjligt behövs ytor, något som ofta är svårt att hitta i tätbebyggda områden. Karteringen visar ett antal obebyggda områden där det är extremt viktigt att reservera plats för att kunna ta hand som stora mängder vatten. Några exempel på sådana områden är parkområdet i Värpinge kring Värpingediket, området kring dammen vid Annehem och Mästers Park.

Förslag på lokalisering av åtgärder för respektive tätort

Som grund för den övergripande analysen och förslag på lokalisering av åtgärder ligger den kartering som visar vattendjup för ett 100-årsregn med klimatfaktor. För att hitta flödesvägar och för att se var vattnet kommer ifrån har även karteringen över flödesvägar använts.

Översvämningskartorna visar det maximala vattendjupet under översvämningsförloppet, oavsett vid vilken tidpunkt detta uppkommer. För att få en uppfattning om olägenheter/skador som regnet orsakar kan följande djupintervall för vatten på markytan användas som ungefärliga riktvärden då översvämningskartorna studeras:

- 0,1 - 0,3 m, besvärande framkomlighet
- 0,3 - 0,5 m, ej möjligt att ta sig fram med motorfordon, risk för stor skada
- 0,5 m, stora materiella skador, risk för hälsa och liv

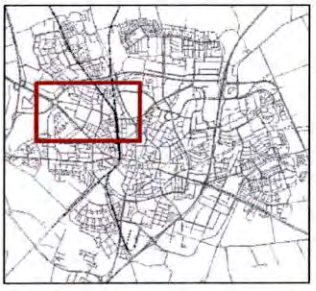
Lunds stad

I Lunds stad finns ett antal större sammanhängande problemområden med större vattendjup samt flertalet mindre områden spridda över hela staden med en begränsad översvämningsutbredning, men med större vattendjup. Exempel på större områden är:

- Väster om Lund C och vidare ner mot Vårdcentral Måsen.
- Bostadsområdet norr om Landsdomarevägen.
- Bostadsområdet längs Revingegatan.
- Bostadsområdet på båda sidor om Gullregnsvägen och Kraftringen kontor vid Stampelyckan.

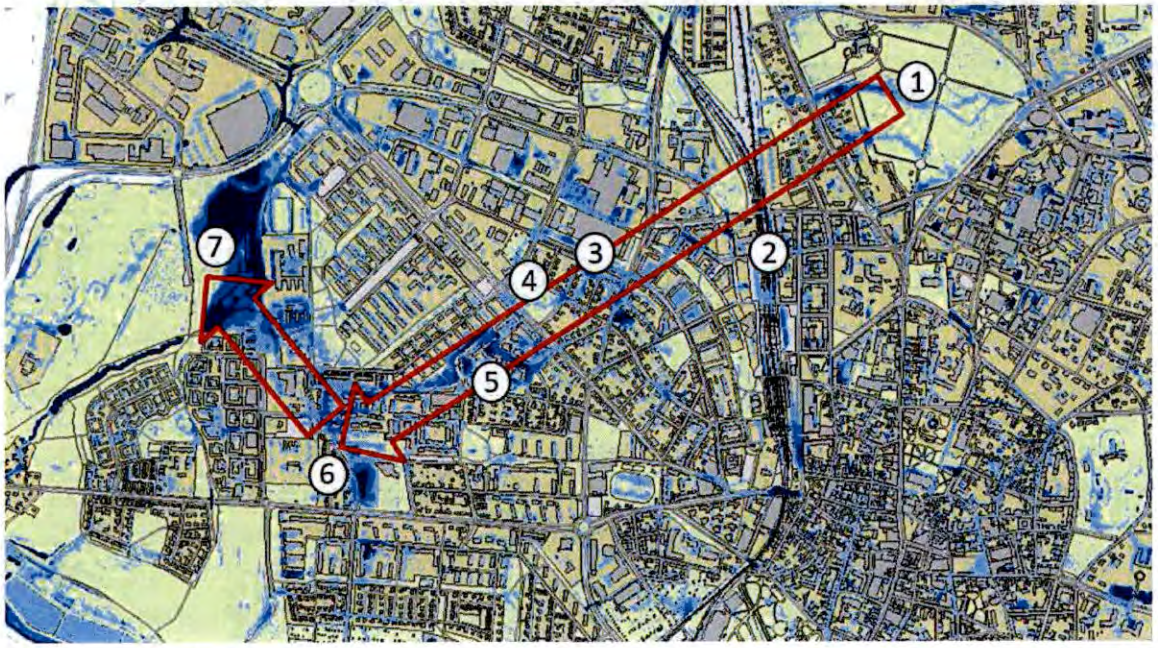
Resultaten från det kompletterande beräkningsfallet indikerar att även vid ett något mindre extremt regn drabbas Lund av kraftiga översvämningar i flera områden. I jämförelse med 100-årsregnet så samlas marköversvämningen vid 50-årsregnet generellt mer i lågpunkterna och utbredningen i översvämningsområdena minskar.

Norra Kyrkogården – Lund C – Värpinge



Översvämningsrisk: Det bildas ett stråk med utbredda vattenansamlingar med stora vattendjup från Lund C via Västra innerstaden, kring kvarteret Måsen, ner mot Papegojlyckan och bort mot Värpinge.

Konsekvens: Många bostäder riskerar att översvämmas och runt vissa byggnader kan vattendjupet bli så högt att det finns risk för människors liv. Lund C är en samhällsviktig funktion. Området väster om Lund C har kombinerade ledningar, vilket ökar risken för källaröversvämningar.

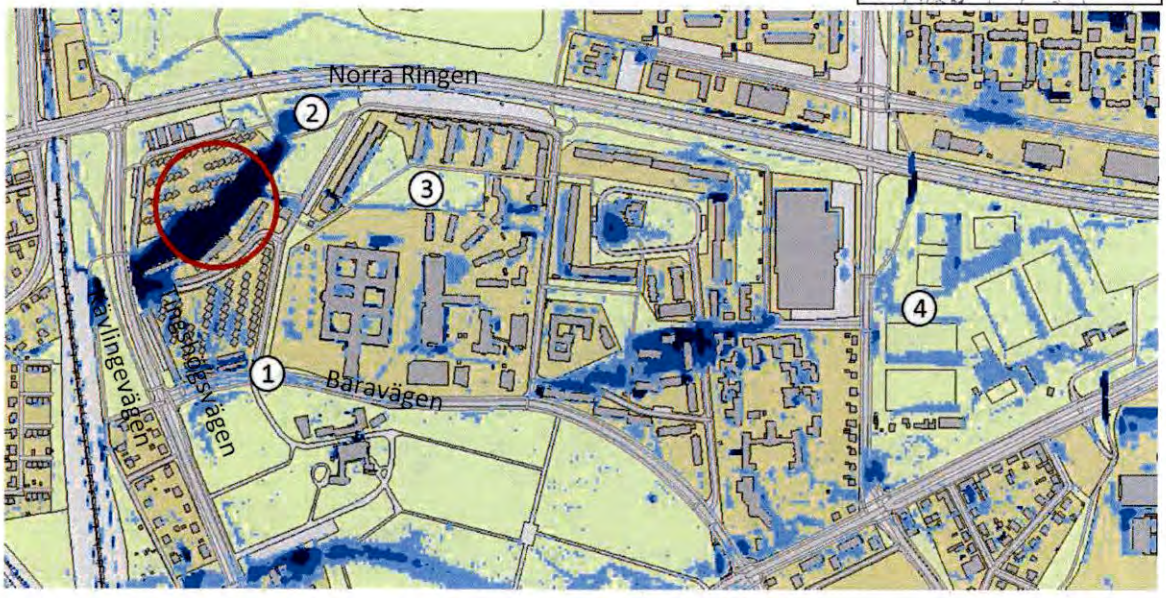


Förslag på åtgärder: Avrinningsstråket börjar redan uppe vid Norra Kyrkogården. För att minska belastningen nedströms bör åtgärder göras för att se till att vattnet hanteras där och inte leds vidare (1). Vid ombyggnad och förtätning kring Lund C måste hänsyn tas så att vattnet kan ledas vidare till ytor där de inte orsakar skada (2). Möjligheten att förändra höjdsättningen på gatorna i bostadsområdet söder om Åldermansgatan (3) bör ses över så att ytvattnet kan ledas till Mästers Park (4). Denna åtgärd minskar även belastningen nedströms. Ett antal åtgärder behöver genomföras kring kvarteret Måsen (5), en större utredning kring detta pågår i samband med planerad förtätning. Plats bör reserveras vid Folkets Park (6) för att kunna hantera det vatten som samlas där. Om dessa åtgärder genomförs bör belastningen på Papegojlyckan minska avsevärt. Det är av största vikt att reservera ytan kring dagvattendiket i Värpinge (7) för att kunna hantera de stora vattenmassor som

samlas där. En viss översyn behöver även göras av ledningsnätet, då det trycks upp vatten ur ledningsnätet på vissa olämpliga ställen.

Landsdomarevägen

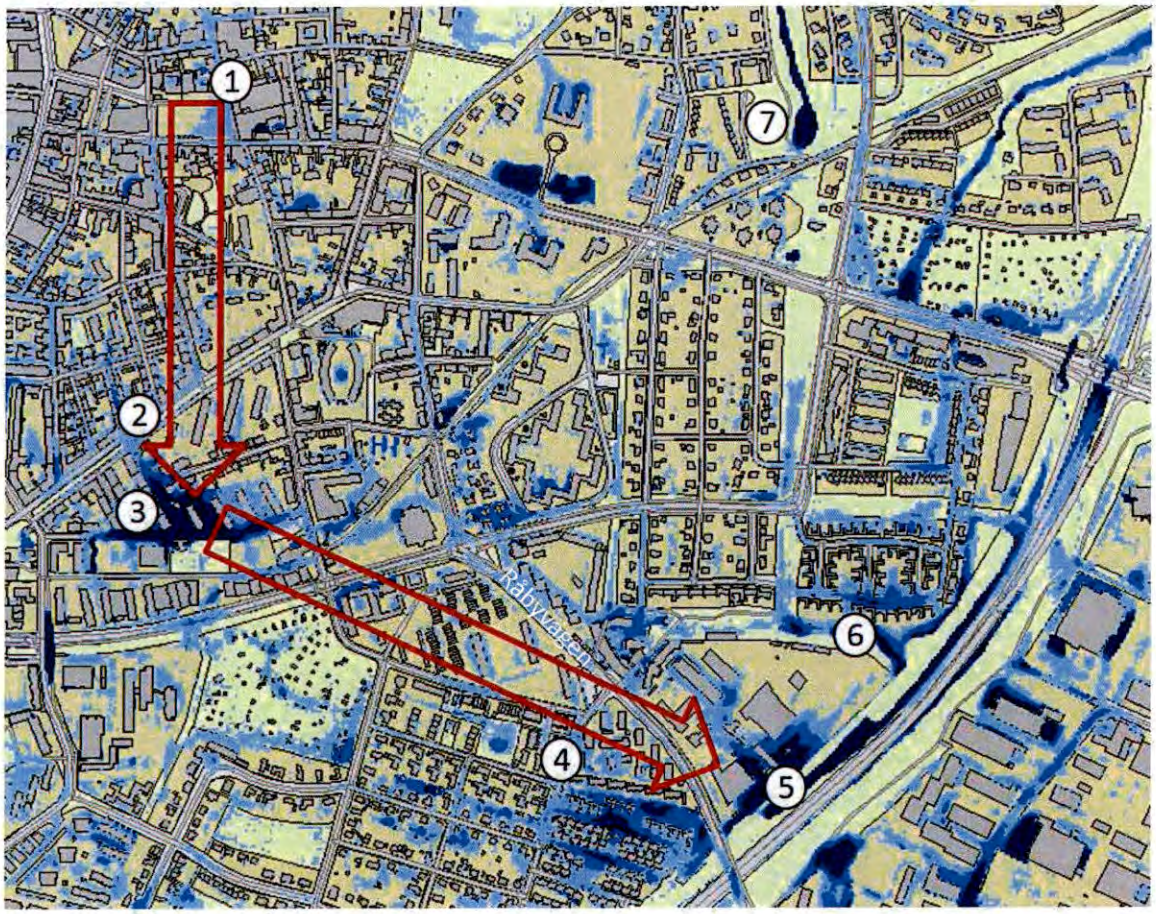
Översvämningsrisk: Utbredda vattenansamling med stort vattendjup.
Konsekvens: Många bostäder riskerar att översvämmas och runt vissa byggnader kan vattendjupet bli så högt att det finns risk för liv.



Förslag på åtgärder: Vattnet som samlas vid Landsdomarevägen kommer från öster och kan sedan inte rinna vidare eftersom Norra Ringen och Kävlingevägen skär av området. Mycket av vattnet kommer via Baravägen (1), en del av vattnet beror på upptryckning av vatten från ledningsnätet vid Baravägen/Tingshögsvägen. Åtgärder bör göras för att minska flödet från Baravägen, till exempel med åtgärder kring gaturummet som kan hantera vatten. Flödet från Norra Ringen kan eventuellt hanteras i parken i norra delen av området (2). Åtgärder kan även göras i grönområdet (3) för att minska tillflödet av vatten. Vid en eventuell framtida exploatering vid Smörlyckan (4) måste åtgärder göras för att minska flödet österut så att situationen vid Landsdomarevägen inte förvärras.

Mårtenstorget - Kraftringen

Översvämningsrisk: Sammanhängande stråk. Utbredda vattenansamlingar med stora vattendjup vid Revingegatan, vid bostadsområde kring Gullregnsvägen samt vid Kraftringen Energi AB och Markentreprenads huvudkontor vid Stampelyckan.
Konsekvens: Samhällsviktig verksamhet påverkas; Markentreprenads fordon, ställverk. Många bostäder riskerar att översvämmas och runt vissa byggnader kan vattendjupet bli så högt att det finns risk för liv.



Förslag på åtgärder: Det kommer en hel del vatten norrifrån på Kiliansgatan (1). Detta borde kunna fördröjas på Mårtenstorget (1) om torget anpassas för att kunna hantera vatten vid skyfall. Vattnet rinner sedan vidare längs Bankgatan ner mot Södra Esplanaden (2). För att minska flödet nedströms kan avskärande åtgärder göras längs Södra Esplanaden så att vattnet kan fördröjas i gaturummet. Bostadsområdet norr om Revingegatan översvämmas kraftigt (3). Ovan nämnda åtgärder bör minska flödet till området. En del vatten bör också kunna hanteras i parken söder om Revingegatan. Bostadsområdet längs Gullregnsvägen (4) riskerar att drabbas av kraftiga översvämningar. Det mesta vattnet leds dit via Råbyvägen. Med en förändrad höjdsättning bör detta vatten istället kunna ledas ner mot grönytan längs E22 där det kan byggas en större anläggning för att hantera vatten (5). Vatten som kommer norrifrån bör hanteras i parkområdet norr om Kraftringen (6). Då det även kommer en hel del vatten från nordöst bör möjligheten att minska det flödet ses över, till exempel genom att hantera mer vatten i St Jörgens Park (7) för att förhindra att det rinner vidare söderut.

Tre av de ovan nämna åtgärderna; sänkning av Mårtenstorget (1), parken söder om Revingegatan (3) och en förändring av höjdsättning av Råbyvägen är testade i modellen. Dessa åtgärder ger endast en marginell minskning av vattendjupet kring Revingelyckan och Gullregnsvägen. Detta visar på vikten av att göra större övergripande åtgärdsplaner och att utgå från mängden vatten som behöver hanteras snarare än de enkla tillgängliga ytorna.

Dalby

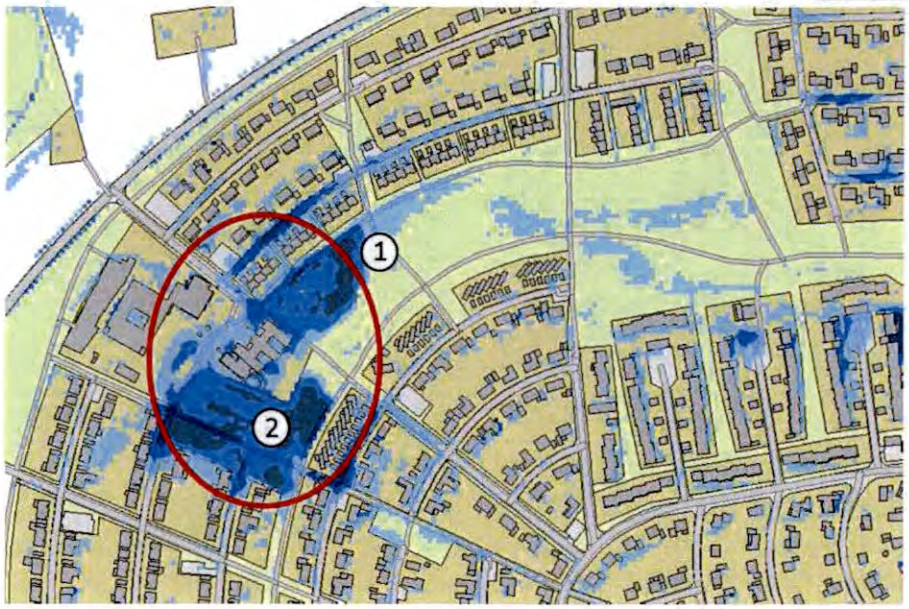
Dalby har inga tydliga stråk, utan översvämningarna är begränsade till mindre områden. Kring Hagalundskolan och förskolan Hagen bildas utbredda vattenansamlingar med stora vattendjup.

Bostadskvarteret på Rågvägen är hårt drabbat och stor avrinning sker även i söder med översvämning längs väg 807 och ner mot väg 11.

För 50-årsregnet har översvämningsproblemen för Rågvägen nästan helt försvunnit. I övriga problemområden har översvämningens djup minskat markant och utbredningen minskat något.

Hagalundsskolan

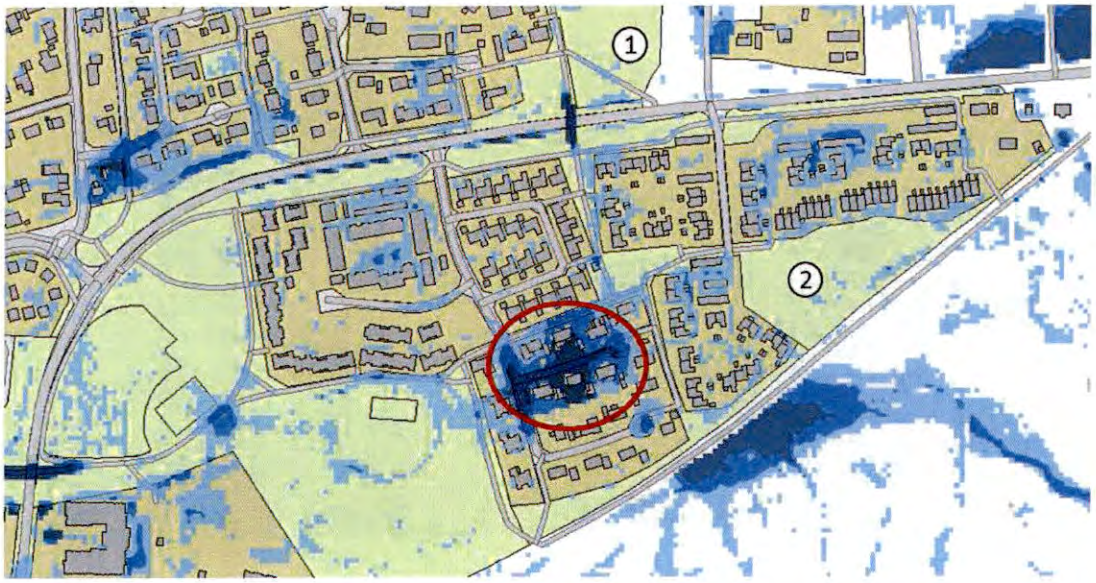
Översvämningsrisk: Utbredda vattenansamlingar med stora vattendjup vid Hagalundsskolan och Lyckevägen.
Konsekvens: Skolan riskeras att översvämmas. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador.



Förslag på åtgärder: Det mesta av vattnet samlas på grönytorna kring skolan, där det med en viss justering av ytorna i parkerna borde gå att hantera det mesta av vattnet utan att det påverkar byggnaderna. Till exempel kan det anläggas en sänka norr om förskolan (1) för att fördröja vattenmassorna norrifrån och sänka fotbollsplan eller parkyta (2) för att stoppa vattnet som kommer från öster.

Råget och Vetet

Översvämningsrisk: Vattenansamling med stort vattendjup kring Rågvägen.
Konsekvens: Bostäder riskerar att översvämmas. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador



Förslag på åtgärder: Eventuellt minska flödet genom bostadsområdet genom att fördröja vatten norr om Hällestadsvägen på Dalby 81:1 som ägs av kommunen (1). Möjligheter kan undersökas i samband med eventuella utbyggnadsplaner konkretiseras. Eventuellt kan en del vatten tas om hand i parken Sikten (2) eller öster om Torna-Hällestadsspåret.

Södra Sandby

I Södra Sandby bildas tydliga stråk där vatten rinner och blir stående. Stora vattenmängder rinner längs med Sularpsbäcken och påverkar närliggande byggnader och vägar, framförallt i söder. Detta vatten bör hanteras innan det rinner in i byn. Markåtkomst saknas dock. Ett annat översvämningsstråk stäcker sig från åkermarken väster om Lindegårdsvägen genom bostadsområdena Flerfärgstrycket och Norrevång. Vid Kardborren – Killebäcksskolan i söder uppstår också stora vattendjup.

Flerfärgstrycket - Norrevång

Översvämningsrisk: Vattenansamlingar vid kyrkan och Norrevångsvägen.

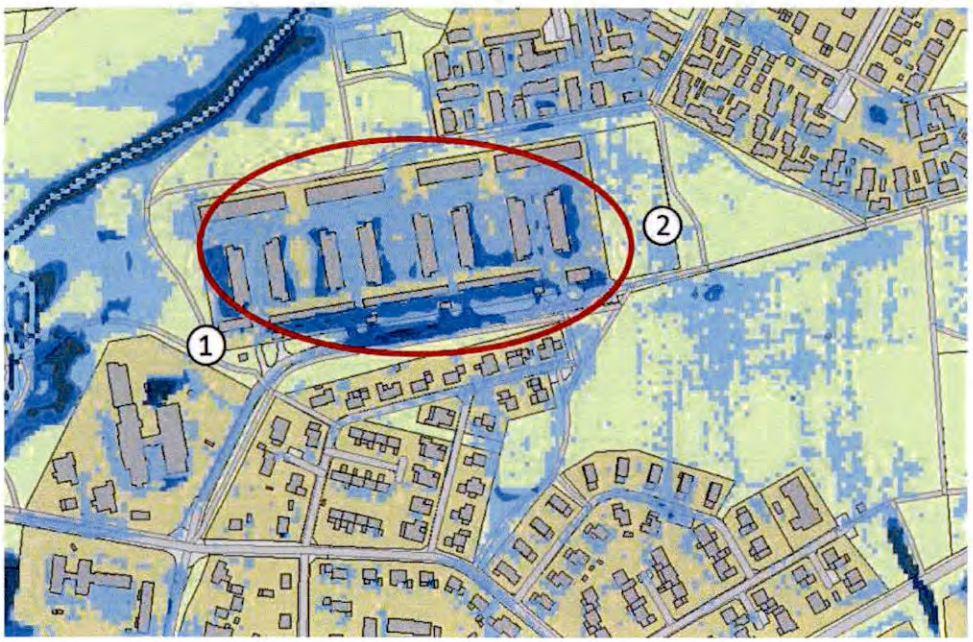
Konsekvens: Bostäder riskerar att översvämmas. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador

Förslag på åtgärder: En del av vattnet kommer från åkermarken i väster (1). Detta bör hanteras innan det når bebyggelsen, till exempel med ett avskärande dike. Markåtkomst saknas dock. Vatten kan även hanteras i Klockareparken (2) och Norrevångsparken (3) för att minska belastning nedströms.

Korskyrkan

Översvämningsrisk: Vattenansamlingar kring hus vid Backgatan.

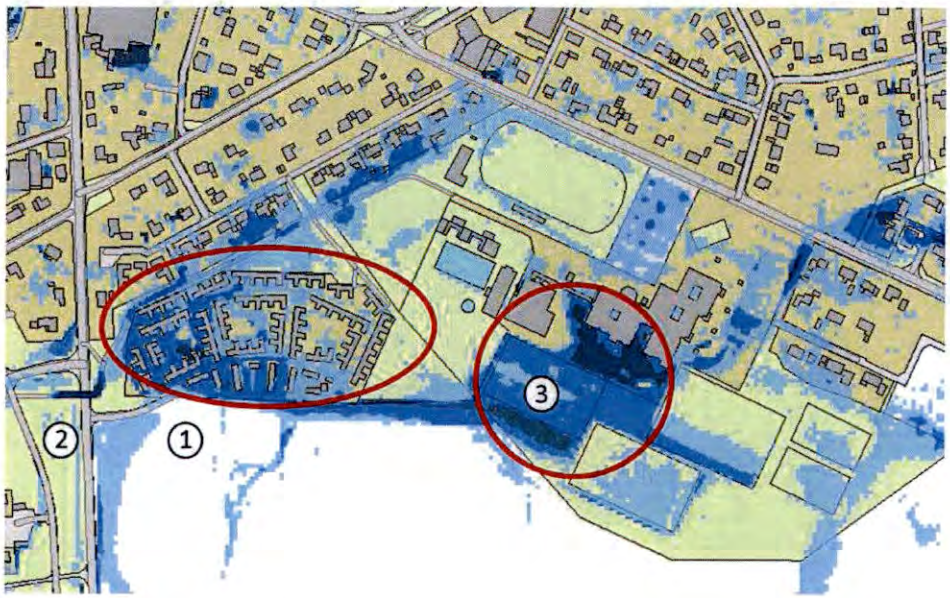
Konsekvens: Bostäder riskerar att översvämmas. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador



Förslag på åtgärder: Vattnet leds till området söderifrån. Eventuellt skulle vattnet kunna ledas förbi garagelängorna (1) till Sularpsbäcken, istället för att rinna igenom området. En del vatten borde kunna hanteras i parken öster om kvarteret (2).

Kardborren - Killebäcksskolan

Översvämningsrisk: Vattenansamling med stort vattendjup vid Kardborrevägen och Killebäcksskolan.
Konsekvens: Bostäder och skola riskerar att översvämmas. Vid skolan finns risk för högt vattendjup. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador.



Förslag på åtgärder: Vattnet kommer från söder och väster. Vattnet söderifrån kan hanteras innan det når bostadsområdet (1). Markåtkomst saknas dock. Vattnet från väster bör hindras innan det passerar Dalbyvägen, till exempel genom fördröjning på grönyta mellan vägar (2). Fotbollsplanerna eller marken däromkring (3) kan sänkas för att hindra stora delar av vattnet från att rinna mot skolan. Detta hjälper även bostadsområdet längre österut.

Genarp

I Genarp bildas framförallt ett avrinningsstråk, från Häckebergavägen upp mot Omvägen, och ett översvämningsområde kring Fäladsparken. Det är dock endast ett fåtal bostäder som drabbas. De två scenariona med olika infiltrationshastighet skiljer sig markant. Vid hög infiltration sker endast ett fåtal mindre översvämningar i Genarp. Sannolikt ligger sanningen närmre scenariot med hög infiltration. I det vidare åtgärdsarbetet är det viktigt att göra en närmre studie över de geologiska förutsättningarna.

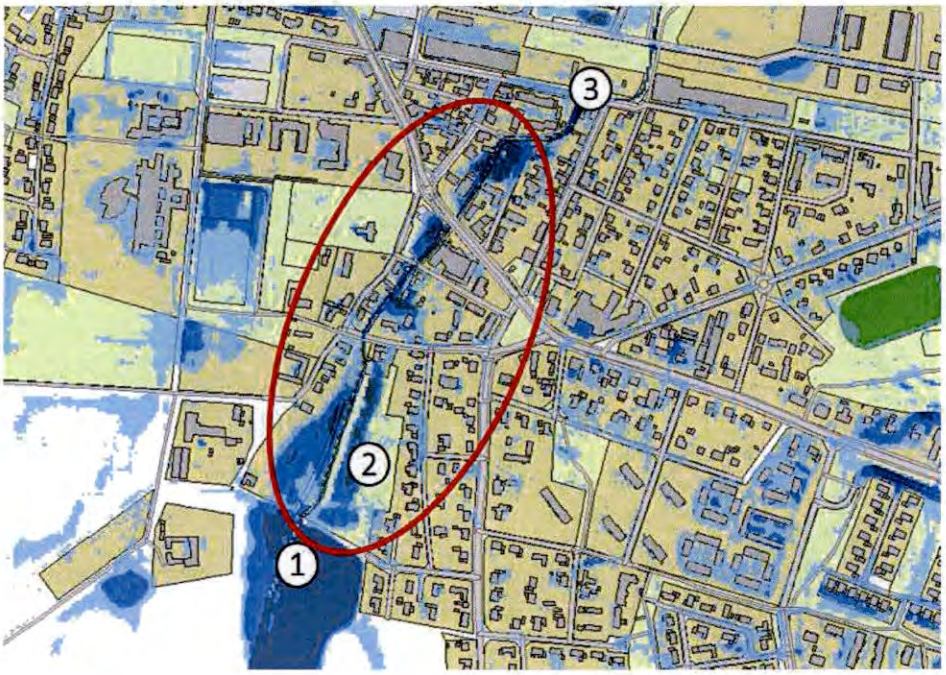
Veberöd och Idala

I Veberöd finns det framförallt risk för översvämning i söder längs med Veberödsbäcken, mellan Södra Järnvägsgatan och Gamla vägen.

De två scenariona med olika infiltrationshastighet skiljer sig markant. Vid hög infiltration sker endast ett fåtal mindre översvämningar i Veberöd. För området kring Sularpsbäcken ligger sannolikt sanningen närmre scenariot med låg infiltration, för övriga Veberöd är det svårt att bedöma vilket scenario som är mest troligt. I det vidare åtgärdsarbetet är det viktigt att göra en närmre studie över de geologiska förutsättningarna.

Veberödsbäcken – söder om Södra Järnvägsgatan

Översvämningsrisk: Risk för omfattande översvämningar längs bäcken. Stor risk för översvämningar i de södra delarna redan vid mindre regn.
Konsekvens: Bostäder riskeras att översvämmas. Besvärande framkomlighet och risk för materiella skador.



Förslag på åtgärder: Bäcken behöver utredas mer, med hänsyn till vattenföring i bäcken, kulvertar etc. En eventuell åtgärd i söder, innan bäcken går in i samhället skulle minska risken för översvämning. Markåtkomst saknas dock. Möjligheten till en översvämningsyta på parkmark bör undersökas närmare (2). Arbete pågår med att se över kulverteringen under Södra Järnvägsgatan (3) för att minska dämning i bäcken.

Slutsats och fortsatt arbete

För att realisera strategierna i denna plan behövs ett fortsatt kontinuerligt arbete kring skyfallshantering. Det behöver även tas fram åtgärdsplaner för respektive tätort.

För att nå ambitionen att tätorterna i Lund ska kunna hantera ett skyfall med ett minimum av skador som följd krävs ett långsiktigt arbete, en kontinuerlig förändring av staden och ett nytt synsätt på hur en stad planeras.

Det behövs åtgärdsplaner om visar en övergripande struktur för hur och var åtgärder ska göras för att få maximal effekt. En väl utförd åtgärdsplan möjliggör att åtgärder i så stor utsträckning som möjligt kan genomföras i samband med andra projekt. I ett första steg behövs åtgärdsplaner för hur kommunen ska säkra samhällsviktiga funktioner och människors liv vid skyfall.

För att få in de nödvändiga förändringarna i det dagliga arbetet behövs rutiner och utbildning för de som arbetar i kommunen och VA SYD. Det behövs även resurser i form av tid och pengar. Detta gäller både i planerings-, anläggnings- och driftskedet. En annan mycket viktig fråga är tillgången till den mark som krävs för att kunna genomföra åtgärder.

Vattenhantering är ett gemensamt ansvar och kommunen, fastighetsägare och verksamhetsutövare måste hjälpas åt för att nå en hållbar lösning. Det bör tas fram en strategi för hur man ska uppmuntra fastighetsägare, så väl småhusägare som större verksamhetsutövare, att genomföra en hållbar hantering.

Vid projektering och anläggande av åtgärder är det viktigt att all information och indata dokumenteras så att det är möjligt att göra uppföljning för att bedöma effekten och samverkan av dem samt att utvärdera vilka åtgärder som fungerar bäst och är mest kostnadseffektiva. Det är även viktigt att dokumentera åtgärderna för att säkerställa att de får vara kvar över tid.

Ordlista

Allmän platsmark	Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet. Om det är kommunen som är huvudman för en allmän plats ska användningen alltid redovisas i detaljplanen. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park.
Avrinningsområde	Område från vilket avloppsvatten kan avledas med självfall eller genom pumpning till en och samma punkt.
Blockregn	Ett syntetiskt regn bestående av en konstant intensitet under hela regnets varaktighet. Blockregn används ofta för att analysera ett system vid åtgärdsplanering.
CDS-regn	En statistiskt framtagen regnserie från en mängd historiska regntillfällen. Ett CDS-regn tar hänsyn till alla olika intensiteten och varaktigheter för just den valda återkomsttiden.
Dagvatten	Dagvatten är tillfälligt förekommande regn-, smält- eller framträngande grundvatten som avrinner på markytan eller via diken eller ledningar till recipient eller reningsverk.
Dagvattensystem	Ledningar och öppna anläggningar som hanterar dagvatten.
Ekosystemtjänst	De produkter och tjänster från naturens ekosystem som bidrar till vårt välbefinnande.
End-of-pipe	Större dagvattenanläggningar i anslutning till utloppsledningar.
Hydraulisk modell	En modell där olika beräkningar kan göras av bland annat hur vattnet rör sig och ansamlas i terrängen
Hårdgjorda ytor	Ytor där vatten hindras att rinna ned i marken, till exempel hustak och asfalterade vägar. Motsatsen är genomsläppliga ytor.
Kombinerat ledningsnät	Avledning av dagvatten och spillvatten i ett gemensamt ledningssystem. Motsatsen är duplikatsystem, där dagvatten och spillvatten avleds i skilda ledningar.
Klimatfaktor	En faktor som multipliceras med dagens värden på exempelvis regns intensitet för att ta hänsyn till framtida värden som ett förändrat klimat kan leda till.
Kvartersmark	Mark inom detaljplanelagd område som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.
MikeUrban	Program för modellering av ledningsnät med tillhörande anläggningar.
Miljökvalitetsnormer	Bestämmelser om kraven på kvaliteten i vattnet, och är styrande för myndigheter och kommuner. De grundläggande kraven är att uppnå "God ekologisk och kemisk status". Förkortas ofta MKN.
Recipient	Ytvatten eller grundvatten som tar emot utsläpp av dagvatten eller renat avloppsvatten.
Regnintensitet	Den regnvolym som faller under en viss tid över ett visst område
Skyfall	Kraftig nederbörd. Enligt SMHI's definition motsvarar skyfall 1 mm/min eller 50 mm/h.
StormTac	Modell för beräkning av dagvattenflöden och föroreningsbelastning från angivna ytor.
Trycklinje	Trycklinjen förbinder nivåer till vilka en fri vattenyta kan stiga. Ett exempel är en ledning med trycklinjen ovanför hjässan på ledningen,

	som innebär att vattnet i en anslutande ledning kan stiga till den nivå som motsvarar trycklinjens nivå.
Vattenstatus	Tillstånd i ett vatten enl. vattenförvaltningsförordningen. Kemisk status ("god" eller "uppnår ej god") bedöms i förhållande till halter av prioriterade ämnen respektive ekologisk status ("hög", "god", "måttlig", "otillfredsställande" eller "dålig) bedöms på ekologisk kvalitet.
Varaktighet	Den tid då det dimensionerande regnet varar.
Återkomsttid	Tidsintervall (i medeltal, sett över en längre tidsperiod) mellan regn- eller avrinningstillfällen för en viss given intensitet och varaktighet.

Referenser

DHI 2016: Skyfallsanalys för Lunds kommun, rapport DHI daterad maj 2016

Göteborg 2016: Ansvar och drivkrafter för kommunens hantering av stabilitetsfrågor. Andermyr Advokat AB, februari 2016 på uppdrag av Göteborgs stad.

MSB 2011: Översiktlig översvämningskartering längs Höje å – Sträckan Genarp till mynningen, inklusive biflödet Önnerupsbäcken, MSB Rapport nr 76, 2011-11-29.

SMHI: Hämtat på kunskapsbanken på www.smhi.se

Svenskt Vatten P110: Avledning av dag-, drän, och spillvatten - Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem.

Sweco 2011: Modellering av översvämning i Höje å. Rapport Sweco 2011-02-16.

VA SYD 2012: Åtgärdsplan för Lunds avlopp

VA SYD 2015: Utredning df Veberödsbäcken 150430. Rapport VA SYD.

VattenAtlas.se

Samtal med personal på VA SYD och Lunds Kommun med erfarenheter från olika översvämningshändelser och av drift och underhåll inom kommunen.

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 9

9

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 19

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens:
Direkttel: 040-641 1052
E-post: Helena.bjorn@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:282.432
Er referens: Helena Björn

2017-10-18

Kommunstyrelsen

Angående "Utredning av markersättning vid genomförande av vattenvårdsprojekt"

Ärendebeskrivning

Vattenråden för Kävlingeån och Höje å har tagit fram en utredning med en beräkingsmodell för att optimera markersättningar i samband med vattenvårdsprojekt. Bakgrunden har varit att markägare på högvärdiga jordar har tyckt att ersättningsnivåerna varit för låga.

Synpunkter

Förslaget är bra och genomarbetat och Lomma kommun har inga ytterligare synpunkter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att Lomma kommun yttrar sig i enlighet med ovanstående förslag.

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Helena Björn
Miljöstrategisk samordnare

ÖFH H. Björn

Katarina Bergh

Från: Jonas Johansson <jonas.johansson@lund.se>
Skickat: den 22 september 2017 10:24
Till: Mats Persson; 'Christel Strömsholm Trulsson (Christel.StromsholmTrulsson@svedala.se)'; Anna Olsson; Camilla Hansson (camilla.hansson@eken.lu.se); kommunen@staffanstorp.se; kommunen@svedala.se; Kommunstyrelsen; Post.KK.Kommunstyrelsen; helen.rosengren@lrf.se; kansli@jordagarna.se

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -09- 22

Ämne: Höje å vr: Remiss - Utredning om markersättning i samband med vattenvårdsåtgärder
Bifogade filer: HVR_Markersättning_exempel.xlsx; HVR_Markersättning_utredning_2017-09.pdf

HEJ!

Under våren 2017 arbetade Höje å och Kävlingeåns vattenråd med en utredning om sätt att beräkna miljönytta och nivåer på markersättning i samband med vattenvårdsprojekt. Förslagen i utredningen godkändes av styrelsen i Kävlingeåns vattenråd medan styrelsen för Höje å vatten ansåg att förslaget behövde utredas ytterligare. Höje å vattenråd har därför arbetat vidare med frågan under sommaren 2017. Vid styrelsemötet i Höje å vattenråd beslutades att skicka det reviderade förslaget på bred remiss till berörda intressenter. Med anledning av detta efterfrågar Höje å vattenråd om synpunkter på bifogat förslag till beräkning av miljönytta och nivåer på markersättning i samband med att vattenvårdsprojekt genomförs.

Eventuella synpunkter skickas till vattenrådets samordnare Jonas Johansson som även svara på eventuella frågor.
jonas.johansson@lund.se

Synpunkter lämnas senast fredag 3 november.

MVH
/Jonas Johansson
Limnolog / Samordnare
Höje å- och Kävlingeåns vattenråd

Letar du vattenrelaterad information?
Testa vår webbaserade vattenkarta för Höje å och Kävlingeån:
VattenAtlas

Besök gärna även våra informativa hemsidor:
Höje å vattenråd
Kävlingeåns vattenråd
Kävlingeaprojektet

Jonas.Johansson@lund.se
Telefon kontor: 046 35 68 50
Telefon mobil: 0734 15 09 27

LUNDS KOMMUN
Tekniska förvaltningen, Park- och Naturkontoret
Besöksadress: Kristallen, Brotorget 1, 222 37 Lund
Postadress: Box 41, 221 00 LUND

Utredning av markersättning vid genomförande av vattenvårdsprojekt

Höje å vattenråd och Kävlingeåns vattenråd

Sammanfattning av förslag till ändrade markersättningar i samband med vattenvårdsåtgärder

- Utrymmet för markersättning bestäms av beräknad miljönytta minus kostnaderna för genomförande av åtgärden (projektering och entreprenadarbeten).
- Kostnader för projektering, entreprenadarbeten och markersättning tillåts inte överstiga beräknad miljönytta.
- Miljönytta beräknas efter vattenvårdsåtgärdens potential för rening av kväve och fosfor. Om värdet på miljönyttan för beräknad kväve- och fosforrening ej når upp till åtgärdskostnaderna och 80 procent av markvärdet kan även värdet för andra miljönyttor beräknas. Sådana nyttor kan till exempel vara rekreation, biologisk mångfald och flödesdämpning.
- Markersättning för mark som berörs i samband med vattenvårdsåtgärder betalas ut med upp till 80 procent av markvärdet.
- Markvärde avgörs av markanvändning och åkermarksklass.
- I de fall den framräknade markersättningen, enligt principerna ovan, sammanlagt uppgår till mer än 500 000 kr, ska beslut om ersättningen fattas av vattenrådets styrelse. För belopp över 500 000 kr får avsteg från ersättningsprinciperna göras i varje enskilt fall. Motiven för avstegen ska beskrivas och motiveras.
- I de fall den framräknade markersättningen, enligt principerna ovan, understiger 500 000 kr får avsteg göras mot principerna efter beslut av vattenrådets styrelse. Sådant avsteg ska beskrivas och motiveras. Exempel kan vara en vattenvårdsåtgärd som ger stor miljönytta men där markvärdet är lågt. I sådant enskilt fall kan högre markersättning än markvärdet vara motiverat.

Ovan redovisade principer för markersättning redovisas mer i detalj i den följande utredningstexten.

Inledning

Sedan 1990-talet har kommunerna inom avrinningsområdena för Höje å och Kävlingeån arbetat med vattenvårdande åtgärder. Under de senaste åren har arbetet ingått i verksamheten för respektive vattenråd. Syftet med åtgärderna har varit att förbättra vattenkvaliteten, öka den biologiska mångfalden, förbättra förutsättningarna för rekreation och bidra till mer naturliga vattenflöden.

En förutsättning för åtgärderna är att de kan genomföras på frivillig basis och att markägaren har ett visst egenintresse i åtgärderna. För att få tillgång till lämpliga markområden har det oftast varit nödvändigt att erbjuda viss ersättning för ianspråktagen mark, särskilt om marken nyttjats aktivt inom jordbruket.

De ersättningar som erbjöds på 1990-talet, som mest knappt 50 000 kronor per hektar, låg i nivå med det då aktuella marknadsvärdet för god åkermark. Därefter har markvärdena ökat dramatiskt, inte sällan med 5-10 gånger. De erbjudna ersättningarna från vattenvårdsprojekten ändrades i början av 2000-talet, från cirka 50 000 till cirka 100 000 kronor per hektar på god åkermark, men har därefter inte höjts. De faktiska marknadsvärdena för åkermark ligger idag på 200 000 kronor per hektar på klass 4 jord och över 400 000 kronor per hektar på klass 10 jord (Skånegårdar 2016).

Idag har det blivit svårare att förhandla om mark och de markersättningar som erbjuds accepteras inte i samma utsträckning som tidigare. Detta gäller framför allt på produktiv åkermark. Vattenråden vill även fortsättningsvis kunna genomföra åtgärder där de gör störst miljönytta och ibland berör detta sådan mark.

På uppdrag av vattenråden för Höje å och Kävlingeån har Ekologgruppen sett över vilken markersättning som är rimlig i samband med olika vattenvårdsprojekt. Viktiga utgångspunkter i detta arbete har varit marknadsvärden vid försäljning av berörd mark och beräknad miljönytta av aktuell vattenvårdsåtgärd. För att undvika risk för dubbelfinansiering har det också varit viktigt att väga in värdet i den markersättningsdel som ingår i det statliga skötselstödet (miljöersättning) vid anläggning av våtmark på åkermark.

Nuvarande ersättningsnivåer

Markersättning från vattenråden

För anläggning av vattenvårdande åtgärder erbjuder vattenråden idag en markersättning som består av en grundersättning med eventuellt tillägg. Ersättningen har inte följt marknadsvärdenas utveckling sedan 2000. Detta kan vara en bidragande orsak till att det idag är betydligt svårare att hitta markområden för vattenvårdsåtgärder där markägare/brukare finner det intressant att genomföra åtgärder.

Prisutveckligen för åkermark i västra Skåne (Skånegårdar 2016) har sedan 1995 för klass 10 jordar ökat sitt värde från knappt 50 000 kr per hektar till 425 000 kr 2016. Vattenrådens grundersättning för samma jord har inte följt denna prisutveckling. Markersättning för klass 10 var 45 000 kronor per hektar från 1995 fram till 2000 – en ersättning som låg ganska nära markens fulla värde 1995.

Efter en utredning om markersättning 2000 höjdes den maximala grundersättningen från 45 000 kr till 70 000 kr med möjlighet till tillägg upp till en total ersättning på 100 000 kr per hektar, vilket återigen låg nära markens fulla värde 2000 (135 000 kr/ha). Denna ersättningsnivå har i stort sett varit konstant fram till 2016 och når idag bara upp till cirka 30 % av markvärdet för god åkermark. Ersättningen idag utgår med mellan 5 000 kr till 100 000 kr per hektar, där högre ersättning har gått till god eller intensivt brukad åkermark, medan den lägsta ersättningen betalats för betesmark där brukbarheten försämrats, t ex genom höjd grundvattenyta.

Faktorer som påverkar värdet på marken

Vid bedömning av ersättningsnivåer fram till idag har hänsyn tagits till de faktorer som utredningen från 2000 kom fram till, påverkar värdet på marken vid markupplåtelse:

För grundersättning:

- Jordklass - för bedömning av marknadspriset
- Aktuella pris/arrendenivåer för likvärdig mark i området
- Normal växtföljd och avkastningsnivå i området (odlingszon)

För tilläggsersättning:

Från projektets sida:

- Hur angeläget är det att göra en våtmark just där? (god miljönytta högre ersättning)
- Finns alternativa lägen hos den aktuelle markägaren eller i övrigt i delavrinningsområdet? (om få eller inga andra platser finns kan detta motivera högre ersättning).
- Tekniska förutsättningar (om anläggningskostnaderna är låga ger detta större utrymme för markersättning)

Från markägarens sida:

- Försämrad arrondering på fastigheten
- Eventuellt försämrad markavvattning

Statligt skötselstöd och markersättning

Utöver den reducerade ersättningen som vattenråden erbjuder kan markägaren idag ansöka om stöd (miljöersättning) för att sköta våtmarken. Även markersättning vid anläggning av våtmark på åkermark går att söka men för närvarande tillåts inte detta i kombination med vattenrådens markersättning – det anses vara dubbelfinansiering (besked från Jordbruksverket 2016).

Miljöersättning för våtmark kom 2000 och består idag av ett skötselstöd på 4000 kronor per hektar och år med åtagande upp till 20 år – oavsett jordklass. Stödet för skötsel handlar just om skötsel av våtmark (tillsyn av funktionen i in- och utlopp mm) och detta stöd bedöms inte påverka andra ersättningar och investeringar vid anläggning av våtmarker.

Den statliga miljöersättningen för våtmark inrymmer också en markersättning i de fall våtmarken anläggs på åkermark med åtagande i 20 år. För mark inom Götalands södra slättbygd utgår 3000 kronor per hektar och år, medan för åkermark utanför detta område betalas 1000 kronor per hektar och år.

Götalands södra slättbygd (lila) där statlig markersättning för våtmark på åker ersätts med 3000 kr per hektar och år (Jordbruksverket 2017).

Dagens värde på den statliga markersättningen vid 20-årigt åtagande, som betalas ut en gång per år efter ansökan, kan inte räknas fram genom att multiplicera den årliga ersättningen med 20. Med en antagen inflation på 3 % per år blir summan av de årliga stöden efter 20 år cirka 25 % lägre jämfört med summan utan inflation. Utöver inflationen finns också skäl att reducera värdet på den statliga ersättningen med hänsyn till de osäkerheter som finns i regelsystemet för stöden (Jordbruksverket lämnar inga garantier). Hur denna osäkerhet ska beräknas kan diskuteras men här föreslås att denna faktor ges samma storlek som inflationen, dvs 25 %. Sammantaget, med hänsyn till inflation och osäkerhet i regelsystem, bedöms dagens värde för den totala statliga markersättningen för 20-årsperioden utgöra hälften av produkten för årlig markersättning gånger 20, dvs:

- 3000 kr x 20 x ½ = **30 000 kr per hektar** åkermark i Götalands södra slättbygd
- 1000 kr x 20 x ½ = **10 000 kr per hektar** för övrig åkermark

Oavsett typ av åkermark, och även utan reduktion för bedömd inflation och osäkerhet, utgör den statliga markersättningen bara en mycket begränsad del av åkermarkens marknadsvärde (se vidare nedan).

Utgångspunkter för framtida markersättningar

Markägarintresse och skäl för begränsad markersättning

Trots att markersättningen som erbjuds markägare inte motsvarar markvärdet anläggs alltjämt våtmarker och andra vattenvårdsåtgärder på jordbruksmark. Detta innebär och tolkas som att medverkande markägare och brukare normalt har ett egenintresse av åtgärderna. Detta egenintresse kan till exempel vara en vilja att bidra till minskad omgivningspåverkan från verksamheten och att aktivt bidra till förbättrade förutsättningar för biologisk mångfald. Mer direkta egenintressen kan vara att skapa vattenmagasin för bevattning, förbättra förutsättningarna för jakt och skapa en attraktiv närmiljö med öppet vatten.

Även framöver föreslås att genomförandet av vattenvårdsåtgärder ska ske med visst egenintresse från markägare och brukare. Detta bedöms väsentligt då det är fastighetsägaren som äger anläggningen och engagemanget för åtgärderna är ofta avgörande för ett gott resultat. Att det finns en tydlig differens mellan erbjuden markersättning och markvärde vid försäljning bedöms också som rimligt då det inte är fråga om att köpa mark. Att begränsa markersättningen innebär också att åtgärder normalt inte blir aktuella på de bästa åkermarkerna, eftersom markvärdena här är mycket höga och normalt blir svåra att motivera med hänsyn till miljönyttan (se vidare nedan). Denna effekt av begränsad markersättning bedöms också som rimlig, eftersom högkvalitativ jordbruksmark i första hand bör nyttjas som sådan. Att negativt minska eller påverka brukbarheten av god åkermark ligger inte i vattenrådens intresse och ska undvikas eller begränsas.

Vid bedömning av rimliga ersättningsnivåer framöver bör hänsyn om möjligt också tas till hittills utbetalda ersättningar.

För att även fortsättningsvis möjliggöra genomförande av vattenvårdsåtgärder och få större tillgång till strategiska lägen som har stor miljönytta på jordbruksmark rekommenderas

emellertid en höjning av nivån på markersättningarna från vattenråden. Nivån på markersättningen föreslås följa utvecklingen av marknadsvärdena för berörd mark (se vidare nedan). Med hänvisning till skäl för begränsning av markersättningen i förhållande till markvärdena enligt diskussion ovan, **föreslås att markersättningen som erbjuds maximalt uppgår till 80 % av markvärdet.**

Markvärde

Utgångspunkt för marknadsvärdet är **jordklass** som finns definierat över all mark i landskapet. Värdering av marknadsvärde för åkermark redovisas årligen av mäklarfirman Skånegårdar i deras kostnadsfria marknadsbrev där prisutvecklingen för åkermark utifrån jordklass värderas inklusive jaktvärde med normal sockerkvot och utan byggnader[1].

PRISUTVECKLING ÅKERMARK SKÅNE (Inkl jaktvärde)

(Normal sockerkvot; utan byggnader, per ha)

År	82*	85*	88*	00	03	06	07	08	09	00	01	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Klass 10	35	40	45	50	40	55	75	85	125	135	150	170	160	180	200	280	325	280	300	340	350	340	360	380	425
Klass 8	25	27	35	40	30	40	55	70	80	85	110	135	140	140	150	210	260	220	240	270	280	270	290	310	350
Klass 6	20	23	27	30	25	30	40	50	55	60	70	90	100	100	110	140	200	170	190	210	220	200	220	240	270
Klass 4	15	17	20	22	20	25	27,5	30	35	40	45	60	60	60	75	90	130	110	125	140	160	150	170	180	200

*) Prisprövning

Lokala variationer förekommer. Högst i syd och sydväst, lägst i mellanbygder och nordväst, samt i Kristianstadsregionen. Detta innebär att en klass 9 är dyrare på Söderslätt och Österlen än i NV-Skåne och Kristianstadregionen.

Källa: Skånegårdar AB, Lund 2016

I likhet med tidigare bör lokala platsspecifika förhållanden vägas in och komplettera det generella marknadsvärdet som baseras på jordsklass. Sådana lokala förhållanden är:

- Arrondering (kan vara både + och -)
- Dräneringsförhållanden (ny eller föråldrad dränering, område som översvämmas, område som är svårdränerat - ex grundvattenutträngning, bortodlad torvjord...)
- Lokala jordmånsförhållanden

Underlaget för värdering av övrig mark är mer begränsad. Tills vidare föreslås följande generella markvärden:

- Betesmark, 50 000 kr per hektar
- Övrig obrukad mark (avser ej träda) inom jordbruksområde, 20 000 kr per hektar
- Skog. Värderas i det enskilda fallet där uppgifter om virkesvolym och markvärde utgör basen för värderingen.

Åtgärdernas miljönytta

Att konstruera våtmarker och andra vattenvårdande åtgärder är att efterlikna naturen och skapa förutsättningar för rening av vatten, flödesdämpning, bättre livsmiljöer för flora och

[1] Liknande värderingar utförs även av LRF Konsult.

fauna (biologisk mångfald) och rekreation. Dessa är några av naturens "tjänster" som bidrar till människans välbefinnande och kallas här miljönytta, både vad gäller tjänsten och själva nyttan.

Naturens "tjänster" kallas också ekosystemtjänster (Naturvårdsverket 2015) i samhällsekonomiska sammanhang. Senast 2018 ska ekosystemtjänster implementeras i alla politiska och ekonomiska ställningstagande i Sverige för att synliggöra tjänsternas värde (Miljödepartementet 2012). För beräkning av miljönytta har vi här tagit hänsyn till begreppet ekosystemtjänster.

Även om en prislapp riskerar att minska naturens egenvärde (oberoende av människan) kan ett beräknat ekonomiskt värde lyfta fram ekosystemtjänsternas värde för samhället. Vattenvårdande åtgärder kan prioriteras bättre i vattenrådens arbete och utåt visa dess nytta i samhället.

Beräkning av miljönytta

Utgångspunkten för alla vattenvårdsprojekt är att de ska vara kostnadseffektiva. Kostnaderna för genomförande av en åtgärd (projektering, entreprenadarbeten och markersättning) ska därför inte överstiga beräknad miljönytta.

Beräkning av nytta monetärt, dvs i kronor, föreslås i huvudsak baseras på vattenvårdsåtgärdernas tjänst avseende minskad transport av kväve och fosfor. För denna ekosystemtjänst är underlaget för kvantifiering relativt bra och metoder finns för monetär värdering.

Länsstyrelsen har tagit fram en modell för beräkning av näringsbelastning och avskiljning av kväve och fosfor i våtmarker som baseras på rapporten från Jordbruksverket, "Näringsavskiljning i anlagda våtmarker i jordbruket" av Weisner m fl (2015). Denna modell (formel i excelfil, Länsstyrelsen Skåne 2016a) föreslås utgöra grunden för beräkning av kväve- och fosforreduktion i våtmarker.

Värdet i kronor för beräknad kväve- och fosforavskiljning kan ske med stöd av uppgifter om kostnader för avskiljning vid användning av andra tekniker, till exempel i kommunala reningsverk. Denna metod för beräkning, ibland kallad ersättningskostnad, har använts tidigare vid beräkning av nyttan med våtmarker men också i andra sammanhang, till exempel vid beräkning av nyttan/värdet av förbättrad dagvattenhantering (Read m fl 2016).

I de fall det beräknade värdet för näringsavskiljningen inte överstiger åtgärdskostnaderna för en specifik vattenvårdsåtgärd samt 80 procent av markvärdet finns möjlighet att göra tillägg för värdering av andra miljönyttor, såsom biologisk mångfald, rekreation och flödesdämpning.

Värde för rening av vatten

De värden som föreslås gälla för beräkning av åtgärdernas kväve- och fosforavskiljning är de marginalkostnaderna som blir om kommunala reningsverken ska byggas ut för utökad reningsgrad (utöver dagens krav). Detta föreslås av två anledningar:

1) De kväve- och fosforhalter som finns i dräneringssystem och vattendrag i jordbrukslandskapet, och som är föremål för "behandling" i till exempel en våtmark, ligger generellt lägre än de resthalter som finns i utgående vatten från kommunala reningsverk med normala reningskrav. Därför anser vi att den vattenreningsverksamhet som

utförs i våtmarker är mer jämförbar med den utökade rening som ett reningsverk anpassas för vid reningskrav som ligger tydligt under 0,3 mg P/l och 10 mg N/l.

2) De åtgärder som nu behövs för att närma sig miljökvalitetsnormerna för ytvatten i den svenska vattenförvaltningen (enligt EU:s ramdirektiv för vatten) är just utökad rening jämfört med vad som hittills genomförts. För att åstadkomma lägre halter i våra ytvatten är det rimligt att kostnaderna för förbättrad rening successivt blir högre då kostnaderna generellt vid vattenrening ökar med ökad reningsgrad.

Underlaget för kostnader för rening av kväve och fosfor i reningsverk har hämtats från PM - *Översiktlig beräkning av specifika kostnader för fosfor- och kväverening vid kommunala reningsverk* (Ander 2016).

Kostnader för rening av fosfor och kväve i kommunalt reningsverk med storlek för 10 000 personer uppges vara:

	Kostnad för rening vid normalt reningskrav	Marginalkostnad för utökad rening Resthalt N < 10 mg/l, P < 0,3 mg/l
1 kg kväve (N)	45-75 kr	100-250 kr
1 kg fosfor (P)	150-250 kr	1500-4000 kr

Som beräkningsschablon föreslås värdet för avskiljning av 1 kg kväve vara 100 kr och 1 kg fosfor 1500 kr.

Miljönyttan för andra vattenvårdsåtgärder än våtmarker, till exempel tvåstegsdiken, föreslås tills vidare beräknas som om åtgärden vore en våtmark. Detta innebär att näringsavskiljningen beräknas enligt formler för våtmark (se ovan). Det finns andra beräkningsmodeller för nyttan med till exempel tvåstegsdiken (VISS 2016), men dessa bedöms i nuläget vara mycket osäkra, varför tillämpning inte rekommenderas i detta sammanhang.

Värde för övriga miljönyttor

Någon strikt metod för beräkning av värdet för miljönyttor såsom biologisk mångfald, rekreation och flödesdämpning kan inte anges utan sådan värdering får tills vidare göras i varje enskilt fall med den allmänna kunskap som står till förfogande i kombination med de platsspecifika förutsättningarna. Det är dock viktigt att värderingar mellan olika åtgärdsprojekt stäms av mot varandra så att värderingarna görs så konsekvent som möjligt. I bilaga 1 ges vägledning till värdering av övriga miljönyttor.

Förslag på markersättningar vid vattenvårdsåtgärder

För beräkning av rimlig markersättning föreslås en ersättning som inte överstiger 80 % av markens marknadsvärde (se ovan) och som baseras på miljönytta minus åtgärdskostnader.

I de fall markersättningen inte motsvarar 80 % av det fulla markvärdet, när enbart värdet för reduktion av kväve och fosfor jämförs med åtgärdskostnaderna, är det viktigt att titta på andra ekosystemtjänster som flödesdämpning, rekreation och biologisk mångfald. Dessa tjänsters monetära värde får uppskattas vid varje enskilt fall. Kommentarer och viss vägledning till hur sådan värdering kan göras redovisas i bilaga 1.

Beräkning kan utföras i Excelmallen "Beräkningsmall_markersättning.xltx". Beräkningen illustreras och beskrivs nedan.

Markersättning vid vattenvårdsåtgärder

1 – Miljönyttan baseras på beräknad kväve- och fosforreduktion. Denna beräknas med stöd av formel från Länsstyrelsen i Skåne län (formeln baseras på reduktionsmätningar i våtmarker med olika belastning, Länsstyrelsen Skåne 2016a). Årligt värde (kr) erhålls genom att beräkna vad motsvarande reduktion skulle kosta om den görs i ett kommunalt reningsverk (marginalkostnader för utbyggnad till mer långtgående reningsgrad (Ander 2016). Miljönyttan förväntas bestå i minst 20 år varför det årliga värdet multipliceras med 20.

Eventuella tillägg (används inte i normalfallet) avser värdet av särskilt påtagliga värden som förväntas gällande t ex flödesdämpning, rekreation och/eller biologisk mångfald. Värdet (kr) för sådant tillägg beräknas specifikt för det enskilda fallet. Värdet för nämnda tillägg behöver bara beräknas om värdet för näringsavskiljningen inte överstiger åtgärdskostnaderna eller då miljönyttan från näringsavskiljningen inte uppgår till 80 % av markvärdet.

2 – *Åtgärdskostnader* är summan av beräknade projekterings- och anläggningskostnader.

3a – *Markersättning* är den rest som erhålls då *Miljönytta* minskas med *Åtgärdskostnaden*, men ersättningen får aldrig överstiga 80 % av *Markvärdet* (se nedan och kommentar om möjligheter till undantag under *Särskilda fall*). Utgångspunkten för åtgärdsarbetet är att berörda fastighetsägare och brukare har ett visst egenintresse av åtgärden. Detta intresse kan bestå i en ambition om att minska negativ omgivningspåverkan från jordbruksverksamheten och/eller att förbättra förutsättningarna för t ex bevattning, jakt och rekreation.

I fall där statligt **skötselstöd** (miljöersättning) söks (vilket är det normala) ska markersättningsdelen i stödet (1000 alt 3000 kr per ha åker) utgöra del av finansieringen av markersättningen. Markersättning genom skötselstödet betalas ut årligen under en 20 års period. Efter medräknad inflation och risk för ändrat regelsystem mm sätts det totala värdet på skötselstödet för 20-årsprerioden till 10 000 kr respektive 30 000 kr (beroende på aktuell stödnivå).

OBS! delfinansiering med statlig markersättning är endast aktuell om reglerna för kombination med annan finansiering tillåter detta – **i nuläget tillåter Jordbruksverket inte statlig markersättning i kombination med markersättning från vattenrådet!**

3b – *Markvärde* beräknas efter markens värde vid försäljning.

Markvärdet på **åkermark** beräknas efter jordklass (Skånegårdar (2016) redovisar årligen markvärde efter jordklass).

Markvärdet ska beräknas för platsspecifika förhållanden, där faktorer som arrondering, jordmån och dräneringsförhållanden vägs in. Platsspecifika förhållanden kan i normalfall endast ge avdrag på det markvärde som framkommer av jordklassen. Undantag, dvs att de platsspecifika förhållandena ökar det generella markvärdet, kan bli aktuellt då t ex en åtgärd bedöms mycket angelägen och då denna påverkar arronderingen påtagligt och på sådant sätt att brukbarheten av även ej ianspråktagen mark påverkas negativt.

Markvärdet för betesmark sätts till 50 000 kr per hektar (med anpassning till platsspecifika förhållanden).

Markvärdet för obrukad mark (ej träda) sätts till 20 000 kr per hektar (med anpassning till platsspecifika förhållanden).

Markvärdet för skogsmark utreds i varje enskilt fall.

Exempel på markersättningar

Nedan ges exempel på föreslagna markersättningar med tillämpade förslag enligt ovan vid några fiktiva vattenvårdsprojekt.

Vattenvårdsprojekt Exempel		tillrinning[1] åker ha	åkerklass/ marktyp	miljönytta[2] totalt tkr	åtgärdskostnad[3] totalt tkr	miljönytta minus åtgärdskostnad[4] totalt tkr	markvärde[5] per ha tkr	markersättning max 80 % av markvärde totalt tkr	per ha tkr
A	1 ha vattenyta	50	10	1118	650	468	425	340	340
B	1 ha vattenyta	50	4	1118	650	468	200	160	160
C	1 ha vattenyta	50	betesmark	1118	650	468	50	40	40
D	3 ha vattenyta	50	4	1242	1500	-258	200	-	-
E	3 ha våtmark varav 2 ha vattenyta	150	4	2936	900	2036	200	480	160
F	3 ha vattenyta	50	4	1242	1000	242	200	242	80,7

Tabellkommentarer: I exemplen **A-C och E** ger miljönyttan och åtgärdskostnaderna utrymme för full markersättning (80 % av markvärdet). I exempel **D** överstiger åtgärdskostnaderna miljönyttan – åtgärden bör därför ej genomföras – ändrad utformning, t ex enligt B, skapar utrymme för markersättning. I exempel **F** begränsar miljönyttan och åtgärdskostnaderna utrymmet för markersättning, som i detta fall kommer upp till 40 % av markvärdet (242/600 tkr)

Förklaring till beräkningar ges på föregående sida och i Excelfilen "Beräkningsmall_markersättning.xltx"

Tabellfotnötter:

1) tillrinningsområdet avgör näringsämnesbelastningen och därmed potentiell näringsämnesreduktion - högre belastning - högre reduktion. Belastningen ligger till grund för Länsstyrelsens betalningsvilja.

2) miljönyttan för näringsämnesreduktion (kväve och fosfor) beräknas med Länsstyrelsens modell (baserad på data från Halmstad högskola). Värdet i kronor räknas på reducerad mängd näring (20 år) baseras kostnader för näringsavskiljning i kommunala reningsverk (PM från miljökonsult Erik Ander 2016).

3) åtgärdskostnader är summan av beräknade projekterings- och entreprenadkostnader

4) skillnaden mellan miljönytta och åtgärdskostnad utgör utrymmet för markersättning

5) markvärdet på åker beräknas efter jordklass (uppgifter från Skånegårdar 2016). För betesmark, obrukad mark och skogsmark tillämpas särskilda ersättningar (se utredning)

Kommentarer till förslag på markersättningar

På åkermark med klass 10 jord kan markersättningen från vattenråden enligt redovisade förslag uppgå till totalt 340 000 kr per hektar (2016) och på klass 4 kan ersättningen maximalt bli 160 000 kr per ha (80 % av markvärdena). I vissa fall kan beräknad miljönytta eller höga åtgärdskostnader begränsa utrymmet för markersättningen. Miljönytta och åtgärdskostnader styr utrymmet för markersättning. Vid begränsat utrymme för markersättning blir ersättningen lägre per hektar om berörd areal ökar. Markersättningarna kan bli olika för samma typ av mark, eftersom miljönyttan och åtgärdskostnaderna kan vara olika.

Särskilda fall

I de fall den framräknade markersättningen, enligt principerna ovan, sammanlagt uppgår till mer än 500 000 kr, föreslås att beslut om ersättningen fattas av vattenrådets styrelse. För belopp över 500 000 kr får avsteg från ovan redovisade ersättningsprinciper göras i varje enskilt fall. Motiven för avstegen ska beskrivas och motiveras. Det bedöms att det är rimligt att särskilda överväganden görs vid hantering av högre markersättningsbelopp.

I de fall den framräknade markersättningen, enligt principerna ovan, understiger 500 000 kr får avsteg göras mot principerna efter beslut av vattenrådets styrelse. Sådant avsteg ska beskrivas och motiveras. Exempel kan vara en vattenvårdsåtgärd som ger stor miljönytta men där markvärdet är lågt. I sådant enskilt fall kan högre markersättning än markvärdet vara motiverat.

I särskilda fall ska även möjligheter till fastighetsköp finnas. Detta förutsätter att beräknad miljönytta och åtgärdskostnader ger tillräckligt ersättningsutrymme och att fördelarna för köp i övrigt överväger jämfört med markersättning kopplad till tidsbegränsat avtal.

Källor

Ander, E. (2016) Översiktlig beräkning av specifika kostnader för fosfor- och kväverening vid kommunala reningsverk, PM. Eran Miljökonsult AB.

Brander, L., Brouwer, R. & Wagtendonk, A. (2013) Economic valuation of regulating services provided by wetlands in agricultural landscapes: A meta-analysis. Ecological Engineering, 56, 89-96.*

Jordbruksverket (2017). www.jordbruksverket.se (jan 2017) – Stöd/Jordbrukarstöd/Miljöersättningar/Skötsel av våtmarker och dammar/Utbetalning

LänsstyrelsenSkåne (2016a). Excelfil för beräkning av avskiljning av kväve och fosfor i våtmarker.

Länsstyrelsen Skåne (2016b) Regional handlingsplan för landsbygdsprogrammet och havs- och fiskeriprogrammet. Godkänd av Jordbruksverket 2016-12-21, träder i kraft 2017-01-01. http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/Sv/lantbruk-och-landsbygd/landsbygdsprogrammet%202014-2020/hp/Regionalhandlingsplan.pdf [Hämtad 2017-02-20]*

Miljödepartementet (2012) Preciseringar av miljökvalitetsmålen och etappmål i miljömålssystemet. Regeringsbeslut M202/1171/Ma, 2012-04-26. Stockholm: Miljödepartementet.

Naturvårdsverket (2015). Guide för värdering av ekosystemtjänster. Rapport 6690.

Read, K.E., Karras, M., Sörensen, J. & Cedergren, A. (2016). Kostnads- nyttoanalys av införandet av hållbar dagvattenhantering som riskreducerande åtgärd mot översvämning – med fokus på monetär värdering av ekosystemtjänster. Vatten, 3, 16.

Schipperijm, J., Ekholm, O., Stigsdotter, UK., Toftager, M., Bentsen, P., Kamper-Jørgensen, F. & Randrup, TB. (2010) Factors influencing the use of green space: Results from a Danish national representative survey. Landscape and Urban Planning, 95, 130-137.*

Skånegårdar (2017). www.skanegardar.se (jan 2017) – start/nyheter, Marknadsbrev 2016.pdf.

Svensk Ekologikonsult AB, 2014. Värdering av ekosystemtjänster, Hemmesta sjöäng. Kartläggning och värdering av ekosystemtjänster knutna till våtmarken.*

VISS, vatten information Sverige (2016) Åtgärdskategori tvåstegsdiken. https://viss.lansstyrelsen.se/Measures/EditMeasureType.aspx?measureTypeEUID=VISSMEASURETYPE000714 [Hämtad 2016-12-15]

Weisner, S., Tonderski, K. & Johansson, K. (2015) Näringsavskiljning i anlagda våtmarker i jordbruket. Rapport 2015:17. Jordbruksverket.

* referenser till uppgifter i bilaga

Bilaga 1

Kommentarer och underlag för värdering av biologisk mångfald, rekreation och flödesdämpning

För de våtmarker där näringsretention inte är det främsta syftet behöver andra nyttor, t ex biologisk mångfald, rekreation och flödesdämpning värderas för att kunna avgöra om anläggning av en våtmark är kostnadseffektiv. Värdering av andra nyttor än näringsavskiljning behöver, precis som för näringsrening, göras för varje enskilt projekt där platsspecifika förhållanden tillsammans med övrig aktuell kunskap på området vägs in i värderingen. Nedan ges vägledning för värdering av dessa nyttor. Underlaget till vägledningen kan och behöver kompletteras för ökad träffsäkerhet.

Värdering av biologisk mångfald

Biologisk mångfald är en av de nyttor som kan värderas vid sidan av näringsretention. I arbetet med den regionala handlingsplanen för landsbygdsprogrammet och havs- och fiskeriprogrammet, har Länsstyrelsen tagit fram bedömningskriterier (Länsstyrelsen Skåne 2016b) som Länsstyrelsen använder sig av vid bedömning av ansökningar om miljöinvesteringsstöd för anläggning av våtmarker. Dessa kriterier kan användas för att beräkna nyttan med en våtmark för biologisk mångfald. Syftet med våtmarken, prioriterade arter eller naturtyper, allmän biologisk mångfald och/eller våtmarkens storlek avgör vilket stöd som Länsstyrelsen kan ge till anläggningen av den aktuella våtmarken. För att få fram ersättningsnivån, d v s Länsstyrelsens betalningsvilja för anläggning av våtmarken, poängsätts nyttan mot bedömningskriterierna. Den framräknade betalningsviljan kan sedan användas som ett mått på nyttan med våtmarken och således även fungera som underlag för beräkning av markersättning i vattenrådets arbete. Har våtmarken även en nytta för t ex rekreation, kan detta värde/nytta läggas till nyttan/värdet för biologisk mångfald vid beräkning av nivå på markersättning.

Länsstyrelsens handlingsplan kan komma att uppdateras och finns på Länsstyrelsens hemsida: www.lansstyrelsen.se/skane. Länsstyrelsens betalningsvilja (Länsstyrelsen Skåne 2016b) för anläggning av våtmarker med syfte biologisk mångfald är enligt handlingsplan från 2017-01-01:

Våtmarkens syfte	Min 1 poäng	Max 5 poäng
Prioriterade arter/naturtyper	92 000 kr/ha vattenyta	460 000 kr/ha vattenyta
Allmän biologisk mångfald	16 500 kr/ha vattenyta	82 500 kr/ha vattenyta
Stora våtmarker	Inget till våtmarker med huvudsyfte näringsrening	132 500 kr/ha vattenyta (från 2 poäng eller fler)

Värdering av rekreation

Inom forskningen har siffror på det monetära värdet av rekreation bland annat tagits fram genom studier som undersökt vad folk är villiga att betala för rekreation. Sådana studier kräver ett omfattande intervjuarbete och kan ifrågasättas då denna typ av studier sannolikt överskattar folks betalningsvilja. Två av de viktigaste parametrarna för en våtmarks rekreativa värde är närhet till en tätort och tillgängligheten, d v s hur lätt eller svårt är det att ta sig till en våtmark. Är avståndet till en tätort för långt eller om våtmarken t ex ligger långt från allmän väg mitt ute i jordbrukslandskapet sjunker besöksfrekvensen drastiskt. I en svensk studie av värdering av ekosystemtjänster vid våtmarken Hemmesta sjöäng (Svensk Ekologikonsult AB 2014) värderas lite förenklat våtmarkens rekreativa värde utifrån befolkningsantal, besöksfrekvens och besökarnas medelinkomst. I studien från Hemmesta hänvisas till ett tröskelvärde för besöksfrekvens på 400 m avstånd till det rekreativa området enligt en studie av Schipperijn m fl (2010), samt hänvisas till ett gränsvärde för besök på 1000 m enligt Europeiska Miljöenhetens rekommendationer. Sträckorna avser avståndet mellan bostaden och det aktuella naturobjektet. Den tid som investeras per besök uppskattas i studien till 30 minuter. Eftersom även transport genom ett grönområde klassades som rekreation i studien och att de tillfrågade i studien inte definierade vad de ansåg som grönområden eller park anses att värdet för besöksfrekvensen är överskattat. Därför rekommenderas att besöksfrekvensen åtminstone halveras.

Uppgifter om befolknings- och lönestatistik (för prissättning av den tid som spenderas på rekreation) inom olika geografiska områden är tillgängligt via nätet hos Statistiska centralbyrån (SCB.se) och kan kopplas till det aktuella naturobjektet. Genom att slå samman de olika uppgifterna går det således att få fram ett värde/nytta på den rekreation som en våtmark kan generera. Detta värde kan sedan användas av vattenrådet för beräkningar av markersättning. Har våtmarken även ett värde för biologisk mångfald kan detta värde/nytta läggas till i beräkningen.

Förväntade besöksfrekvenser utifrån avstånd till naturobjektet anges i tabellen nedan. Procentsatserna har halverats i förhållande till de uppgifter som angetts av Schipperijn et al. (2010):

	Dagligen	Flera dagar i veckan	Varje vecka
400 m	22,5%	15 %	10 %
1000 m	12,5 %	15 %	17,5 %

Värdering av flödesdämpning

Det finns i dagsläget ingen enkel metod att bedöma det monetära värdet på flödesdämpning. Studier har försökt applicera generella värden för flödesdämpning på enskilda fall men mängden data och värderingar är i dagsläget för få för att ge en korrekt bild (Brander et al. 2013). I de fall där värdering gjorts har detaljerade beräkningar av anlagda våtmarkers flödesdämande effekt utförts och minskade översvämningsområden karterats. Därefter har värdet av minskade översvämningsskador på berörda hus och grödor beräknats.

Markersättning vid vattenvårdsprojekt
Fiktiva exempel

	Exempel på teoretiskt vattenvårdsprojekt	Tillrinning[1] (antal ha åker)	Åkerklass/ marktyp för mark som tas i anspråk	Värde på miljönytta[2] (tkr)	Kostnad för åtgärd[3] (tkr)	Miljönytta minus kostnad för åtgärd[4] (tkr)	Markvärde[5] (tkr/ha)	Markersättnir Nuvarande nivå[6]
A	1 ha vattenyta	50	10	1118	650	468	425	100
B	1 ha vattenyta	50	4	1118	650	468	200	70
C	1 ha vattenyta	50	betesmark	1118	650	468	50	30
D	3 ha vattenyta	50	4	1242	1500	-258	200	210?
E	3 ha våtmark varav 2 ha vattenyta	150	4	2936	900	2036	200	210
F	3 ha vattenyta	50	4	1242	1000	242	200	210

1) tillrinningsområdet avgör näringsämnesbelastningen och därmed potentiell näringsämnesreduktion - högre belastning - högre reduktion. Belastningen ligger till grund för Länsstyrelsens betalnings

2) miljönyttan för näringsämnesreduktion (kväve och fosfor) beräknas med Länsstyrelsens modell (baserad på data från Halmstad högskola). Värdet i kronor räknas på reducerad mängd näring (20 år

3) åtgärdskostnader är summan av beräknade projekterings- och entreprenadkostnader

4) skillnaden mellan mijönytta och åtgärdskostnad utgör utrymmet för markersätnning

5) markvärdet på åker beräknas efter jordklass (uppgifter från Skånegårdar 2016). För betesmark, obrukad mark och skogsmark tillämpas särskilda ersättningar (se utredning)

6) nuvarnade ersättningsnivåer är inte exakta, redovisade värden baseras på några sentida projekt

ıg (tkr) 80%-nivå	Kommentar
340	Utrymmet för markersättning överstiger markvärdet
160	Utrymmet för markersättning överstiger markvärdet
40	Utrymmet för markersättning överstiger markvärdet
-	Kostnader för anläggning överstiger miljönytta om enbart nyttan med näringsämnesreduktion beräknas, nyttan av andra nyttor ska utredas
480	Utrymmet för markersättning överstiger markvärdet
242	Utrymmet för markersättning begränsar ersättningen (40 % av markvärde)

vilja. Länsstyrelsens minimikrav på tillrinningsområde är 50 hektar åkermark.

) baseras kostnader för näringsavskiljning i kommunala reningsverk (PM från miljökonsult Erik Ander 2016).

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 11

11

PLANLEDNINGSGRUPPEN 2017-10-11

PLG § 36 Dnr KS/KF 2017:252.212

Yttrande över revidering av översiktsplan för Malmö stad

Ärendebeskrivning
Malmö stad har reviderat sin översiktsplan och ställer därför ut planen. Gällande översiktsplan antogs 2014 och viktiga prioriteringar då var att läka samman staden socialt och fysiskt och att växa inåt för att spara på jordbruksmark. Detta gäller fortfarande men Malmö stad anser att andra förutsättningar har ändrats och det motiverar en revidering av planen. Den tillhörande planstrategin är i sak oförändrad men innehållet är omdisponerat. Ett antal avsnitt har reviderats för att integrera ett antal planer och program som har tagits fram efter att översiktsplanen antogs. För att ta del av de förändringar som gjorts i planen, se bilaga "Föreslagna förändringar av översiktsplanen, webbsida 2017-09-20". Malmö önskar att framförallt få synpunkter på de ändringar av översiktsplanen som föreslås jämfört med gällande plan.

Samhällsplaneraren har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-03.
- Följebrev från Malmö stad.
- Föreslagna förändringar av översiktsplanen. Webbsida 2017-09-20.
- Planstrategi. Malmö stad. Utställningsförslag augusti 2017.
- Kartverktyg, samrådsredogörelse samt hållbarhetsbedömning finns på www.malmo.se/

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:
- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Malmö stad är den stora regionala motorn i sydvästra Skåne. Det är därför positivt att Strukturbild för MalmöLundregionen integrerats i planstrategin och att de regionala frågorna ges större utrymme och tyngd i översiktsplanen.

Under samrådet lyfte Burlövs kommun vikten av mellankommunal planering med hänseende till utvecklingen av Spillepengsområdet. Malmö stad ställde sig bakom detta i Samrådsredogörelsen och Lomma kommun vill också meddela att man ser positivt på samarbete kring området.

I övrigt kvarstår Lomma kommuns synpunkter från utställningen 2013 på Malmö stads översiktsplan.

– Akten – KS

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 05

KS

LOMMA KOMMUN

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens: Ulrika Håkansson Ström
Direkttel: 040-641 11 02
E-post: ulrika.strom@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:252.212
Er referens:

2017-10-03

Kommunstyrelsen

Yttrande över revidering av Översiktsplan för Malmö, Malmö stad

Malmö stad har reviderat sin översiktsplan och ställer därför ut planen. Gällande översiktsplan antogs 2014 och viktiga prioriteringar då var att läka samman staden socialt och fysiskt och att växa inåt för att spara på jordbruksmark. Detta gäller fortfarande men Malmö stad anser att andra förutsättningar har ändrats och det motiverar en revidering av planen. Den tillhörande planstrategin är i sak oförändrad men innehållet är omdisponerat. Ett antal avsnitt har reviderats för att integrera ett antal planer och program som har tagits fram efter att översiktsplanen antogs. För att ta del av de förändringar som gjorts i planen, se bilaga "Föreslagna förändringar av översiktsplanen, webbsida 2017-09-20". Malmö önskar att framförallt få synpunkter på de ändringar av översiktsplanen som föreslås jämfört med gällande plan.

2013-04-24 lämnade Lomma kommun nedanstående yttrande över utställningen av Malmö stads översiktsplan
Lomma kommun ser som helhet positivt på planen och Malmös ambitioner att växa inåt och inte ianspråkta jordbruksmark för ny bebyggelse och att man i sin plan nämner att man vill verka för att persontrafik återupptas på Lommabanan.

Persontrafik på Lommabanan innebär väsentliga fördelar för Malmö - minskad trängsel i biltrafiken (inte bara i rusningstrafik), förbättrad framkomlighet för annan kollektivtrafik, minskad miljöbelastning och förbättrade möjligheter att hantera miljökvalitetsnormerna för luft i den bebyggda miljön med mera. Arbetet med att återinföra persontrafik på Lommabanan kan komma att innebära medfinansieringsanspråk på de deltagande kommunerna (Kävlinge, Lomma, Burlöv och Malmö), så väl som på regionen. I detta avseende är det väsentligt att se till vilken nytta de olika parterna har för denna "nygamla" infrastruktur.

Lomma kommun vill även påpeka att man inom miljöområdet fortfarande saknar att kartan över utbyggnadsstrategierna inte visar den utbyggnad av vindkraft som Malmö kommun diskuterar i förslaget. Det står att området Sjollen SKA exploateras för havsbaserad vindkraft. För Lomma kommuns del innebär det att i princip hela utblicken över Öresund kommer att blockeras av en vindkraftspark. Det lämpar sig knappast med lokalisering av vindkraftverk mitt i Öresund där sjöfarten är som intensivast och dessutom på en plats som är av yttersta vikt som ekologiskt område. En önskvärd

utveckling hade varit att ta ett samlat grepp om vindkraftsutbyggnaden i sydvästra Skåne istället för att vindkraftsverk byggs upp av olika kommuner på spridda platser i regionen. Sidan 52 beskriver en mer ingående strategi för kust och hav. Problemet är att detta dock aldrig heller kopplas ihop med den principiella utbyggnadsstrategin.

Det står att inriktningen på kommunens planering ska vara att värna de ekosystemtjänster som havet och kusten levererar och att de ekologiska intressena, de kommersiella hamnverksamheterna, stadsplanering, energiproduktion och fritidsaktiviteter måste samsas på en relativt begränsad yta. För att kunna genomföra en ekosystembaserad planering (så som man själv anger att man ska) krävs ett gediget kunskapsunderlag och detta bör redovisas någonstans i strategin och tas fram INNAN man bestämmer var olika aktiviteter ska ske. På detta sätt skapar man långsiktig hållbarhet – även för havets intressen. Det står också i detta avsnitt att eftersom hav och kust är en begränsad resurs med många konkurrerande intressen krävs det samsyn och samarbete med grannkommuner särskilt i frågor som vindkraft mm. Lomma kommun håller med i allra högsta grad om detta, men inget samarbete, samordning eller diskussion har ännu förts kommunerna emellan om den stora utbyggnad av vindkraft som beskrivs och som har störst påverkan på just Lomma kommun.

Det är också svårt att utläsa ur förslaget om det fortfarande är aktuellt med utfyllnader i havet, men om så är fallet gäller fortfarande att en utfyllnad i Norra hamnen påverkar havsströmmarna i Lommabukten mycket negativt. Redan idag har den utbyggnad som skett inneburit en förändring av strömmarna som är negativ för vattenkvaliteten i de södra delarna av bukten som är Natura 2000-områden.

Handlingar i ärendet

- Skrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-03.
- Följebrev från Malmö stad.
- Föreslagna förändringar av översiktsplanen. Webbsida 2017-09-20.
- Planstrategi. Malmö stad. Utställningsförslag augusti 2017.
- Kartverktyg, samrådsredogörelse samt hållbarhetsbedömning finns på www.malmo.se/op/utstallning

Förslag till beslut

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Malmö stad är den stora regionala motorn i sydvästra Skåne. Det är därför positivt att *Strukturbild för MalmöLundregionen* integrerats i planstrategin och att de regionala frågorna ges större utrymme och tyngd i översiktsplanen.

Under samrådet lyfte Burlövs kommun vikten av mellankommunal planering med hänseende till utvecklingen av Spillepengsområdet. Malmö stad ställde sig bakom detta i Samrådsredogörelsen och Lomma kommun vill också meddela att man ser positivt på samarbete kring området.

I övrigt kvarstår Lomma kommuns synpunkter från utställningen 2013 på Malmö stads översiktsplan.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

Ulrika Håkansson Ström
Samhällsplanerare

Remiss plan-chefen

Ingrid Grönkvist

Från: Kontaktcenter
Skickat: den 28 augusti 2017 08:23
Till: Kommunstyrelsen
Ämne: VB: Utställning av förslag till revidering av Översiktsplan för Malmö. Dnr SBN-2016-131
Bifogade filer: ÖP_Missiv_utställning_sept2017.pdf; ÖP_utskick_utställning_SÄNDLISTA_aug2017.pdf

MALMÖ KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -08- 28

Från: Maja Kronqvist [mailto:maja.kronqvist@malmo.se] **För** Stadsbyggnadskontoret
Skickat: den 25 augusti 2017 15:01
Kopia: Stadsbyggnadskontoret Postlista <registrera.sbk@malmo.se>
Ämne: Utställning av förslag till revidering av Översiktsplan för Malmö. Dnr SBN-2016-131

Enligt sändlista

Nu startar utställning av förslag till revidering av *Översiktsplan för Malmö* !

Utställningshandlingar finns nu tillgängliga på
www.malmo.se/op/utstallning
för kännedom och yttrande. Se även bifogade följebrev.

Översiktsplanen består av planstrategi och ett digitalt webverktyg med kartor och planeringsriktlinjer. Därtill ingår som beslutsunderlag en samrådsredogörelse samt en hållbarhetsbedömning med miljökonsekvens-beskrivning.

Synpunkter på planen bör i första hand fokusera på de ändringar av planen som föreslås jämför med gällande plan. Dessa ändringar finns sammanfattade här.

Synpunkter på utställningsförslaget skickas senast **1 november 2017** med e-post till
stadsbyggnadskontoret@malmo.se
Ange som ärende: "Yttrande utställning ÖP. Dnr SBN-2016-131"

Då tidsplanen är snäv kommer uppskov ej att medges. Den interna hanteringen av yttranden underlättas om yttranden sänds som word-fil med e-post.
Utställningshandlingarna skickas endast ut med denna e-post. För beställning av pappersexemplar samt upplysningar om översiktsplanen kontakta:

Kristoffer Widestam, tel.: 0709 342 321
epost: kristoffer.widestam@malmo.se

Malmö stad
Stadsbyggnadskontoret
Tyke Tykesson

Dnr SBN-2016-131

Enligt sändlista

Utställningsförslag till revidering av *Översiktsplan för Malmö*

Utställningsförslag till revidering av *Översiktsplan för Malmö* finns nu tillgängligt på www.malmo.se/op/utstallning för kännedom och yttrande.

De grundläggande förutsättningar som var utgångspunkt för gällande översiktsplan har inte ändrats och planens prioriterade inriktningar föreslås därför gälla fortsatt utan förändring. Att läka samman staden – socialt och fysiskt – och i huvudsak växa inåt för att värna resurshushållningsperspektivet har hög aktualitet. I vissa avseenden har dock förutsättningar ändrats vilket motiverar att delar av planen revideras.

Utställning

När ett förslag till översiktsplan upprättas, eller när gällande översiktsplan ändras, ska förslaget ställas ut under minst två månader innan det antas av kommunfullmäktige. Den som vill lämna synpunkter under utställningstiden ska göra detta skriftligen till kommunen. Efter utställningen ska kommunen sammanställa inkomna synpunkter i ett särskilt utlåtande och redogöra vilka eventuella ändringar i planen som synpunkterna lett till.

Utställningshandlingar

ÖVERSIKTSPLAN

Planstrategi (pdf/skrift)
hämtas här som pdf

Kartverktyg (web)
www.malmo.se/op/karta/utstallning

BESLUTSUNDERLAG

Hållbarhetsbedömning
hämtas här som pdf

Samrådsredogörelse
hämtas här som pdf

I utställningshandlingarna ingår flera delar. Översiktsplanen består av planstrategi och ett digitalt webverktyg med kartor och planeringsriktlinjer. Därtill ingår som beslutsunderlag en samrådsredogörelse samt en hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning. Kartverktyget finns på www.malmo.se/op/karta/utstallning.

Synpunkter på planen bör i första hand fokusera på de ändringar av planen som föreslås jämför med gällande plan. Dessa ändringar finns sammanfattade här. Gällande översiktsplan kan ses här.

Process och tidsplan
Malmös gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 22 maj 2014. Enligt plan- och bygglagen ska kommunfullmäktige minst en gång under varje mandatperiod pröva om översiktsplanen är aktuell. Kommunstyrelsen har beslutat att en översyn av översiktsplanen ska ske under innevarande mandatperiod. Samråd pågick under våren 2017. Utställningshandlingarna godkändes för utställning av kommunstyrelsen den 16 augusti 2017. Utställningstiden pågår från 1 september till 1 november. Målet är att kommunfullmäktige ska anta en reviderad översiktsplan under första halvåret 2018.

Christer Larsson
Stadsbyggnadsdirektör

Synpunkter på utställningsförslaget skickas senast **1 november 2017**
med e-post till stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Synpunkter kan också lämnas genom ett webformulär på
www.malmo.se/op/utstallning

Ange som ärende: "Yttrande utställning ÖP. Dnr SBN-2016-131"

Då tidsplanen är snäv kommer uppskov ej att medges.
Den interna hanteringen av yttranden underlättas om yttranden sänds som word-fil med e-post.

Utställningshandlingarna skickas endast ut med denna e-post.
För beställning av pappersexemplar samt upplysningar om översiktsplanen kontakta:

Kristoffer Widestam, tel.: 040 34 23 21
epost: kristoffer.widestam@malmo.se

eller

Tyke Tykesson, tel.: 040 34 23 78
epost: tyke.tykesson@malmo.se

SÄNDLISTA
Utskick utställningshandling till översyn av
Översiktsplan för Malmö, augusti 2017

För yttrande:

Arbetsmarknads- och socialnämnden
Fritidsnämnden
Funktionsstödsnämnden
Förskolenämnden
Grundskolenämnden
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden
Hälsa-, vård- & omsorgsnämnden
Kulturnämnden
Miljönämnden
Servicenämnden
Tekniska nämnden

Räddningstjänsten Syd
VA SYD

Länsstyrelsen i Skåne län
Region Skåne

För kännedom och eventuell yttrande:

Boplats Syd
Centrala pensionärsrådet
Copenhagen-Malmö Port AB
Malmö stads råd för funktionshinderfrågor
MKB Fastighets AB
Minc
Parkering Malmö
Segeå Vattendragsförbund och Vattenråd
Stadskontoret
SYSAV

Boverket
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Lantmäterimyndigheten i Malmö
Luftfartsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
MSB
Naturvårdsverket
Polismyndigheten Polisregion Syd
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket
Statens Fastighetsverk
Statens Geotekniska Institut SGI
Swedavia
Sveriges Geologiska Undersökning SGU
Tillväxtverket
Trafikverket
Vattenmyndigheten Södra Östersjön
Vinnova
VTI

Institutet för hållbar stadsutveckling ISU
Instituttet for Fremtidsforskning
TFK Institutet för transportforskning
Øresundsinstituttet

Burlövs kommun
Eslövs kommun
Helsingborgs kommun
Höörs kommun
Kristianstads kommun
Kävlinge kommun
Landskrona kommun
Lomma kommun
Lunds kommun
Staffanstorps kommun
Svedala kommun
Trelleborgs kommun
Vellinge kommun
Ystads kommun

Göteborgs stadsbyggnadskontor
Linköpings stadsbyggnadskontor
Stockholms stadsbyggnadskontor

Københavns kommune
Region Hovedstaden

Centerpartiet i Malmö
Feministiskt initiativ Malmö
Kristdemokraterna i Malmö
Liberalerna i Malmö
Miljöpartiet de Gröna i Malmö
Moderata samlingspartiet i Malmö
Socialdemokraterna i Malmö
Sverigedemokraterna i Malmö
Sveriges pensionärers intresseparti SPI
Vänsterpartiet i Malmö

Eon Sverige AB
Eon Elnät AB
Eon Gas AB
Eon Värme AB

Skanova
Swedegas AB
Svenska Kraftnät AB
Sydvatten AB
Vattenfall AB

Bulltofta företagsgrupp
Fosieby företagsgrupp
Hyllie Företagsgrupp
Limhamns Företagsgrupp
Malmö företagsgrupper
Möllevångens företagsgrupp
Sofielunds företagsgrupp

Akelius
Annehem Fastigheter AB
Atrium Ljungberg AB
Bonava
Bygg-Fast Projekt AB
Byggnadsfirman Otto Magnusson
Castellum
Contentus AB
Heimstaden
Hemsö
HSB Malmö
Ikano Bostad
Jernhusen
JM
Karyd Fastigheter AB
Klövern
Kungsleden AB
Lifra L&B i Malmö AB
Malmö Cityfastigheter
Malmö studenthus
Midroc Property Development AB
Myresjöhus AB
NCC Property Development AB
Newsec Asset Management AB
Parkfast AB
PEAB
Riksbyggen
Roth Fastigheter
SBC Sveriges BostadsrättsCentrum AB
Seniorgården AB
Skandia fastigheter
Skanska Malmö / Öresund
Steen & Ström Sverige AB
Stena Fastigheter
Trianon
Vasakronan AB
Veidekke Bostad, Region Sydväst
Victoria Park
Wihlborgs Fastigheter
Volito fastigheter AB

Advokatfirman Engström & Co
Agenta förvaltning
AHA Agneta Hahne Arkitekter AB
Arkitekterna Krook och Tjäder
Arkitektgruppen i Malmö AB
Arkitektkontoret Rydstern & Liliedahl AB
Arkitema

Atkins
C.F. Møller Danmark A/S
Carsten Andersson arkitekter AB
Chroma Arkitekter AB
COBE
Copenhagen Capacity
Cowi AB
Ernst & Young
FOJAB Arkitekter
Gehl Architects
hauschild+siegel architecture
Henning Larsen Architects
Horisont arkitekter AB
Jaenecke Arkitekter AB
Jais-Nielsen White arkitekter AB
Johan Celsing arkitektkontor AB
Juul & Frost arkitekter
Kamikaze Arkitekter
Kanozi arkitekter
Link arkitektur AB
Lloyd's Arkitektkontor AB
Lundgaard & Tranberg Arkitekter A/S
Malmö Cleantech Center
Malmö Kongressbyrå AB
Marie Ericsson Arkitekter AB
Mima arkitekter
Nyréns Arkitektkontor Malmö
Plan- och Byggnadskonst
PwC
Ramböll Sverige AB
sandellsandberg arkitekter
Schmidt/Hammer/Lassen architects
Sjögren arkitekter AB
SWECO
Sydark konstruera
Sydväst Arkitektur & Landskap
Tage Møller Arkitekbyrå AB
Tema Arkitekter AB
Tengbom
Trivector
Tyréns
White Arkitekter AB
Wingårdh Arkitektkontor AB
WSP Sverige
ÅF

Axfood Sverige AB
Bergendahls
ICA Sverige AB
Netto

Blekinge Tekniska Högskola
Chalmers Tekniska Högskola
Danmarks Tekniske Universitet
Institutionen för arkitektur och byggd miljö, LTH
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, LU
Institutionen för teknik och samhälle, LTH
Institutionen för urbana studier, Mah
Kungliga Tekniska Högskolan
Kunstakademiet Arkitektskole

Lunds Universitet
Malmö högskola
Sveriges lantbruksuniversitet
WMU

Berlingske
Expressen / Kvällsposten
Metro Skåne
Skånska Dagbladet
Sveriges Radio P4
Sveriges television Malmö
SVT Nyheter Skåne
Sydsvenska dagbladet
Tidskriften Arkitektur
Tidskriften STAD
TV4-nyheterna Malmö
Vårt Malmö

Arriva
Bergkvarabuss AB
Green Cargo
MalmöMässan (Artexis)
Metroselskabet Kph
Nobina Sverige AB
Pågen AB
SVEDAB
Veolia
Öresundsbro Konsortiet

Aktion Skåne-Miljö
Almhögs Villaförening
Almåsa Fritidsby
Branschföreningen Tågoperatörerna
Bunkeflostrands villaförening
Byggnads Skåne
Cykelfrämjandet
Europaporten/Malmö pingstförsamling
Fastighetsägarna Syd
FIFH
Fotgängarnas förening FOT
Fridhems villaförening
Friluftsfrämjandet
Förbundet Allt åt Alla Malmö
Föreningen för samhällsplanering
Föreningen industrihistoria i Skåne
Gamla Sofielunds Byalag
Gröna Bilister
Gullviks Villaägareförening
Hinton Golf
HSO Malmö
Hyllie Park kyrkan
Hylliekrokens Golfcenter
Hyresgästföreningen
Håkanstorp - Johanneslust Egnahemsförening
Islamic Center i Malmö
jagvillhabostad.nu
Judiska Församlingen i Malmö
Jägersro trav / Skånska travsällskapet
Kirseberg Tillsammans!
Klagshamns Nya Byalag
Klagshamns Ryttarförening
Kommunförbundet Skåne
Kronohage invest
Krumby Byalag
Kulturföreningen "Vi på Backarna"
Käglinge Egnahemsförening
Limhamns miljöförening
LO-distriktet i Skåne
LRF kommungrupp i Malmö
LRF Skåne
Makedonsk-ortodoxa kyrkan
Malmö Burlöv Golfklubb
Malmö Citysamverkan
Malmö Civila Ryttareförening AB
Malmö Dövas förening Svenske
Malmö Fotbollsförening MFF
Malmö ideella föreningars paraplyorganisation
MIP
Malmö Ridklubb
Malmö sportdykarklubb
Malmö-Lunds byggförening
Malmös unga
Media Evolution
Miljöförbundet Jordens Vänner
MISO Malmö idrottsföreningars samorganisation
Motormännen Sydvästra Skåne
Muslimska församlingen i Malmö
Möllevångsgruppen
Naturskyddsföreningen Malmö
NTF Skåne
Oxie GK
PRO Samorganisation Malmö
På Limhamn
Riseberga Villaförening
Rostorps Egnahem
S:ta Maria i Rosengård katolska församling i Malmö
Sacorådet Malmö stad
Serbiska Ortodoxa kyrkoförsamlingen Malmö
SKPF Malmö, avd 10
Skånes Båtlivs Samarbetsdelegation
Skånes Fältbiologer
Skånes Ornitologiska Förening
Skånska Fältrittklubben
Skönhetsrådet i Malmö
SPF Seniorerna
Spårvagnsstäderna
SSBS
Stiftelsen Fontänhuset Malmö
Strokeföreningen
Studentkåren Malmö
Svensk Handel Syd
Svensk Kollektivtrafik AB
Svenska kyrkan i Malmö
Svenskt Näringsliv
Sveriges Arkitekter
Sveriges Byggindustrier
Sveriges Pensionärers Riksförbund SPRF
Sveriges åkeriföretag syd
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Synskadades Riksförbund Malmö
Södra Skånes scoutdistrikt
TCO Skåne

Transportföretagen
Unionen Sydväst
Valdemarsro Villaförening
Watch it! Folkbildningsföreningen i Malmö
Vi på Backarna
Villaföreningen Kulladal-Eriksfält
Villaföreningen Solbacken
Villaägarna i Malmö
Villaägarnas Riksförbund Region Syd
Vintrie - Bunkeflo villaförening
Vision SKTF
Vår frälsares katolska församling i Malmö
Vårdförbundet
Värnhems byalag
Örestads Ryttarsällskap
Öresundsfiske

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 12

12

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-10-11

PLG § 37

Dnr KS/KF 2017:263.219

Yttrande över Handlingsprogram för bostadsförsörjning, Malmö stad

Ärendebeskrivning
Malmö stad har sänt *Handlingsplan för bostadsförsörjning - Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2018-2022* för samråd. Riktlinjerna ska enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Handlingsplanen från Malmö stad innehåller kommunens vision för bostadsförsörjningen samt fem bostadspolitiska mål: god planberedskap, aktiv markpolitik, arbeta utifrån olika gruppers bostadsbehov, använda MKB som drivkraft samt tillhandahålla en bostadskö. Mot bakgrund av hur utvecklingen har sett ut i Malmö beskriver kommunen tre utmaningar som är extra viktiga att försöka svara emot, att upprätthålla ett högt bostadsbyggande, att öka möjligheten för hushåll med låga inkomster till en bra bostad och att minska hemlösheten. I sin handlingsplan beskriver Malmö stad ett antal åtgärder att arbeta med under de kommande fyra åren, för att nå de fem bostadspolitiska mål man har satt upp. Dels kommer man att arbeta med frågorna inom sin ordinarie verksamhet men även genom utredningar, utvecklingsprojekt samt olika former av påverkansarbete. Avslutningsvis går handlingsplanen igenom utvecklingen på bostadsmarknaden i Malmö, befolkningsutvecklingen, marknadsläget samt relevanta mål planer och program av betydelse för bostadsförsörjningen.

Samhällsplaneraren har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag
- Skrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-03.
- Följebrev från Malmö stad.
- Handlingsplan för bostadsförsörjning. Remissversion hösten 2017. Malmö stad.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:
- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Malmö är en stor regional motor dit många människor flyttar och det är därför viktigt att bostadsmarknaden fungerar i Malmö stad. Lomma kommun anser därför att det är positivt att Malmö stad genom sin handlingsplan för bostadsförsörjning arbetar för att nya bostäder byggs och för att hålla en god planberedskap.

– Akten - KS

KS

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 05

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens: Ulrika Håkansson Ström
Direkttel: 040-641 11 02
E-post: ulrika.strom@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:263.219
Er referens:

2017-10-03

Kommunstyrelsen

Yttrande över Handlingsplan för bostadsförsörjning, Malmö stad

Malmö stad har skickat ut *Handlingsplan för bostadsförsörjning - Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2018-2022* för samråd. Riktlinjerna ska enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Handlingsplanen från Malmö stad innehåller kommunens vision för bostadsförsörjningen samt fem bostadspolitiska mål: god planberedskap, aktiv markpolitik, arbeta utifrån olika gruppers bostadsbehov, använda MKB som drivkraft samt tillhandahålla en bostadskö. Mot bakgrund av hur utvecklingen har sett ut i Malmö beskriver kommunen tre utmaningar som är extra viktiga att försöka svara emot, att upprätthålla ett högt bostadsbyggande, att öka möjligheten för hushåll med låga inkomster till en bra bostad och att minska hemlösheten. I sin handlingsplan beskriver Malmö stad ett antal åtgärder att arbeta med under de kommande fyra åren, för att nå de fem bostadspolitiska mål man har satt upp. Dels kommer man att arbeta med frågorna inom sin ordinarie verksamhet men även genom utredningar, utvecklingsprojekt samt olika former av påverkansarbete. Avslutningsvis går handlingsplanen igenom utvecklingen på bostadsmarknaden i Malmö, befolkningsutvecklingen, marknadsläget samt relevanta mål planer och program av betydelse för bostadsförsörjningen.

Handlingar i ärendet

- Skrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-03.
- Följebrev från Malmö stad.
- Handlingsplan för bostadsförsörjning. Remissversion hösten 2017. Malmö stad.

Förslag till beslut

- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Malmö är en stor regional motor dit många människor flyttar och det är därför viktigt att bostadsmarknaden fungerar i Malmö stad. Lomma kommun anser därför att det är positivt att Malmö stad genom sin handlingsplan för bostadsförsörjning arbetar för att nya bostäder byggs och för att hålla en god planberedskap.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

Ulrika Håkansson Ström
Samhällsplanerare

Remiss plan. avd.

Katarina Bergh

Från: Socialnämnden
Skickat: den 4 september 2017 09:33
Till: Katarina Bergh
Ämne: VB: Samråd Handlingsplan för bostadsförsörjning. Dnr SBN-2017-754
Bifogade filer: Handlingsplan för bostadsförsörjning Malmö 20170901.pdf; Förutsättningar för bostäder alla barnfamiljer har råd med.pdf; Sändlista Handlingsplan för bostadsförsörjning för Malmö.pdf; HP BF samråd missiv externt sept2017.pdf

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -09- 04

Hej Katarina

Här är mailet i sin helhet.

Med vänlig hälsni´ng

Agneta Thorwaldsson, administratör
Lomma kommun, socialförvaltningen
234 81 LOMMA
040-641 12 30
agneta.thorwaldsson@lomma.se

Från: Kontaktcenter
Skickat: den 1 september 2017 13:03
Till: Socialnämnden <socialnamnd@lomma.se>
Ämne: VB: Samråd Handlingsplan för bostadsförsörjning. Dnr SBN-2017-754

Från: Hanna Björklund [mailto:Hanna.Bjorklund@malmo.se]
Skickat: den 1 september 2017 12:41
Till: skane@lansstyrelsen.se; region@skane.se; kommun@hoor.se; kommun@kristianstad.se; kontakt@kavlinge.se; kommun@landskrona.se; Kontaktcenter <info@lomma.se>; lunds.kommun@lund.se; kommunen@staffanstorp.se; kommunen@svedala.se; trelleborgs.kommun@trelleborg.se; vellinge.kommun@vellinge.se; kommunen@ystad.se
Kopia: Hanna Björklund <Hanna.Bjorklund@malmo.se>
Ämne: Samråd Handlingsplan för bostadsförsörjning. Dnr SBN-2017-754

Hej!
Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning *Handlingsplan för bostadsförsörjning* sänds i detta utskick på samråd under perioden 1/9- 1/11 2017. De som vill lämna synpunkter under utställningstiden gör det skriftligen till stadsbyggnadskontoret. Notera att uppskov ej kan medges pga snäv tidsplan.

Vid frågor går det bra att kontakta mig enligt nedan.

Vänliga hälsningar Hanna

Hanna Björklund
Projektledare bostadsförsörjning

MALMÖ STAD
Stadsbyggnadskontoret
Strategiavdelningen

August Palms plats 1
205 80 Malmö
Telefon: +46 40 34 23 25
Mobil: +46 70 934 23 25
hanna.bjorklund@malmo.se
www.malmo.se

Malmö stad
Stadsbyggnadskontoret
Hanna Björklund

Dnr SBN-2017-754

Enligt sändlista

Samrådshandling av *Handlingsplan för bostadsförsörjning – Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning 2018-2022*

Handlingsplan för bostadsförsörjning utgör Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. Handlingsplanen innehåller Malmö stads vision för bostadsförsörjning och bostadspolitiska mål samt vilka insatser staden planerar att vidta under kommande fyra år. Skriften innehåller även en analys av befolkningsutveckling, bostadsbestånd, bostadsbyggande och marknadsförutsättningar, samt kopplingen till nationella, regionala och kommunala planer, mål och program. Utredningen *Förutsättningar för bostäder alla barnfamiljer har råd med* bifogas som en bilaga till handlingsplanen. Utredningen är ett uppdrag som genererades av kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.

Samrådsprocess och tidsplan
Handlingsplan för bostadsförsörjning skickas under hösten 2017 på samråd inom kommunen till nämnder, förvaltningar och kommunala bolag. Enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska riktlinjerna samrådas med Länsstyrelsen, Region Skåne och berörda kommuner. Även dessa aktörer (se sändlista) får *Handlingsplan för bostadsförsörjning* på remiss under hösten 2017.

Den som vill lämna synpunkter gör det skriftligen till stadsbyggnadskontoret. Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i ett särskilt utlåtande som redogör för eventuella ändringar som synpunkterna lett till i planen.

Synpunkter på utställningsförslaget skickas senast **1 november 2017**
med e-post till stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Ange som ärende: "Yttrande samråd Handlingsplan för bostadsförsörjning. Dnr SBN-2017-754"

Eftersom tidsplanen är snäv kommer uppskov ej att medges. Hanteringen av yttranden underlättas om yttranden sänds som word-fil med e-post.

Samrådshandlingen skickas endast ut med denna e-post. För beställning av pappersexemplar samt upplysningar om *Handlingsplan för bostadsförsörjning* kontakta:

Hanna Björklund, tel.: 040 34 23 25
e-post: hanna.bjorklund@malmo.se

Sändlista *Handlingsplan för bostadsförsörjning* för Malmö samråd 1 sep – 1 nov 2017

Malmö stad	E-post
Arbetsmarknads- och socialnämnden	asf@malmo.se
Fritidsnämnden	fritid@malmo.se
Funktionsstödsnämnden	registrera.fsf@malmo.se
Förskolenämnden	forskola@malmo.se
Grundskolenämnden	grundskola@malmo.se
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden	gyvux@malmo.se
Hälsa-, vård- & omsorgsnämnden	hvo@malmo.se
Kulturnämnden	kulturkansli@malmo.se
Miljönämnden	miljo@malmo.se
Servicenämnden	serviceforvaltningen@malmo.se
Tekniska nämnden	tekniskanamnden@malmo.se

Kommunala bolag, kontor eller dylikt	
Centrala pensionärsrådet	Git.Moltzer@malmo.se
Malmö stads råd för funktionshinderfrågor	ilona.holmgren@malmo.se
MKB Fastighets AB	info@mkbfastighet.se
Parkering Malmö	info@pmalmo.se
Stadskontoret	registrera.stk@malmo.se
Boplats Syd	krister.hjelm@boplatssyd.se

Regionen	
Länsstyrelsen i Skåne län	skane@lansstyrelsen.se
Region Skåne	region@skane.se

Höörs kommun	kommun@hoor.se
Kristianstads kommun	kommun@kristianstad.se
Kävlinge kommun	kontakt@kavlinge.se
Landskrona kommun	kommun@landskrona.se
Lomma kommun	info@lomma.se
Lunds kommun	lunds.kommun@lund.se
Staffanstorps kommun	kommunen@staffanstorp.se
Svedala kommun	kommunen@svedala.se
Trelleborgs kommun	trelleborgs.kommun@trelleborg.se
Vellinge kommun	vellinge.kommun@vellinge.se
Ystads kommun	kommunen@ystad.se

STADSBYGGNADSKONTORET

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjningen 2018-2022

Remissförslag hösten 2017

Malmö stad

INNEHÅLL

Förord	3
Om Handlingsplan för bostadsförsörjning	3
HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING	**5**
Bostäder för alla	5
Bostadspolitiska mål	6
Tre utmaningar för Malmö	8
Det framtida Malmö - kartbild	11
Handlingsplan för bostadsförsörjning 2018-2022	12
BOSTÄDER OCH BEFOLKNING	**15**
Malmö växer	15
Malmös befolkning	17
Bostäder och bostadsbyggande	18
Är det brist på bostäder i Malmö?	20
Efterfrågan på bostäder	22
Behov för särskilda grupper	23
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BOSTADSBYGGANDE	**31**
Marknadsförutsättningar	31
Statens roll	33
Stadens verktyg	33
ORGANISATION OCH KOPPLINGAR TILL ANDRA DOKUMENT	**37**
Nationella mål, planer och program	37
Regionala mål, planer och program	38
Om bostadsförsörjning i Malmö	39
Malmö stads planer och program	39

Handlingsplanen är framtagen av: Hanna Björklund (projektledare), Annika Reischmann, Marléne Engström, Åke Hesslekrans, Philip Tannimura, Hannah Wadman

Övriga skribenter: Lars G Larsson, Johanna Sandberg, Ebba Cedergren, Susanna Hansson, Christian Röder

Beställargrupp: Christer Larsson, stadsbyggnadskontoret, Jan-Inge Ahlfridh, stadskontoret, Håkan Thulin, Monica Johansson, fastighetskontoret, Ann Söllgård, stadsområde Norr, samt adjungerade Terje Johansson/ Gunnar Östensson, MKB och Krister Hjelm, Boplats Syd.

Styrgrupp: Johan Emanuelson, Anna Holmqvist, Ingemar Gråhamn, stadsbyggnadskontoret, Jan Haak, stadskontoret, Håkan Thulin, fastighetskontoret.

FÖRORD

Bostadsbyggandet har ökat kraftigt i Malmö de senaste åren. Äntligen har stadens och marknadens ansträngningar för att möta det ökade befolkningstrycket gett resultat och antalet nya bostäder matchar befolkningsökningen. Utmaningen de närmaste åren är att behålla den höga byggtakten. Samtidigt måste bostadsutbudet breddas så att det möter bostadsefterfrågan för de som har råd, men också möter de bostadsbehov finns hos grupper som saknar ekonomiska möjligheter att efterfråga bostäder på marknadens villkor. Fler som har sysselsättning är avgörande för möjligheten att kunna efterfråga en bostad.

Utvecklingen är tudelad i Malmö. Staden har goda förutsättningar med sitt läge i hjärtat av Öresundsregionen i Nordens största arbetsmarknad, antalet arbetstillfällen ökar, en högskola som blir universitet, ett varierat bostadsutbud med goda pendlingsmöjligheter och stora satsningar på ny infrastruktur och stadsomvandling. Ett exempel är Malmöpendeln som kommer att ge nya stationsnära lägen för bostäder och stadsutveckling. Stadsutvecklingsprojekt som Amiralsstaden och Case Lindängen handlar om både fysiska och sociala kraftsamlingar. Staden har under senare år satsat stort på skolutbyggnad och skolverksamhet och redan märks förbättrade skolresultat. Den höga takten i befolkningsökningen beror främst på inflyttning från utlandet och många nyfödda barn. Drygt hälften av malmöborna är under 35 år. Inkomstnivåerna skiljer sig från andra städer genom att de är relativt låga. Det är den dynamiska befolkningen som gör Malmö och det är en stor tillgång för staden att ha en ung befolkning med rötter i hela världen. Utmaningen är att ge alla goda förutsättningar för boende genom att fortsätta den höga byggtakten, skapa fler möjligheter till boende med låga kostnader för hushållen och minska hemlösheten.

Malmö stads organisation har förändrats under de senaste åren för att möta de utmaningar staden står inför på ett bättre sätt. Bostadspolitiska mål och vision för bostadsförsörjningen var på samråd i översiktsplanen för Malmö under våren 2017. *Handlingsplan för bostadsförsörjning 2018-2022* anger förslag på insatser för att nå målen, och sänds nu på remiss till nämnder, förvaltningar och bolag för att få synpunkter, förankring samt översyn av resursbehov för att genomföra handlingsplanen.

OM HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

Handlingsplan för bostadsförsörjning utgör Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning. Riktlinjer ska enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. *Handlingsplan för bostadsförsörjning* ska säkra tillräcklig volym och bredd i bostadsbyggande samt tillgodose behoven för särskilt utsatta grupper på bostadsmarknaden i Malmö. Bostädernas utformning, planering och stadsutveckling i bredare perspektiv hanteras i andra kommunala dokument som exempelvis översiktsplan, miljöprogram och arkitekturprogram.

Kapitel 1 i *Handlingsplan för bostadsförsörjning* utgörs av bostadspolitiska mål, vision för bostadsförsörjningen och själva handlingsplanen för de insatser kommunen planerar de kommande fyra åren. De bostadspolitiska målen utgår från de redskap kommunen har att verka för bostadsförsörjningen. Kapitlet innehåller också en beskrivning av utmaningar för bostadsförsörjningen som finns i Malmö.

Kapitel 2-4 utgör bakgrund kring utvecklingen på bostadsmarknaden. I kapitel 2 redogörs för befolkningsutveckling och bostadsbestånd och byggande. Kapitel 3 redovisar marknadsläget på bostadsmarknaden samt statens och kommunens roll för bostadsförsörjning. Kapitel 4 tar upp relevanta nationella, regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för bostadsförsörjningen.

ROC
535

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

BOSTÄDER FÖR ALLA

Malmö har vuxit kraftigt de senaste tio åren. Det är positivt men ger samtidigt stora utmaningar för stadens planering. En väl fungerande bostadsmarknad är en grundläggande byggsten i såväl den enskilda individens liv som för samhällets utveckling i stort. En viktig utgångspunkt för *Handlingsplan för bostadsförsörjning* är att efterfrågan och behov av olika typer av bostäder för dagens och morgondagens malmöbor ska mötas. Bostadsbyggandet är en viktig del i att bygga staden hel och fortsatt attraktiv.

Många vill bo i Malmö

Idag bor drygt 330 00 personer i staden och befolkningen väntas öka med 5 000 personer per år de närmaste fem åren. Tillsammans med arbetstillfällen för den växande befolkningen, är tillräckligt bostadsbyggande en avgörande faktor för att Malmö ska kunna fortsätta växa hållbart och för att välfärden ska spridas till hela befolkningen.

Stort bostadsbehov i Malmö

För att bostadsbyggandet ska gå i takt med befolkningsökningen behöver det tillkomma 1 900 bostäder per år i Malmö fram till 2027. Eftersom bostadsbyggandet varit för lågt under 2000-talet finns ett underskott på bostäder som gör att det, utöver dessa 1 900 bostäder per år kan behöva byggas ytterligare 800 bostäder per år till år 2027. Under 2015-17 har bostadsbyggandet tagit fart och denna takt behöver nu hållas uppe. Men det är fortfarande många grupper som inte kan ta del av den utveckling och ökning av bostäder som sker eftersom de saknar ekonomiska möjligheter att efterfråga det som byggs. Att det befintliga bostadsbeståndet nyttjas bättre är viktigt för att bostadsförsörjningen ska fungera väl.

En regional bostadsmarknad

Bostadsmarknaden och arbetsmarknaden går över kommungränser och Öresund och påverkar hela regionens möjligheter att utvecklas. Malmö utgör ett urbant alternativ i regionen och flyttmönster mellan kommunerna ger olika förutsättningar för bostadsbyggande och nyttjande av det befintliga bostadsbeståndet.

Staden planerar och investerar

Malmö står väl rustad för att klara ett högt bostadsbyggande; i översiktsplanen finns utrymme för cirka 50 000 nya bostäder i Malmö och i detaljplaneringen har det skapats möjligheter för 8 000 bostäder att komma igång inom en femårsperiod. Genom planering för samhällsservice, infrastruktur och stadens övriga investeringar skapas fler goda lägen för bostadsutbyggnad. Malmö stad har under 2000-talet stått för en stadsutveckling med rykte om sig att hålla hög kvalitet och med gröna ambitioner. Det är fortsatt inriktningen. Staden investerar årligen närmare tre miljarder och har under kommande år särskilt fokus på bostäder, skolor och

utveckling av kollektivtrafik och cykelstråk. Både de sociala investeringar och de fysiska investeringar som staden gör är viktiga för att bygga Malmö helt och hållbart.

Bostadsmarknaden är många aktörers arena

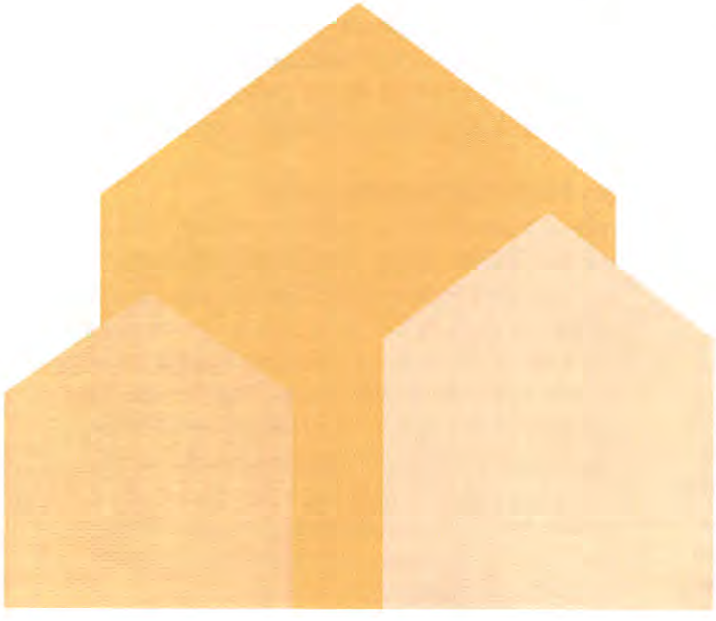
Bostadsbyggande är en långsiktig, tidskrävande och komplex process som involverar ett flertal aktörer, både inom de offentliga och privata sfärerna. Kommunens roll med tidiga investeringar, planinstrument och markägande ger viktiga förutsättningar för bostadsbyggande i kommunen. Byggherrar och fastighetsägare är de aktörer som står för det faktiska bostadsbyggandet och förvaltningen av bostäder medan finansiering sker genom finansinstitut. Staten står för regelverk och vissa former av finansiering. Hyror sätts i förhandling mellan Fastighetsägarna och Hyresgästföreningen. Sist men inte minst står bostadskonsumenterna - hushållen som genom sin efterfrågan, preferenser och önskemål, påverkar vad som byggs. Bostadsbyggandet påverkas mindre av de bostadsbehov som finns, dvs antalet bostäder som behövs för att alla hushåll ska ha en ändamålsenlig bostad.

Partnerskap och samverkan krävs

I en så komplex process som bostadsbyggande är, både påverkar och påverkas flera aktörer av hinder som kan uppstå i bostadsbyggandet. Det betyder att lösningarna måste vara gemensamma och att aktörerna måste se varandra som partners i det långsiktiga arbetet med att förändra och påverka bostadsmarknaden så att det finns goda bostäder för alla. Det är många faktorer som avgör om bostadsprojekt kommer igång och kommunen har begränsade möjligheter att vända utvecklingen på egen hand. Bostadsbyggandet sker i samspel mellan aktörerna på bostadsmarknaden. Staden verkar för att i möjligaste mål ge marknaden draghjälp för att bostadsbyggande ska ske i takt med befolkningsökningen.

Gemensamt motverka hinder

Malmö stad behöver gemensamt med övriga bostadsaktörer lyfta systemproblem som hindrar bostadsbyggande, tillämpning av lagar som haltar eller skapar målkonflikter, bristande tillgång på bostäder för hushåll med låga inkomster, osv till regional och nationell nivå. Malmö stad vill vara en aktiv part i att förändra det som hindrar ett effektivt byggande och tillgängliggör bostäder för alla.



BOSTADSPOLITISKA MÅL

De bostadspolitiska målen utgår från de verktyg och ansvar staden har för att arbeta med bostadsförsörjningen. Visionen visar den riktning staden verkar för att bostadssituationen ska gå i. De bostadspolitiska målen och visionen var en del av samrådet för Malmö stads översiktsplan under våren 2017.

I denna Handlingsplan för bostadsförsörjning redovisas de bostadspolitiska målen och visionen samt förslag på insatser som kommunen planerar att genomföra under perioden 2018-2022. Handlingsplanen är på remiss under hösten 2017, för att förankra och bearbeta förslagen. Handlingsplanen planeras att antas av kommunfullmäktige under våren 2018.

Vision för bostadsförsörjningen

Framtidens Malmö har ett rikt och varierat utbud av bostäder som motsvarar malmöbornas – och blivande malmöbors – behov och efterfrågan. Tillsammans med bostadsmarknadens aktörer arbetar Malmö stad så att bostadsbyggandet sker i takt med befolkningsökningen. Ingen är hemlös i Malmö. En väl fungerande bostadsmarknad är grundläggande för Malmös roll som regional motor med en växande arbetsmarknad.

Framtidens Malmö har ett allsidigt bostadsbestånd med olika upplåtelseformer, bostadsstorlekar, hustyper och i varierande prisnivåer gör det möjligt för hushåll med olika förutsättningar att flytta till eller inom staden allt eftersom hushållet krymper eller växer.

Bostadsbyggandet spelar viktig roll för att Malmö är en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Utemiljöer håller god kvalitet i Malmös samtliga bostadsområden. Stadens grönska ger hälsosamma och trivsamma bostadsmiljöer som kan användas på en mångfald av sätt. Bostäder, handel, samhällsservice och arbetsplatser blandas vilket skapar en trygg och attraktiv stadsmiljö.

Bostadspolitiska mål

- Genom god planberedskap och ett gott samarbete med marknadens aktörer ska Malmö stad säkerställa ökat bostadsbyggande samt attraktiva och hållbara livsmiljöer.

- Malmö stad ska genom aktiv markpolitik stimulera bredd i bostadsbyggandet och ett strategiskt långsiktigt ägande och utvecklande av stadens markinnehav.

- Malmö stad ska arbeta utifrån olika befolkningsgruppers bostadsbehov och preferenser och därtill särskilt verka för att utsatta gruppers behov tillgodoses.

- Malmö stad ska använda MKB som drivkraft för ökat bostadsbyggande i samtliga delar av Malmö och för att erbjuda goda bostadsmiljöer som alla kan efterfråga.

- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer tillhandahålla en bostadskö som säkrar en transparent och rättvis möjlighet att söka bostad i Malmö med omland.

TRE UTMANINGAR FÖR MALMÖ

Bostaden är grundläggande för arbete, utbildning och hälsa för individen. På en väl fungerande bostadsmarknad finner hushållen en bostad som motsvarar behov och efterfrågan, men under de senaste åren har bostadsbyggandet inte gått i takt med befolkningsökningen.

Mot bakgrund av hur utvecklingen i Malmö har sett ut står staden inför tre stora utmaningar när det gäller bostadsförsörjningen;

- att upprätthålla ett högt bostadsbyggande
- att öka möjligheten för hushåll med låga inkomster till en bra bostad
- att minska hemlösheten

Tudelad utveckling

Bostadsbyggandet styrs av hushållens efterfrågan snarare än av bostadsbehov och i Malmö är den genomsnittliga betalningsförmågan relativt låg. Utvecklingen i staden är tudelad. Antalet individer som har sysselsättning har ökat i absoluta tal de senaste tio åren, lönesummor bland de som arbetar ökar och allt fler har högre utbildning. Men i staden finns även många debutanter på bostadsmarknaden, unga eller nyanlända i Sverige som ofta är resurssvaga med svag förankring på bostadsmarknaden. Förutsättningarna för Malmös befolkning att efterfråga en bostad varierar därmed kraftigt. Därför är både *att det byggs* och *vad som byggs*, samt hur det *befintliga bostadsbeståndet används* viktiga frågor att jobba med. Bostadsbehoven måste tillgodoses på kort och lång sikt. Staden måste verka för båda perspektiven samtidigt och använda sina verktyg kraftfullt.

Egenförsörjning viktigast för tillgång till bostad

Fler bostäder inom olika segment ger möjligheter för hushåll med olika förutsättningar och i olika skeden i livet att finna en lämplig bostad. Fler bostäder kan på sikt minska bostadsköer och göra att färre hushåll hamnar i hemlöshet. Men att bygga bort bostadsbristen är en långsiktig strategi. Det kan endast ske på marknadsmässiga villkor om förmågan att efterfråga bostäder stärks bland hushållen med svagast ekonomi, dvs att fler hushåll har egenförsörjning. Alternativt om det skapas nya incitament att bygga för dessa grupper, vilket kan ske genom t ex statliga stöd. Lösningarna vilar både på kommunen och byggföretag, men också på staten för att finansiera och sätta upp regelverk som bidrar till en bostadsmarknad som ska fungera för alla. Därför behövs det även insatser här och nu för att öka utbudet av bostäder för hushåll med små resurser och att minska hemlösheten. Olika bostadsformer eller åtgärder kan vara nödvändiga för olika grupper, medan vissa insatser för att främja bostadsförsörjningen kan ge en generell förbättring för alla grupper.

Högt bostadsbyggande

Malmö väntas växa med 5 000 personer per år de närmaste fem åren. Bostadsbristen är störst i storstadsområdena och för att Malmö ska fortsätta vara, och utvecklas som, en bra stad att leva och verka i måste bostadsbyggandet gå i takt med befolkningsökningen. Det behöver finnas bostäder inom olika segment och bostadsbyggandet måste svara upp mot efterfrågan för hushåll som väljer att flytta till Malmö för arbete, studier, närhet till familj och vänner eller av andra skäl. Om bostadsbristen blir för stor riskerar den att hämma arbetsmarknadsutvecklingen.

Under 2016 nådde bostadsbyggandet upp till nivåer som motsvarade befolkningsökningen. En stor utmaning är att fortsätta hålla den takten även i en konjunkturnedgång. Bostadsbyggande avgörs av bostadsbyggarnas bedömning av efterfrågan på bostäder vilket betyder att den ekonomiska konjunkturen kraftigt påverkar bostadsbyggandet.

Förutsättningar för att hålla hög takt i bostadsbyggandet

- Fortsatt god konjunktur för bostadsbyggande
- Tillräcklig arbetskraft och kompetens i byggbranschen
- Att det byggs attraktiva bostäder och livsmiljöer som hushållen efterfrågar
- Stärkta möjligheter för bostadsefterfrågan, dvs fler med egenförsörjning
- God planberedskap och attraktiva lägen för bostadsbyggande

Det här gör Malmö stad

För att klara ett högt befolkningstryck och svara upp mot efterfrågan och behov av bostäder har Malmö stad satt upp höga mål för planeringen. Det handlar till exempel om att ständigt ha en beredskap på 9 000 bostäder i klara detaljplaner för att möjliggöra byggstart av totalt 2 500-3 000 bostäder per år, varav 1 800 bostäder på kommunal mark. Stadens investeringar ska tydliggöras för att visa de sociala och fysiska investeringar som görs.

Dialogen med aktörer på bostadsmarknaden är viktig för att skapa en gemensam agenda för bostadsbyggande. Det sker dels genom dialog i olika forum samt genom att verka som arena för olika aktörer och verka kunskapshöjande. Staden är också aktiv i befintliga nätverk och forum för att lyfta hinder men också för att skapa intresse för bostadsbyggande i Malmö.

Ökad tillgång till bostäder för hushåll med låga inkomster

En stor andel av Malmös hushåll har låg betalningsförmåga. Så många som 20 000 hushåll kan ha svårt att efterfråga en nybyggd bostad, och tre fjärdedelar av dessa en bostad i det befintliga bostadsbeståndet. Många är unga och många har flyttat till staden direkt från utlandet och har begränsad förankring på arbetsmarknaden och på bostadsmarknaden.

Insatser för att skapa fler bostäder för dessa hushåll kan ske genom att stärka hnshållens förmåga att efterfråga en bostad och därmed skapa en utökad marknad att bygga bostäder för. Det kan ske antingen genom att fler har arbete eller genom bidrag till hushållen i form av t ex bostadsbidrag. Idag finns inga incitament att bygga bostäder med låga boendekostnader. I nästan alla länder i EU förutom Sverige finns därför olika typer av subventionerade bostäder s k social housing eller affordable housing. Kommunerna i Sverige har dock inte möjlighet att varken subventionera hushållen eller bostadsbyggandet vilket till stor del gör det till en statlig fråga att lösa.

Förutsättningar för att öka tillgången på bostäder för hushåll med låga inkomster

Förutom insatser för ett generellt ökat bostadsbyggandet behövs nedanstående.

- Fler bostäder med låga boendekostnader.
- Incitament att bygga för låga boendekostnader.
- Bättre utnyttjande av det befintliga bostadsbeståndet som generellt har lägre hyror.
- Att bostäder i det äldre beståndet inte renoveras på ett sådant sätt att hyrorna stiger för kraftigt.
- Fler hyresvärdar lämnar lägenheter till Boplats Syd (förutsätter att de godtar försörjningsstöd, mm).

Det här gör Malmö stad

Kommunen har få verktyg för att säkerställa bostadsutbudet för hushåll med låga inkomster. Genom att använda den kommunala marken strategiskt och kreativt kan kommunen dock påverka vad som byggs. MKB har möjligheter att producera bostäder i olika segment och arbeta med det befintliga bostadsbeståndet så att hyrorna hålls på en rimlig nivå.

Genom olika nätverk och dialoger påverkar Malmö stad bostadsbyggandet och påtalar situationen på bostadsmarknaden. Genom utredningsuppdrag höjs kunskapsnivån och ambitionen är att utredningarna ska leda till nya sätt att arbeta med finansieringsmodeller och bostadsbyggande.

Minskad hemlöshet

Hemlösheten har ökat kraftigt i Malmö som en följd av bostadsbrist och hårdare konkurrens på bostadsmarknaden samtidigt som befolkningen har ökat. Malmö stad redovisar två typer av hemlöshet och den som är en konsekvens av bostadsbrist kallas strukturell hemlöshet. Skälet till att dessa hushåll saknar bostad är att de har låg betalningsförmåga. Social hemlöshet har inte ökat i samma utsträckning. De hushåll som är hemlösa av sociala skäl har svårt att klara ett eget boende, ofta på grund av psykiska problem eller missbruk.

Konsekvenserna för individer, och särskilt barn, som är hemlösa är förödande och minskar möjligheten till jobb och studier. Samtidigt innebär insatser för att tillgodose behovet för dessa individer höga kostnader för staden. En bostad är en av grundförutsättningarna för att kunna skapa ett gott liv och är därmed en viktig samhällsbyggande insats. Hemlösheten måste lösas på kort sikt men det arbetet måste samtidigt kombineras med insatser för att på lång sikt radera hemlösheten.

Förutsättningar för att minska hemlösheten

Förutom insatser för ett generellt ökat bostadsbyggande och för att öka tillgången på bostäder för hushåll med låga inkomster behövs nedanstående

- På kort sikt säkerställa tillräckligt många kommunala boenden.
- Fler hyresvärdar godtar försörjningsstöd, etableringsersättning, etc.
- Möjliggöra för hushåll med olika förutsättningar, sociala och ekonomiska, att bo i bostäderna.

Det här gör Malmö stad

Bostäder för hushåll med social problematik har kommunen klarat relativt väl, medan den strukturella hemlösheten ökat kraftigt. Redskapen för att klara den strukturella hemlösheten är inte lika tydliga men Malmö stad arbetar för att fler hyresvärdar ska acceptera försörjningsstöd, etableringsersättning, etc för att fler bostäder ska finnas tillgängliga för denna grupp.

Staden omorganiserar arbetet med hemlöshet under 2017 för att kraftsamla och fokusera insatserna bättre. Fastighetskontoret får i uppgift att hantera samtliga kommunala bostäder för ändamålet. 15 procent av bostäderna på kommunal mark går till bostäder för hemlösa.

UTBYGGNADSPLANER OC

SAMRÅDSVERSION
AKTUELL BILD AUG 2017

VÄSTRA HAMNEN

Utbyggnaden av Västra Hamnen fortsätter. Genom omvandling av Varvsstaden, bättre kollektivtrafik och nya broar över varvsbassängen kopplas Västra Hamnen samman med stadskärnan. Utbyggnadskapacitet till år 2025:

- ca 4 500 bostäder
- ca 4 000 arbetstillfällen

LIMHAMN

Utbyggnad av bostäder i Limhamns sjöstad och på Ön pågår och fler är under planering. Därmed skapas nya vattennära miljöer och ett stort tillskott av havsnära bostäder i Malmö. Utbyggnadskapacitet till år 2020:

- ca 1 500 bostäder
- ca 100 arbetstillfällen

HYLLIE – HOLMA – KROKSBÄCK

Hyllie fortsätter att växa såväl norrut som söderut. Genom ny bebyggelse kommer Holma och Kroksbäck mentalt närmare Hyllie station. Samtidigt bebyggs marken mellan Holma och Pildammsvägen. Utbyggnadskapacitet till år 2030:

- ca 10 000 bostäder
- ca 12 000 arbetstillfällen

LINDÄNGEN

Fysiska förändringar i Lindängen ska bidra till en socialt hållbar utveckling i stadsdelen och ökad trygghet. Nya bostäder, mer service och attraktiva utemiljöer gör Lindängens centrum mer välkomnande. Utbyggnadskapacitet till år 2025:

- ca 300 bostäder
- ca 100 arbetstillfällen

VÄSTRA HAMNEN

LIMHAMN

HOLMA

HYLLIE

SVÅGERTO

BOSTÄDER

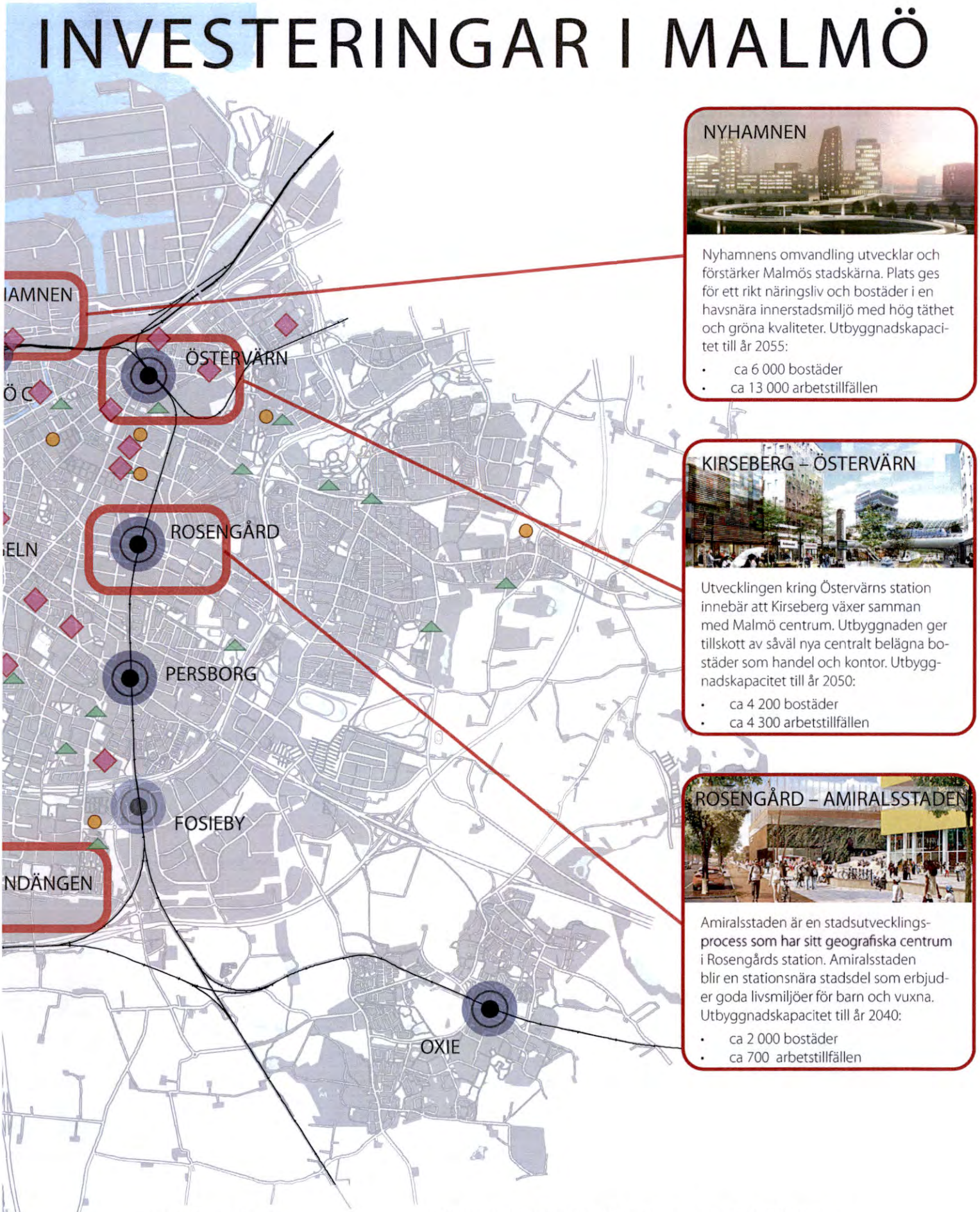
I Malmö finns god plankapacitet för bostäder. I översiktsplanen finns möjlighet för 53 000 bostäder. Antalet bostäder i klara detaljplaner har de senaste tio åren varierat mellan 6000 och 9000 bostäder. Antalet bostäder i pågående detaljplaner är ungefär lika stort. Den ekonomiska konjunkturen avgör i vilken takt bostäderna byggs.

Pågående detaljplanarb

Planerad förskola ca120

Planerad grundskola (t.

INVESTERINGAR I MALMÖ



Nyhamnens omvandling utvecklar och förstärker Malmös stadskärna. Plats ges för ett rikt näringsliv och bostäder i en havsnära innerstadsmiljö med hög täthet och gröna kvaliteter. Utbyggnadskapacitet till år 2055:

- ca 6 000 bostäder
- ca 13 000 arbetstillfällen

Utvecklingen kring Östervärns station innebär att Kirseberg växer samman med Malmö centrum. Utbyggnaden ger tillskott av såväl nya centralt belägna bostäder som handel och kontor. Utbyggnadskapacitet till år 2050:

- ca 4 200 bostäder
- ca 4 300 arbetstillfällen

Amiralsstaden är en stadsutvecklingsprocess som har sitt geografiska centrum i Rosengårds station. Amiralsstaden blir en stationsnära stadsdel som erbjuder goda livsmiljöer för barn och vuxna. Utbyggnadskapacitet till år 2040:

- ca 2 000 bostäder
- ca 700 arbetstillfällen

ed > 50 bostäder

latser (t. o. m. 2022)

022)

SAMHÄLLSSERVICE

Malmö stad investerar årligen omkring tre miljarder i skolor, förskolor, fritidsanläggningar, parker, kultur och infrastruktur. Investeringarna lägger grunden för en väl fungerande stad med livskvalitet och attraktivitet.Kommunens investeringar styrs i första hand till de platser där de gör mest nytta.

NÄRINGSLIV OCH ARBETSPLATSER

Malmö har ett starkt näringsliv med god tillväxt och stor framtidstro. Malmö stad verkar för att stärka befintligt näringsliv – och välkomnar nya företag som bidrar till Malmös diversifierade näringslivsprofil. Kommunen säkerställer effektiva planprocesser samt god tillgång till mark, lokaler, infrastruktur och service av olika slag.

INFRASTRUKTUR

Överenskommelsen inom ramen för Sverigeförhandlingen omfattar investeringar för fyra miljarder kronor till förbättring av kapacitet i transportsystemet och bättre tillgänglighet. I paketet ingår 8 elbusslinjer och 14 nya cykelvägar. Malmös motprestation är ett åtagande att ca 28 500 bostäder färdigställs fram till 2035.

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING 2018-2022

På detta uppslag redovisas Malmö stads planerade insatser för att nå de bostadspolitiska målen under perioden 2018-2022. Ansvarig nämnd anges inom parentes.

Handlingsplanen är på samråd under hösten 2017. Under denna tid arbetar nämnder, förvaltningar och bolag med förslagen nedan för att förankra och slipa på förslag till insatser. En viktig del av arbetet är att se över de resurser som krävs för att genomföra handlingsplanen.

	Malmö stad ska genom god planberedskap och ett gott samarbete med marknadens aktörer säkerställa högt bostadsbyggande samt attraktiva och hållbara miljöer	Malmö stad ska genom aktiv markpolitik stimulera till bredd i bostadsbyggandet oc ett långsiktigt ägande och utvecklande av stadens markinnehav.
LINJEVERKSAMHET	Genom detaljplanering möjliggöra byggstart av 3 000 bostäder per år. Det förutsätter att det finns 9 000 bostäder i klara detaljplaner och kapacitet att producera detaljplaner med upp till 3 000 bostäder per år (SBN)	Genom markanvisningar möjliggöra byggstar av 1 800 bostäder på kommunal mark (TN)
	Planering för nya bostäder sker främst innanför Yttre Ringvägen och kollektivtrafiknära i enlighet med Utbyggnadsstrategi för Malmö (SBN, TN)	Eftersträva bostadsbyggande med hyresrätter för långsiktig förvaltning (TN)
	Stadens investeringar och planering sker enlighet stadens modell för samlad investeringsstyrning. Den samlade investeringsbilden kommuniceras externt (KS, SBN, TN)	Verka för varierade upplåtelseformer i hela staden (TN)
		Köpa och sälja mark för att säkra strategisk utveckling och kommande bostadsbehov i enlighet med Markanvisningspolicy för Malmö (TN)
UTREDNINGAR	Kartlägga finansieringsmodeller för stadsbyggnad och bostadsutveckling för att ge bostäder so	
	Fortsätta att utforska och lyfta exempel på innovativa sätt att bygga och renovera bostäder geno (SBN, TN, MKB)	
	Utreda hur ett effektivt markutnyttjande kan nås i stationsnära lägen (SBN)	
UTVECKLINGSPROJEKT	Pilotprojekt för att i ett eller flera utbyggnadsområden pröva planinstrumenten för att få byggt hyresrätter med lägre hyresnivåer (SBN)	Pilotprojekt för att i ett eller flera markanvisningsavtal pröva att få byggt hyresrätter med lägre hyresnivåer (TN)
PÅVERKANSARBETE		
	Strategisk byggherredialog kring förutsättning för byggande för alla grupper på bostadsmarknad	
	Verka som en arena för olika aktörer med olika ingångar för att arbeta kunskapshöjande om bost fokus på finansieringsfrågor (SBN, TN, MN)	
	Vara aktiva i befintliga nätverk, forum, etc (SBN, TN, MN)	

FÖRKORTNINGAR

Arbetsmarknads - och socialnämnden: ASN
Kommunstyrelsen: KS
Malmö kommunala bostadsbolag: MKB
Miljönämnden: MN
Stadsbyggnadsnämnden : SBN
Tekniska nämnden: TN

almö stad ska arbeta utifrån olika efolkningsgruppers bostadsbehov och referenser samt verka för att utsatta uppers bostadsbehov tillgodoses	**Malmö stad ska använda MKB som drivkraft för ökat bostadsbyggande i samtliga delar av Malmö för att erbjuda goda bostadsmiljöer som alla kan efterfråga**	**Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer tillhandahålla en bostadskö som säkrar en transparent och rättvis möjlighet att söka bostad i Malmö med omland.**
mla resurser, kunskap och mandat på TN och SN för att minska hemlöshet och dess kostna-er (TN och ASN)	MKB ska färdigställa 2 250 bostäder 2017-2019 (MKB)	Fortsätta öka antalet hyresfastigheter som är anslutna till bostadskön (Boplats)
% av hyresbostäder där kommunen upplåter ark går till Lägenhetsenheten (TN)	MKBs bostadsbyggande ska ske jämnt fördelat över staden (MKB)	Möjlighet att söka befintlig bostadsanpassad bostad, studentbostad, ungdomsbostad, senior-bostad och trygghetsbostad ska finnas (Boplats)
rtsätta kontraktera olika typer av boenden för ersoner som befinner sig i hemlöshet (TN)	I MKBs bostadsbestånd ska det finnas bostäder med olika hyresnivåer fördelat över hela staden (MKB)	
driva bostadsrådgivning för hushåll med ehov av stöd (ASN)		
an efterfråga (MN, TN, SBN)		
delade ytor för kostnadseffektiva och hållbara boendelösningar som fler hushåll kan efterfråga		
lysa effekter av hyressättningsmodell för almö vad gäller boendekostnader i nybyggda städer samt förändrade boendekostnader till ljd av renoveringar (SBN, TN)		
otprojekt kring blandat boende t ex studenter h anvisningsboende i tillfälliga bostäder (TN)		
rka för att försörjningsstöd ska accepteras av r hyresvärdar. (Boplats, TN, SBN)		
N, TN, MN)		
örjning och bostadsbyggande med särskilt		

BOSTÄDER OCH BEFOLKNING

MALMÖ VÄXER

Malmö är Sveriges tredje största stad och Skånes största kärna och motor för utveckling. Med 330 000 invånare står Malmö för en fjärdedel av Skånes befolkning och bostäder och en tredjedel av jobben. Avstånden inom Skåne och Öresundsregionen är korta och pendlingsmöjligheterna goda. Både arbetsmarknad och bostadsmarknad sträcker sig över kommungränser och över Öresund. Bostadspriser, tillgång på bostäder och möjligheter till arbete i Köpenhamnsområdet påverkar starkt utvecklingen på den Skånska sidan av Öresund. Under åren 2012-16 växte Malmö med åtta procent och Skåne med sex procent.

Arbetsmarknad och bostadsmarknad

En väl fungerande bostadsmarknad är avgörande för en fungerande arbetsmarknad. Om bostäderna är för få eller inte av den typ som efterfrågas eller behövs hindrar det möjligheten för hushåll att flytta till ett jobb. Samtidigt är en bostad helt grundläggande för möjligheten att söka och få arbete.

Öresundsregionen finns i Nordens största arbetsmarknad och i Malmö har omkring 170 000 personer sin arbetsplats (2015). Antalet arbetstillfällen i Malmö har aldrig varit så många och inpendlingen till Malmö från grannkommuner är stor. Trots goda utvecklingsmöjligheter har sysselsättningsgraden i Skåne och Malmö legat långt under Stockholms- och Göteborgsregionen. Skåne har historiskt haft en stor och arbetsintensiv tillverkningsindustri i branscher med låg internationell konkurrenskraft. Skiftet till kunskapsintensiva och serviceorienterade branscher har skett. Men samtidigt som arbetstillfällena blir allt fler i Malmö och regionen, ökar befolkningen vilket gör att sysselsättningsgraden och därmed skattekraften är fortsatt relativt låg. Gränshinder mellan Skåne och Själland utgör dessutom ett hinder för utvecklingspotentialen i Öresundsregionen. Att verka för fler arbetstillfällen är en viktig insats för att bostadsmarknaden ska komma i balans. Egenförsörjning är avgörande för möjligheten att efterfråga en bostad på marknadens villkor. För att bostadsmarknaden och arbetsmarknaden ska fungera väl är pendlingsmöjligheterna avgörande.

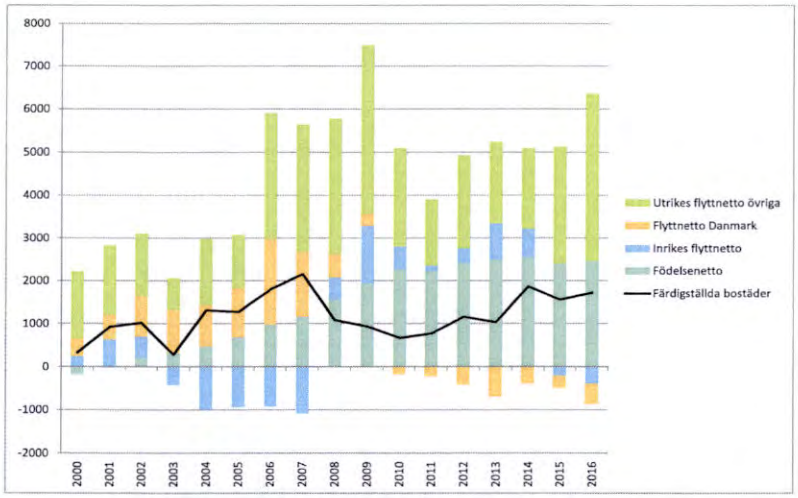
Bostadsbristen ökar

De senaste tio åren har Malmö växt med drygt 5 200 personer per år samtidigt har det färdigställts 1 500 bostäder per år. Det gör att bostadsbristen i Malmö ökar. Boverket har bedömt att det behöver byggas 710 000 bostäder fram till 2025 i Sverige. Skånes del av detta är 7 000 enligt Länsstyrelsen. Många bedömare menar att Boverkets mål är svårt eller omöjligt att nå med dagens förutsättningar för bostadsbyggande. Under de senaste åren har bostadsbyggandet gått för högvarv men med en förväntad nedgång i ekonomin, stigande räntor och en begynnande brist på arbetskraft kan de höga byggnadsnivåerna bli svåra att upprätthålla.

FÄRDIGSTÄLLDA BOSTÄDER OCH BEFOLKNINGSFÖRÄNDRINGAR

Källa: SCB och KIR.

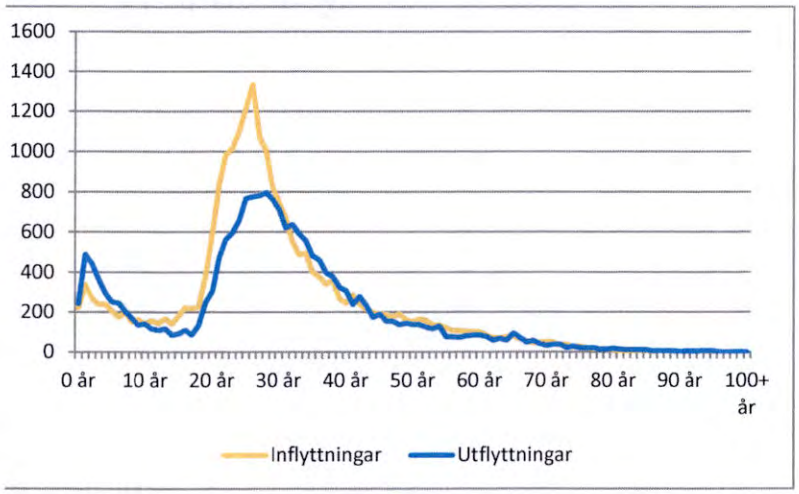
Malmö ökade med nära 6 000 personer under 2016. Ökningen beror på hög inflyttning från utlandet och högt födelsenetto. Det inhemska flyttnettot och flyttnettot till Danmark var negativt .

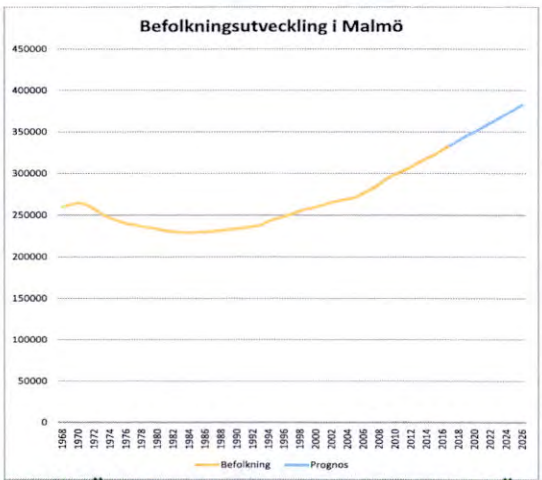


IN- OCH UTFLYTTADE I MALMÖ

Källa: SCB och KIR.

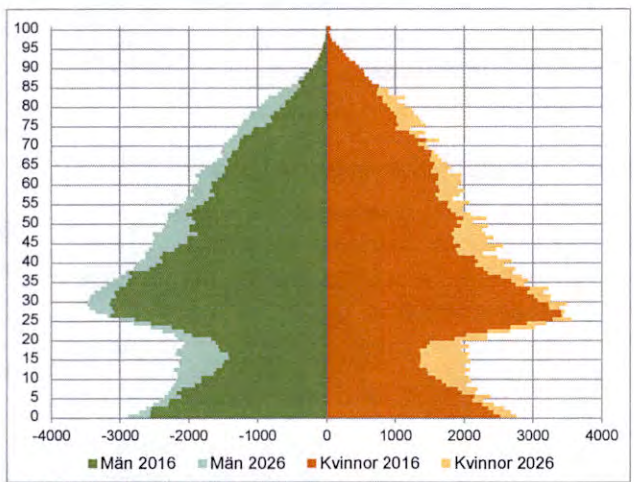
In- och utflyttning sker framförallt bland familjer med små barn och i åldern 20-35 år då flyttbenägenheten är som störst. Varje år flyttar drygt 20 000 personer till, och något färre från, Malmö.





FOLKMÄNGD 1990-2016 MED PROGNOS FÖR 2017-2025

Källa: SCB och stadskontoret Malmö.
År 2020 förväntas befolkningen i Malmö var 349 000 personer.



BEFOLKNINGSPYRAMID

Källa: SCB och stadskontoret Malmö.
Befolkning fördelad efter ålder år 2016.

MALMÖS BEFOLKNING

Sedan mitten av 1980-talet har Malmö haft en positiv befolkningsutveckling. Vid årsskiftet 2016-17 hade Malmö närmre 330 000 invånare. År 2025 förväntas befolkningen uppgå till strax över 370 000 personer. Bland de större städerna och studentstäderna i Sverige är Malmö den som har ökat mest procentuellt de senaste fem åren.

Ung befolkning

Drygt hälften av Malmös invånare är 35 år eller yngre och en stor del av den beräknade befolkningsökningen väntas vara i gruppen som är 11-19 år. Men även 75-84-åringarna väntas öka mycket. En stor del av Malmös befolkningsökning beror på födelseöverskott. Befolkningsstrukturen och de senaste årens utveckling talar för fortsatt höga födelsetal. Jämfört med Sveriges övriga kommuner har Malmö en stor andel individer i arbetsför ålder, dvs 20-64 år (62 jämfört med 54 procent) och få pensionärer. (15 jämfört med 23 procent). Den ökade efterfrågan på bostäder kommer dels från den egna befolkningen: unga som flyttar hemifrån, par som flyttar isär osv, samt de hushåll som flyttar till Malmö.

In- och utrikesflyttningar

Cirka 20 000 personer väljer varje år att flytta till Malmö och ett par tusen färre flyttar från staden. Av den totala inflyttningen till Malmö är knappt två tredjedelar inrikes inflyttade och en tredjedel utrikes inflyttade. I absoluta tal är alltså inrikes in- och utflyttningen betydligt större, men flyttnettot som genereras av in- och utvandring bidrar mer till befolkningsökningen i Malmö eftersom fler väljer att flytta till än från Malmö i denna grupp. Omfattningen på in- och utvandringen varierar mer över tid än inrikes flyttningar, eftersom migration från utlandet är kopplat till faktorer i omvärlden som konflikter och oroshärdar. Det gör också att prognoser för invandring kan vara svåra att göra. Under 2016 bodde 2 800 asylsökande i eget boende till Malmö.

Ålder avgör flyttmönster

Benägenheten att flytta inrikes bestäms till stor del av ålder och varierar mellan olika skeden i livet. Mest flyttbenägna är individer mellan 20 och 30 år. Det är också i dessa åldrar som flyttnettot är som störst till Malmö. Däremot är flyttnettot negativt för småbarnsfamiljer, liksom Stockholm och Göteborg, vilket till stor del är kopplat till vilken typ av bostäder som finns i kommunerna. Fram till att barnen är cirka fem år är det vanligt att bo i lägenhet med för barn i skolåldrarna är det vanligast att bo i småhus, 70 procent av Sveriges barnfamiljer bor i egen villa. Avgörande för flyttar över kommungränser tenderar att vara närhet till bra skolor, arbete, önskad bostadsstandar.

Hur bor malmöborna?

I genomsnitt bor 2,2 personer per hushåll, men ungefär 70 procent av stadens hushåll utgörs av en eller två personer (cirka 69 procent i Sverige totalt). En fjärdedel utgörs av tre till sexpersonershushåll och resten större hushåll. Majoriteten av alla barn (under 20 år) bor i lägenhet (70 procent). Medelytan per person och bostad är 36 kvm i Malmö jämfört med 45 i Sverige totalt. Generellt ligger storstäderna och studentstäderna under 40 kvm per person i Sverige. Trångboddheten har varit relativt liten i Malmös västra delar medan den har ökat i de områden som har bostäder med låga boendekostnader.

BOSTÄDER OCH BOSTADSBYGGANDE

I Malmö finns över 150 000 bostäder, varav knappt 20 procent utgörs av småhus och 80 procent av lägenheter i flerbostadshus. Hälften av bostäderna byggdes mellan 1950 och 1980. Tio procent av bostadsbeståndet har byggts efter år 2000. Efter det höga bostadsbyggandet under miljonprogramsåren (1965-75) sjönk bostadsbyggandet och var relativt lågt under 1980- och 90-talen (se diagram s 21). Under andra halvan av 2000-talet lyfte bostadsbyggandet igen för att åter sjunka i samband med den ekonomiska krisen 2008. De senaste årens har bostadsbyggandet i Malmö stigit till de högsta nivåerna på 40 år.

Upplåtelseformer

Ungefär hälften av lägenheterna i flerbostadshus är bostadsrätter och hälften är hyreslägenheter. Den största hyresvärden är Malmös kommunala bostadsrättsbolag, MKB, som äger en tredjedel av hyresrätterna. Under 2000-talet omvandlades ett stort antal hyresrätter till bostadsrätter samtidigt som andelen hyresrätter som byggstartades var liten. Under 2010-talet har andelen hyresrätter som byggts ökat kraftigt (bland annat som en följd av Malmö stads arbete för byggandet av just hyresrätter) samtidigt som omvandlingen till bostadsrätter avstannat. Antalet hyresrätter idag är lägre än antalet som fanns i början av 2000-talet.

Som storstad står Malmö för hälften av bostäderna i MalmöLundregionen eller det som kallas Stormalmö[1]. Två tredjedelar av MalmöLundregionens lägenheter i flerbostadshus finns i Malmö och en fjärdedel av småhusen.

Bostadsbyggande

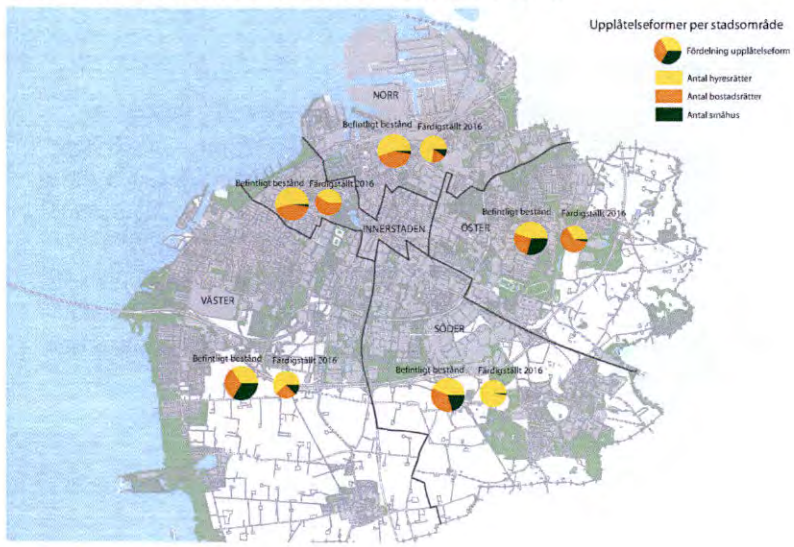
Under 2010-talet har det byggstartats 1 850 bostäder per år och bostadsbyggandet tog fart under andra halvan av decenniet vilket är helt avgörande för att möta Malmös kraftiga befolkningsökning som varit och förväntas fortsätta. Det finns kapacitet för över 50 000 nya bostäder i Malmös översiktsplan och på kort sikt finns 8 000 bostäder i klara detaljplaner och ytterligare 9 000 bostäder i pågående detaljplaner (april 2017). När dessa bostäder blir verklighet beror till största delen på marknadens bedömning av efterfrågan på bostäder vilket i sin tur beror på den ekonomiska konjunkturen och hushållens förväntade efterfrågan.

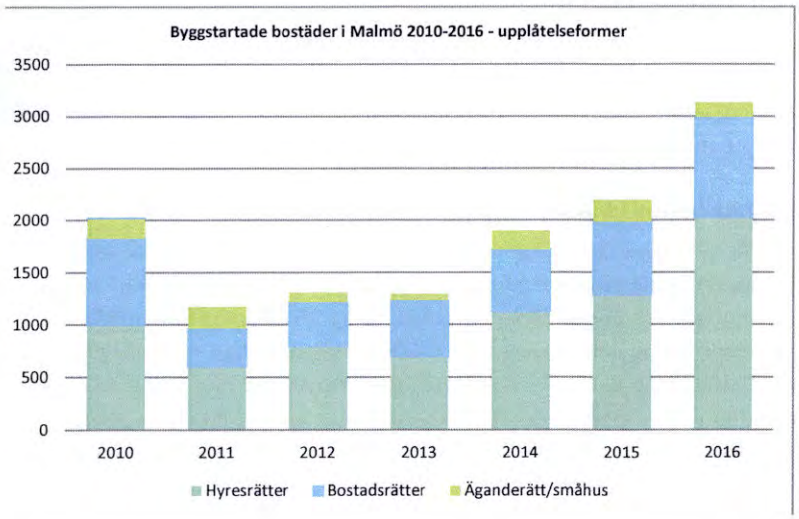
1 Exklusive Skurup.

FLER HYRESRÄTTER BYGGS

Ungefär hälften av bostäderna i Malmö är hyresrätter, 35 procent bostadsrätter och 15 procent äganderätter. En tredjedel av hyresrätterna förvaltas av stadens allmännyttiga bostadsbolag MKB.

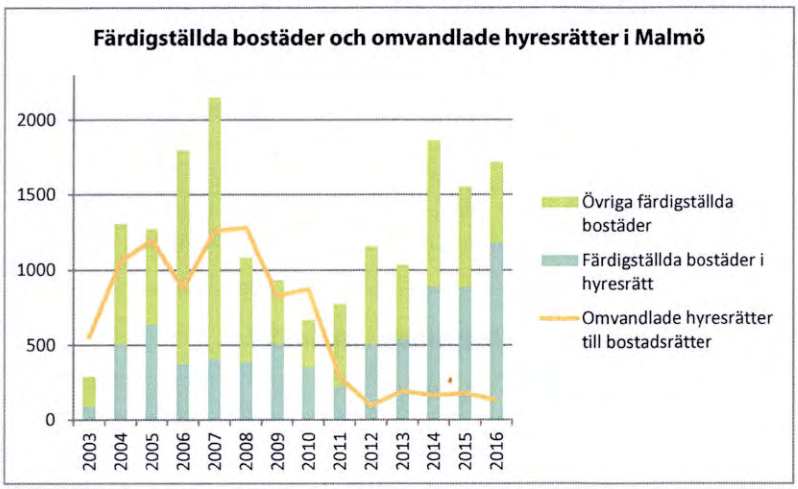
UPPLÅTELSEFORMER I BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND RESPEKTIVE I FÄRDIGSTÄLLDA BOSTÄDER 2016





BYGGSTARTADE BOSTÄDER

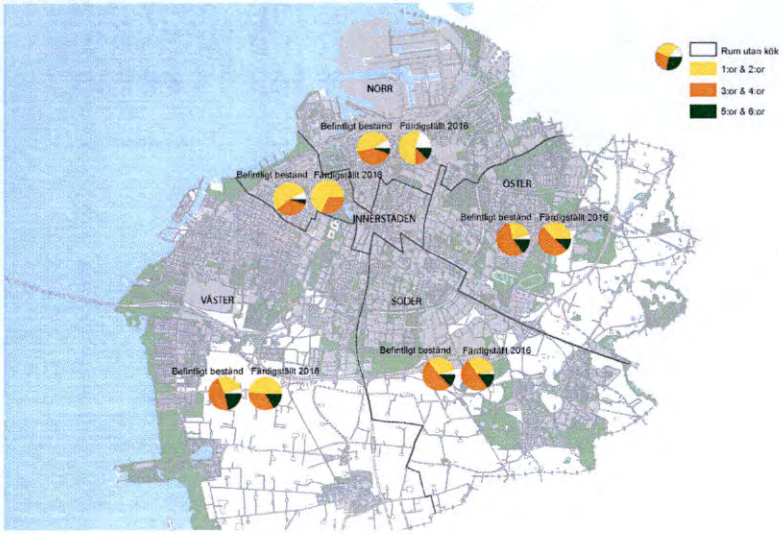
Under åren 2010-2016 har det påbörjats ungefär 13 000 bostäder, varav 7 500 hyresrätter, 4 400 bostadsrätter samt 1 100 småhus. Den genomsnittliga byggstartstakten under perioden har legat på drygt 1 850 bostäder per år.



FÄRDIGSTÄLLDA BOSTÄDER OCH OMVANDLADE HYRESRÄTTER I MALMÖ

Under åren 2003-2016 färdigställdes 16 000 bostäder varav 7 500 var hyresbostäder. Under samma period omvandlades 9 000 hyresrätter till bostadsrätter.

LÄGENHETSSTORLEKAR I BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND RESPEKTIVE I FÄRDIGSTÄLLDA BOSTÄDER 2016



MÅNGA SMÅ BOSTÄDER

Det finns många små bostäder i Malmö och under senare år har bostadsbyggandet varit inriktat på just små bostäder.

NÄR ÄR DET BALANS?

Balans på bostadsmarknaden är det när antalet bostäder motsvarar befolkningens behov. En grov uppskattning är att det var balans på Malmös bostadsmarknad år 2010. Då bodde i genomsnitt två personer per hushåll och bostad. Men då tas inte hänsyn till vilken typ av hushåll eller hur stora bostäderna är som finns i Malmö.

ÄR DET BRIST PÅ BOSTÄDER I MALMÖ?

Den befolkningsminskning som Malmö genomgick under 1970-talet innebar att det under en lång period fanns ett överskott på bostäder i staden. Under 2000-talets början var bostadsmarknaden åter i balans. Men bostadsbyggandet i Malmö har sedan dess inte motsvarat det behov som genererats av den årliga befolkningsökningen. Detta har lett till en växande bostadsbrist.

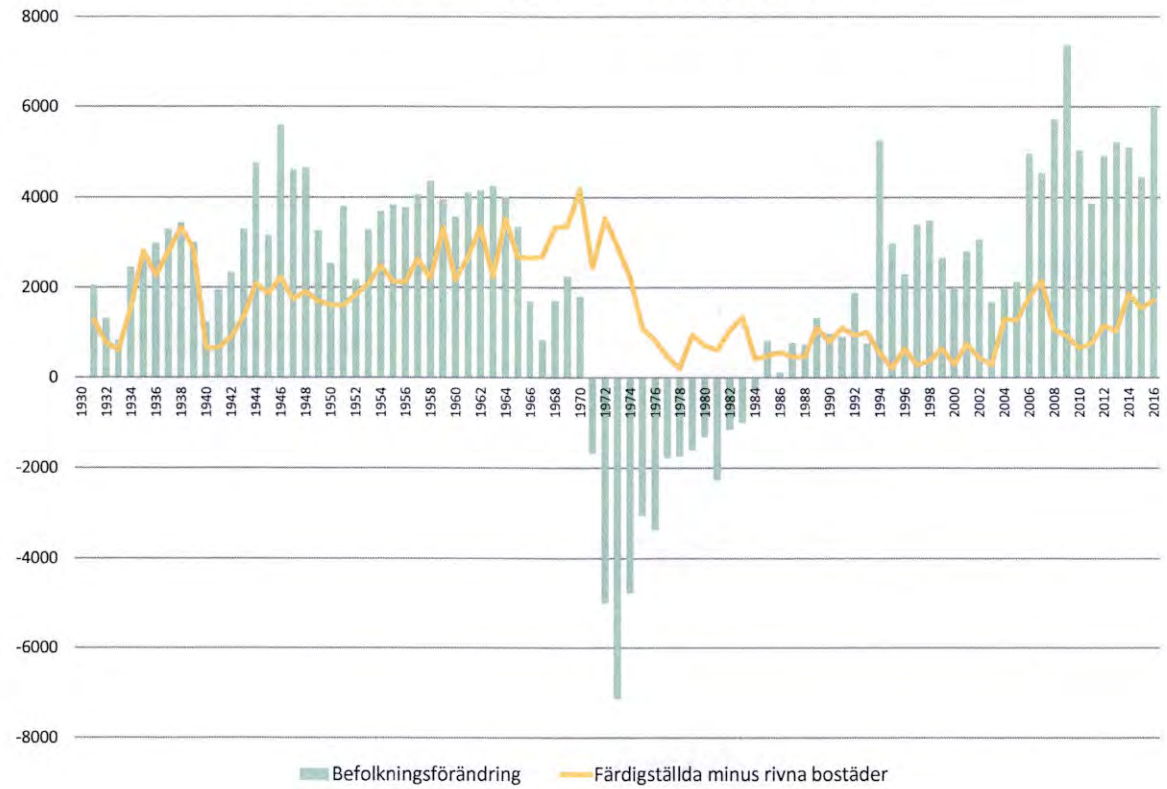
Bostadsbehov i Malmö

Det finns många sätt att räkna på bostadsbehov och siffrorna ska ses som en fingervisning om läget på bostadsmarknaden i Malmö, inte som en absolut sanning. För att täcka bostadsbehovet för Malmös förväntade befolkningsökning behöver det fram till 2027 byggas cirka 1 900 bostäder per år. Samtidigt har det under en rad år byggts för få bostäder för att gå i takt med befolkningsökningen och en uppskattning är att det behövs ytterligare cirka 8 000 bostäder för att Malmös bostadsmarknad ska vara i balans. Bostadsbehovet är framräknat med hushållskvotsmetoden som tagits fram av Boverket. Underskottet på bostäder är en uppskattning som gjorts utifrån bostadsbestånd, befolkning och bostadsbyggande.

Inte bostadsbrist för alla...

Definitionen av bostadsbrist är att det inte finns tillräckligt med bostäder för att tillgodose befolkningens behov. En mer nyanserad beskrivning är att det råder stor brist på bostäder som kan efterfrågas av betalningssvaga hushåll snarare än en generell bostadsbrist. För hushåll med tillräcklig betalningsförmåga finns det goda möjligheter att hyra eller köpa en bostad i hela (eller stora delar av) beståndet. Mer betalningsstarka hushåll har även en efterfrågan som det går att bygga nya bostäder för. För de som kan betala kan bostadsmarknaden således sägas vara i balans. Hushåll med lägre betalningsförmåga är betydligt mer begränsade i sina valmöjligheter och kan

Befolkningsförändringar och bostadsbyggande i Malmö



främst efterfråga bostäder i det billigaste segmentet. Eftersom nybyggda bostäder tenderar att vara relativt dyra både att köpa och att hyra så minskar andelen bostäder med låga boendekostnader gradvis och konkurrensen om dessa bostäder ökar när befolkningen växer. Det märks bland annat på ökad trångboddhet i områden med bostäder med låga boendekostnader.

...men behöver byggas alla typer av bostäder

Trots att bristen är olika stor i olika delar av bostadsbeståndet behöver det byggas alla typer av bostäder i Malmö för att motsvara *både* efterfrågan och behov. Under början av 2000-talet byggdes för få hyresrätter i Malmö men under senare år har andelen färdigställda hyresbostäder varit hög i Malmö. Genom att bygga olika typer av bostäder och i olika lägen skapas möjlighet för hushåll med olika förutsättningar att få en bostad samtidigt som det kan ge upphov till flyttkedjor (de flyttar som tillskottet av nya bostäder ger upphov till). Det är inte möjligt med dagens system att bygga nya bostäder som har så låga boendekostnader att bostäderna når de allra svagaste grupperna på bostadsmarknaden. Men nya bostäder med relativt låga boendekostnader kan ge upphov till flyttkedjor som frigör bostäder i det befintliga bostadsbeståndet med låga hyror. Bostadsbyggande inom medel- och högre prisklasser kompletterar det befintliga bostadsbeståndet med nytillskott för inflyttande (eller omflyttande inom staden) hushåll. Markbostäder attraherar till exempel nya eller växande barnfamiljer.

...och bostadsbeståndet måste nyttjas väl

För att bostadsbristen ska kunna byggas bort krävs extraordinära insatser från samtliga aktörer på bostadsmarknaden. Samtidigt är det i det befintliga bostadsbeståndet som de flesta bostäderna finns. Vid en genomräkning fanns det tillräckligt många rum i Malmös bostäder för att hysa befolkningen utan att någon är trångbodd. Dock är befolkningen ojämnt fördelad i bostäderna vilket innebär att vissa hushåll bor glest medan andra är mer trångbodda av egen vilja eller för att de saknar möjligheter att flytta till en större bostad. Val att flytta kan avgöras av det utbud som finns men det påverkas också av regler som styr kostnader för att bo kvar i en bostad. Enligt en rapport från Boverket (Låst läge på bostadsmarknaden 2014) har Sverige bland de högsta transaktionskostnaderna för att flytta i EU. Idag bebos nära hälften av alla småhus i Malmö av en- eller tvåpersonershushåll. Många som köpte bostad för 40 år sedan har idag betalat av lån, har låga boendekostnader och låga incitament att flytta, samtidigt som bostäderna är eftertraktade av yngre generationer.

Under senare år har frågan om upprustning av miljonprogramsbostäder blivit allt mer aktuell. Samtidigt har det uppstått problematik kring renoveringar som höjt bostadsstandarden kraftigt och därmed även hyran. Det har lett till att allt färre bostäder har låg hyra samtidigt som det finns ett stort behov av just dessa lägenheter.

BOSTADSBEHOV

När bostadsbehovet är tillgodosett finns det en ändamålsenlig bostad per hushåll samt en viss reserv för omflyttning. Bostadsbehovet avgörs inte av marknadsrelaterade omständigheter men synen på vad en ändamålsenlig bostad är kan variera över tid.

BOSTADSEFTERFRÅGAN

Bostadsefterfrågan avgörs av hushållens resurser och syn på bostadens egenskaper som storlek, utformning, geografiskt läge och kostnader. Betalningsförmåga och betalningsvilja är avgörande för efterfrågan.

EFTERFRÅGAN PÅ BOSTÄDER

Efterfrågan på bostäder är hög i Malmö. Det är en högskole-/universitetsstad mitt i en expansiv gränsregion. Här finns närheten till en växande arbetsmarknad, livskvalitet i form av både urban miljö och mer stillsamma värden.

Bostadskö

Kötid som krävs för olika typer av bostäder kan ge en fingervisning om hur efterfrågan på olika bostäder ser ut. Slutsatserna måste dock ta i beaktning att kötiden till stor del beror på antalet bostäder och fastighetsägare som ansluts till Boplats Syd, samt hur många individer som anslnter sig till kön. Antalet köande är heller inte lika med behovet eftersom många (dock vet vi inte hur många) anmäler sig till kön för att byta bostad utan att vara i behov av det.

Den genomsnittliga kötiden för att få ett förstahandskontrakt på en hyresbostad via Boplats Syd under 2016 var cirka tre år och tre månader. Men kötiden varierar beroende på typ av bostad, område i staden, storlek på bostaden och hyra. Längst är kötiden för större bostäder (4:or och 5:or). En ny bostad har något lägre kötid än äldre bostäder, två år, förmodligen kopplat till de högre hyresnivåer nybyggda bostäder har. För en studentbostad krävdes ett år och tre månader, en seniorbostad fyra och ett halvt år.

Stor skillnad i bostadspriser

Bostadspriserna steg kraftigt i Sverige och Danmark under 2000-talet. Den ekonomiska krisen 2008 ntgjorde ett hack i prisstegringen men under 2010-talet har priserna fortsatt att stiga, särskilt i storstadsområdena. I Malmö sjönk priserna med 15 procent och inte förrän 2014-15 var nivåerna uppe i samma nivåer som före krisen. Procentuellt steg priserna mer i Malmö än i Stockholm och Göteborg under 2016. Priserna på bostadsrätter i Malmö ligger dock långt under de i Göteborg och Stockholm. Prisskillnader för villor finns men är inte lika stora. I jämförelse med prisutvecklingen i Köpenhamnsområdet ligger Malmö och Stormalmö långt under. Under 2000-talet drev de höga bostadspriserna många danskar att flytta till Skåne och Malmö men under 2010-talet har flyttströmmen vänt tillbaka. Om priserna fortsätter öka i Köpenhamnsområdet är sannolikheten stor att fler danskar väljer Malmö som bostadsort igen. Bostadspriserna i Malmö är generellt högre än i kranskommunerna i Skåne, och särskilt i de centrala delarna och Limhamn-Bunkeflo. För den som söker en villa är priserna högre i Vellinge och Lomma men på relativt kort pendlingsavstånd finns villor till markant lägre priser i andra kommuner.

Hur ser efterfrågan ut?

Alla typer av bostäder är efterfrågade i Malmö men en analys av utvecklingen på bostadspriser och Boplats Syd visar att villor och större bostäder både behövs och efterfrågas av många. Samtidigt finns en stor grupp mindre hushåll och unga hushåll som efterfrågar mindre och billigare bostäder i Malmö. Som i andra storstadsregioner syns ett tydligt mönster med dyrare bostäder i de centrala och vattennära stadsdelarna.

Bostadspriserna avgör många flyttar men ger inte hela bilden. Närhet till arbetsplatsen/studier, pendlingsmöjligheter, sociala sammanhang, skolor och annan samhällsservice samt attraktivitet och rekreationsmöjligheter är avgörande för hushållens val att flytta till, från eller inom en ort.

BEHOV FÖR SÄRSKILDA GRUPPER

Bostadsbehov och bostadsefterfrågan skiljer sig åt för olika grupper. Likaså skiljer sig förutsättningarna att få en bostad. På följande sidor beskrivs situationen för några grupper som har särskilt svårt att finna bostad i Malmö.

Äldre

I Malmö bor ca 50 000 personer som är 65 år eller äldre. Under de kommande tio åren kommer åldergruppen öka med cirka10 000 personer. Det är framförallt åldersgruppen 65-79 år som ökar. Äldre som är 90 år eller äldre minskar under samma period.

Så bor äldre i Malmö

De flesta äldre bor i ordinärt boende. En mindre andel av de äldre, cirka 2000 personer, bor i särskilt boende som kräver biståndsbeslut och det är då främst personer som är 80 år eller äldre. Andelen äldre som bor på särskilt boende har under en längre tid minskat.

En enkätundersökning bland Malmös 70- och 80-åringar visar att 80 procent är nöjda med nuvarande bostadssituationen avseende storlek, standard, planlösning, kostnad och område som möjligheten till möten. Många har bott länge i sin nuvarande bostad som de också äger vilket kan förklara att många har relativt låg boendekostnad. Faktorer som att man trivs i sin nuvarande bostad, att boendekostnaden hade ökat för mycket vid en flytt och att den bostad de önskar inte finns ledig på bostadsmarknaden gör att många inte önskar flytta. Viktiga faktorer med en ny bostad är att bo nära mataffär, vårdcentral och kollektivtrafik, egen uteplats/balkong, låg boendekostnad samt närhet till park eller naturområde.

Äldres förutsättningar på bostadsmarknaden

Äldre är en heterogen grupp med stora variationer i möjligheten att efterfråga olika bostäder och med olika önskemål om sitt boende. Det som kan vara av särskilt stor betydelse för gruppen äldre är att boendet och omgivningen har hög tillgänglighet så att det finns möjlighet att åldras självständigt i sitt boende. De flesta äldre får sina behov av vård och omsorg tillgodosedda i sitt hem i ordinärt boende. För den äldre innebär det oftast en stor trygghet att få bo kvar i en känd miljö. Andelen äldre som får sin vård och omsorg i ordinärt boende har ökat under en längre tid och i takt med att arbetsformer och behandlingsmetoder anpassas så kommer den utvecklingen sannolikt fortsätta. Allt fler hem blir då också vårdmiljöer. Här ska personalen kunna arbeta samtidigt som den äldre och eventuella anhöriga har bibehållen hemkänsla och integritet. Förutom hög tillgänglighet får bostadens utformning, till exempel planlösning, allt större betydelse.

Med hög ålder ökar risken för funktionsnedsättningar och de sociala förutsättningarna förändras när ens partner och vänner avlider. Behovet av trygghet och gemenskap kan därför vara större bland äldre. Boendeformerna seniorboende och trygghetsboende är utformade för att erbjuda trygghet och gemenskap i ordinärt boende och kan sannolikt få en ökad efterfrågan i samband med att gruppen äldre blir fler. Äldres boende är nära kopplat till andra gruppers boende. En äldre persons flytt till ett mer tillgängligt boende kan, utöver fördelar det ger för den äldres självständighet, innebära att stora bostäder och/eller bostäder med låga kostnader från det äldre bostadsbeståndet frigörs. En del äldre känner sig otrygga och ofrivilligt ensamma. Seniorboende och trygghetsboende är två boendeformer på den ordinära boendemarknaden som särskilt riktar sig till äldre och ger extra trygghet.

SENIORBOENDE

Bostäder för personer som är 55 år eller äldre. Bekvämt och med hög tillgänglighet.

TRYGGHETSBOENDE

Lägenheter med gemensamma utrymmen för de boendes måltider, samvaro, hobby och rekreation. Personal finns dagligen och de boende ska ha fyllt 70 år.

SÄRSKILDA BOENDEN

Är för personer med omfattande behov av vård och omsorg eller som inte känner sig trygga hemma. Består av lägenheter i grupp med gemensamma utrymmen som kök och vardagsrum. Två sorter finns; vårdboende och gruppboende. Den senare är en särskild inriktning för personer med demenssjukdom.

STRATEGI FÖR ÄLDRES BOENDE

Kommunstyrelsen har beslutat om ett fördjupat utredningsdirektiv för framtagandet av en Strategi för äldres boende. Strategin ska tas fram gemensamt av Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden och Kommunstyrelsen under hösten/vintern 2017. I arbetet ska kunskapsallians för utveckling av arbetet med trygghetsboende fortsätta.

Unga

Malmö är en ung stad. Befolkningspyramiden på s. 16 visar att 25–35-åringarna är en dominerande befolkningsgrupp i Malmö och kommer fortsätta att vara det de närmaste 10 åren. 2016 var drygt 40 000 invånare i Malmö mellan 20 och 27 år och utgjorde då 13 procent av stadens befolkning.

Så bor unga i Malmö

Enligt en undersökning från Hyresgästföreningen från 2015 bor drygt hälften av Malmös 20–27-åringar i egen bostad (förstahandskontrakt i hyresrätt eller äger hela eller delar av bostaden), 20 procent bor hemma hos sina föräldrar, nio procent bor i andra hand och tre procent bor i studentbostad. Övriga bor troligen i mer osäkra former som inneboende, utan kontrakt samt hos vänner och släktingar. De flesta unga i Malmö önskar egen bostad och hyresrätten är den bostadsform som är mest eftertraktad. Ungefär 40 procent av Malmös 20-27-åringar som inte vill bo hos sina föräldrar uppger att de kan betala max 4 200 kronor i månaden för en bostad. Drygt 50 procent kan betala mer än 4 200 kronor. Det betyder att de flesta unga i Malmö har råd att bo ensamma i en hyresrätt med ett rum och kök om den inte är nyproducerad, samt att ungefär hälften har råd att bo i bostadsrätt med ett rum och kök. Eftersom nästan hälften av 20-27-åringarna inte kan efterfråga bostadsrätter eller nyproducerade hyresrätter kan ungas bostadsbehov inte endast tillgodoses med nyproduktion utan unga måste få tillgång till det befintliga hyresbeståndet.

Ungas förutsättningar på bostadsmarknaden

Unga är inte en homogen grupp med lika bostadsbehov. Det som är generellt för unga som grupp är att de jämfört med befolkningen i stort har haft mindre tid att etablera sig på bostads- och arbetsmarknaden. Många har inte hunnit samla tid i bostadsköer, spara ihop ett eget kapital eller skaffa sig ett stort kontaktnät. Unga som grupp har också lägre inkomster. Arbetslösheten bland unga är betydligt större än i befolkningen i stort. I januari 2017 var 19 procent av 15-24-åringarna och sju procent av 25-34 åringarna arbetslösa (jämfört med fem procent av 35-64 åringarna). Bland unga är det betydligt vanligare än i övriga grupper att vara tidsbegränsat anställd. Över hälften av alla i åldern 16-24 var tidbegränsat anställda 2014 (jämfört med 15 procent av befolkningen i stort). Många fastighetsägare ställer krav på fast inkomst och tillsvidareanställning vilket kan göra det svårt även för unga med arbete och god inkomst att efterfråga en hyresrätt. Samma krav på fast inkomst gäller för att banken ska bevilja ett bostadslån vilket begränsar möjligheterna för unga att efterfråga bostads- och äganderätter.

Unga flyttar mer än övriga åldersgrupper. I snitt flyttar svenskar 10 gånger under livet och en majoritet av dessa sker mellan vi är 20 och 34 år. Att unga flyttar mycket kan dels bero på deras svaga ställning på bostadsmarknaden (att tvingas flytta mellan olika tillfälliga lösningar) men också på snabbt skiftande behov (flytta hemifrån, börja studera på annan ort, flytta ihop/isär, etc.). Ungas behov ställer krav på en diversifierad bostadsmarknad med utbud för olika plånböcker och hushållsstorlekar.

Studenter

Precis som i övriga delar av landet varierar trycket på studentbostadsmarknaden i Malmö över året; inför hösten är det långa köer och antalet lediga bostäder räcker inte för att tillgodose studenternas behov, under vårterminen är det däremot ofta stora vakanser. Efter år med kraftig expansion förväntas antalet studenter på Malmö högskola ligga stadigt runt 24 000 individer de

UNGDOMSLÄGENHETER

Malmös kommunala bostadsbolag MKB har drygt 450 ungdomslägenheter som de förmedlar genom Boplats Syd. Ungdomslägenheterna är reserverade för åldersgruppen 18-25 år.

Sommaren 2017 blir Byggvestas 13 kompislägenheter inflyttningsklara. Lägenheterna är ett resultat av Malmös stads kommunikationsprojekt UngBo som 2011-2015 arbetade för att väcka debatt om ungas bostadssituation. Lägenheterna kommer att hyras ut till studenter och unga i åldern 18-25 år.

LÄS MER

Malmö stad har sedan länge uppmärksammat ungas situation på bostadsmarknaden. Under 2011-2015 lyfte kommunen ungas bostadssituation genom kommunikationsprojektet UngBo som satte fokus på att öka det allmänna bostadsbyggande. Sedan projektets genomförande har en allt större andel av de nybyggda bostäderna varit mindre lägenheter.

Mer om UngBo på **www.ungbo.se**

närmaste åren. Högskolan blir universitet 2018, men ännu pekar inget på att det kommer innebära utökade studieplatser.

Så bor studenter i Malmö
I Malmö finns det cirka 2 200 studentbostäder. Sedan 2011 har Malmö högskola tillsammans med ytterligare ett antal lärosäten möjlighet att, under en prövoperiod, blockförhyra bostäder för alla delar av studentpopulationen. Högskolan har närmat sig möjligheten med försiktighet och fokuserat på de grupper som uppfattas ha särskilda svårigheter att ta sig in på bostadsmarknaden i Malmö, det vill säga internationella studenter (främst avgiftsbelagda studenter som erbjuds bostadsgaranti).

Studenters förutsättningar på bostadsmarknaden
Malmö högskola och Malmö Studentkår är överens om att det finns behov av fler studentbostäder; ett komplement till de bostäder som finns idag och som kan efterfrågas av de mer resurssvaga grupperna inom studentpopulationen. Malmö högskola märker idag av att studenter, svenska såväl som internationella, tackar nej till möblerade rum inom högskolans blockförhyrning då hyresnivåerna upplevs vara för höga. Även om många studenter idag jobbar extra för att få ekonomin att gå ihop är studiemedlet ändå den stora inkomstkällan. Enligt Sveriges förenade studentkårer går genomsnittsstudenten back ca 326 kr/mån. Framförallt är det kostnaden för bostaden som har ökat. Utöver internationella studenter så är studenter med familj en grupp som Malmö högskola har identifierat som en kategori i behov av särskilt stöd. Endast en liten del av studentbostadsbeståndet är anpassat för studenter med familj (138 lägenheter) och studenterna har ofta svårt att stå sig i konkurrensen om passande bostäder på den ordinarie bostadsmarknaden.

LÄS MER

Malmö stad delfinansierar en tjänst vid Malmö högskola som samordnar arbetet kring studentbostäder. Det går att söka studentbostad via Boplats Syd och MKB är en av de aktörer som har flera studentbostäder i olika delar av staden.

www.mah.se

Betalningssvaga hushåll

Betalningssvaga hushåll är en generell grupp där låg inkomst är den gemensamma faktorn, det handlar om hushåll som inte har råd att efterfråga en bostad, eller en bostad av rimlig storlek relativt deras hushållsstorlek i det befintliga beståndet. Många av de grupper som beskrivs i denna handlingsplan faller – helt eller delvis – även in under kategorin betalningssvaga hushåll: hemlösa, unga, nyanlända invandrare med flera. Alla dessa grupper har utöver den låga betalningsförmågan ofta andra gruppspecifika hinder eller problematik som kan vara barriärer för tillgång till en bostad.

Så bor hushåll med låg inkomst
Storleken på bostadsbehovet för betalningssvaga hushåll är svår att räkna fram eftersom gränsen för vad hushållen kan betala är flytande. Ett sätt att resonera är att det byggs för de som kan efterfråga och att bostadsunderskottet i Malmö därför reflekterar hur många hushåll som inte kan efterfråga en egen bostad på den ordinarie marknaden. Räknat på en genomsnittlig hushållsstorlek på 2,0 så var bostadsbehovet ca 8 000 bostäder vid årsskiftet 2016/2017.

Att se på Malmöhushållens betalningsförmåga relativt hyresnivåer för nyproduktion, respektive i befintligt bestånd kan vara ett annat sätt att belysa frågan. Denna typ av analyser kräver ställningstagande kring exempelvis vad som är en rimlig bostadsstorlek för olika hushållstyper, inkomstkrav, beräkning av bidrag etc. Uträkningarna utgår även från medelhyresnivåer. Resultaten ska ses som riktmärken med en relativt stor felmarginal. Med dessa förbehåll så är en beräkning av hushållens betalningsförmåga att ca 20 000 av Malmös hushåll har svårt att efterfråga en nyproducerad hyresrätt

LÄS MER

Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö utarbetade förslag till strategier för att minska skillnader i hälsa och förbättra livsvillkoren bland Malmöborna. Ett uppdrag som följde på kommissionen var att utreda möjligheten att öka tillgången på bostäder som alla barnfamiljer har råd med. Rapporten utgör underlag och finns som bilaga till Handlingsplan för bostadsförsörjning. Rapporten redovisar boendesituationen för barnfamiljer i Malmö samt resonerar kring möjliga insatser för att öka möjligheterna för alla barnfamiljer att efterfråga en bra bostad.

Rapporten hittar du här:
www.malmo.se

Läs mer om kommissionen
www.malmo.se

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BOSTÄDER ALLA BARNFAMILJER HAR RÅD MED

Utredningsuppdrag 48 från Kommission för ett socialt hållbart Malmö

DEFINITION AV TRÅNGBODDHET

Enligt Boverkets definition ska samtliga hushållsmedlemmar (inklusive barn) ska ha eget sovrum, förutom makar och partners som ska dela. Dessutom ska det finnas ett kök och ett vardagsrum. Om inte detta uppfylls är hushållet trångbott.

Rädda Barnens definition av "extrem trångboddhet". Denna baseras på yta och definieras enligt följande: minst tre personer på högst 40 kvm, minst fyra personer på högst 60 kvm eller minst fem personer på högst 80 kvm.

och ca 15 000 av dessa hushåll har svårt att efterfråga en hyresrätt med låg hyra i det befintliga beståndet. En stor andel av de betalningssvaga hushållen är ensamhushåll. Siffrorna om betalningsförmåga bör främst tolkas som att en hög andel av Malmöhushållens bostadsbehov är svåra att nå direkt genom nybyggnation. De kräver snarare att nybyggnationen skapar flyttkedjor i det billigaste beståndet.

Förutsättningar på bostadsmarknaden

Förutom att bostadsbristen i sig leder till att de mest betalningssvaga utkonkurreras på bostadsmarknaden så kan det utöver inkomst finnas övriga hinder för vissa hushåll att få tillträde till hela bostadsmarknaden. Bland de betalningssvaga hushållen får en del hela, eller delar av, inkomsten från försörjningsstöd eller bidrag. Att hyresvärdar accepterar bidrag som sjukförsäkring, försörjningsstöd och dylikt som inkomstkällor är således viktigt för många betalningssvaga hushålls möjligheter att efterfråga en bostad. Det kan även finnas andra hyreskrav som kan utestänga olika grupper från hyresmarknaden. Bostadsdiskriminering kan ske direkt (att individer eller grupper missgynnas genom att de behandlas sämre än någon annan i en jämförbar situation) eller indirekt (när det finns generella regler som slår särskilt hårt mot vissa grupper). Det har i studier visats att diskriminering mot exempelvis människor med utländsk bakgrund är relativt vanligt på bostadsmarknaden, men det är svårt att bevisa.

De långsiktiga sociala konsekvenserna för familjer och barn som växer upp i otrygga eller fysiskt undermåliga bostadsförhållanden är viktiga att framhålla. I den officiella statistiken var drygt 18 000 hushåll i Malmö trångbodda enligt Boverkets norm (se ruta härintill). Tre fjärdedelar av dessa utgjordes av barnhushåll. För barn som bor väldigt trångbott, bullrigt, ständigt tvingas flytta och dela bostad med andra eller liknande påverkas utvecklingsmöjligheterna betydligt.

Marknaden bygger för efterfrågan och kommunen har ansvar för vissa grupper på bostadsmarknaden enligt bland andra socialtjänstlagen och bosättningslagen. Kommunen har dock inte ansvar för att tillgodose behovet av bostäder till hushåll med låga inkomster eller de som marknaden inte bygger för, annat än genom lagen om kommunernas ansvar för bostadsförsörjning. För Malmö stad är det en viktig fråga, bostaden är grunden till välfärd för alla hushåll och en positiv utveckling i staden och regionen. Malmö stad arbetar för att belysa situationen på bostadsmarknaden och synliggöra hushållens möjligheter och olika aktörers ansvar och möjligheter att skapa balans på bostadsmarknaden för alla grupper. Det handlar om att uppmärksamma statliga aktörer, fastighetsägare, byggföretag, Hyresgästföreningen, kreditgivare, med flera på situationen för hushåll med låga inkomster. En viktig del är att få till stånd byggnation av nya bostäder med rimliga kostnader som kan frigöra bostäder i det befintliga bostadsbeståndet för flyttkedjor.

Nyanlända migranter

En stor del av Malmös befolkningsökning beror på inflyttning från utlandet. Gruppen kan delas in i asylsökande och nyanlända. Asylsökande är inskrivna i Migrationsverkets mottagningssystem och folkbokförs i Malmö först om de får uppehållstillstånd. Kommunen är inte skyldig att anordna boende för asylsökande utan de ordnar eget boende, förkortat EBO. Den 1 januari 2017 fanns det cirka 2 800 asylsökande personer bosatta i EBO i Malmö. Nyanlända har fått uppehållstillstånd (permanent eller tillfälligt), har svenskt personnummer, är folkbokförda i Malmö och får etableringsersättning (deltar i Arbetsförmedlingens etableringsprogram under två år). I statistiken över antalet nyanlända fördelas gruppen i fem undergrupper enligt tabellen på detta uppslag.

Så bor nyanlända i Malmö

Sedan 1 mars 2016 ansvarar kommunerna för att ordna boende till de personer som anvisas till kommunen enligt bosättningslagen (Lag 1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl. För 2016 var Malmös kommuntal 488 personer och 2017 var det 408. Alla andra nyanlända får ordna bostad på egen hand eller söka hjälp hos socialtjänsten. Bostäder som tillhandahålls till anvisade enligt bosättningslagen är genomgångsbostäder och ambitionen är att de inom fyra år har ordnat en egen bostad. För närvarande har Malmö stad cirka 210 platser i tillfälliga kollektivboenden för män och nio platser i kollektivboende för kvinnor, samt cirka 24 platser i ett omställt serviceboende. I övrigt har målgruppen placerats i bostadsrättslägenheter och före detta LSS-lägenheter. Fler tomställda serviceboenden kommer att användas till målgruppen och det planeras modulbostäder.

Det är svårt att bedöma framtida bostadsbehov, delvis pga. att prognoserna på området är osäkra. En ögonblicksbild av de som togs emot enligt bosättningslagen 2016 visar att knappt hälften var personer i familjehushåll (i snitt 4,2 personer per familj), drygt hälften var män i ensamhushåll och en liten andel var kvinnor i ensamhushåll. Av ensamhushållen har nästan en tredjedel anhöriga som väntar på att få anknyta. Det framtida bostadsbehovet är därför främst större bostäder i form av 3:or och 4:or men framförallt finns det behov av flexibla bostäder som kan användas av hushåll med olika storlekar beroende på behov (se nedan).

Nyanländas förutsättningar på bostadsmarknaden

De som nyligen anlänt till Sverige har oftast gemensamt att de saknar förankring på bostadsmarknaden och på arbetsmarknaden. Ofta har hushållen låga eller inga ekonomiska förutsättningar att efterfråga en bostad som motsvarar deras behov. Det betyder att förutsättningarna att anordna eget boende är starkt begränsade.

Malmö stad tar för närvarande fram temporära bostadslösningar för de som anvisats enligt bosättningslagen. En möjlighet att möta de skiftande behoven är flexibla bostadslösningar i form av modulbostäder med främst treor där varje rum utformas som enskilda brandceller. Detta för att lägenheterna ska kunna användas till både familjer och singelhushåll som delar bostad. Ett hinder är att det är svårt att få entreprenörer att bygga temporära bostäder och att det är en mycket lång process för att ta fram permanenta bostäder. Kommunen behöver ta ställning till flera faktorer vid planeringen av nya bostäder. En viktig fråga för gruppen nyanlända är att skapa goda förutsättningar för integration vilket betyder att bostäder behöver tas fram i alla delar av staden. Risken att förstärka segregationen som finns är annars stor.

Nyanlända personer till Malmö 2016	
Från EBO	
Personer som ordnat boende på egen hand under asyltiden. Kommunplaceras i Malmö en månad efter att de fått uppehållstillstånd.	1 562
Från ABO	
Personer som flyttar från Migrationsverkets anläggningsboende efter att de fått uppehållstillstånd, t.ex. som anvisats till Malmö enligt bosättningslagen	430
Kvot	
Människor som anvisats till Malmö direkt från utlandet	22
Sekundärer	
Personer som först kommunplacerats i annan kommun och flyttar till Malmö inom två år	464

Källa: stadskontoret Malmö stad

EBO

EBO är förkortning för asylsökande personer med egenhändigt ordnat boende. De är inte nyinflyttade i Malmö utan har bott i kommunen under asylperioden, men fått uppehållstillstånd 2016. Det innebär att de är nya personer med uppehållstillstånd i Malmö.

Hemlösa

Hemlösheten har ökat kraftigt i Malmö de senaste åren, främst genom att den strukturellt betingade hemlösheten ökar. Vid 2016 års kartläggning uppgick de strukturellt hemlösa till sammanlagt 1 198 personer - 69 procent av alla hemlösa. De som är strukturellt hemlösa är individer och hushåll som inte har ekonomiska förutsättningar att efterfråga en egen bostad och på egen hand ordnat tillfälliga boenden som de sedan av olika anledningar förlorar. En stor del av den ökande strukturella hemlösheten utgörs av relativt nyanlända immigranter med svag anknytning till bostadsmarknaden. Ytterligare en allvarlig utveckling är att allt fler barnfamiljer blir hemlösa. Vid kartläggningen 2016 fanns det ca 900 hemlösa barn (fördelade på ca 400 hushåll) i Malmö. Den ökande strukturella hemlösheten är en tydlig indikation på att en växande del av Malmös befolkning har svårt att efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden. Kostnaderna av detta blir stora för samhället både direkt, i form av kraftigt ökande kostnader för sociala boenden, och indirekt i form av långsiktiga konsekvenser för de individer som blir hemlösa.

STRUKTURELL HEMLÖSHET

De som är strukturellt hemlösa är individer och hushåll som inte har ekonomiska förutsättningar att efterfråga en egen bostad och på egen hand ordnat tillfälliga boenden som de sedan av olika anledningar förlorar.

SOCIAL HEMLÖSHET

Socialt hemlösa individer eller hushåll behöver stöd i boendet och har någon form social problematik (t ex missbruk eller psykisk sjukdom.

GENOMGÅNGSBOSTÄDER

Bostäder som anordnas under en period. Därefter förväntas hushållet ordna eget boende.

ÖVERGÅNGSBOSTÄDER

Bostäder som ordnas av kommunen och som kan övertas med förstahandskontrakt av hushållet.

Kommunanordnade boenden för hemlösa

Malmö stad förvaltar cirka 1 250 övergångs- eller genomgångsbostäder för hemlösa enligt nedan:

Fastighetsägare	Övergångslgh	Genomgångslgh	Totalt
MKB	321	125	446
Stadsfastigheter	64	118	182
Privat	331	287	618
Totalt	716	530	1246

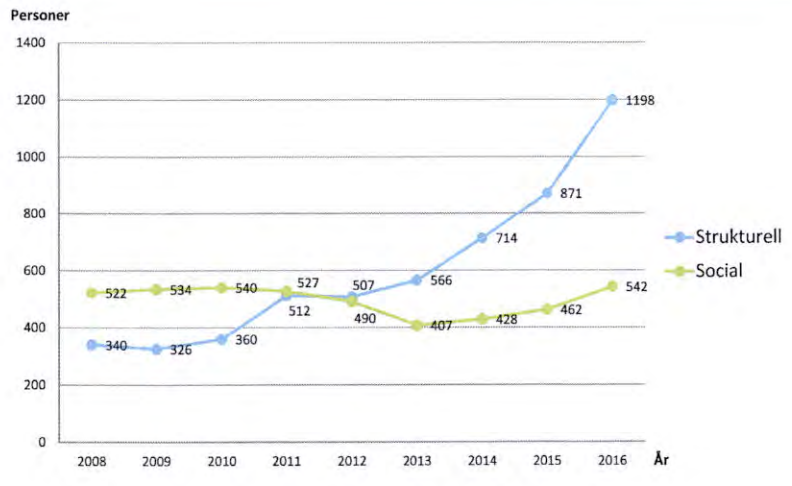
Källa: stadskontoret Malmö stad

Eftersom de flesta hemlösa hushåll inte skiljer sig från anda hushåll när det gäller vilken typ av bostad som det finns behov av, är de flesta av kommunens resurser vanliga hyreslägenheter som hyrs ut med andrahandskontrakt. En del av genomgångslägenheterna riktar sig till personer/hushåll i behov av vissa stödinsatser. Det är svårt att uppskatta hur behovet ser ut de närmaste fyra åren men sannolikt kommer behovet av vanliga lägenheter med låga hyror fortsätta att öka. Detta är en spegling av att både antalet och andelen i strukturell hemlöshet har ökat mycket de senaste åren medan antalet i social hemlöshet varit relativt konstant de senaste sju åren. Orsaken till ökning av hemlösheten är framför allt en tilltagande bostadsbrist och att antalet hushåll

HEMLÖSHETEN ÖKAR

Diagrammet visar hur många vuxna personer som befunnit sig i hemlöshet vid en årlig kartläggning.

Källa. Malmö stad, Stadskontoret



med svag förankring på bostads- och arbetsmarknaden har ökat under senare år. Den långsiktiga lösningen på hemlösheten är inte i första hand insatser från kommunens socialtjänst utan ökad tillgång på bostäder och att hushåll på sikt blir självförsörjande, det vill säga fler som har arbete.

Malmö stads arbete mot hemlöshet

Socialtjänsten arbetar för att förebygga att hushåll blir uppsagda eller avhysta från sina bostäder. Budget- och hyresrådgivningen ger råd och information till hushåll i syfte att förhindra uppsägning/avhysning. Prioriterad grupp är barnfamiljer (2016 avhystes sju barnfamiljer i Malmö). Socialtjänsten ger råd och information om hur man söker bostad. Socialtjänsten ger bistånd till akutboende och andra typer av boenden till hemlösa i avvaktan på att de kan lösa sin boendesituation själva.

Socialtjänsten utövar tillsyn och ger vid behov socialt stöd till hushållen som bor i någon av kommunens bostäder. Fastighetskontoret får genom avtal och överenskommelser med hyresvärdar nya lägenheter för uthyrning varje år. Under 2015-17 stod MKB för 150 extra lägenheter till hemlösa barnfamiljer. Arbete för att få hyresvärdar att godkänna hushåll med olika former av bidrag (försörjningsstöd eller etableringsersättning) är en viktig insats. Få hyresvärdar godkänner ovanstående som inkomst. En av de viktigaste insatserna för att minska hemlöshet är förebyggande verksamhet. Stadsområdena har ett mycket bra samarbete med såväl budget- och hyresrådgivningen som hyresvärdar och kronofogdemyndigheten för att förhindra uppsägning och avhysning.

Omorganisering för kraftsamling

För att lösa de akuta behoven av bostäder för personer som befinner sig i hemlöshet krävs insatser på kort sikt, men för att säkra den framtida bostadsförsörjningen för stadens invånare krävs långsiktiga strategier. Malmö stads organisation genomgår under 2016-17 stora förändringar. De tidigare stadsområdena och sociala resursförvaltningen har avvecklats. Verksamheten fördelas istället på befintliga förvaltningar samt tre nya förvaltningar: vård- och omsorgsförvaltningen, funktionsstödsförvaltningen och arbetsmarknads- och socialförvaltningen. Bakgrunden till förändringen är bl.a. att ge mer likvärdig service till Malmöbor i alla delar av staden. Tekniska nämnden får ett tydligare ansvar för hemlöshetsfrågorna så att Malmö stad kan kraftsamla sina åtgärder för att minska hemlösheten.

LÄS MER

Malmö Stad genomför årligen en kartläggning som ger en ögonblicksbild av hemlöshetssituationen den 1 oktober. Den beskriver således inte hur det ser ut i ett längre perspektiv som t ex hur många som varit hemlösa någon period under året som gått. Läs mer på: **www.malmo.se**

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BOSTADSBYGGANDE

MARKNADSFÖRUTSÄTTNINGAR

Förståelse för den spelplan bostadsmarknadens aktörer agerar på är viktig. Förutsättningarna för att bostadsbyggandet ska hänga med befolkningsutvecklingen och möjligheten att öka utbudet av bostäder som även hushåll med låga inkomster kan efterfråga.

Vad kostar i ett bostadsprojekt?

Bostadsbyggande sker i Sverige helt på marknadens villkor. Bostadsbyggaraktörerna bedömer möjligheten att kunna sälja eller hyra ut bostäderna som produceras på egen eller på kommunal mark. En detaljplan som reglerar gator, volymer, eventuell kommunal service, vad som är allmän platsmark och vad som är kvartersmark, finns eller tas fram i dialog med byggaktören. Kostnader för t ex marksanering, markköp eller tomträttsavtal, storlek på projektet, bilparkering, övriga exploateringskostnader (exempelvis cykelgator eller färdigställande av gemensamma ytor) påverkar byggkostnaden för bostäderna. Detaljplanens utformning och regleringar kan påverka dessa faktorer. Ytterligare kostnader finns i det som ofta kallas byggherrekostnader. Det kan till exempel handla om kostnader för olika utredningar, projektering, anslutningskostnader, marknadsföring, skatter, etc.

Förväntad projektekonomi, upphandlingsfrågor, val av entreprenadformer, materialval, osv inverkar på ekonomin. När bostadsprojektet byggs påverkar ekonomin såtillvida att i en högkonjunktur med högt bostadsbyggande går priserna på entreprenader upp, i sämre tider går de ner. Sverige är ett av de dyraste länderna att bygga i bland annat till följd av hög kvalitet i bostadsbyggandet men också dålig konkurrens inom byggsektorn. Omvärldsfaktorer som ränteläge, statliga stöd eller investeringsbidrag kan också ha stor påverkan på ekonomin i ett byggprojekt. Riskbedömning från banken påverkar lånevillkor och räntor.

Vad blir boendekostnaden?

Bostadshyror sätts i förhandling mellan fastighetsägare och Hyresgästföreningen. Hyresnivåer hos det allmännyttiga bostadsbolaget är normerande och de hyresnivåer som fastställs är maxhyra som hyresvärden får lov att ta ut. Hyresvärden kan sedan själv besluta om hyran ska ligga lägre. I Malmö fastställs hyrorna efter den så kallade Malmömodellen som Hyresgästföreningen har tagit fram i samråd med fastighetsägarna.

Kostnader för bostadsrätter och äganderätter (som kan vara både villor eller lägenheter i flerbostadshus) avgörs av marknadsläget. Nyproducerade bostäder säljs ofta till fast pris som beslutats enligt värdering från bostadsutvecklaren medan bostäder i det befintliga beståndet oftast säljs efter budgivning.

Det byggs för efterfrågan, inte för behov

Betalningsförmågan i Malmö är låg jämfört med de flesta andra kommuner i Sverige. Malmö har en stor andel medborgare i arbetsför ålder men många saknar arbete. Staden har, som tidigare nämnt, många unga och nyanlända invandrare som ännu inte hunnit få förankring på arbetsmarknaden och bostadsmarknaden. Som universitetsstad har många av invånarna studiemedel och därför låg inkomst. Att se på Malmöhushållens betalningsförmåga relativt hyresnivåer för nyproduktion respektive i befintligt bestånd är ett sätt att belysa bostadsbehov. Analysen kräver en rad ställningstaganden kring exempelvis vad som är en rimlig bostadsstorlek för olika hushållstyper, inkomstkrav, beräkning av bidrag etc. Uträkningarna utgår från medelhyresnivåer. Beräkningen visar att ungefär 20 000 av Malmös hushåll har svårt att efterfråga en nyproducerad hyresrätt och 15 000 hushåll har svårt att efterfråga en hyresrätt med låg hyra i det befintliga bostadsbeståndet. En stor andel av de betalningssvaga hushållen är ensamhushåll. Siffrorna om betalningsförmåga bör främst tolkas som att det finns en relativt stor mängd hushåll i Malmö vars bostadsbehov är svårt att direkt nå med nybyggnation och kräver att nybyggandet skapar flyttkedjor i det billigaste beståndet.

Utöver självförsörjning påverkar omvärldsfaktorer som ränteläge, amorteringsregler, bostadsbidrag, beskattningsregler eller andra styrmedel för att hantera hushållens möjlighet till låna alternativt hantera skuldsättning.

Boendekostnader i Malmö

Den genomsnittliga bostadshyran i allmännyttan under 2016 var 1 195 kr per kvadratmeter (kvm). Det är något högre än genomsnittet i Sveriges kommuner (961 kr/kvm) och högre än både Stockholm (1 169 kr/kvm) och Göteborg (1 053 kr/kvm) till exempel.

Bostadspriserna har stigit kraftigt i Sverige, och främst i storstäderna, under 2000-talet. Priserna går generellt ner under en ekonomisk kris för att sedan stiga igen. Priserna på bostadsrätter i Malmö ligger lågt jämfört med Köpenhamn, Göteborg och Stockholm men relativt högt jämfört med andra skånska kommuner. För villor är prisskillnaderna inte lika höga jämfört med Stockholm och Göteborg. Bostadspriserna i Malmö är generellt högre än i kranskommunerna i Skåne, och särskilt i de centrala delarna och Limhamn-Bunkeflo. För den som söker en villa är priserna högre i Vellinge och Lomma men på relativt kort pendlingsavstånd finns villor till markant lägre priser i andra kommuner.

Att bygga bostäder med rimliga boendekostnader

Flera olika försök görs för att hitta effektiviseringar kring produktionsskedet som skulle kunna vara en del av att komma åt rimligare boendekostnader även i nyproducerade bostäder. SABO och Sveriges Kommuner och Landsting har båda tagit fram ramavtal med prefabricerade typhus som är färdigupphandlade och därmed levereras mer eller mindre "färdiga". Fördelen är att slippa själva projekterings- och upphandlingsfasen, vilket sparar både tid och kostnader. Utmaningen med typhus är att de hittills varit svåra att placera in i den täta staden, då de inte enkelt kan anpassas för till exempel en kvartersstruktur, och kostnader för mark eller tomträtt samt hyresmodellen kvarstår. Men det finns även många andra sätt att hitta kostnader för produktion genom att titta på olika prefabricerade alternativ, för att kunna använda upprepningseffekten som ett verktyg att komma åt bostäder som kan ge lägre boendekostnader.

Under högkonjunktur kan det vara svårare att bygga till låga kostnader eftersom priser på material, entreprenad och arbetskraft kan stiga på en het marknad. Att ändå bygga bostäder inom olika prissegment är viktigt. För att kunna göra det behöver bostadsbyggande aktörer förstå varandras förutsättningar och den spelplan de verkar. Samtidigt som debatten sätter fokus på att söka lösningar för ett ökat bostadsbyggande med rimliga hyror, så skall det samtidigt byggas med ett långsiktigt fokus på hållbarhet och kvalitativa livsmiljöer. Stadens och marknadens ambitioner bör gå hand i hand och man tillsammans analyserar behov och kostnader för att kunna göra rätt val och prioriteringar på rätt plats och för given målgrupp. Målkonflikter uppstår ofta i försöka att skapa bostäder med rimligare boendekostnader och samtidigt upprätthålla hög kvalité i både byggande och livsmiljö.

STATENS ROLL

Ansvaret för bostadsförsörjning vilar på kommunerna, medan staten står för de rättsliga och finansiella förutsättningarna. Bostadsförsörjning har varit en fråga högt upp på den politiska agendan under senare år och en rad utredningar har satts igång (se mer s 37). Men olika sektorsmyndigheters agerande har också stor inverkan på kommunernas möjligheter och förutsättningar att planera. Malmö stad har på genomförandenivå identifierat processer som påverkar bostadsbyggande i kommunen. Några exempel är beslutsprocesser kring riksintressen, trafikeringstillstånd, miljötillstånd och vattendomar, samt regelverk och bedömningar kring risker (t ex buller, förorenad mark). Statliga investeringar i t ex infrastruktur eller investeringar för strukturella förändringar (särskilt i stadsdelar med komplexa frågeställningar) kan också vara avgörande för att bostadsbyggande ska ske i den omfattning som behövs.

STADENS VERKTYG

Kommunerna har en rad verktyg för att arbeta med bostadsförsörjning. Malmö stad är en stor organisation och liksom samspelet med bostadsbyggande aktörer är samspelet mellan förvaltningarna inom kommunen viktig för att processerna ska fungera och löpa smidigt. Malmö stad har i dialog med stadens bostadsbyggande aktörer arbetat med faktorer som påverkar bostadsbyggandet utifrån de olika verktyg respektive aktör har. Några viktiga framgångsfaktorer för bostadsbyggande är:

- Smidiga och transparenta processer i samverkan mellan kommun och bostadsbyggande aktör
- Tidig dialog kring målgrupp, behov, efterfrågan, kostnader och vad som bidrar till positiv stadsutveckling
- Flexibelt arbete med kommunens planverktyget och markinnehavet
- Ständig utveckling och förbättring av tex standarder och produktionsverktyg i branschen (påverkar tid, omfattning, kostnader, kostnad för kund, miljöaspekter, sociala aspekter)
- Politiska incitament som inte skapar målkonflikter
- Tillräckligt med kompetens

Stadens investeringar

Malmö stad investerar årligen närmare tre miljarder. Investeringar som är för malmöborna, men också viktiga för hela regionens tillväxt. Investeringar i infrastruktur, skolor, förskolor, parker, grönområden, kultur och fritid ger inte bara grunden för en väl fungerande stad utan skapar även livskvalitet och attraktivitet för regionens invånare. Investeringarna är helt avgörande för att fler bostäder ska komma till stånd. Var och när staden gör investeringar är därför viktigt för bostadsbyggandet. En viktig framtida investering

LÄS MER

om Malmö förvaltningarnas och de kommunala bolagens arbetssätt här:

www.malmo.se
www.mkbfastighet.se
www.boplatssyd.se

är till exempel stationer för Malmöpendeln som ger helt nya kollektivtrafiklägen att utveckla för staden och övriga aktörer.

Utbyggnadsstrategin som redovisas i stadens översiktsplan pekar ut områden som är prioriterade för framtida investeringar, både socialt och fysiskt. Det långsiktiga finansiella investeringsutrymmet sätter en gräns för hur mycket staden kan investera på lång sikt. Genom att samla stadens planerade investeringar i en portfölj ges en överblick över hela investeringsvolymen, som också inkluderar framtida driftskonsekvenser. Portföljen innehåller de initiativ, program och projekt som krävs för att utveckla staden och verksamheten utifrån de utpekade målen och strategierna som kommunledningen beslutat.

Planberedskap och planarbete

Malmö har under en lång period haft god planberedskap, och målet har varit att möjliggöra 2 500 bostäder per år för att planera för ett fortsatt högt bostadsbyggande. Idag finns cirka 9 000 bostäder i pågående planer. Översiktsplanen kompletterades 2015 med en utbyggnadsstrategi som visar Malmö stads prioriteringsordning för olika utbyggnadsområden och säkerställer planberedskapen för bostadsförsörjning fram till 2030-talet. Den tar sin utgångspunkt i översiktsplanen huvudinriktningar och generellt prioriteras tätare byggnation i existerande bostadsområden, att bygga i stationsnära lägen och nyttja mellanrum som idag ses som viktiga för att knyta samman stadens olika områden och blir attraktiva för bostäder. Det är fortsatt tre områden i Malmö som är prioriterade i enlighet med översiktsplanen; Västra Hamnen – Varvsstaden- Nyhamnen; Hyllie- Holma – Kroksbäck samt Norra sorgenfri- Rosengård (Amiralsstaden).

Planeringen syftar till att säkerställa god utveckling av staden, kvalitativa boendemiljöer och att säkerställa offentliga funktioner som är nödvändiga för kommunal service. Planen ska göra många avvägningar kring både befintliga förutsättningar och nya behov. Den tidiga dialogen mellan stadsbyggnadskontoret och beställaren av en ny plan är mycket viktig, och här ska viktiga prioriteringar och förutsättningar ske i samverkan utifrån stadens behov och beställarens intention. Hur mycket som regleras i en plan beror på projektets omfattning och komplexitet. Detaljplanen skall kunna leva över tid så länge som möjligt – även när det i högkonjunktur "handlas" mellan aktörerna och den som en gång beställt en plan inte alltid behöver vara den som genomför projektet. Hur prioriteringar och avvägningar görs i planarbetet är en viktig fråga i förhållande till hur resurser kring planarbetet kan prioriteras och hur detta arbete blir en del i frågan om att möjliggöra bostäder till rimliga boendekostnader.

Markägande

Fastighetskontoret förvaltar Malmö stads mark, och färdigställer den för bostäder och verksamheter. Fastighetskontoret ansvarar också för stadens exploatering, ett arbete som utförs i samarbete med bland annat gatukontoret och stadsbyggnadskontoret. Fastighetskontoret är stadens juridiska fastighetsägare och hanterar köp och försäljning av mark, samt anskaffar och förvaltar kommunens inhyrda lägenheter för socialt boende.

Fastighetskontoret har i uppdrag att möjliggöra ett allsidigt utbud av bostadsbyggande, i både nya utbyggnadsområden och i förtätning av staden. Målet är att möjliggöra 1 800 nya bostäder per år på kommunal mark. Fastighetskontoret gör strategiska markförvärv för att utveckla staden i linje med översiktsplanen. Det strategiska förvärvet kan också användas för att säkra möjligheten till utbyggnad av offentlig service, som till exempel

skolor eller för att möjliggöra igångsättande av nya förtätningsprocesser. Vid fördelning av kommunens mark vid nyexploatering används kommunens markanvisningspolicy (revideras 2017). Markanvisningspolicyn beskriver fördelningsgrunder och principer som gäller för den kommunala marken. Via olika avtalsformuleringar och överenskommelser kan fastighetskontoret arbeta för att möjliggöra till exempel särskilda upplåtelseformer eller reglera hur fördelning av kostnader mellan aktör och kommunen skall se ut vid ny eller utbyggnad av ett område eller projekt. Fastighetskontoret satte under 2016 igång ett arbete med sociala klausuler kopplat till den kommunala marken, där aktören åtar sig att till exempel möjliggöra anställning för arbetslösa under projekttiden eller andra åtaganden som ger ett viktigt socialt mervärde för fler kopplat till byggande av bostäder.

Samtidigt ska det ekonomiska resultatet av exploateringsverksamheten ge ett positivt netto, en så kallad exploateringsvinst, för kommunen. Detta sätter också en ram för hur fastighetskontoret kan använda sitt markinnehav som ett ekonomiskt verktyg i avtal med bostadsutvecklare eller utvecklare av kommersiell verksamhet.

Strategisk bostadsbyggardialog

Den strategiska dialogen med stadens fastighetsägare och bostadsbyggare är av stor vikt för ett fortsatt högt bostadsbyggande. Malmö stad och aktörerna har kontinuerliga pågående dialoger, framförallt på projektnivå till exempel kring den kommunala marken, planarbetet och vid bygglovsgivning. Utöver detta har stadsbyggnadskontoret tillsammans med fastighetskontoret initierat en dialog på mer övergripande och strategisk nivå för att löpande träffa byggaktörer och diskutera processfrågor eller andra gemensamma och viktiga frågeställningar för utvecklingen av staden och för ett effektivt bostadsbyggande. Det är ett forum där problemområden och möjligheter till nya samarbetsmodeller kan identifieras och kontinuerligt arbetas med parallellt med linjearbetet. Malmö stad inrättade under 2014 funktionen bolots. Målet med bolotsverksamhetens arbete är att överbrygga mellanrum mellan aktörer, förvaltningar och avdelningar. Målet är också att stärka stadens dialog med bostadsmarknadens aktörer, samt att hitta och generera idéer och innovationer kring ökat bostadsbyggande och implementering av dessa.

MKB – Malmö kommunala bostadsbolag

MKB är Malmö stads enda allmännyttiga bostadsbolag. De förvaltar en tredjedel av hyresrättsbeståndet, cirka 24 000 bostäder. MKBs uppdrags styrs av ägardirektiv. Under perioden 2017-2019 ska MKB färdigställa 2 250 nya bostäder. MKB skall bygga för alla grupper i Malmö och är också ett av få bostadsbolag som accepterar försörjningsstöd som inkomst. Genom ett större antal utvecklingsprojekt, som till exempel Holmastan och Culture Casbah, arbetar MKB aktivt i utsatta områden med insatser som både ska genera fler bostäder, men också bidra till ett socialt sammanhang med ökad trygghet och attraktivitet. Malmö stad och MKB arbetar i nära dialog för att säkerställa att MKB kan uppfylla sina bostadsåtaganden.

Boplats Syd

Boplats Syd är en kommunal bostadsförmedling som ägs av Malmö stad som ett eget bolag och utbudet består både av kommunala och privatägda hyreslägenheter. Boplats förmedlar lägenheter i flera skånska kommuner åt fler än 50 fastighetsägare. Boplats Syd har en rak kö. Den som uppfyller fastighetsägarens grundkrav avseende till exempel typ av inkomst, inkomststorlek, ålder eller familjestorlek konkurrerar enbart med kötid.

LÄS MER

Malmö Innovationsarena är stadsutvecklingsprojekt med fokus på att testa och förverkliga innovationer som snabbt, hållbart och kostnadseffektivt kan öka antalet bostäder. Malmö Innovationsarena finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden och Vinnova.
Läs mer på: **www.malmo.se**

ORGANISATION OCH KOPPLINGAR TILL ANDRA DOKUMENT

Arbete med bostadsförsörjning sker på lokal, regional och statlig nivå. Kommunen har det övergripande ansvaret för bostadsförsörjning, men bostadsmarknaden är en regional angelägenhet och staten har en viktig roll att skapa de rättsliga och finansiella förutsättningarna.

NATIONELLA MÅL, PLANER OCH PROGRAM

Långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där konsumenternas efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven är det nationella och övergripande målet för bostadsförsörjning. En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft för 2015–2020 har också tagits fram på Regeringskansliet. Strategin lyfter behovet av attraktiva och ändamålsenliga bostäder i attraktiva lägen som en angelägen fråga i alla delar av landet, och pekar vidare på att risken med brist på bostäder som ett hinder för hållbar tillväxt och utveckling, bl.a. för att näringslivet får svårt att hitta rätt kompetens om människor inte ges goda boendeförutsättningar, och att det begränsar möjligheter att studera på högskolor och universitet. En annan viktig princip är att planera för hållbara miljöer i kollektivtrafiknära läge. Inriktningen i dokumentet rimmar väl med Malmös strategier och åtaganden för att klara bostadsförsörjningen.

Nationellt byggbehov nedbrutet

Boverket har bedömt att det behöver byggas 710 000 nya bostäder fram till 2025 och Länsstyrelsen bedömer att det behöver byggas 7 000 nya bostäder i Skåne per år.[1] Sett till den befintliga befolkningsmängden är då Malmös del av detta 1 750 nya bostäder. Baserat på förväntad befolkningsökning anger dock Länsstyrelsen att det behövs mellan 2 200 och 2550 bostäder per år (2014). Enligt Malmö stads befolkningsprognos från 2017 beräknas bostadsbehovet vara 1 900 bostäder per år fram till 2027, ej inräknat bostadsunderskottet. Den statliga utredningen *Krav på kommunal planering för bostadsbyggande* som redovisas i september 2017, syftar till att få en bättre bild av byggbehovet i kommunerna.

Många statliga utredningar på gång

Under de senaste åren har bostadspolitiken varit under lupp och regeringen lanserade under 2016 ett 22-punktsprogram för bostadsförsörjningen. Förslagen handlar till stor del om regelverk för planering och bostadsbyggande, men också kring statens roll och vissa finansiella frågor. Ett flertal av förslagen har landat i utredningar som är på gång. Malmö stad har gett inspel till några av utredningarna och bevakar och för dialog kring förslagen.

1 http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/boende/bostadsmarknad/Pages/Bostadsbehov-och-planeringsl%c3%a4ge.aspx

REGIONALA MÅL, PLANER OCH PROGRAM

När invånare och företag i och omkring Malmö lever och verkar oberoende av kommungränser måste Malmö vidga sitt perspektiv. Malmö är den viktigaste kärnan i regionen som attraherar både nya invånare och arbetstillfällen. Det ger stora pendlingsströmmar som behöver ske hållbart vilket kommunerna i regionen gemensamt måste hantera. Malmö har tagit ett stort ansvar för att klara bostadsförsörjningen för alla grupper som söker sig till regionen och kommunen och det är viktigt att alla kommuner arbetar för en fungerande bostadsförsörjning i regionen. Några av de gemensamma insatser som kommunerna har gjort redovisas nedan.

En regional bostadskö

Ett led i arbetet för en bättre fungerande bostadsmarknad regionalt är att vidga Malmös kommunala bostadskö, Boplats Syd, till att förmedla bostäder från både privata och kommunala bostadsbolag i fler kommuner. Boplats Syd har kontinuerligt under senare år utökat antalet medverkande fastighetsägare både i Malmö stad och andra kommuner i regionen. Under 2017blev Boplats Syd ett eget bolag för att bättre kunna förmedla bostäder regionalt.

Strukturbild MalmöLund

Strukturbild MalmöLund

Samarbetet mellan Malmö och Lund (MalmöLundsamarbetet) har intensifierats under senare år. En gemensam strukturbild för MalmöLund har tagits fram och antagits av Malmö och Lund med en fördjupad vision för 2030. Visionen bygger på en stark tillväxt längs "ryggraden" från Brunnshög i Lund via Burlöv till Hyllie i Malmö. En viktig fråga är bland annat vilken betydelse ESS kommer att få för bostadsmarknaden.

Strukturplan MalmöLundregionen

MalmöLundregionen är ett samarbete mellan Malmö, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Staffanstorp, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne. Kommunerna har tillsammans tagit fram *Strukturplan för MalmöLundregeionen - målbild för 2035*. Tillsammans ska kommunerna verka för att vara motorn mitt i Nordeuropa, en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Några viktiga ställningstaganden är att planera för att det finns tillräckligt många bostäder för dagens och morgondagens befolkning, arbeta för variation i bostadsbyggandet så att bostäder finns för livets olika skeden samt verka för att stärka kopplingarna till arbetsmarknaden. Några planeringsprinciper är att planera för byggande av bostäder och arbetsplatser i första hand genom förtätning, prioritera för en utifrån förutsättningarna tät bebyggelseutveckling närmast kollektivtrafiknoder samt att undvika att bebygga högklassig jordbruksmark i lägen som saknar eller är utan förutsättningar för framtida god kollektivtrafik.

Regional utvecklingsstrategi för Skåne

Den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, *Det öppna Skåne 2030* antogs 2014 av regionfullmäktige och den ska utgöra en gemensam målbild för Skåne med sikte på år 2030. Målsättningen är ett öppet Skåne som välkomnar pluralism, fler människor, nya idéer och som kännetecknas av hög tolerans och stor delaktighet i gemensamma samhällsfrågor. I Skåne ska alla erbjudas goda livschanser. Såväl ett öppet landskap som urbanisering ska främjas och Skåne utgör en naturlig del i Öresundsregionen. *Strukturbild för Skåne - Strategier för det flerkärniga Skåne* är Region Skånes sätt att arbeta vidare med och konkretisera det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne. I Strukturbilden lyfts fem strategier fram för Skånes utveckling som handlar om att satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortsstrukturen, stärka tillgängligheten och binda samman Skåne,

växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning, , skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer med hög livskvalitet samt att stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön. *Handlingsplan för bostadsförsörjning* stärker den utvecklingsinriktning som arbetats fram i Strukturbild Skåne.

OM BOSTADSFÖRSÖRJNING I MALMÖ

Lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar

Den 1 januari 2014 trädde en ny bostadsförsörjningslag ikraft som tydliggör kommunernas ansvar vad gäller bostadsförsörjning. Grunden i lagen är liksom tidigare att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Riktlinjerna ska innehålla kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet, kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, samt hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för bostadsförsörjningen. Om förutsättningarna ändras för de antagna riktlinjerna ska nya riktlinjer upprättas och antas av kommunfullmäktige.

Riktlinjer för bostadsförsörjning i Malmö

Malmö stad antar varje mandatperiod nya bostadspolitiska mål och en handlingsplan för arbetet som utgör stadens riktlinjer för bostadsförsörjning. De bostadspolitiska målen och en framtidsvision för bostadsförsörjningen redovisas även i översiktsplanen som tagits fram i en gemensam process med riktlinjerna för bostadsförsörjning. Arbetet med bostadsförsörjning följs varje år upp i *Lägesrapport - Årlig uppföljning och analys av bostadsförsörjning* samt *Tertialrapport – uppföljning av bostadsplanering och byggande* samt

MALMÖ STADS PLANER OCH PROGRAM

Det finns även en rad dokument inom Malmö stad som har bäring på planeringen för bostadsbyggande och bostadsförsörjning.

Kommunens budget anger mål för verksamheten (kommunfullmäktige har nio målområden för Malmö stads verksamheter) och ekonomisk redogörelse. Verksamhetsmålen med bäring på bostadsförsörjning syns i Handlingsplanen på sid 12-13.

Översiktsplan och utbyggnadsstrategi anger principer för hur Malmö ska växa hållbart samt vilka områden som är prioriterade för utbyggnad. Översiktsplanen ställs ut under hösten 2017 och planeras att beslutas av Kommunfullmäktige under våren 2018.

Markanvisningspolicy beskriver vilka fördelningsgrunder och rutiner som tillämpas vid fördelning av kommunens mark till olika intressenter. En ny policy arbetas fram under 2017.

Lokalförsörjningsplan utgör kommunövergripande leveransplan för verksamhetslokaler samt synliggöra de investerings- och/eller driftskonsekvenser som lokalförändringarna medför. Redovisar behov för bl a sociala bostäder för hushåll som befinner sig i hemlöshet och kommunanvisade personer.

Arkitekturprogram *Arkitekturstaden Malmö* är ett tematiskt tillägg till Malmös översiktsplan som tydliggör Malmö stads ambitioner för hur stadens arkitektoniska kvaliteter ska bevaras, stärkas och utvecklas. Planeras att antas av kommunfullmäktige under 2017.

OM HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

Handlingsplan för bostadsförsörjning utgör Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. Handlingsplanen redogör för vision för bostadsförsörjningen, bostadspolitiska mål samt Malmö stads arbete för att nå de målen. Rapporten ger även en bakgrundsbeskrivning och analys av befolkningsutveckling, utveckling på bostadsmarknaden samt marknadsförutsättningar. Hur handlingsplanen kopplar till nationella regionala och kommunala mål, planer och program redovisas sist i rapporten.

HAR DU FRÅGOR OM BOSTADSBYGGANDE OCH BOSTADSFÖRSÖRJNING?

För dig som vill bygga bostäder i Malmö:
Kontakta Bolots Marléne Engström eller Åke Hesslekrans
E-post: marlene.engstrom@malmo.se telefon: 040-34 22 43
E-post: ake.hesslekrans@malmo.se telefon: 040-34 22 60

För dig som vill veta mer om bostadsförsörjning:
Kontakta samordnare Hanna Björklund
E-post: hanna.bjorklund@malmo.se telefon: 040-34 23 25

För dig som vill veta mer om bostadsstatistik:
Kontakta statistikansvarig Annika Reischmann
E-post: annika.reischmann@malmo.se telefon: 040-34 24 86

www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Bostadsforsorjning

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BOSTÄDER ALLA BARNFAMILJER HAR RÅD MED

Utredningsuppdrag 48 från Kommission för ett socialt hållbart Malmö

Malmö stad

SAMMANFATTNING

SYFTE

Det har under ett antal år varit tydligt att Malmös bostadsbyggande inte matchar det behov som genereras av befolkningsökningen. Resultatet av detta är en ökande bostadsbrist som yttras i ökad trångboddhet och hemlöshet. En bra och trygg boendesituation är en viktig förutsättning för ett bra liv för alla hushåll, men i ännu högre grad för barn. Kommission för ett socialt hållbart Malmö utpekade i sin slutrapport bostadsbristen bland Malmös betalningssvaga barnhushåll som ett fokusområde för Malmö stad. Denna rapports syfte är att enligt uppdraget från kommissionen att utreda möjligheten att öka tillgången på bostäder som alla barnfamiljer har råd med och som uppfyller kvalitets- och miljökrav.

BARNFAMILJERNAS BOSTADSBEHOV

Det finns inget sätt att exakt fastställa hur många barnhushåll i Malmö som idag inte kan efterfråga en egen bostad (eller en bostad av tillräcklig storlek). Baserat på analyser av betalningsförmåga och trångboddhet så är denna rapports uppskattning att:

- Antalet barnhushåll som inte kan efterfråga en bostad på marknadens villkor uppskattas i dagsläget vara ca **3-4 000**
- Antalet hemlösa barnhushåll oktober 2016 var **400 st.** I stort sett alla dessa hushåll är dock strukturellt hemlösa (d.v.s. har inga andra problem utöver låg betalningsförmåga) och har endast behov av en ordinarie bostad.
- En stor andel av de som flyttar till Malmö har låg inkomst och har därför svårt att efterfråga en bostad. Glappet mellan behov och efterfrågan på bostadsmarknaden kan därmed förväntas öka i framtiden så länge bostadsbyggandet inte matchar befolkningsökningen.
- Det ökande glappet mellan behov och efterfrågan innebär att de hushåll som inte kan efterfråga en bostad i allt högre grad blir hemlösa och därmed blir socialtjänstens ansvar. Den sociala boendesektorns (d.v.s. Socialtjänstens bostäder) kommer då att öka kraftigt och dess kostnader kraftigt öka, något som redan syns i Malmö.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

Två övergripande slutsatser om hur Malmö stad behöver arbeta med barnfamiljernas bostadsbehov är:

- För en hållbar social utveckling och bostadsförsörjning behöver Malmö både fortsatt planera för att vara en attraktiv bostadsort för barnfamiljer med medel till hög inkomst och arbeta för att tillgodose bostadsbehovet för de betalningssvaga hushållen.
- Att öka efterfrågeanskraften bland stadens barnfamiljer genom arbete och utbildning samt att minska den socioekonomiska segregeringen är två viktiga ben i att skapa en hållbar bostadsmarknad.

För de betalningssvaga hushållen framhålls det följande:

- Det existerande, och ökande, glappet mellan behov och efterfrågan behöver troligtvis adresseras genom någon form av statlig subventionering antingen på utbuds- eller efterfrågesidan. Det är svårt att kunna tillgodose bostadsbehovet för alla Malmös barnhushåll på den nuvarande bostadsmarknadens villkor.
- Icke-agerande har en alternativkostnad. Om inte hushållens bostadsbehov kan lösas på den ordinarie marknaden kan ökande trångboddhet och strukturell hemlöshet förväntas. Detta innebär stora kostnader för samhället och kommunen.
- Olika grupper har olika behov och det behövs en bredd av insatser. Fler bostäder med låga kostnader på den allmänna marknaden behövs, liksom ökad rörlighet och effektivt utnyttjande i det befintliga bostadsbeståndet. För dem som den ordinarie marknaden inte kan bygga för kan subventionerade statliga lån eller högre bostadsbidrag vara en lösning.
- Det saknas idag incitament på bostadsmarknaden att bygga för betalningssvaga grupper. Olika möjligheter att kunna finansiera bostäder för de betalningssvaga hushållen behöver ses över vidare.

Denna rapport är framtagen 2016-2017 av Philip Tanimura, stadsbyggnadskontoret i samarbete med analysgruppen för bostadsförsörjning: Hanna Björklund, Marléne Engström, Annika Reischmann, Hannah Wadman, stadsbyggnadskontoret, Lars G Larsson, stadskontoret samt Christian Röder, fastighetskontoret.

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING 2

1. UPPDRAG OCH BAKGRUND **4**
Uppdraget 4
Bostaden och social hållbarhet 5

2. BOSTADSSITUATIONEN I MALMÖ **6**
Bostadsbehov och efterfrågan 6
Bostadsbehov och byggande 6
Boendetäthet 9
Malmö som transitstad 9

3. BARNFAMILJERNAS BOSTADSBEHOV **10**
Planera för alla
Malmö som attraktiv bostadsort för barnfamiljer 10
Bostadsbehovet för betalningssvaga hushåll 12

4. MÖJLIGA INSATSER **16**
Medveten insats krävs 16
I: Arbete och utbildning 17
II: Bostadsbyggande 17
III: Rörlighet på bostadsmarknaden 18
IV: Finansiering och bidrag 18
V: Verka för mindre diskriminering på bostadsmarknaden 19
VI: Öka stadens sociala blandning 19
Kombination av insatser bäst 20
Sammanfattning av insatserna 21

5. AVSLUTNING **22**

BAKGRUNDSFAKTA OCH DEFINITIONER

MALMÖS DEMOGRAFI

	Malmö	Riket
Befolkning	322 574	9 851 017
Medelålder	38,5 år	40, 9 år
Andel invånare med utländsk bakgrund	43 %	22 %
Medianinkomst (år)	207 096 kr	252 774 kr
Förvärvsfrekvens	64,7 %	67,3%

MALMÖS BOSTADSBESTÅND

ANTAL BOSTÄDER (31 dec 2015): **156 588**

varav:
Småhus **2 6695** (17%)
Flerbostadshus: **121 208** (77%)
Övriga hus: **3 054** (2%)
Specialbostäder: **5 631** (4%)

UPPLÅTELSEFORM
Hyresrätt: **71 266** (46%)
Bostadsrätt: **61 855** (40%)
Äganderätt: **23 466** (15%)

SOCIALA BOENDEN OCH SOCIAL HOUSING

I rapporten diskuteras två olika typer av boenden som har snarlika namn. Ett förtydligande kring dessa termer kan därmed behövas:

Sociala boenden är de bostäder som socialtjänsten ansvarar för, bl.a. för hemlösa. Socialtjänstens bostäder hyrs från privata fastighetsägare. I Malmös fall är en stor del i MKBs bestånd. I Malmö görs idag krav i markanvisningar på kommunal mark att 10 % av lägenheterna i nyproduktionen ska avsättas för sociala bostäder.

Social housing (eller affordable housing) är ett paraplybegrepp för en subventionerad bostadssektor för hushåll med låga inkomster som generellt är icke-vinstdrivande. Majoriteten av Europas länder - dock inte Sverige - har i någon variant en sådan sektor. Eftersom social housing är en parallell bostadssektor som slår ut den normala konkurrensen krävs det tillstånd från EU för att införa social housing.

1. UPPDRAG OCH BAKGRUND

UPPDRAGET

Det har under ett antal år varit tydligt att bostadsbyggande i Malmö inte matchar det behov som genereras av befolkningsökningen. Resultatet av detta har varit en ökande trångboddhet (särskilt koncentrerad i vissa delar av staden) och hemlöshet. En bra och trygg boendesituation är en viktig förutsättning för ett bra liv för alla hushåll men i ännu högre grad för barn.

Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö utpekade en bostad till alla som en viktig förutsättning till social hållbarhet. Ett av kommissionens följduppdrag - Uppdrag 48 - lyder *Utred möjligheten att öka tillgången på bostäder som alla barnfamiljer har råd med och som uppfyller kvalitets- och miljökrav.* Kommunens organisation för bostadsförsörjning har fått ansvar för utredningen. I uppdraget ingår att särskilt ta upp antidiskrimineringsperspektivet i bostadsförsörjningen samt att förslagen ska tas fram i dialog med MKB, miljöförvaltningen och näringslivet.

Rapportens syfte och mål

De följande målen har identifierats för projektet:

- Ökad kunskap om vad Malmö stad kan göra för att öka tillgången på bostäder som alla barnfamiljer har råd med och som uppfyller kvalitets- och miljökrav.
- Gemensam kunskap om frågeställningen bland aktörer som verkar för ökat bostadsbyggande.
- En överblick om möjliga insatser för att kunna tillskapa bostäder som kan efterfrågas av samtliga barnfamiljer i Malmö.

I linje med dessa mål har rapporten tre huvudsakliga fokusområden: att utreda hur betalningsförmåga och möjlighet att efterfråga bostad ser ut bland Malmös barnhushåll; att klarlägga vilka insatser som behövs för att tillgodose behoven och hur möjligheterna att agera ser ut för kommunen samt att ge konkreta förslag på konkreta insatser från staden för att öka antalet bostäder med låga hyror.

I rapporten förutsätts att kvalitets- och miljökrav uppfylls i allt som planeras av Malmö stad. Denna aspekt av uppdraget har därför inte varit i fokus.

Process och aktörer

Rapporten har tagits fram av kommunens bostadsförsörjningsgrupp, med representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen och stadskontoret. Dialog med berörda aktörer som MKB och näringslivet (byggherrar och fastighetsägare) har även varit underlag till arbetet.

Underlag till handlingsplanen

I uppdraget står att uppdraget ska behandlas i Handlingsplan för bostadsförsörjning. Handlingsplan för bostadsförsörjning utgör Malmö stads riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. Riktlinjer ska antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Denna rapport utgör ett underlag till handlingsplanen, där mer specifika insatser för betalningssvaga hushåll presenteras.

BOSTADEN OCH SOCIAL HÅLLBARHET

Slutrapporten från **Kommission för ett socialt hållbart Malmö** belyser varför det ligger i samhällets intresse att bekämpa ojämlikheter i hälsa. En tungt vägande argument är att en god hälsa i sig är en förutsättning för samhällsdeltagande och personlig utveckling. Hälsa är av detta skäl en grundbult i en hållbar utveckling.

Bostaden och bostadsmiljöns roll för hälsan är betydande. För de flesta är hemmet basen i livet; en zon som ska erbjuda vila, trygghet och stabilitet. En undermålig boendemiljö, trångboddhet eller stress kring en icke-permanenta boendesituation påverkar hälsan negativt. För barn och unga som är mitt under sin utvecklingsfas och ska lägga grunden för sitt fortsatta liv är en bra boendemiljö särskilt viktig.

Förutom vikten av en god boendemiljö för individen så är social segregering i staden i sig en fråga som påverkar samhället negativt. Forskning pekar ofta på ett stora socioekonomiska klyftor i ett samhälle påverkar samtliga medborgare negativt. Social och etnisk segregering innebär att "medelhushållet" i olika delar av staden kan se radikalt annorlunda ut. De varierande normaliteterna i olika delar av staden påverkar levnadsbetingelserna starkt. Förutom rent fysiska skillnader handlar det mycket om vad som kan benämnas "socialt kapital": kontaktnät, förebilder, synen på vad som är möjligt att åstadkomma med mera. Skillnaderna i levnadsbetingelser mellan olika stadsdelar blir därmed i sig själv något som stärker polarisering och utanförskap.

Fysisk planering och bostadsförsörjning är två av flera pusselbitar i att minska social segregering i staden men det är viktigt att genom de verktyg som finns tillgängliga verka för en ökad social blandning i staden.
De samhälleliga konsekvenserna av dåliga bostadsmiljöer, trångboddhet, hemlöshet och social segregering är betydande och innebär över en individs livscykel stora kostnader för samhället. Att säkra att hushåll, inte minst de med barn, har ett bra boende är alltså i hög grad en hållbarhetsfråga för samhället.

MALMÖKOMMISSIONEN

2010 beslutade Malmös politiker att tillsätta en kommission av forskare och tjänstemän för att utreda möjligheterna att minska de oskäliga hälsoskillnaderna i Malmö. Arbetet utmynnade i en slutrapport från mars 2013. I slutrapporten presenteras ett antal mål och åtgärder inom olika sektorer som ska främja en mer jämlik hälsa i staden. *Boendemiljö och stadsplanering* var ett av de områden som behandlades.

2. BOSTADSSITUATIONEN I MALMÖ

Dagens situation på Malmös bostadsmarknad har tydligt påverkats av stadens befolkningsutveckling sedan 1960-talet. På grund av den stora utflyttningen från staden på 1970-talet fanns det ända in på 2000-talet ett överskott av lediga bostäder. Från 1990-talet har dock befolkningen ökat snabbt och sedan bostadsmarknaden hamnade i balans (d.v.s. utbud matchade behov) har inte bostadsbyggandet motsvarat befolkningsökningen, vilket lett till att det nu istället finns ett underskott av bostäder som långsamt ökar varje år.

Demografiskt präglas Malmö idag av att en stor del av befolkningsökningen utgörs av hushåll som invandrar direkt från utlandet och har en låg inkomst. Detta är en troligtvis en bidragande faktor till att det finns ett ovanligt stort glapp mellan bostadsbehovet och bostadsefterfrågan i Malmö.

BOSTADSBEHOV OCH EFTERFRÅGAN

Figur 1 på sida 9 illustrerar utvecklingen på Malmös bostadsmarknad. 1970-talets utflyttning minskade stadens befolkning med ca 30 000 invånare. Befolkningsminskningen kulminerade vid slutet av 1980-talet när befolkningen åter började växa. Det var dock först vid 2002 som Malmös hefolkning åter var lika stor som när utflyttningen började.

Befolkningsminskningen innebar att Malmö under en relativt lång period hade ett överskott av bostäder. Exakt när detta överskott upphörde och bostadsmarknaden åter var i balans är svårt att exakt fastställa; runt 2010 är en uppskattning. Sedan Malmös bostadsmarknad hamnade i balans har inte bostadsbyggandet motsvarat det behov som genereras av befolkningsökningen. Detta har lett till ett växande bostadsunderskott – ett glapp mellan bostadsutbudet och bostadsbehovet (grupp 2 i figuren).

Bostadsbehovet för de individer som inte kan efterfråga en egen bostad löses genom ihopflyttning, inneboende, eller andrahandskontrakt och innebär att boendetätheten i Malmö gradvis ökat under de senaste 20 åren.

Även om majoriteten av de invånare som inte kan efterfråga en egen bostad på något sätt hittar ett boende så finns det även en del av dessa individer som glider ut i hemlöshet. De blir då en del av den grupp som är aktuella för sociala boenden i staden (grupp 3 i figuren).

BOSTADSBEHOV OCH BYGGANDE

Det enklaste sättet att uppskatta bostadsbehovet är att dividera antalet invånare i en stad med Sveriges genomsnittliga hushållsstorlek, ca 2,0[1].

Figur 2 visar bostadsbehovet och bostadsbyggandet i Malmö från 2000 till 2015. Diagrammet visar det tidigare bostadsöverskottet som gradvis ätits upp av Malmös snabba befolkningsökning. Beräknat utifrån en hushållsstorlek på 2,0 så var Malmös bostadsmarknad i balans (utbud motsvarade behov) runt 2010 och sedan dess har staden byggt upp ett ackumulerat bostadsbehov. Enligt diagrammet så var det ackumulerade bostadsbehovet i slutet av 2016 ca 8 000 bostäder.

Figur 2 visar även att bostadsbyggandet i Malmö inte verkar påverkas nämnvärt av ett ständigt ökande bostadsunderskott. Detta är en indikation över att det finns en diskrepans mellan behov och efterfrågan. En del av de hushåll som utgör befolkningsökningen har inte ekonomiska möjligheter att efterfråga en bostad.

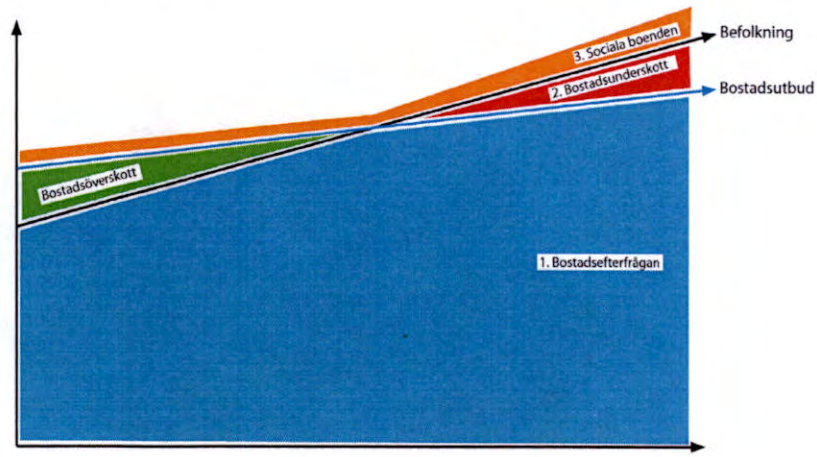
Figur 3 visar sambandet mellan byggande och konjunktur under 2000-talet. Här illustreras att fluktueringar i bostadsbyggandet är påtagligt konjunkturstyrt. Denna korrelation är betydligt mer påtaglig än sambandet mellan byggande och bostadsbehov. Även detta indikerar att bostadsbyggande svarar mot efterfrågan snarare än behov.

1 Det finns en rad invändningar som kan göras om att använda denna metodik för att beräkna bostadsbehov: en större ort som Malmö har generellt fler ensamhushåll och smålägenheter än Sverige som helhet; ett medel reflekterar endast hur den befintliga boendesituationen ser ut, inte vad som nödvändigtvis är optimalt eller önskvärt, osv. Samtidigt är ett nationellt medel just ett genomsnitt över samtliga svenska hushåll; allt från familjen i villan till det urbana singelhushållet. Genomsnittet borde således för en större stad som Malmö med ett hyfsat diversifierat bostadsutbud vara en rimlig måttstock för vilket bostadsbehov som genereras av en befolkningsökning.

FRÅN ÖVERSKOTT TILL UNDERSKOTT

Figuren illustrerar de olika grupperna på Malmös bostadsmarknad. Det bostadsöverskott som skapades vid 1970-talet har gradvis minskat tills marknaden hamnade i balans (utbud möter efterfrågan) någonstans under 2000-talet. Efter detta har bostadsbyggandet inte motsvarat befolkningsökningens behov vilket innebär att ett inbyggt bostadsunderskott finns på marknaden.
Parallellt finns de sociala boenden som tillhandahålls till hemlösa. När den ordinarie bostadsmarknaden inte tillgodoser bostadsbehovet trycks en större del individer ut till denna sektor.

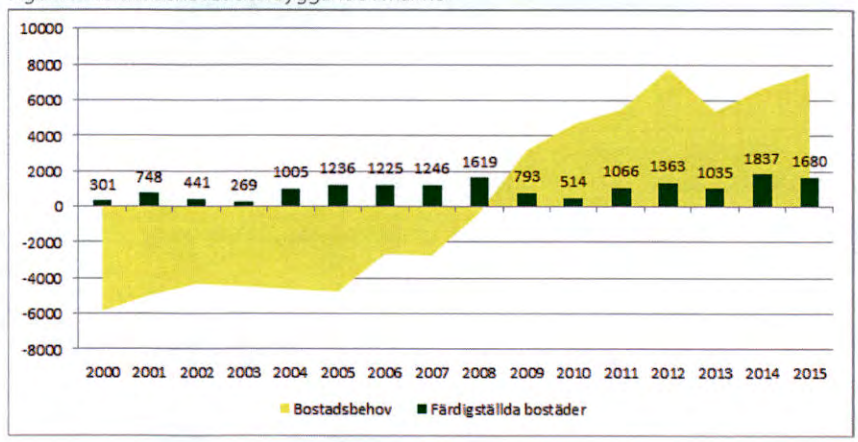
Figur 1. Illustration av bostadsefterfrågan och bostadsbehov på Malmös bostadsmarknad



MALMÖS BOSTADSBEHOV

Figuren visar bostadsbehovet i Malmö under 2000-talet (baserat på en hushållsstorlek på 2,0) samt antalet färdigställda bostäder.

Figur 2. Bostadsbehovet och byggande i Malmö

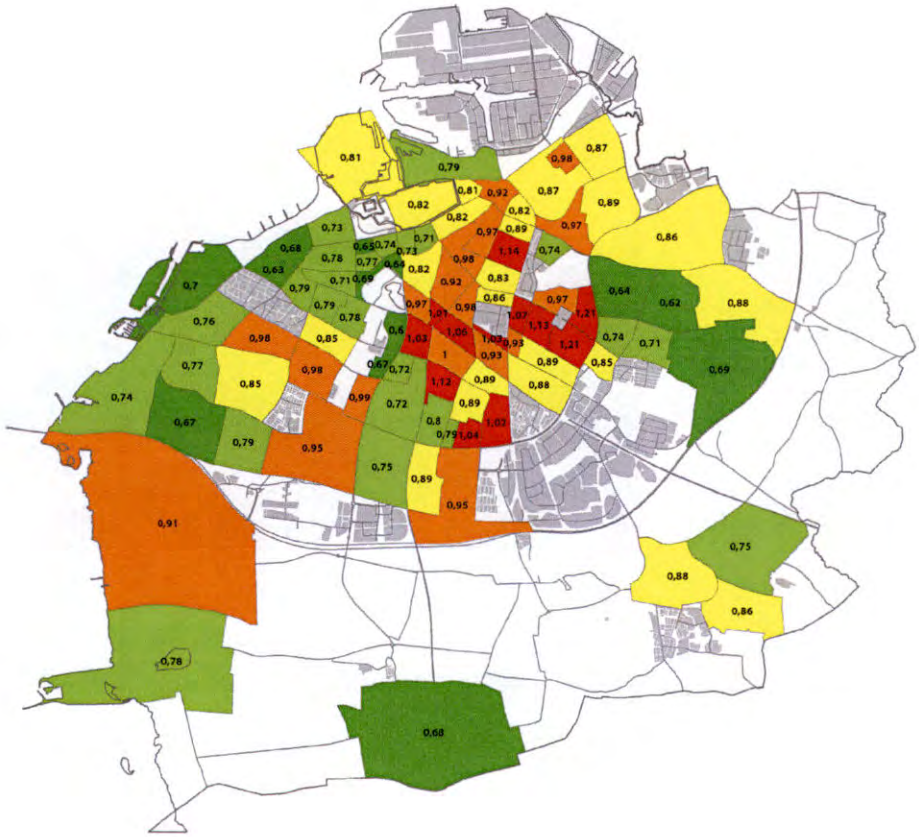


BOSTADSBYGGANDE OCH KONJUNKTUR

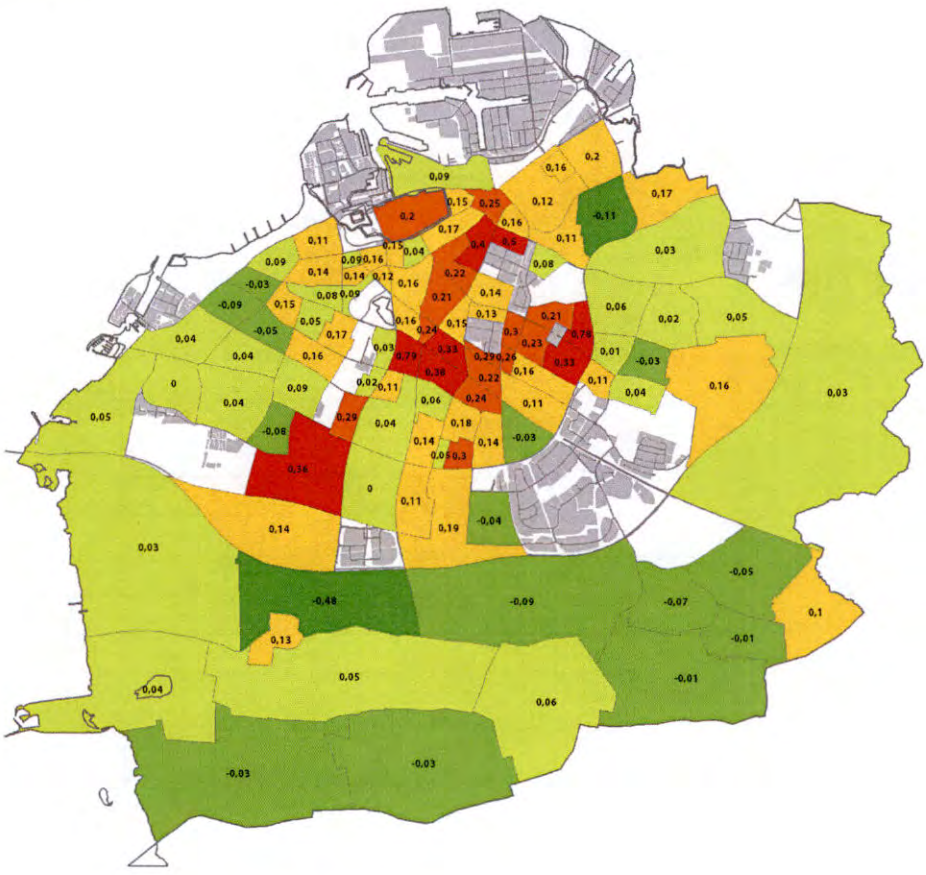
Figuren visar korrelationen mellan byggstarter i Malmö och den procentuella BNP-utvecklingen i Sverige (multiplicerat med 10 för att förenkla jämförande). Figuren visar att svängningarna i bostadsbyggandet i Malmö under 2000-talet tydligt korrelerat med konjunktursvängningarna.

Figur 3. Bostadsbyggande och konjunktur i Malmö

Figur 4. Antal boende per rum i Malmös delområden 2016



Figur 5. Boende per rum i Malmös delområden; förändring 1992-2014



BOENDETÄTHET

Majoriteten av de hushåll som utgör det "ackumulerade bostadsbehovet" blir inte hemlösa. Istället ordnas boende på något annat sätt, t.ex. genom inneboende eller andrahandskontrakt. Detta får tydligt utslag i hur boendetätheten utvecklats i olika delar av Malmö. Boendetätheten blir därmed en slags illustration av bostadsunderskottets effekter.

Figur 4 visar antalet boende per rum i Malmös delområden 2016. Det visar ett ganska tydligt mönster i boendetätheten. Malmös mest boendetäta delområden är generellt de östra delarna av innerstaden. Kartan visar också att hög boendetäthet inte är en fråga om urbanitet; många av delområdena i Malmös mest centrala delar är bland de minst boendetäta i staden. Inkomstnivå och bostadspriser verkar vara de faktorer som främst korrelerar med högre boendetäthet.

Boendetätheten i Malmö som helhet har ökat från 0,63 till 0,82 mellan 1992 och 2016. Figur 5 visar hur förändringen i boendetäthet i delområdena sett ut mellan 1992 och 2014 (2014 valdes eftersom statistik saknades för många delområden 2016). Denna karta visar tydligt att förändringen i boendetäthet skiljer sig mycket mellan olika delar av staden. I majoriteten av stadens villaområden är boendetätheten oförändrad, eller t.o.m. minskad. De centrala delarna av staden har generellt en ökande boendetäthet men den är ganska marginell i de västra delarna och betydligt mer påtaglig i de östra delarna.

Trångboddhet visar stadens sociala skillnader

När befolkningen ökar i högre takt än bostadsbyggandet ökar givetvis boendetätheten. En stor del av denna ökning är inte nödvändigtvis problematisk men den ökande boendetätheten är samtidigt tydligt koncentrerad till de delar av Malmö som är mest socioekonomiskt svaga. Det kan antas att det till stor del är i dessa områden som den del av befolkningen som inte kan efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden samlas. I Malmös mest boendetäta delområden är medelantalet boende per rum över 1, den officiella definitionen av trångboddhet. Är själva medeltalet så högt så är det troligtvis många hushåll som är ordentligt trångbodda.

Att ofrivillig trångboddhet förekommer i Malmö rapporteras även av t.ex. lärare eller socionomer inom Malmö stad, som påtalar det som ett problem som påverkar många hushåll. Påverkan handlar t.ex. om ökad social stress och brist på lugn för att exempelvis läsa läxor.

Trångboddhet är ett tillstånd kopplat till svag betalningsförmåga. De som har tillräckliga resurser hamnar sällan i ofrivillig trångboddhet eftersom de då skulle byta till en annan bostad. Trångboddheten i staden är alltså en tydlig indikator på att delar av befolkningen inte har möjlighet att byta till en bostad som är bättre anpassad till deras hushållsstorlek.

Det bör slutligen påpekas att för grupper som redan upplever social stress så är ofta känsligheten för fysiska störningar som buller eller trångboddhet större, vilket kan bidra till ytterligare utsatthet för de resurssvaga hushållen i staden.

MALMÖ SOM TRANSITSTAD

En viktig faktor för att förstå Malmö är att det är en stad med relativt hög omflyttning. I en av Malmökommissionens underlagsrapporter, *Befolkningsrörelser, försörjningsvillkor och bostadssegregation*, beskrivs Malmö som en "arrival city" - en stad där många nyanlända immigranter skaffar sitt första boende, eftersom här finns existerande immigrantsamfund som erbjuder kontakter och nätverk. Figur 6 nedan visar att majoriteten av Malmös totala flyttnetto under 2000-talet utgjorts av flyttningar från utlandet.

Några områden i Malmö är särskilt präglade av att vara första anhalten för nyanlända immigranter. När dessa områden, och Malmös förutsättningar, diskuteras är det viktigt att vara medveten om deras natur som transitområden; stadsdelar med en mycket snabb befolkningsomsättning. När statistik år efter år visar exempelvis en hög arbetslöshet så är det inte samma individer som fångas varje år.

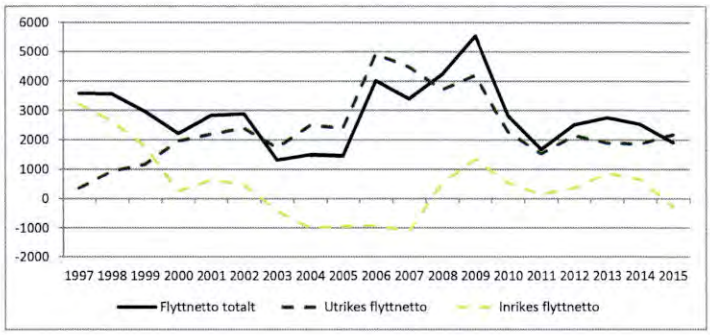
Stabilitet i transitområden en utmaning

Integration tar tid. På längre sikt hittar de flesta nyanlända immigranter ett arbete och får ett stabilt liv. I områden som ständigt fungerar som en inslussningsport i samhället blir det dock en utmaning att hamna i balans. Ur bostadsförsörjningssynpunkt är detta också relevant för att förstå Malmös utmaning.

Det är en viktig utmaning för hela Sverige att öka integrationstakten och minska tiden mellan anländande och den första anställningen för immigranter. Realistiskt sett kommer det dock troligtvis alltid att ta en viss tid. För de städer som har en ständig inströmning av nya immigranter innebär det dock att de vid varje givet tillfälle har en andel av befolkningen som är nyligen anlända och har svag förankring på bostads- och arbetsmarknaden. Så länge Sverige är ett samhälle med en relativt hög immigration så kommer detta vara en realitet som troligtvis måste hanteras av storstadsregioner.

Den kontinuerliga inströmningen av oetablerade hushåll innebär att det åtminstone på medellång sikt kommer vara en realitet för Malmö att delar av befolkningen har en låg betalningsförmåga. Detta är en viktig ingång när olika lösningar för att möta bostadsbehovet i Malmö diskuteras.

Figur 6. Inrikes och utrikes flyttnetto i Malmö 1997-2015



3. BARNFAMILJERNAS BOSTADSBEHOV

SLUTSATSER:

Det finns inget sätt att exakt fastställa hur många barnhushåll i Malmö som idag inte kan efterfråga en egen bostad (eller en bostad av tillräcklig storlek). Baserat på analyser av betalningsförmåga och trångboddhet så är denna rapports uppskattning att:

- Antalet barnhushåll som har men inte kan efterfråga en bostad i dagsläget uppskattas vara **ca 3-4 000.**
- Antalet hemlösa barnhushåll oktober 2016 var **400 st.** I stort sett alla dessa hushåll är dock strukturellt hemlösa och har endast behov av en ordinarie bostad.
- En stor andel av de som flyttar till Malmö har låg inkomst och svårt att efterfråga en bostad. Bostadsbehovet kan därmed förväntas öka i framtiden så länge bostadsbyggandet inte matchar befolkningsökningen.
- Det ökande glappet mellan behov och efterfrågan innebär att de hushåll som inte kan efterfråga en bostad i allt högre grad blir hemlösa och därmed blir socialtjänstens ansvar. Den sociala boendesektorns kommer då öka kraftigt och dess kostnader eskalera, något som redan syns i Malmö.

PLANERA FÖR ALLA

Kommissionsuppdraget som denna rapport bygger på handlar om bostäder *alla barnfamiljer* kan ha råd med. En stor del av tyngdpunkten kommer av naturliga skäl läggas på de hushåll som har svårigheter att efterfråga en bostad. Det är dock viktigt att ta ett helhetsperspektiv på bostadsmarknaden, eftersom alla delar påverkar varandra.

En balans mellan betalningsstarka och betalningssvaga barnhushåll är viktig för Malmö. En allt för stor andel betalningssvaga hushåll innebär en stor ekonomisk och social belastning för staden och bostadsförsörjningen. Mer socialt etablerade och betalningsstarka hushåll är viktiga ur skattesynpunkt men också för att skapa social stabilitet. För integrationen av nya invånare som inte har svenska som modersmål är det t.ex. viktigt att det finns grannar och elever i skolorna som talar bra svenska. Således är även den sociala blandningen i staden viktig. En given mängd betalningssvaga hushåll i en stad med stor socioekonomisk segregering är betydligt mer problematisk än om samma mängd hushåll skulle bo jämnt spridda över hela staden.

Det gäller således för Malmö stad att arbeta med alla dessa aspekter parallellt: bostadsbehovet för betalningssvaga hushåll behöver lösas, samtidigt som Malmö måste vara en fortsatt attraktiv stad även för mer betalningsstarka barnhushåll och den socioekonomiska

segregationen mellan dessa grupper behöver minska. Detta kapitel fokuserar på att kartlägga hur bostadsbehovet för barnfamiljer med olika förutsättningar ser ut i Malmö.

MALMÖ SOM ATTRAKTIV BOSTADSORT FÖR BARNFAMILJER

Under relativt många år har det diskuterats om det kommer vara en urbanitetstrend bland barnfamiljer; att de hushåll som tidigare ofta flyttat från staden när barnen började bli större i högre grad nu skulle välja att bo kvar i innerstaden. Malmö har under lång tid haft en stor inflyttning av yngre personer och många av dessa har nu bildat familj och skaffat barn. Huruvida dessa hushåll i längden kommer välja att stanna kvar i Malmö är det dock för tidigt att kunna utvärdera. Malmös attraktivitet bland barnfamiljer kommer troligtvis bero på hur utveckling inom en rad områden i staden kommer se ut.

Frågan är då vilka kvalitéer som gör Malmö attraktiv för barnfamiljer? En enkät av stadens barnfamiljer gjord av Malmö stad 2015 visar att ca två tredjedelar av Malmös barnfamiljer var nöjda med staden. Parkerna, lekplatserna samt tillgängligheten med cykel nämndes som positiva kvalitéer medan otrygghet nämndes som en negativ aspekt av Malmö. En intressant siffra var även att två tredjedelar av de tillfrågade i nuläget bodde i lägenhet men att drygt två tredjedelar helst skulle bo i enfamiljshus.

Samhällsservice

En nyckelfråga för en stads attraktivitet för barnfamiljer är en välfungerande samhällsservice. Samhällsservice har två huvudsakliga komponenter; den fysiska miljön och de mer sociala aspekterna rörande verksamheten, pedagogiken med mera.

Malmö har haft en stor babyboom under 2000-talet. Det har under många år varit en utmaning för kommunen att lyckas bygga ut samhällsservicen i takt med befolkningens behov - först vad gäller förskolor och på senare år grundskolor.

För att säkra en samhällsservice av god fysisk kvalitet som byggs i takt med befolkningens behov har Malmö stad de senaste åren genomfört ett antal projekt. Dessa innefattar bl.a. en plan för samhällsservicens markbehov, en lekvärdesfaktor och minimikrav på friyta för för- och grundskolor. Dessa arbeten kommer förhoppningsvis att fortsatt säkra en välfungerande fysisk planering av samhällsservice i Malmö.

Vad gäller verksamhet och pedagogik, särskilt i Malmös grundskolor, finns det utmaningar. Skolresultaten i Malmö har länge legat under riksgenomsnittet. Skillnaden i resultat mellan olika skolor är även ovanligt stor i Malmö, något som troligtvis avspeglar stadens socioekonomiska segregering.

Malmö stad de senaste åren har gjort betydande satsningar på sin skolverksamhet, bl.a. genom lönesatsningar på lärare och arbete med pedagogik. Detta vekar ha givit resultat, eftersom stadens skolresultat har förbättrats de senaste åren.

För att Malmö ska vara en attraktiv stad för barnfamiljer blir skolkvalitén en nyckelfråga. En stor satsning på skolorna under de närmsta vore åren således troligtvis en viktig investering för staden.

Bostäder och miljöer

En betydande majoritet av Sveriges barnfamiljer vill fortfarande helst bo i någon form av markboende. Mer urbana städer som Malmö behöver i någon mån förhålla sig till detta i sin strategi för barnfamiljer.

Malmö har i nuläget en relativt stor mängd markbostäder, och det är viktigt för staden att även fortsatt kunna erbjuda markboende som villor och radhus. Tyngdpunkten i stadens framtida utbyggnad och profil enligt översiktsplanen är dock främst i flerbostadshus och stadsmiljöer. Det blir svårt för Malmö att konkurrera med Vellinge, Lomma och Svedala om de familjer som önskar ha en egen villa med stor trädgård. Malmö kan istället erbjuda något annat: bra boende för de barnfamiljer som värdesätter ett mer stadsbetonat boende.

Förutom samhällsservice är viktiga faktorer för attraktivitet bland barnfamiljer aspekter som säker trafikmiljö, närhet till service, tillgång till grönska och rekreation, god kollektivtrafik, bra utbud av aktiviteter, innergårdar av god kvalitet och hyfsad storlek med mera.

De ovan nämnda kvalitéerna är i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. I praktiken kan det dock ofta vara så att t.ex. grönska, rekreation eller innergårdsmiljöer nedprioriteras när staden blir tätare. För Malmös attraktivitet bland barnfamiljer är det därför viktigt att vara uppmärksam på dessa frågor i planeringen och anlägga ett tydligt barnperspektiv vid planeringen av områden. Att anlägga ett tydligt barnperspektiv i planeringen kan även ge vinster för andra grupper eftersom det tenderar att knyta an till många viktiga grundkvalitéer för boende.

I de sociala konsekvensanalyser som Malmö stad nu utför på planer ingår ett barnperspektiv. Detta är ett sätt att systematiskt säkra att det planeras bra livsmiljöer för barn och familjer.

BOSTADSBEHOVET FÖR BETALNINGSSVAGA HUSHÅLL

Detta avsnitt är ett försök att kartlägga hur många barnfamiljer i Malmö som idag kan ha svårt att efterfråga en bostad. Definitionen av "svårt att efterfråga en bostad" är inte helt okomplicerad. Bör endast familjer som inte kan efterfråga en bostad alls på den ordinarie marknaden inkluderas? Bör de familjer som har råd med en bostad men endast en som är alldeles för liten för deras behov inkluderas?

Inom ramen för denna rapport har de följande grupperna av barnfamiljer bedömts vara sådana som bör vara i fokus:

- Hemlösa barnfamiljer
- Barnfamiljer utan förstahandskontrakt och/eller i långsiktigt osäkra boendesituationer.
- Barnfamiljer som är så trångbodda eller bor med så dålig standard att det innebär rejäla negativa konsekvenser för deras välbefinnande och hälsa.

Hemlösa barnfamiljer

Den tydligast avgränsade gruppen bland de barnfamiljer som är fokus för denna rapport är de hemlösa. Malmö stad gör årligen en kartläggning över antalet hemlösa individer och hushåll i kommunen. Antalet hemlösa vuxna var 2016 1 740 individer, en ökning på 191 personer (17 %) sedan 2014. Figur 6 visar antalet hemlösa vuxna i Malmö stad sedan 2006.

Den eskalerande hemlösheten är till stor del av strukturell natur – d.v.s. att den utgörs av personer utan särskild personlig problematik såsom drogmissbruk eller psykisk ohälsa. Den strukturellt betingade hemlöshetens andel av den totala hemlösheten har under åren 2012-2015 ökat från 51 % till 65 % (Figur 8). Gruppen beskrivs i Malmö stads kartläggning av hemlösa 2015 på följande sätt:

> "Den gemensamma nämnaren för dessa personer/familjer är att de inte har ekonomiska förutsättningar att konkurrera på bostadsmarknaden och därför inte själv kan lösa sin boendesituation utan tvingas vända sig till socialtjänsten. Det rör sig om t ex unga vuxna som av olika skäl inte kan bo kvar hemma hos föräldrarna, stora barnfamiljer, personer/familjer som är relativt nyanlända i Sverige och inte har några boendereferenser, personer som har separerat och personer som har betalningsanmärkningar och/eller skulder. Många har försörjningsstöd och i Malmö är det fortfarande bara MKB som godkänner försörjningsstöd som inkomst för nya hyresgäster trots att skäliga boendekostnader ingår i försörjningsstödet och inkomsten måste bedömas som relativt trygg."

Bland de grupper av hemlösa som ökar allra mest återfinns dessvärre barnhushåll. Vid hemlöshetskartläggningen 2016 fanns totalt 1 509 hemlösa hushåll, 391 (26 %) av dessa var hushåll med barn. 98 procent av de hemlösa barnhushållen är hemlösa av strukturella orsaker.

Antalet barn i hemlösa hushåll har ökat kraftigt under de senaste åren. 2016 finns det 887 barn i hemlösa hushåll, en ökning på 170 procent sedan 2013. Detta är en mycket allvarlig utveckling eftersom de negativa sociala konsekvenserna för barn som växt upp i hemlösa hushåll är stora.

Eftersom de hemlösa barnhushållen nästan uteslutande saknar bostad av strukturella skäl så består deras bostadsbehov av ordinarie lägenheter med låga hyror och hyresvärdar som accepterar försörjningsstöd. Vid senaste räkningen 2016 var alltså bostadsbehovet för dessa barnfamiljer ca 400 lägenheter.

Då barnfamiljernas hemlöshet nästan uteslutande är strukturell så påverkas dess utveckling starkt av utvecklingen på den ordinarie bostadsmarknaden samt Malmös befolkningsutveckling. Fortsätter den ökande bostadsbristen på Malmös bostadsmarknad så kan alltså den strukturella hemlösheten också förväntas öka.

Nyanlända immigranter

De senaste årens flyktingvåg innebär en ökning av betalningssvaga hushåll i Malmö som kan förväntas fortsätta under ett antal år. Det handlar dels om mer kortsiktiga behov av flyktingbostäder och dels ökat bostadsbehov på den ordinarie bostadsmarknaden för de immigranter som väljer EBO (att lösa sitt boende på egen hand) eller fått uppehållstillstånd.

Nyanlända flyktingar utgör av naturliga skäl en grupp som har låg förankring på bostadsmarknaden och generellt lever på försörjningsstöd. De är därmed främst begränsade till bostäder i MKBs bestånd, där väntetiden i nuläget är 3-4 år.

Hushåll som väljer att anskaffa bostad enligt EBO har per definition löst sitt boende och utgör således officiellt ingen ökning av bostadsbehovet. De ökar dock det "ackumulerade bostadsunderskottet" i staden och bor i en osäker bostadssituation som riskerar att utvecklas till hemlöshet.

Bostadsbehovet bland nyanlända kan tydligt skönjas i statistiken för hemlöshet där antalet hemlösa hushåll från Syrien kraftigt ökat under 2015-2016. Med de stora flyktingströmmarna från hösten 2015 kan troligtvis en fortsatt ökning förväntas under de kommande åren om inga särskilda insatser riktad mot denna grupp sätts in.

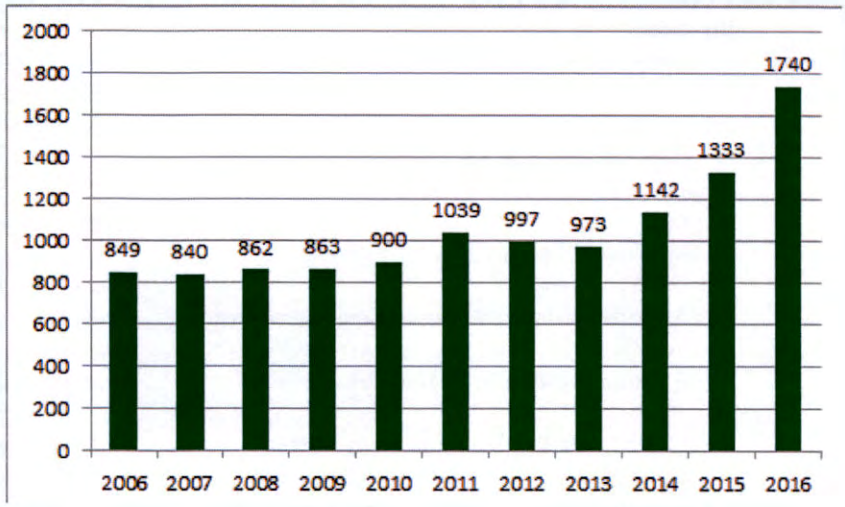
En rapport om betalningssvaga hushåll från 2016 pekar på att behovet av anvisningsboenden är ca 1 000 lägenheter mellan 2017-2020. Bostadsbehovet genererat av EBO-hushåll under samma period bedöms vara ca 4 000 st. Med de bostäder som årligen planeras eller avsätts för dessa grupper så bedöms underskottet av bostäder vara ca 2 000 bostäder år 2020. Det bör dock påpekas att detta bostadsbehov är en del av den prognos av bostadsbehovet som löpande görs (d.v.s. den utgör inte ett extra bostadsbehov ovanpå detta).

Den 1 mars 2016 trädde en ny lag ämnad att få till stånd en jämnare fördelning av mottagande av nyanlända mellan landets kommuner. I november 2016 meddelades även att kommuner med stort mottagande av personer som bosätter sig på egen hand (EBO) avlastas. Detta borde innebära en viss lättnad för Malmö vad gäller anvisningar.

HEMLÖSHETEN ÖKAR

Efter att under många år legat på en relativt jämn nivå har hemlösheten ökat kraftigt de senaste åren. Mellan 2014 och 2016 har antalet hemlösa individer ökat med 34 procent.

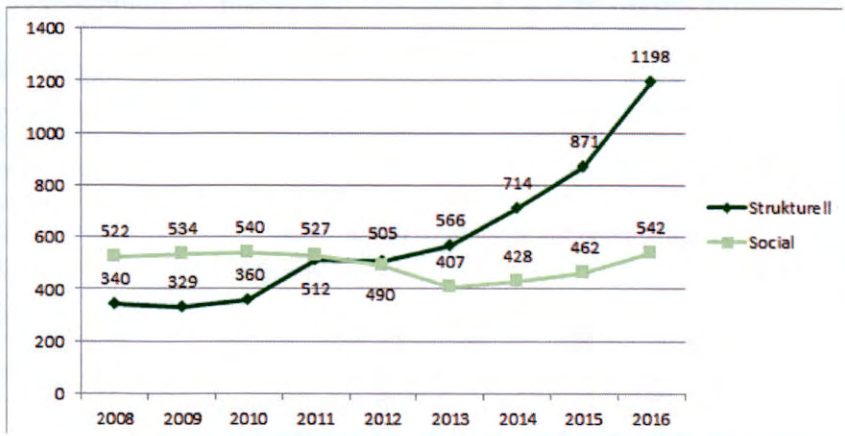
Figur 7. Antal hemlösa individer i Malmö 2006-2016



ÖKNINGEN FRÄMST FRÅN STRUKTURELLT HEMLÖSA

Figuren 8 visar att den ökande hemlösheten övervägande utgörs av strukturell hemlöshet.

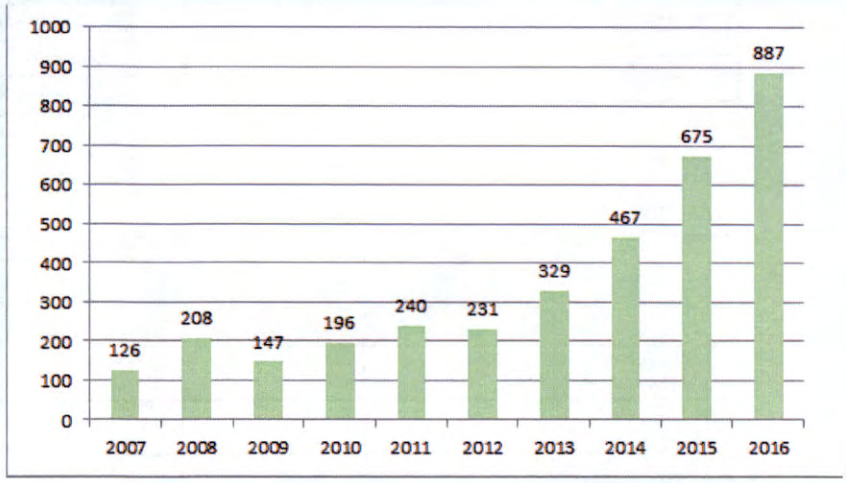
Figur 8. Strukturell och social hemlöshet i Malmö 2008-2015



KRAFTIG ÖKNING AV HEMLÖSA BARN

En av de mest allvarliga aspekterna av den ökande hemlösheten är att antalet hemlösa barn i Malmö ökat kraftigt. Som figur 9 visar så har antalet nästan fyrdubblats mellan 2012 och 2016. I stort sett alla de hemlösa barnfamiljerna är hemlösa av strukturella skäl.

Figur 9. Antal barn i hemlösa familjer i Malmö 2007-2016



Barnfamiljernas möjlighet att efterfråga en bostad

Bland den del av Malmös befolkning som inte kan efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden är flertalet inte hemlösa utan har ordnat boende i andra hand eller är inneboende. Det finns även hushåll som tvingas bo för trångt på grund av låg betalningsförmåga. Det är en utmaning att kunna identifiera storleken på dessa grupper.

I denna rapport görs en ansats att besvara frågan genom två angreppssätt:

- Att se på betalningsförmågan bland Malmös barnhushåll.
- Att se på boendetätheten bland barnhushållen.

Inkomstkrav för att efterfråga en ny bostad

Det kan antas att betalningssvaga hushåll inte har möjlighet att köpa en bostad, fokus blir därmed på betalningsförmåga relativt hyresnivåer. Tabell 1 och 2 visar hyresnivåerna för en nyproducerad bostad respektive en bostad i MKB:s befintliga bestånd.

I stort sett alla hyresvärdar kräver en inkomst som ligger över hyran. För privata hyresvärdar är det vanligaste inkomstkravet två gånger hyran. Inom ramen för denna rapport har 1,5 gånger hyran använts, vilket är det inkomstkrav som MKB har. MKB:s lägenheter utgör ca 33 % av det totala hyresbeståndet i Malmö.

Inkomstnivåer bland Malmös barnhushåll

I slutet av 2014 hade Malmö 35 542 hushåll med barn under 18 år. Av dessa var 26 350 (74 %) hushåll med gifta par eller sambos. 9 192 stycken var hushåll med ensamstående föräldrar. Den årliga disponibla medelinkomsten för Malmös barnhushåll uppdelat i deciler (de nio tal som delar samtliga tal i tio lika stora grupper) presenteras i Tabell 3. Endast de lägre decilerna visas.

Tabell 1. Medelhyra för en nyproducerad lägenhet i Malmö 2014

	3 rok	4 rok
Medelhyra/år	114 014	150 014
Inkomstkrav (1,5 x hyra)	171 021	225 021

Den disponibla medelinkomsten för Malmös barnhushåll som helhet är 431 514 kr/år. Medelinkomsten för sambo-hushållen är något högre, 475 112 kr/år medan hushållen med ensamma föräldrar har en betydligt lägre medelinkomst, 254 827 kr/år.

Barn- och bostadsbidrag

Utöver inkomsten så får alla hushåll med barn ett barnbidrag, detta ligger månadsvis på 1 050 kr per barn samt ett flerbarnstillägg. Hushåll med barn har även rätt till bostadsbidrag, detta beräknas beroende på inkomst, antal barn, boendeyta samt boendekostnad. För att ge ett exempel så får ett hushåll med en årsinkomst på 175 000, har 2 barn och betalar 6000/månad för sin bostad 3 800 kr i bostadsbidrag per månad. Det bör nämnas att det går att få bostadsbidrag för andrahandskontrakt accepterade av hyresvärdar men inte som inneboende (eller med svart kontrakt).

Antalet barnhushåll som inte kan efterfråga en bostad

Utifrån inkomststatistiken från Tabell 3 kombinerad med antaganden om att varje hushåll får ett barnbidrag (beräknat på två barn) samt ett bostadsbidrag baserat på inkomstdecilerna kan en uppskattning göras av antalet hushåll med barn som inte kan efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden.

Eftersom det kan tänkas att en del av de mest betalningssvaga hushållen bor som inneboende eller har någon form av svart kontrakt och därmed inte får bostadsbidrag så kan siffrorna nedan underskatta antalet hushåll som inte kan efterfråga en bostad något. Som nämnt är även det inkomstkrav på 1,5 ggr hyran

Tabell 2. Medelhyror i MKBs befintliga bestånd 2014.

	60 kvm	70 kvm
Medelhyra/år A-läge	80 220	93 590
Inkomstkrav (1,5 x hyra)	120 330	140 385
Medelhyra/år B-läge	68 700	80 150
Inkomstkrav (1,5 x hyra)	103 050	120 225
Medelhyra/år C-läge	60 180	70 120
Inkomstkrav (1,5 x hyra)	90 270	105 315

Tabell 3. Årlig disponibel medelinkomst för Malmös barnhushåll 2014

	Make/maka-familj med minst ett hemmaboende barn under 18 år	Sambo-familj med minst ett hemmaboende under 18 år	Ensamstående far med minst ett hemmaboende barn under 18 år	Ensamstående mor med minst ett hemmaboende barn under 18 år
Första decilen (10 %)	118 283	215 432	35 216	99 314
Andra decilen (20 %)	229 217	299 361	135 495	156 353
Tredje decilen (30 %)	295 068	360 605	179 774	188 844
Fjärde decilen (40 %)	359 102	407 939	213 276	216 416
Sjätte decilen (60 %)	498 286	497 487	284 032	265 284

som använts relativt lågt. Används två gånger hyran som riktmärke ökar antalet hushåll något.

Baserat på de nämnda antagandena ser antalet barnhushåll som inte kan efterfråga en egen bostad ut på följande sätt:

- **Kan ej efterfråga medelhyra för en nyproducerad 3:a – ca 3 200 hushåll**
- **Kan ej efterfråga medelhyra för en nyproducerad 4:a – ca 7 200 hushåll**
- **Kan ej efterfråga medelhyra för 60 kvm i MKBs billigaste läge – ca 600 hushåll**
- **Kan ej efterfråga medelhyra för 70 kvm i MKBs billigaste läge – ca 1 400 hushåll**

Trångboddhet

Trångboddhet som en indikator för förmågan att efterfråga en bostad grundas på antagandet att hushåll som är så trångbodda att det är problematiskt inte skulle bo kvar ifall de hade möjlighet att flytta.

Som konstaterat har boendetätheten i Malmö ökat under de senaste 20 åren. En del av denna ökning kan antas vara en del av en urbaniseringstrend – att många hushåll prioriterar centralt läge framför rymligt boende. Boendetäthetsutvecklingen i Malmö präglas dock, som nämnts, inte främst av en urbanitetstrend, de tydligaste mönstren är snarare socioekonomiska. Det är i områdena med de lägsta förvärvsinkomsterna i Malmö som boendetätheten ökat mest. Detta indikerar att en påtaglig del av den ökande boendetätheten inte är självvald.

Definitionen av trångboddhet är lite knepig; är det boende per rum som är relevant? Ytan av lägenheten? En kombination? Den officiella gränsdragningen i Sverige har varit att varje hushållsmedlem ska ha ett rum (plus kök) - allt annat är trångboddhet. Enligt denna standard fanns det 2015 i den officiella statistiken ca 18 200 trångbodda hushåll. Av dessa var hela 70 procent, ca 12 700stycken, hushåll med barn. Detta är logiskt eftersom barnhushåll helt enkelt tenderar att vara större. Trångboddhet i barnhushåll kan anses vara mer problematisk än i hushåll med endast vuxna eftersom barns uppväxtmiljö är viktig för deras utveckling.

Det är svårt att bedöma hur stor andel av denna trångboddhet som kan anses vara "problematisk". Gränsdragningen är otydlig och delvis även subjektiv. Ett par med ett barn i en tvåa kan exempelvis upplevas som acceptabelt när barnet är litet men bli problematisk när barnet är äldre. Just gruppen par med mindre barn som under en period bor i en mindre lägenhet innan de flyttar utgör troligtvis en betydande del av de trångbodda familjerna och bör troligtvis inte ses som ett problem.

En fungerande defintion på problematisk trångboddhet kan vara Rädda Barnens definition av "extrem trångboddhet". Denna baseras på yta och definieras enligt följande: *minst tre personer på högst 40 kvm, minst fyra personer på högst 60 kvm eller minst fem personer på högst 80 kvm.* Enligt denna definition var det 2015 ca 2 891 barnhushåll som var extremt trångbodda. Det bör påpekas att detta troligtvis är en underskattning då den missar de hushåll som inte är bokförda.

Slutsats

Denna del av rapporten har ämnat att fastställa antalet hushåll som inte kan efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden. Eftersom ingen exakt statistik kan föras över denna grupp handlar resultaten om estimeringar baserade på en rad antaganden.

Det kan antas att antalet trångbodda hushåll i ganska hög grad överlappar med hushåll med låg betalningsförmåga. Några hushåll kan dock troligtvis efterfråga en bostad men bor för trångt, överlappningen är alltså inte total. Det kan dessutom antas att det finns ett visst mörkertal i statistiken. Antaganden om bostadsbehovet för barnfamiljerna baseras på en uppskattning utifrån dessa faktorer.

Används Rädda Barnens definition av "extrem trångboddhet" är ca 2 900 barnhushåll i Malmö trångbodda på en nivå som kan anses problematisk. Ett antagande om att denna siffra något underskattar den verkliga situationen så bör några hundra hushåll läggas till denna siffra.

Eftersom det kan antas att en del av de mest betalningssvaga hushållen inte har något förstahandskontrakt och/eller bor svart i någon form bör ett antal hushåll läggas till ovanpå de trångbodda. En estimering av det nuvarande bostadsbehovet (hösten 2016) för betalningssvaga barnfamiljer är således:

- **Behovet av sociala boenden (oktober 2016): ca 400 stycken**
- **Behovet av ordinarie boenden: ca 3-4 000.**

Det bör påpekas att underskottet av bostäder kontinuerligt kommer att växa så länge bostadsbehovet genererat av befolkningstillväxten överstiger bostadsbyggandet. En fortsatt ökning av den strukturella hemlösheten är också att förvänta så länge gapet mellan behov och efterfrågan på Malmös bostadsmarknad ökar.

Den kraftiga ökningen av hemlösa de senaste åren utgörs främst av nyligen anlända invandrarhushåll. Med de stora flyktinggrupperna de senaste åren kan denna grupp bara förväntas att öka om inga förutsättningar kring exempelvis flyktingmottagande eller EBO förändras. En nyligen gjord estimering baserad på flyktingströmmarna bedömde att behovet från denna grupp kan vara så stor som 8 000 nya bostäder fram till år 2020.

4. MÖJLIGA INSATSER

SLUTSATSER:

- Malmö behöver både planera för att vara en attraktiv bostadsort för barnfamiljer med medel till hög inkomst och verka för att tillgodose bostadsbehovet för de betalningssvaga hushållen.
- Efterfrågankraften bland stadens barnfamiljer behöver öka genom arbete och utbildning.
- Det är svårt att tillgodose bostadsbehovet för alla Malmös barnhushåll på marknadens villkor. Det existerande, och ökande, glappet mellan behov och efterfrågan behöver adresseras genom någon form av statlig subventionering antingen på utbuds- eller efterfrågesidan.
- Icke-agerande har en alternativkostnad: eskalerande trångboddhet och strukturell hemlöshet blir konsekvensen av en fortsatt bostadsbrist. Kostnaderna av detta blir betydande för samhället.
- Det behövs en bredd av insatser på både utbud- och efterfrågansidan. Olika möjligheter för att minska boendekostnader behöver ses över parallellt med att se hur olika hinder för tillgång till bostadsmarknaden för betalningssvaga kan minska.

Detta kapitel fokuserar på vilka arenor och insatsområden som finns för öka antalet bostäder som de betalningssvaga hushållen kan efterfråga.

MEDVETEN INSATS KRÄVS

Det existerande glappet mellan behov och efterfrågan på Malmös bostadsmarknaden är ett faktum. Ett rimligt antagande är att bostadsbristen kommer kvarstå och även växa om inga förändringar görs. En medvetenhet om detta är en grundförutsättning för adressera problemet.

Ytterligare en slutsats är att det är en stor utmaning att helt lösa bostadsbehovet för de mest betalningssvaga på den ordinarie bostadsmarknaden. För att nå hushållen med lägst inkomst kommer troligtvis någon form av finansiellt stöd krävas, oavsett om det är i form av subventionerade lån, ökat bostadsbidrag eller skapande av en affordable housing-marknad.

Kostnaden av någon form av offentligt finansiellt stöd till bostadsmarknaden måste ställas mot kostnaderna av en fortsatt bostadsbrist. Dessa är redan påtagliga i form av snabbt ökande hemlöshet och trångbodda hushåll. Detta innebär på kort sikt stigande kostnader för det offentliga men får på lång sikt bredare sociala konsekvenser för de drabbade individerna. Bostadsbrist får även andra konsekvenser, t.ex. på storstädernas arbetsmarknader som påverkas negativt av svårigheten att skaffa bostad.

I: ARBETE OCH UTBILDNING

Att öka hushållens förmåga att efterfråga en bostad handlar på lång sikt även om att genom sociala insatser öka antalet självförsörjande, betalningsstarka hushåll. Arbete inom detta område måste ske parallellt med insatser inom bostadsförsörjningen. Framförallt handlar sådana insatser om satsningar på skola, vidareutbildning och arbetsmarknad.

II: BOSTADSBYGGANDE

Bostadsmarknad i Sverige fungerar idag helt enligt vanliga marknadsprinciper. Detta innebär att incitament för att bygga baseras på potentiell vinst. All risk associerad med investering i byggprojekt läggs även på marknaden. Detta bidrar till att byggbolag agerar med en viss försiktighet samt att byggande är relativt konjunkturstyrt.

Att byggbolag och fastighetsägare agerar marknadsmässigt är naturligt. Det som ger största vinst för ett företag behöver inte nödvändigtvis sammanfalla med det som ger största möjliga samhällsnytta. Marknaden har inte heller något sådant ansvar. Givet dessa förutsättningar är det viktigt för det offentliga att verka för att fler billiga bostäder byggs på den ordinarie marknaden men fundera på andra, supplementerande vägar när den ordinarie marknaden inte kan tillgodose bostadsbehovet för alla medborgare.

Nyproduktion med låga hyror

Både Malmö och andra kommuner har sett över möjligheten att bygga nya hyreslägenheter med låga hyror. Högsbo, ett område i Göteborg, lyckades genom en arkitekttävling skapa en prototyp för lägenheter som ska kunna ha en hyra på 1 400 kr/kvm och år. I Frihamnen i Göteborg har det kommunala bostadsbolaget Älvstranden Utveckling beslutat att bygga ca 2 500 nya lägenheter med låga hyror, endast 1 000 kr/kvm och år, vilket innebär en månadshyra på ca 5 000 för 60 kvm. För att få till stånd hyran har de normala hyressättningsprinciperna dock åsidosatts, vilket lett till en del kritik mot projektet.

Det borde finnas möjligheter även för Malmö att få till stånd projekt med en liknande hyressättning. Räknat på en lägenhet på 60 kvm och inkomstkrav på 1,5 gånger hyran skulle årshyran bli 126 000 respektive 90 000 kronor. Inkomststatistiken från föregående kapitel visar att detta skulle vara inom räckhåll för en relativt stor del av barnhushållen i Malmö, dock inte alla. Ett antal tusen lägenheter med så låga hyror hade dock inneburit ett betydande tillskott av hyreslägenheter med låg hyra i Malmö.

Fördelen med att fortsatt arbeta inom det befintliga systemet är att det inte kräver något nationellt beslut och därmed snabbare kan sättas igång.

En tydlig nackdel är att de besparingar som ska göras i byggprojekt för att skapa billiga bostäder som ändå går runt ekonomiskt riskerar att skapa bostadsmiljöer av lägre kvalitet. Från en hållbarhetssynpunkt är detta inte optimalt varken ekologiskt eller ekonomiskt. Socialt riskerar det att skapa segregerade bostadsområden. Det kan även ifrågasättas om det ens rent praktiskt är möjligt att skapa bostäder som går runt ekonomiskt och ändå kan efterfrågas av de mest betalningssvaga hushållen i Malmö.

Socialtjänsten som hyresvärd

Bostadsbristen innebär en ökande strukturell hemlöshet och ett motsvarande ökat behov av sociala bostäder. I avsaknaden av en subventionerad bostadssektor för betalningssvaga hushåll utan övrig problematik utökas då socialtjänstens åtagande betydligt - vilket är vad som skett i Sverige under de senaste 5-10 åren.

Eftersom det redan finns utarbetade kanaler och metoder för socialtjänsten att anskaffa bostäder så är en stor fördel med detta att det är en snabb och handlingskraftig insats. Redan idag avsätts 10 % av MKBs nyproduktion för sociala boenden. En annan möjlighet för anskaffning är att kommunen som hyresgäst blockhyr en större mängd bostäder från privata hyresvärdar för hemlösa hushålls räkning.

Att utöka socialtjänstens roll som hyresvärd är - eftersom det verkar inom befintligt system - ett handfast och realistiskt sätt att anskaffa bostäder till hemlösa hushåll. Det är dock ett förslag som endast inriktas mot de hushåll som redan blivit socialtjänstens ansvar. Det adresserar således inte det strukturella glappet mellan behov och efterfrågan för de hushåll som är betalningssvaga men inte hemlösa. När bostäder med höga hyror uthyrs av kommunen finns det även risk att incitamenten att hitta ett arbete minskar

Ytterligare en problematik är att de sociala bostäderna ofta i praktiken tas från det ordinarie bostadsbeståndet. Det blir således en slags rundgång i systemet och samhället bygger in sig i ett allt större bestånd av sociala bostäder. De sociala bostäderna blir då i praktiken en slags social housing-sektor som tar hand om hushåll som inte kan efterfråga en bostad på den ordinarie marknaden. Det kan ifrågasättas om socialtjänsten ska ha ett sådant ansvar.

Social och affordable housing

Social housing (se definition på sidan 3) har generellt inom den svenska bostadspolitiken setts som icke-önskvärd på grund av rädsla att den skulle leda till ökad segregering i staden. Modern social housing är dock snarare inriktad mot att integrera subventionerade bostäder i samma kvarter, eller t.o.m. samma hus, som ordinarie bostäder vilket istället skulle vara ett verktyg för ökad social blandning i staden. Social segregering är dessutom redan påtaglig i många svenska städer trots bristen på social housing.

Social housing-sektorn har sina egna utmaningar; även de länder som har subventionerade bostadssektorer brottas idag med bostadsbrist och svårigheter att tillgodose bostadsbehovet för betalningssvaga. Det innebär dock ett sätt att mer riktat lösa bostadsbehovet

Den ökande mängd hushåll som blir hemlösa eller bor som inneboende endast på grund av svårigheten att efterfråga en bostad visar på ett slags tomrum mellan den ordinarie bostadsmarknaden och de boenden socialtjänsten ansvarar för. Social housing är den tydligaste lösningen för att möta detta tomrum på utbudssidan.

Mångfalden av olika lösningar i andra europeiska länder visar att ägarstruktur, finansiering och drift kan anpassas för att fungera i de specifika svenska förhållandena.

III: RÖRLIGHET PÅ BOSTADSMARKNADEN

Nyproducerade bostäder är generellt dyra, och kan vara utom räckhåll för de mest betalningssvaga hushållen. Genom flyttkedjor kan nya bostäder frigöra bostäder i det befintliga beståndet som kan efterfrågas av hushåll med lägre inkomst. Förutsättningarna för att detta ska fungera är dels att antalet nybyggda bostäder motsvarar befolkningsökningen, samt även att de nybyggda bostäderna skapar flyttkedjor även i det allra billigaste bostadsbeståndet.

Det mesta pekar på att nybyggnation i Malmö inte leder till de önskade flyttkedjorna i det billiga bostadssegmentet. Hushåll rör sig ständigt från det billigare bostadssegmentet till ett dyrare men inte i tillräcklig grad för att matcha det existerande, och växande, behovet av billiga bostäder i Malmö.

Många av de fattigaste hushållen är låsta i det billiga bostadssegmentet. Samtidigt är de nyproducerade bostäderna främst en angelägenhet för de resurssrarka hushållen och de vakanser de skapar i det befinrliga beståndet fylls av andra resursstarka hushåll. Den segmenterade bostadsmarknaden återspeglas tydligt i den ojämna utvecklingen av boendetäthet i olika delar av staden. Medan boendetätheten i det billigaste bostadsbeståndet ökat kraftigt sedan 1990-talet så är boendetätheten i villaområden och attraktiva delar av innerstaden oförändrad eller endast marginellt ökad under samma period.

Hyresreglering

Det finns en rad insatser som brukar framhållas för att främja ökad rörlighet på bostadsmarknaden. På hyresmarknaden förordar vissa att skapa fri hyressättning eftersom den nuvarande hyresregleringen snedvrider den vanliga prissättningen. Detta leder dels till att hyreslägenheter inte blir lika lönsamma att bygga och dels att de som skaffat förstahandskontrakt i en hyresreglerad bostad ogärna lämnar den.

Ifall en oreglerad hyressättning skulle bidra till ökat byggande skulle utbudet av hyresrätter öka på sikt vilket skulle kunna öka utbudet av billigare bostäder i mindre attraktiva lägen. Det är dock en strategi som skulle ta lång tid för att få resultat. Innan utbudet ökat tillräckligt finns en risk att hyrorna i det billiga beståndet skulle höjas kraftigt. Ytterligare en risk är att det skulle förstärka städernas socioekonomiska segregering. En grundläggande fråga är även om hyresnivåerna skulle pressas ned så lågt att de mest betalningssvaga hushållen skulle kunna efterfråga dem.

Skatteneutralitet

För villor och bostadsrätter finns fastlåsningsmekanismer i form av att beskattning av försäljning är hög medan kostnaden för ägande är låg. De gynsamma skattereglerna för bostadsrätt relativt hyresrätter leder även till att det blir mer attraktivt att planera bostäder för ägande.

Ökad skatteneutralitet mellan bostadsrätt och hyresrätt samt minskade transaktionskostnader för försäljning hade främjat byggandet av hyresrätter samt ökat rörligheten på bostads- och äganderättsmarknaden. En allmänt ökad rörlighet på bostadsmarknaden är viktig men för de betalningssvaga hushållen är det också viktigt att rörligheten når hela marknaden och inte bara bostäderna med medel till höga hyror.

IV: FINANSIERING OCH BIDRAG

Istället för att adressera glappet mellan behov och efterfrågan på utbudssidan kan insatser istället inriktas mot att öka hushållens betalningsförmåga. En fördel med detta relativt insatser på utbudssidan är att investeringarna oavkortat går till hushållen, vilket kan vara mer effektivt.

Statliga lån

I dagsläget finns det relativt stora barriärer för bolån, bl.a. genom insats- och amorteringskrav. Dessa krav existerar för att förhindra en lånebubbla. Att helt förflytta lånekraven innebär en relativt stor risk, särskilt när det gäller hushåll med låga inkomster och osäker anställningssituation. Ska barriären för lån tas bort blir det troligtvis nödvändigt att staten går in som garant och därmed förflyttar risk från individ till samhälle.

Med ett system inriktat mot lån öppnas möjligheterna för även betalningssvaga hushåll att även äga sin bostad. Fördelarna med detta är att månadskostnaden för en bostads- eller äganderätt generellt är lägre än att hyra, när man väl äger sin bostad. Köper fler sin bostad så avlastas även hyresmarknaden.

I Norge finns ett system för statliga bolån, det s.k. startlånesystemet, där stat och kommun ger förmånliga lån till hushåll som har svårt att erhålla lån från privata banker. Eventuella förluster från lånen hanteras gemen-

samt mellan kommun och stat. För att kvalificera sig för lån behöver hushållet kunna betala ränta och amortering och ändå ha tillräckligt kvar för livsnödvändiga utgifter. Lånen är ofta på 25 år och de första 5 åren är amorteringsfria.

Lånesystemet innebär en möjlighet att nå betalningssvaga hushåll utan att förändra Sveriges nuvarande bostadssystem med en huvudsaklig allmän bostadsmarknad, vilket rent organisatoriskt givetvis är enklare än att bygga upp nya system.

De eventuella nackdelarna med att öka efterfrågansmöjligheter med lån är att hushållens belåningsgrad ökar. Eftersom stat och kommun tar den finansiella bördan för fallerade lån är det dock betydligt mindre riskabelt än vanliga lån.

Bostadsbidrag

Ett alternativ till lån är ökat bostadsbidrag till hushåll som inte har möjlighet att efterfråga en bostad. Detta är ett mer kostsamt alternativ för staten än lån, men minskar samtidigt risken för en lånebubbla och kan nå fler hushåll.

V: VERKA FÖR MINSKAD DISKRIMINERING PÅ BOSTADSMARKNADEN

Förutom att bostadsbristen i sig leder till att de mest betalningssvaga utkonkurreras på bostadsmarknaden så kan det förutom inkomst finnas övriga barriärer som hindrar vissa hushåll att få tillträde till hela bostadsbeståndet. Bostadsdiskriminering kan ske direkt (att individer eller grupper missgynnas genom att behandlas sämre än någon annan i en jämförbar situation) eller indirekt (när det finns generella regler som slår särskilt hårt mot vissa grupper). Det har i studier visats att diskriminering mot exempelvis individer med utländsk bakgrund är relativt vanligt på bostadsmarknaden. Problemet är dock att det ofta kan vara svårt att bevisa. När det gäller indirekt diskriminering så måste det bevisas att de krav som ställs inte fyller något rationellt ekonomiskt syfte för hyresvärden utan endast existerar för att exkludera grupper som anses icke-önskvärda av dem.

Den vanligaste indirekta diskrimineringsgrunden bland hyresvärdar är troligtvis att inte acceptera annan inkomst än lön som hyra. Att kategorisera detta som diskriminering är ett gränsfall, då det kan sägas ha rationella ekonomiska skäl. Samtidigt kan det argumenteras att många former av försörjningsstöd utgör en relativt stabil och förutsägbar inkomst och att huvudsyftet med dessa krav därmed snarare är att sortera vilka hyresgäster som bor i fastigheterna.

Bland de betalningssvaga hushållen får en del hela, eller delar, av inkomsten från försörjningsstöd eller bidrag. Att hyresvärdar accepterar bidrag som sjukförsäkring, försörjningsstöd och dylikt som inkomstkällor är således viktigt för många betalningssvaga hushålls möjligheter att efterfråga en bostad.

Kommunens verktyg för minskad diskriminering

Eftersom diskriminering ofta sker i förmedlingen eller anskaffandet av bostaden så ligger det något utanför kommunens huvudsakliga påverkansfält. Genom Boplats Syd har Malmö stad ett tydligt verktyg för påverkan.

I Boplats Syds kösystem är tillgång till bostaden endast kopplat till kötid. Bland de bostadsbolag som ingår i Boplats Syds bestånd så finns det därmed tydliga regler för att förhindra godtyckliga bedömningsgrunder. Att verka för att en större andel av stadens hyresvärdar ansluter sig till Boplats Syd är således ett handfast sätt för kommunen att verka för minskad diskriminering.

MKB är idag den huvudsakliga hyresvärd som accepterar annan inkomst än lön som hyra. Ett indirekt sätt att öka beståndet av tillgängliga lägenheter för hushåll med försörjningsstöd är således att verka för att MKBs bostadsbestånd ökar. För att fler fastighetsägare börjar godta övriga inkomstkällor kan Boplats Syd återigen vara ett bra forum.

För att verka för minskad generell diskriminering på bostadsmarknaden så kan Malmö stad föra en tydligare dialog med Hyresgästföreningen om hur antidiskrimineringsperspektiv tydligare kan motverkas i deras verksamhet.

Hittills har det funnits få rättsfall där fastighetsägare fällts för diskriminering. Med en ökande mängd fällande domar och prejudikat till hyresgästers fördel ökar pressen på fastighetsägare att ta bort diskriminerande regler eller agerande. Ökat stöd till parter som hjälper hushåll driva dessa rättsfall (*Malmö mot diskriminering* är ett exempel) är även något kommunen kan göra för att verka för minskad diskriminering på bostadsmarknaden.

VI: ÖKA STADENS SOCIALA BLANDNING

Det är inte bara viktigt att Malmö kan erbjuda en större mängd bostäder med billiga hyror. Det är även en viktig målsättning att öka den sociala blandningen i staden. Malmös starka socioekonomiska segregering är i sig en faktor som bidrar till att skapa väsentligt skilda livsbetingelser i olika delar av staden. Dessa skillnader kan vara en barriär för utbildning och arbete för boende i områden med stor social oro och mindre socialt kapital.

En ökad integration är viktigt i bostadsområden, men även i andra forum - skolan är ett sådant. Det är i detta avseende viktigt att se på segregering som ett integrerat system som berör hela staden. Istället för att prata om Rosengård som ett segregerat område är det mer relevant att prata om Malmö som en segregerad stad där både Limhamn och Rosengård är komponenter. Målet bör vara att öka den socioekonomiska blandningen i samtliga delar av staden, inte bara de mest socialt utsatta.

KOMBINATION AV INSATSER BÄST

De olika insatsområden som diskuterats i detta avsnitt är inte ömsesidigt uteslutande; flera av dem kan med fördel kombineras. Det finns vidare en tidsaspekt som är viktig: vissa förslag tar lång tid att för att få genomslag medan andra relativt snabbt kan genomföras. Både snabba insatser som kortsiktigt kan avlasta behovet och mer långsiktiga strategier för att säkra en hållbar bostadsmarknad i Sverige behövs.

Grundproblematiken och behoven för olika grupper varierar. En bred insats med flera olika ingångar kan ha bättre möjligheter att adressera behoven för olika grupper utan att skapa för stora slagsidor och/eller marknadssnedvridningar. Det är önskvärt att bostadsbehovet för så många som möjligt ska lösas inom den ordinarie bostadsmarknaden så att särskilda insatser och finansiellt stöd kan riktas mot de som verkligen behöver det.

Unga är en specifik grupp där svårigheten att hitta bostad generellt inte är kopplad till någon social problematik. Barriären till bostaden handlar istället om en inkomst som är ojämnt fördelad över livet och karriären: låg i början, hög i slutet. För dem är lån och bosparande en utmärkt insats som möjliggör stöd när betalningsförmågan är lägre. Om fler unga kan köpa en bostad avlastas även hyresmarknaden.

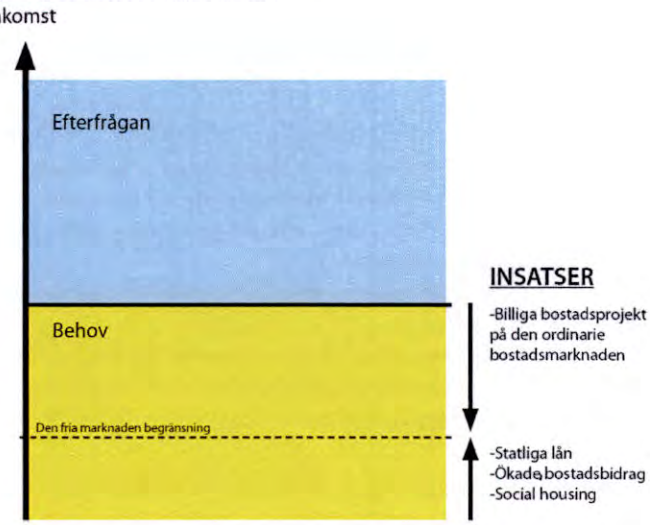
För vissa hushåll är det inom räckhåll att efterfråga en bostad; för dem kan billiga bostadsprojekt på den ordinarie marknaden möta en del av behovet. Andra hushåll har dock en så låg inkomst att någon form av ökat finansiellt stöd, eller subventionerade bostäder behövs för att möta deras behov (se Figur 10).

Ökat bostadsbyggande på den ordinarie bostadsmarknaden gynnar de flesta parter. Förändrade skatteregler och fri hyressättning kan på lång sikt potentiellt öka utbudet av billigare hyresrätter. På kort sikt riskerar dock fri hyressättning att istället höja hyrorna och pressa ut betalningssvaga hushåll i hemlöshet. En omställning till marknadshyror hade därför behövts regleras noggrant och kompletteras med insatser (inom utbud, efterfrågan eller båda) för att stödja betalningssvaga hushåll.

En fördel social/affordable housing har relativt andra förslag är att det skapar möjligheter för kommunen att kunna styra den sociala blandningen i staden. Eftersom segregering i sig är ett betydande problem i många svenska städer, däribland Malmö, så är detta en relevant aspekt.

Det optimala "insatspaketet" för att lösa bostadsbehovet för Malmös betalningssvaga hushåll bedöms alltså vara en kombination av insatser inom både utbud och efterfrågan. Figur 10 visualiserar behovet av en mångfald insatser för att kunna lösa bostadsbehovet för samtliga medborgare, eftersom endast insatser på den fria marknaden inte bedöms lösa bostadsbehovet för alla.

Figur 10. Behovet av flera insatser

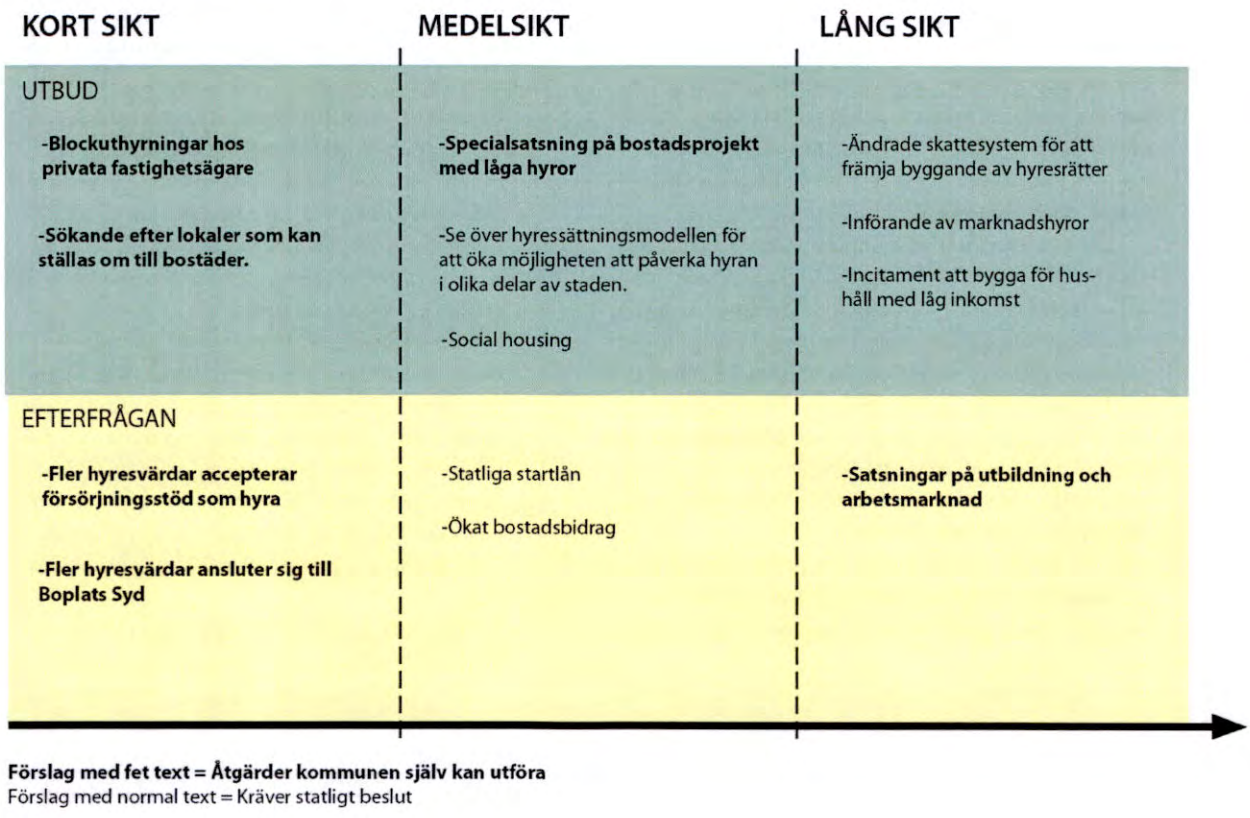


SAMMANFATTNING AV INSATSER

Figur 11 visar de olika insatsområdena sorterade enligt några av de dimensioner som diskuterats i kapitel 4. Dessa är:

- **Utbud och efterfrågan**: insatser kan antingen fokusera på att öka utbudet av bostäder med hyror i som kan efterfrågas av betalningssvaga hushåll eller att öka hushållens efterfrågan i form av ökad betalningsförmåga.
- **Kort, medel och lång sikt:** Vilka insatser får snabbt genomslag och är kanske även utformade för att vara icke-permanenta lösningar, medan andra endast får effekt på längre sikt.
- **Nuvarande eller nytt system:** Vilka insatser kan utföras inom nuvarande lagstiftning och vilka kräver någon form av förändrad lagstiftning eller förutsättning som kräver ett nationellt beslut.

Figur 11. Sammanfattning av insatser



Förslag med fet text = Åtgärder kommunen själv kan utföra
Förslag med normal text = Kräver statligt beslut

5. AVSLUTNING

KOMPLEX FRÅGA

Denna rapport har en relativt teoretisk inriktning. Den har dels fokuserat på att kartlägga och beskriva utmaningarna för att tillgodose barnfamiljernas bostadsbehov och dels att teoretiskt diskutera hur dessa utmaningar kan adresseras på olika sätt.

Utredningen visar på komplexiteten i bostadsmarknaden och bostadsförsörjningen. Olika aspekter - i sig själv ofta komplexa - som utbud, efterfrågan, rörlighet, incitament från olika aktörer med mera interagerar och påverkar varandra och måste alla beaktas. Diskussioner om bostadsmarknaden landar även ofta i frågeställningar som kan vara ideologiska och polariserande i sin natur: Är en bostad en social rättighet? Är det ett mål att bostadsmarknaden ska vara så oreglerad och fri från subventioner som möjligt? Osv.

Inget entydigt svar finns på frågorna ovan och i vissa fall pekar denna rapport endast på olika möjligheter. Det finns dock några slutsatser som bedöms som viktiga att framhålla.

- Alla malmöbors tillgång till en bostad av god standard är en förutsättning en god social utveckling i staden.
- Alternativkostnaden av icke-agerande är stor. Bostadsbrist är kostsam för samhället och ger utöver de omedelbara kostnaderna i t.ex. kommunkassan långtgående negativa konsekvenser för individer, familjer och samhället.
- Med de nuvarande förutsättningarna på bostadsmarknaden kommer det under en överskådlig tid finnas delar av befolkningen i Malmö som har svårt att efterfråga en bostad. För att lösa deras bostadsbehov kommer särskilda satsningar eller subventioner att behövas.

REKOMMENDATIONER OCH MEDSKICK

Rapporten rekommenderar i det fortsatta arbetet att:

- Inom bostadsförsörjningen initiera särskilda insatser och projekt riktat mot betalningssvaga hushåll eftersom deras bostadsbehov generellt inte tillgodoses inom ordinarie projekt.
- I bostadsprojekt undersöka olika möjligheter för att minska boendekostnader och löpande utvärdera utfallet av dessa satsningar.
- Malmö stad tydligare signalerar till bostadsbranschen att bostäder till betalningssvaga är en prioriterad inriktning för kommunen och tydligare uppmuntrar samarbeten med byggherrar och förvaltare som har ett engagemang i dessa frågor.
- Att tydligare verka för att minska övriga barriärer (ej direkt kopplat till möjlighet att kunna betala hyra) för inträde på bostadsmarknaden som hyreskrav.
- Att parallellt med insatser för att öka utbudet av bostäder betalningssvaga kan efterfråga arbeta med att höja hushållens möjlighet att efterfråga en bostad genom insatser inom utbildning och arbetsmarknad.
- Att tydligare och mer samordnat föra en dialog med staten om behovet av nationella insatser för att kunna adresser bostadsbehovet för betalningssvaga hushåll.

OM RAPPORTEN:

Kommission för ett socialt hållbart Malmö utpekade i sin slutrapport bostadsbristen bland Malmös betalningssvaga barnhushåll som ett fokusområde för Malmö stad. Denna rapports utreder enligt uppdraget från kommissionen möjligheten att öka tillgången på bostäder som alla barnfamiljer har råd med.

13

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-10-11

PLG § 35

Dnr KS/KF 2017:251.501

Yttrande över Regional Transportinfrastrukturplan 2018-2029

Ärendebeskrivning
Region Skåne har för yttrande remitterat Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2018-2029 och Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning har också tagits fram. Den preliminära ramen för RTI-plan är 4 442 miljoner kronor. RTI-plan avser huvudsakligen investeringar på det statliga vägnätet i Skåne. Cykelvägsplanen är en bilaga till RTI-planen och i denna prioriteras åtgärder för cykel på det statliga vägnätet. För Lomma kommuns del finns ett antal namngivna objekt med i planen: Godsstråket genom Skåne med bland annat Lommabanan etapp 1 genomförande 2020-2023, Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2 genomförande 2024-2026, E6.02 Flädie – Lund pågår samt genomförande 2018, 913 Bjärred – Flädie genomförande 2024-2026 (genomförande samtidigt med etapp 2 av Lommabanan). I cykelvägsplanen finns angivet byggande av cykelväg till Borgeby slott år 2019. Vidare anges behov av att anlägga belysning längs cykelvägen mellan Lomma och Lund. Vidare anges olika brister även för cykelvägarna Lomma – Malmö och Bjärred – Lund.

Överväganden
Planeringschefen framhåller i skrivelse 2017-10-04 att det är viktigt att redovisade objekt i RTI-planen för Lomma kommun kan genomföras inom en rimlig tid. Det känns något oroväckande att planen inte har samma tidsangivelser för byggstart och genomförande vad gäller Lommabanans två etapper, vilka används i andra sammanhang och i samarbete med Trafikverket. Det finns ytterligare angelägna objekt att lyfta fram inom kommunen, men dessa avser snarare den nationella planen. Här finns till exempel byggandet av ett yttre godsspår och förbättring av framkomligheten på E6 delen trafikplats Lomma – Malmö. Detta behov kommer att blir tydligt inte minst när busstrafiken längs kusten, linje 132, ska läggas ut på motorvägen. Trafikplats Lomma behöver också kompletteras med ytterligare ett "klöverblad" så att trafik från norr mot Lund inte behöver passera över väg 103.

Planeringschefen har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag
- Skrivelse från planeringsavdelningen 2017-10-04.
- MalmöLundregionens yttrande över Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.
- Förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.
- Förslag till Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.
- Förslag till Miljökonsekvensbeskrivning av regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.

PLANLEDNINGSGRUPPEN 2017-10-11

PLG § 35 (forts.) Dnr KS/KF 2017:251.501

Överläggning
Ordföranden yrkar att planledningsgruppen ska föreslå kommunstyrelsen besluta lämna yttrande i enlighet med planeringschefens förslag med följande tillägg:

Även om den regionala planen inte hanterar investeringar för nationell järnvägstrafik vill Lomma kommun ändå påtala vikten av att regionen i sin planering beaktar behovet av långsiktigt hållbara lösningar för gods på järnväg. Redan idag ger godstrafiken längs Lommabanan upphov till störningar av närliggande trädgårdar och bebyggelse. Persontrafiken har en annan karaktär och är mindre störande. Ett särskilt spår för godstrafiken måste på sikt byggas utanför tätorterna i sydvästra Skåne, om inte andra lösningar väljs som att hänvisa huvuddelen av godstågstrafiken över en ny förbindelse Helsingborg – Helsingör och längs danska kusten.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:
- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Lomma kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över den regionala transport-infrastrukturplanen för Skåne 2018-2029, och vill dessutom lägga till följande:

Det är viktigt att utbyggnaden av Lommabanan för persontrafik, både etapp 1 och etapp 2, genomförs så snart det är möjligt. Vad gäller etapp 1 har berörda kommuner samt Trafikverket och Region Skåne i ett medfinansieringsavtal angett att målet är att byggstart av objektet ska ske 2018/2019 med start av persontrafiken år 2020. Det konkreta arbetet bedrivs också med målet att trafiken ska inledas i december 2020.

För etapp 2, som hittills har diskuterats inom ramen för Sverigeförhandlingen, har 2023 bedömts som tidigast möjliga år för utökad tågtrafik. Tidpunkten har satts utifrån Trafikverkets angivna tidsbehov om cirka fem år för att planera, projektera och anlägga. Ett beslut om genomförande av objektet år 2018 kan därmed ge trafikstart i december 2023. I den nationella planen anges byggstart för detta objekt till perioden 2018-2020. Den regionala planen bör således ha samma år för byggstart som den nationella planen.

Även om den regionala planen inte hanterar investeringar för nationell järnvägstrafik vill Lomma kommun ändå påtala vikten av att regionen i sin planering beaktar behovet av långsiktigt hållbara lösningar för gods på järnväg. Redan idag ger godstrafiken längs Lommabanan upphov till störningar av närliggande trädgårdar och bebyggelse. Persontrafiken har en annan karaktär och är mindre störande. Ett särskilt spår för godstrafiken måste på sikt byggas utanför tätorterna i sydvästra Skåne, om inte andra lösningar väljs som att hänvisa huvuddelen av godstågstrafiken över en ny förbindelse Helsingborg – Helsingör och längs danska kusten.

Vad gäller cykelplanen är vi mycket angelägna om att utpekade brister som berör kommunen åtgärdas så snart som möjligt. Vi anser att stråket Bjärred – Lund ska ingå i nätet

AB. W

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-10-11

PLG § 35 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:251.501

med stor eller åtminstone medelstor potential (stråket saknas på kartan sidan 13). Dessutom borde stråket Lomma – Malmö vara prioriterat, med tanke på den höga potentialen till överflyttning av pendlingstrafik (sidan 40). Detsamma gäller stråket Lomma – Lund, och anläggande av belysning och läplantering.

– Akten –KS

KS

LOMMA KOMMUN

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -10- 05

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsavdelningen

Vår referens: Anders Nyquist
Direkttel: 040-641 11 05
E-post: anders.nyquist@lomma.se
Diarienr: KF/KS2017:251.501
Er referens:

2017-10-04

Kommunstyrelsen

Yttrande över regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 och cykelvägsplan för Skåne 2018-2029

Ärendebeskrivning

Region Skåne har för yttrande översänt förslag till regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för Skåne 2018-2029 och Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning har också tagits fram.

Den preliminära ramen för RTI-plan är 4 442 miljoner kronor. RTI-plan avser huvudsakligen investeringar på det statliga vägnätet i Skåne. Cykelvägsplanen är en bilaga till RTI-planen och i denna prioriteras åtgärder för cykel på det statliga vägnätet.

MalmöLundregionen har beslutat om ett gemensamt yttrande över RTI-planen, och detta bilägges.

Följande namngivna objekt inom Lomma kommun finns med i RTI-planen.

Samfinansiering med nationell plan:

- Godsstråket genom Skåne med bland annat Lommabanan etapp 1 genomförande 2020-2023 (byggstart Lommabanan år 2020/2021)
- Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2 genomförande 2024-2026 (beräknad byggstart 2024)

Regionala objekt:

- E6.02 Flädie – Lund pågår samt genomförande 2018
- 913 Bjärred – Flädie genomförande 2024-2026 (genomförande samtidigt med etapp 2 av Lommabanan)

I cykelvägsplanen finns angivet byggande av cykelväg till Borgeby slott år 2019. Vidare anges behov av att anlägga belysning längs cykelvägen mellan Lomma och Lund. Vidare anges olika brister även för cykelvägarna Lomma – Malmö och Bjärred – Lund.

Handlingar i ärendet

A Denna skrivelse.
B Förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.
C Förslag till Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.
D Förslag till Miljökonsekvensbeskrivning av regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.
E MalmöLundregionens yttrande över Region Skånes förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.

Synpunkter

Det är viktigt att redovisade objekt i RTI-planen för Lomma kommun kan genomföras inom en rimlig tid. Det känns något oroväckande att planen inte har samma tidsangivelser för byggstart och genomförande vad gäller Lommabanans två etapper, vilka används i andra sammanhang och i samarbete med Trafikverket.

Det finns ytterligare angelägna objekt att lyfta fram inom kommunen, men dessa avser snarare den nationella planen. Här finns till exempel byggandet av ett yttre godsspår och förbättring av framkomligheten på E6 delen trafikplats Lomma – Malmö. Detta behov kommer att blir tydligt inte minst när busstrafiken längs kusten, linje 132, ska läggas ut på motorvägen. Trafikplats Lomma behöver också kompletteras med ytterligare ett "klöverblad" så att trafik från norr mot Lund inte behöver passera över väg 103.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Lomma kommun yttrar sig enligt följande:

Lomma kommun ställer sig bakom MalmöLundregionens yttrande över den regionala transport-infrastrukturplanen för Skåne 2018-2029, och vill dessutom lägga till följande:

Det är viktigt att utbyggnaden av Lommabanan för persontrafik, både etapp 1 och etapp 2, genomförs så snart det är möjligt. Vad gäller etapp 1 har berörda kommuner samt Trafikverket och Region Skåne i ett medfinansieringsavtal angett att målet är att byggstart av objektet ska ske 2018/2019 med start av persontrafiken år 2020. Det konkreta arbetet bedrivs också med målet att trafiken ska inledas i december 2020.

För etapp 2, som hittills har diskuterats inom ramen för Sverigeförhandlingen, har 2023 bedömts som tidigast möjliga år för utökad tågtrafik. Tidpunkten har satts utifrån Trafikverkets angivna tidsbehov om cirka fem år för att planera, projektera och anlägga. Ett beslut om genomförande av objektet år 2018 kan därmed ge trafikstart i december 2023. I den nationella planen anges byggstart för detta objekt till perioden 2018-2020. Den regionala planen bör således ha samma år för byggstart som den nationella planen.

Vad gäller cykelplanen är vi mycket angelägna om att utpekade brister som berör kommunen åtgärdas så snart som möjligt. Vi anser att stråket Bjärred – Lund ska ingå i nätet med stor eller åtminstone medelstor potential (stråket saknas på kartan sidan 13). Dessutom borde stråket Lomma – Malmö vara prioriterat, med tanke på den höga potentialen till överflyttning av pendlingstrafik (sidan 40). Detsamma gäller stråket Lomma – Lund, och anläggande av belysning och läplantering.

För planeringsavdelningen

Anders Nyquist
Planeringschef

Remiss Planeansvarig

Katarina Bergh

Från: Kontaktcenter
Skickat: den 28 augusti 2017 08:23
Till: Kommunstyrelsen
Ämne: VB: Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029
Bifogade filer: Missiv_Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029.pdf; Remiss miljökonsekvensbeskrivning RTI-plan 2018-2029.pdf; Remissversion av RTI-plan för Skåne 2018-2029.pdf; Remissversion Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -08- 28

Från: Petersson Emelie A [mailto:Emelie.A.Petersson@skane.se]
Skickat: den 25 augusti 2017 15:21
Till: info@bjuv.se; kommunstyrelsen@bromolla.se; burlovs.kommun@burlov.se; bastads.kommun@bastad.se; kommunen@eslov.se; helsingborg@helsingborg.se; kommunen@hassleholm.se; kommunen@hoganas.se; kommunen@horby.se; kommun@hoor.se; kommun@klippan.se; kommun@kristianstad.se; kommunen@kavlinge.se; kommun@landskrona.se; Kontaktcenter <info@lomma.se>; lunds.kommun@lund.se; malmostad@malmo.se; kommun@osby.se; kommunhuset@perstorp.se; info@simrishamn.se; kanslihuset@sjobo.se; kansli@skurup.se; kommunen@staffanstorp.se; info@svalov.se; kommunen@svedala.se; kommun@tomelilla.se; trelleborgs.kommun@trelleborg.se; vellinge.kommun@vellinge.se; kommunen@ystad.se; kommun@astorp.se; info@engelholm.se; kommunkontor@orkelljunga.se; kommun@ostragoinge.se; malin.wildt-persson@kristianstad.se; jan-inge.hansson@helsingborg.se; mathias.nilsen@malmolundregionen.se; madelene.johansson@sydostskane.se; cmport@cmport.com; info@port.helsingborg.se; trelleborgs.hamn@port.trelleborg.se; port@ystad.se; lars.nilsson@landskrona-hamn.se; info@ahushamn.se; info@malmoairport.se; info@kidairport.com; info@angelholmhelsingborgairport.se; kansli@regionblekinge.se; region@kronoberg.se; info@halland.se; info@rfkl.se; regionen@rjl.se; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@almhult.se; ks@markaryd.se; ks@olofstrom.se; kommun@laholm.se; cbu@okf.kk.dk; registrator@slu.se; info@lth.se; lu@lu.se; carl-magnus.carlsson@mah.se; info@lindholmen.se; info@hkr.se; kansliet@kfsk.se; skane@lansstyrelsen.se; trafikverket@trafikverket.se; per.tryding@handelskammaren.com; magnus.engelback@foretagarna.se; malmo@svensktnaringsliv.se; magnus.billqvist@naturskyddsforeningen.se; info@tagoperatorerna.se; syd@akeri.se; info@transportgruppen.se; info@brinova.se; info@jernhusen.se; info@greencargo.com; vinnova@vinnova.se; info@akkafrakt.se; magnus.malmqvist@se.dsv.com; karl-johan.mertz@mertz.se; info@scandfibre.se; info@txlogistik.eu; thord.sandahl@sandahlsbolagen.se; info@smtf.se; MISV@DI.DK; info@danskerhverv.dk; guy.ehrling@gek.se; registrator@arbetsformedlingen.se; skanes.pf@lrf.se; info@cykelframjandet.se; cykelframjandet.malmo@hotmail.com; regionsyd@friluftsframjandet.se; info@ntf.se; mp.randropp@gmail.com; post@brk.dk
Ämne: Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

Hej,

Under 2017 har Region Skåne tagit fram ett remissförslag på *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029, Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 och miljökonsekvensbeskrivning*, underlaget skickas härmed ut på remiss. Fram till fredagen den **20 oktober** kan yttranden lämnas.

Hälsningar

Emelie

Emelie Petersson
Infrastrukturstrateg
Enheten för samhällsplanering
Koncernkontoret, Regional utveckling

Region Skåne

Postadress:Koncernkontoret, 291 89 Kristianstad
Besöksadress:Dockplatsen 26, Malmö
tfn/mobil: +46 (0)40 675 32 98
sms: +46 (0)70 567 33 72
emelie.a.petersson@skane.se
www.skane.se
Region Skåne ansvarar för vården i Skåne och har dessutom ett ansvar för utvecklingen av näringsliv, kommunikationer, kultur och samarbete med andra regioner i och utanför Sverige.Region Skånes högsta beslutande organ är regionfullmäktige, som väljs direkt av invånarna i Skåne

Avdelningen för regional utveckling

MISSIV

Emelie Petersson
Infrastrukturstrateg
040-675 32 98
Emelie.a.petersson@skane.se

Datum 2017-08-25
Dnr 1602246

Remiss: Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Region Skåne översänder härmed förslag till *Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029* och *Cykelvägsplan 2018-2029 för Skåne* på remiss och ni bereds möjlighet att lämna synpunkter till senast fredagen **den 20 oktober 2017**. Region Skåne har under 2016 och 2017 arbetat med att ta fram remissversionerna.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) för åren 2018- 2029, den preliminära ramen är 4 442 miljoner kr. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Cykelvägsplanen för Skåne är en bilaga till RTI-planen, i den prioriteras åtgärder för cykel på det statliga vägnätet. Ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och är ett underlag till prioriteringar i RTI-planen. Trafikverket har samtidigt upprättat Nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Planen bygger på dialog och underlag från kommuner, näringsliv och andra intressenter. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av namngivna objekten i planperioden 2014-2025 är en utgångspunkt samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter. Utrymmet i planen täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne. Genom ökade kostnader för namngivna regionala objekt medför det att inga nya objekt ges möjlighet att prioriteras under denna planperiod. Det finns ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och kan komma att prioriteras i kommande plan.

Planen visar, tillsammans med regeringens Nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Fortsatta satsningar kommer att ske för att utveckla den regionala kollektivtrafiken, bland annat genom nya Pågatågslinjer och Regionalt superbusskoncept. Takten för utbyggnad av cykelvägar kommer att höjas. Ett antal flaskhalsar i det regionala vägnätet kommer också att byggas bort samt investeringar för ökad trafiksäkerhet och miljö. Planen innehåller också medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö.

Region Skåne har under hösten 2016 till och med våren 2017 träffat de skånska kommunerna, statliga myndigheter, representanter från näringslivet för att diskutera hur vi ska prioritera avseende infrastruktur 2018-2029. I din hand håller

du remissförslag till Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 för Skåne. Planen är på remiss mellan 25 augusti till 20 oktober 2017. Efter remissperioden kommer planen att justeras för att senast den 31 januari skickas in till regeringen. Den nationella planen kommer att beslutas våren 2018, och den regionala planen kommer fastställas av regionfullmäktige innan sommaren 2018.

Era synpunkter är mycket värdefulla och vi hoppas därför att ni vill delge oss det. Remissperioden pågår mellan **25 augusti – 20 oktober 2017.** Under remissperioden har vi bjudit in till ett dialogmöte den 4 september i Malmö för att fortsätta dialogen.

Förslaget finns utlagt på www.skane.se/infrastruktur och skicka era synpunkter antingen via e-post till region@skane.se eller till Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling, 291 89 Kristianstad. Vi ber er att i yttrandets inledning sammanfatta era synpunkter. Yttrandena kommer att publiceras på Region Skånes hemsida.

Kontakta gärna Emelie Petersson på emelie.a.petersson@skane.se, 040-675 32 98 för svar på eventuella frågor.

Med vänlig hälsning

Mätta Ivarsson
Ordförande, Regionala Utvecklingsnämnden

Sändlista

Bjuvs kommun, info@bjuv.se
Bromölla kommun, kommunstyrelsen@bromolla.se
Burlöv kommun, burlovs.kommun@burlov.se
Båstads kommun, bastads.kommun@bastad.se
Eslövs kommun, kommunen@eslov.se
Helsingborgs Stad, helsingborg@helsingborg.se
Hässleholms kommun, kommunen@hassleholm.se
Höganäs kommun, kommunen@hoganas.se
Hörby kommun, kommunen@horby.se
Höörs kommun, kommun@hoor.se
Klippans kommun, kommun@klippan.se
Kristianstad kommun, kommun@kristianstad.se
Kävlinge kommun, kommunen@kavlinge.se
Landskrona stad, kommun@landskrona.se
Lomma kommun, info@lomma.se
Lunds kommun, lunds.kommun@lund.se
Malmö stad, malmostad@malmo.se
Osby kommun, kommun@osby.se
Perstorps kommun, kommunhuset@perstorp.se
Simrishamns kommun, info@simrishamn.se
Sjöbo kommun, kanslihuset@sjobo.se
Skurups kommun, kansli@skurup.se
Staffanstorps kommun, kommunen@staffanstorp.se
Svalövs kommun, info@svalov.se
Svedala kommun, kommunen@svedala.se
Tomelilla kommun, kommun@tomelilla.se
Trelleborgs kommun, trelleborgs.kommun@trelleborg.se
Vellinge kommun, vellinge.kommun@vellinge.se
Ystads kommun, kommunen@ystad.se
Åstorps kommun, kommun@astorp.se
Ängelholms kommun, info@engelholm.se
Örkelljunga kommun, kommunkontor@orkelljunga.se
Östra Göinge kommun, kommun@ostragoinge.se

Skåne Nordost, malin.wildt-persson@kristianstad.se
Skåne Nordväst, jan-inge.hansson@helsingborg.se
MalmöLundregionen, mathias.nilsen@malmolundregionen.se
Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, madelene.johansson@sydostskane.se

CMP, cmport@cmport.com
Helsingborgs Hamn, info@port.helsingborg.se
Trelleborgs Hamn, trelleborgs.hamn@port.trelleborg.se
Ystad Hamn, port@ystad.se
Landskrona Hamn, lars.nilsson@landskrona-hamn.se

Åhus Hamn och Stuveri, info@ahushamn.se
Malmö Airport, info@malmoairport.se
Kristianstad Österlen airport, info@kidairport.com
Ängelholm Flygplats info@angelholmhelsingborgairport.se

Region Blekinge, kansli@regionblekinge.se
Region Kronoberg, region@kronoberg.se
Region Halland, info@halland.se
Regionförbundet Kalmar län, info@rfkl.se
Region Jönköping län, regionen@rjl.se
Region Huvudstaden, regionh@regionh.dk
Region Själland, regionsjaelland@regionsjaelland.dk

Älmhults kommun, info@almhult.se
Markaryds kommun, ks@markaryd.se
Olofströms kommun, ks@olofstrom.se
Laholms kommun, kommun@laholm.se
Köpenhamns kommun, cbu@okf.kk.dk
Bornholms kommun post@brk.dk
SLU Alnarp, registrator@slu.se
LTH, info@lth.se
Lunds Universitet, lu@lu.se
Malmö Högskola, carl-magnus.carlsson@mah.se
Lindholmen Science Park/CLOSER, info@lindholmen.se
Högskolan Kristianstad, info@hkr.se

Kommunförbundet Skåne, kansliet@kfsk.se
Länsstyrelsen Skåne, skane@lansstyrelsen.se
Trafikverket Region Syd, trafikverket@trafikverket.se
Regionala Godstransportrådet Skåne Blekinge, magnus.gustafsson@trafikverket.se
Sydsvenska industri och handelskammaren, per.tryding@handelskammaren.com
Företagarna, magnus.engelback@foretagarna.se
Svenskt näringsliv, malmo@svensktnaringsliv.se
Naturskyddsföreningen, magnus.billqvist@naturskyddsforeningen.se
Tågoperatörerna, info@tagoperatorerna.se
Åkeriföreningen syd, syd@akeri.se
Transportgruppen, info@transportgruppen.se
Brinova, info@brinova.se
Jernhusen, info@jernhusen.se
Green Gargo, info@greencargo.com
Vinnova, vinnova@vinnova.se
Akka frakt, info@akkafrakt.se
DSV, magnus.malmqvist@se.dsv.com
Mertz, karl-johan.mertz@mertz.se
Scand Fibre, info@scandfibre.se

TX logistik, info@txlogistik.eu
Real rail, thord.sandahl@sandahlsbolagen.se
SMTF, info@smtf.se
Dansk Industri, DI Transport, MISV@DI.DK
Dansk Erhverv, info@danskerhverv.dk
Näringslivets transportråd; guy.ehrling@gek.se
Arbetsförmedlingen; registrator@arbetsformedlingen.se
LRF i Skåne; skanes.pf@lrf.se
Cykelfrämjandet; info@cykelframjandet.se, cykelframjandet.malmo@hotmail.com
Friluftsfrämjandet Syd; regionsyd@friluftsframjandet.se
Nationell förening för trafiksäkerhetens främjande, info@ntf.se
Pendlarförening Öresund; mp.randropp@gmail.com

REMISSVERSION

Bilaga 2

Miljökonsekvensbeskrivning av

REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2018 – 2029

REGION SKÅNE

Bilaga 2

Innehållsförteckning

Sammanfattning 5
Inledning
- Syfte med miljöbedömningen 7
- Process och tidplan 7
- Nollalternativ och nytt planförslag 8
- Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 9

Förutsättningar och underlag 13
- Utmaningar att hantera 13
- Styrande mål 15
- RTI-planen i ett sammanhang 17
- Avgränsning av miljöbedömningen 17

Metod för bedömning av planens miljöpåverkan 19
- Miljöbedömningsgrunder 19
- Social hållbarhet 21
- Analysmetoder 22
- Bedömning i femgradig skala 23

Nulägesbeskrivning och nollalternativ 24
- Transporternas påverkan på miljön idag 24
- Nollalternativ med beslutade åtgärder 33

Beskrivning av planförslagets miljöpåverkan 41
- Regionala vägobjekt 41
- Järnväg 41
- Regionalt superbusskoncept 42
- Tillgänglighetsanpassning 42
- Övrig busstrafik 43
- Trafiksäkerhet och miljö 43
- Cykelvägar 44
- Steg 1- och 2-åtgärder 45
- Driftbidrag till flygplatser 46
- Bidrag enskilda vägar 47
- Planförslaget i jämförelse med nollalternativet 47
- Samlad bedömning per miljökvalitetsmål 49

Samlad effektbedömning av den regionala transportinfrastrukturplanen 51
- Samlad bedömning - transportpolitiska mål 51
- Bedömning av planens påverkan på klimatmål och mål för färdmedelsandelar 51
- Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan 53
- Bedömning av RTI-planens påverkan på social hållbarhet 53

Bilaga 1. Remissammanställning avgränsningssamråd 55

.

Sammanfattning

En miljöbedömning av en plan eller ett program är en process med syfte att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en rapport där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas (12 § MB). En MKB är en rapportering av miljöbedömningsprocessen.

Nya transportslagsövergripande infrastrukturplaner tas nu fram på regional och nationell nivå och styr de ekonomiska prioriteringarna för transportinfrastrukturen i Sverige 2018-2029. Länsplan för regional transportinfrastruktur för Skåne (RTI-plan) remitteras i september 2017 (rubricerad version). I samband med detta remitteras även miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn). Yttranden över MKBn kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med RTI-planen, för att integrera miljöaspekterna i beslutsprocessen. En remitterad RTI-plan ska redovisas till regeringen i december 2017. Under våren 2018 kommer regeringen att fastställa definitiva ramar för nationella och regionala planer.

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet baseras på dagens politik och de beslut som är kända. Prognoser för befolkningsutveckling och trafikutveckling samt beslutade investeringar är exempel på faktorer som styr bedömningen av miljöns utveckling i nollalternativet.

RTI-planen (liksom den Nationella transportplanen) omfattar en investeringsperiod på 12 år, men revideras vart 4e år. Det innebär att en stor del av åtgärderna i den befintliga planen (2014-2025) ännu inte är genomförda då den nya planperioden tar vid. I processen bakom framtagandet av ny RTI-plan har det varit ett politiskt ställningstagande att den gällande planen ska genomföras i sin helhet, varför den också ingår i nollalternativet.

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull beslut- och genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan och där planförslaget har störst möjlighet att påverka. De mål som är styrande för miljöbedömningen och som måluppfyllelse beskrivs för är *de transportpolitiska målen*, regeringens förslag till *nationellt klimatmål för transportsektorn*, *mål för färdmedelsandelar i Skåne samt* sex utpekade *miljökvalitetsmål* som bedöms kunna påverkas av transportsektorn.

Bedömningsgrunder har tagits fram för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de miljöaspekter som räknas upp i miljöbalkens 6 kap 12 § punkt 6 kommer att bedömas i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt hur miljöaspekterna relaterar till relevanta miljömål. Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. För att underlätta arbetet samt skapa en

pedagogisk redovisning av planens miljöpåverkan har bedömningsgrunderna sorterats in under tre olika fokusområden: klimat, hälsa och landskap.

En bedömning av nollalternativet är att vägtrafiken kommer att fortsätta öka. Utvecklingen leder därför inte i riktning mot den målsättning för färdmedelsfördelning som anges i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Inte heller bedöms utvecklingen i Skåne bidra till att uppfylla det nationella klimatmålet om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Satsningarna som finns i regionala och nationella planer leder i stort sett i positiv riktning, men har en rätt så liten effekt i sammanhanget. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske. Påverkan på buller är osäkert, då trafiken bedöms öka samtidigt som fordonen bedöms bli tystare, med en större andel elfordon. De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning. Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder.

Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning på hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följdeffekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafiknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Inledning

Syfte med miljöbedömningen

En **miljöbedömning** av en plan eller ett program är en process med syfte att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål.

En **miljökonsekvensbeskrivning (MKB)** är en rapport där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas (12 § MB). En MKB kan sägas vara en rapportering av miljöbedömningsprocessen.

Lagkraven vid en miljöbedömning av en plan eller ett program styrs av Miljöbalken 6 kapitlet. I det fall en myndighet upprättar en plan ska en miljöbedömning genomföras om planen antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningens övergripande syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas (MB 11 § 2 stycket). Miljöbedömningen ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen.

Regeringen skriver i sitt uppdrag, daterat 2017-03-23, för framtagande av nya infrastrukturplaner på regional och nationell nivå att "Trafikverket och länsplaneupprättarna i åtgärdsplaneringen ska tillämpa 6 kapitlet miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas."

Process och tidplan

Nya transportslagsövergripande infrastrukturplaner tas nu fram på regional och nationell nivå och styr de ekonomiska prioriteringarna för transportinfrastrukturen i Sverige 2018-2029. Länsplan för regional transportinfrastruktur för Skåne (RTI-plan) remitteras i september 2017 (rubricerad version). I samband med detta remitteras även miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn). Yttranden över MKBn kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med RTI-planen, för att integrera miljöaspekterna i beslutsprocessen. En remitterad RTI-plan ska redovisas till regeringen i december 2017. Under våren 2018 kommer regeringen att fastställa definitiva ramar för nationella och regionala planer.

Ett avgränsningssamråd har hållits där Länsstyrelsen i Skåne län, samt de skånska kommunerna, har haft möjlighet att yttra sig över avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen av RTI-planen. Avgränsningen beskrivs i kapitel 2. Inkomna synpunkter har tagits om hand och redovisas i en remissammanställning, se bilaga 1.

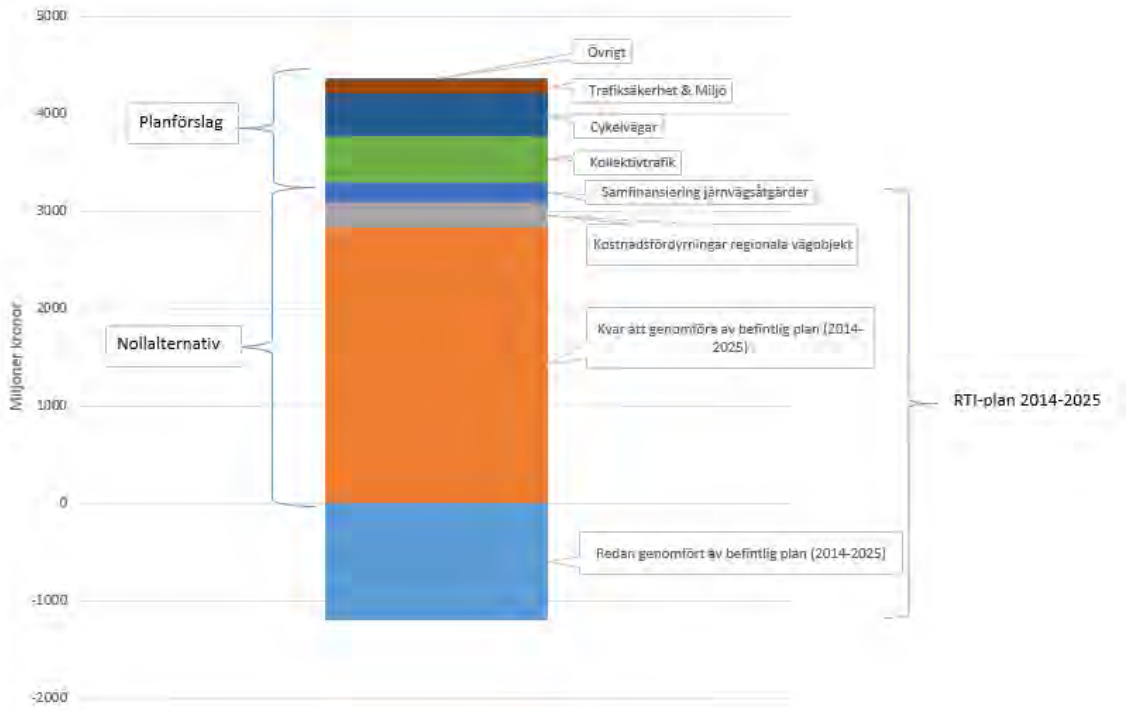
Trafikverket ansvarar för att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning av Nationell transportplan, inklusive de delar av planen som berör Skåne.

Nollalternativ och nytt planförslag

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet baseras på dagens politik och de beslut som är kända. Prognoser för befolkningsutveckling och trafikutveckling samt beslutade investeringar är exempel på faktorer som styr bedömningen av miljöns utveckling i nollalternativet.

RTI-planen (liksom den Nationella transportplanen) omfattar en investeringsperiod på 12 år, men revideras vart 4e år. Det innebär att en stor del av åtgärderna i den befintliga planen (2014-2025) ännu inte är genomförda då den nya planperioden tar vid. I processen bakom framtagandet av ny RTI-plan har det varit ett politiskt ställningstagande att den gällande planen ska genomföras i sin helhet. Därför ingår gällande plan i nollalternativet, som beskrivs i kapitel 4. Själva planförslaget omfattar tillkommande investeringar i den nya planperioden (2018-2029) och bedöms och beskrivs i kapitel 5.

Figur 1. Nollalternativ och nytt planförslag för planperioden 2018-2029. RTI-planens totala ram är 4 442 Mkr. De orangea och grå delarna av stapeln visar kostnader för åtgärder i befintlig plan som ännu inte är genomförda. Eftersom en del av de namngivna regionala vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar tar den gällande planen upp cirka 70 procent av planens totala kaka. Den översta delen av stapeln visar hur utrymmet i den nya fördelas på olika åtgärdskategorier. Dessa beskrivs närmare i kapitel 1.4.



Möjliga åtgärder enligt förordning

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statligt finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
    - byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
    - byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
    - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
    - byggande av flygplatsanläggning som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
    - transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
    - åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
    - byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
    - investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
    - investeringar i sådan rullande materiell för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004-2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Åtgärdskategorier

Den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) delas upp på namngivna objekt och smärre åtgärder som ryms inom olika åtgärdsområden/potter. Namngivna objekt är åtgärder som har investeringskostnad på minst 25 Mkr, och utgörs huvudsakligen av åtgärder på det regionala vägnätet och samfinansiering till Nationell transportplan av järnvägssatsningar. Namngivna objekt ska redovisas var för sig med uppskattad investeringskostnad. Alla namngivna objekt har också bedömts separat avseende miljöeffekter i MKBn.

Nedan listas de åtgärdskategorier som ingår i ny RTI-plan och som ingår i miljöbedömningen:

- **Namngivna regionala vägobjekt**
  - Standardhöjning av regionala statliga vägar, främst mötesseparering, breddning, säkring av sidoområden, samt i vissa fall nya vägsträckningar. För fullständiga objektbeskrivningar hänvisas till RTI-planen.
- **Samfinansiering järnväg**
  - Höjning av kapacitet och kvalitet på befintliga banor för att möjliggöra persontrafik, nytt dubbelspår på Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, samt trimningspaket med mötesspår/mötesstationer, förlängning av plattformar, nya kontaktledningar, ny räls, nya växlar, signalåtgärder och stängning av obevakade överfarter. För fullständiga objektbeskrivningar hänvisas till RTI-planen.
- **Kollektivtrafik**
  - **Regionalt superbusskoncept**. En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept. Åtgärder på infrastrukturen behövs för att öka framkomlighet, prioriteringar i korsningar och busskörfält.
  - **Tillgänglighetsanpassning.** En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på målet i Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.
  - **Övrig busstrafik**. Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. En satsning görs också på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna. Dessa åtgärder innebär bland annat bussgator och busskörfält i korsningar. En satsning på stationer görs för att förbättra byten mellan transportslag och ökad komfort. Det finns hållplatser längs kommunala vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. För beskrivningar av objekt större än 25 Mkr hänvisas till RTI-planen.
- **Cykelvägar**
  Cykelvägsplanen innehåller tre potter. Statliga objekt, statligt bidrag till kommunal infrastruktur och standardhöjningar på stråk. En utgångspunkt för planeringen är Cykelstrategi för Skåne och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne. Eftersom omfattningen på dessa önskemål vida överskrider planutrymmet är prioriteringar nödvändiga.

  Cykelvägar längs statliga vägar.
  - **Alternativ saknas**. Det ska inte finnas några gena och trafiksäkra alternativ för dem som vill cykla i de föreslagna relationerna idag. Cykelvägar i samma relationer som befintliga vägar med höga hastighetsbegränsningar och höga trafikmängder prioriteras därför.
  - **Potential för många cyklister**. Relationen kan förväntas locka många cyklister. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här.
  - **Regional betydelse**. Brister som binder samman längre stråk prioriteras. Nationella och regionala leder för rekreation och turism hör till dessa. Även kortare cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet till sammanhållna stråk. I åtgärdsområdet ingår att fullfölja gällande regional cykelvägsplan. Cykelvägsplanen omfattar bland annat satsningar på cykelbanor

och trafiksäkrare korsningar längs med större landsvägar och i tätorter, utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling, stärka kopplingar till stationer och hållplatser samt turistcykelleder.

Standardhöjningar på statliga cykelvägar

- **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder.** I första hand gäller detta prioriterade nät för cykling eller på regionala eller nationella leder. Potten är även aktuell för statliga vägar med bred vägren där det är möjligt att relativt billigt skapa en mer trafiksäker miljö för cyklisterna. Säkra passager ingår här.
- **Utrustning för att mäta cykeltrafiken.** Fasta mätstationer eller annan utrustning för att följa upp cykeltrafikflödena.
- **Belysning.** Belysningsåtgärder ingår i denna pott.
- **Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar**

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

- **Kopplingar till kollektivtrafik**. För att stärka kollektivtrafiken har cykeln en viktig betydelse som anslutningsresa. Kopplingar till kollektivtrafiken är därför viktiga.
- **Binda samman stråk**. Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Åtgiärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar ingår.
- **Olycksdrabbade sträckor**. Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade.
- **Barn och ungas cyklande**. Kommunal cykelinfrastruktur av betydelse för barn och ungas cyklande är prioriterad.

Trafiksäkerhet och miljö

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att säkra vägar och ökad hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommeratt prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter
- Ökad säkerhet genom särskilt körfält för vänstersväng
- Trafiklugnade åtgärder på genomfarter, bland annat säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

- **Övrigt**
  - **Investeringsåtgärder enskilda vägar.** En mindre summa avsätts för bidrag till enskilda vägar under planperioden. Det bedömda behovet uppgår till 20 mkr i bidrag. Hanteras av Trafikverket.
  - **Driftsbidrag till flygplatser.** 40 mkr avsätts för driftbidrag till icke statliga flygplatser, i Skåne är det Kristianstad Österlen Airport. Hanteras av Trafikverket.
  - **Steg 1 & 2 åtgärder.**
    Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet som har prioriterats i RTI-planen kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika potterna för t ex trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

3 scenarier – 1 planförslag

Den viktigaste utgångspunkten bakom prioriteringarna i RTI-planen en är den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030* och *Strategier för Det flerkärniga Skåne*. Dessa har i sin tur brutits ned i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, som syftar till att ange den strategiska inriktningen inför kommande planperioder med nationell och regional infrastrukturplan. Målen i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* ska vara vägledande för prioritering av nya objekt i RTI-planen.

I ett första skede togs tre olika scenarier fram för prioritering av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Skillnaden mellan de tre scenarierna är främst fördelningen mellan nya regionala vägobjekt samt satsningar på cykel och kollektivtrafik:

- **Scenario 1** – innebär samma procentuella fördelning mellan olika åtgärdskategorier som i befintlig plan.
- **Scenario 2** – innebär ökat utrymme för satsningar på kollektivtrafik och cykel, men också utrymme för ett nytt namngivet regionalt vägobjekt.
- **Scenario 3** – är det av scenarierna som innebär störst potter för kollektivtrafik och cykel. I detta scenario genomförs inga nya namngivna regionala vägobjekt.

En dialog med de skånska kommunerna har förts om de olika scenariernas för- och nackdelar. Ett beslut har då tagits att **scenario 3 ska gälla som nytt planförslag**. Fokus på miljö- och hälsa har varit betydande anledningar till att detta scenario har prioriterats:[1]

- Stort fokus på kollektivtrafik i regeringen uppdrag
- Stora behov avseende framkomlighet för kollektivtrafiken
- Regionalt superbusskoncept kan genomföras
- Hela-resan-perspektivet efterfrågas från kommunerna
- Ger möjlighet att stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel
- Ökad pott för cykel kan bidra till stora hälsovinster i Skåne
- Trimningspaket kan genomföras för att bidra till en robustare järnväg

Åtgärdsvalsstudier

Enligt det nya planeringssystemet som trädde i kraft 1 januari 2013 ingår åtgärdsvalsstudier som ett nytt steg i planering av transportlösningar som är avsedd att bidra till väl fungerande nya planeringsprocesser. Åtgärdsval bidrar till att skapa en länk mellan den strategiska ekonomiska planeringen å ena sidan och planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg å andra sidan. Då prövas tänkbara lösningar enligt fyrstegsprincipen och samlade effektbedömningar ska tas fram. Det innebär att betydande miljöpåverkan för en del miljöaspekter bättre hanteras i åtgärdsvalsstudier av specifika objekt än i miljöbedömningen av planen.

[1] Ppt *Framtida infrastruktursatsningar i Skåne 2018-2029.* Till politiskt startmöte 2017-04-05.

Förutsättningar och underlag

Utmaningar att hantera

Transporter bidrar till mycket positivt och önskvärt i vårt samhälle. Och har under lång tid ökat. Samtidigt vet vi att de för med sig en rad kostnader i form av koldioxidutsläpp, luftföroreningar, buller, barriärer, olyckor etcetera. De flesta av transporternas negativa kostnader ökar med ökade transporter. I takt med en ökad medvetenhet om de negativa konsekvenserna av vår ständigt ökande rörlighet blir det mer och mer uppenbart att samhälle och transportsektor inte enbart kan tillhandahålla ökade möjligheter utan att samtidigt förhålla sig till kostnaderna förknippade med utnyttjandet av detta ökade utbud. Trafiksystemet är starkt strukturbildande vilket kan ses både som en utmaning och som en möjlighet.

För att skapa ett transportsystem med robust, tillförlitlig tillgänglighet för en hållbar utveckling som inkluderar kraftigt minskade koldioxidutsläpp krävs en ny kurs och utforskande av de bästa tänkbara åtgärderna och planering. Stern[2] pekade redan år 2006 ut kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser som en *förutsättning* för att inte den långsiktiga ekonomiska utvecklingen ska drabbas.

Transporterna står för hälften av koldioxidutsläppen

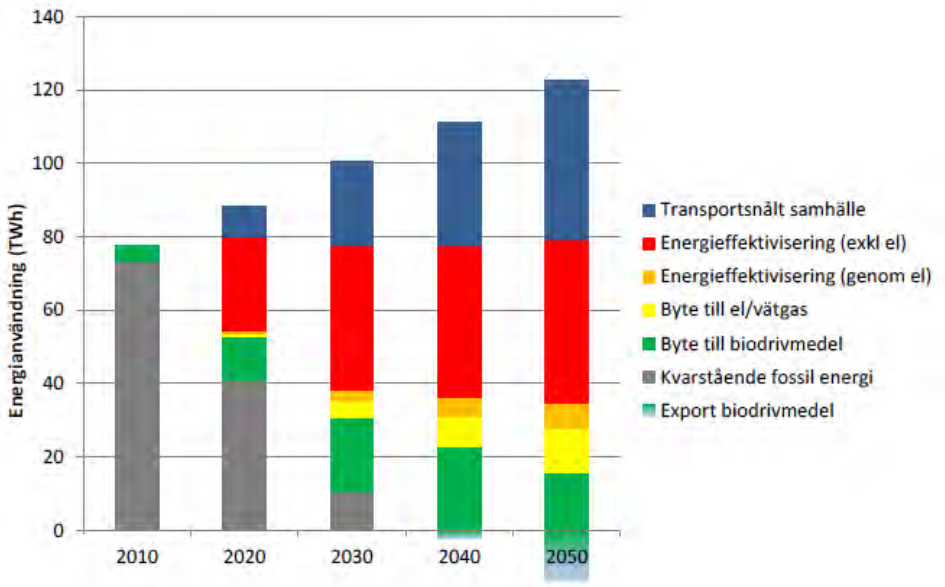
Transporter är en av de sektorer som bidrar mest till utsläppen av koldioxid – drygt 40 procent i Sverige (år 2015).[3] En stor del, cirka 2/3, av utsläppen kommer från vägtrafik, där i sin tur personbilstrafiken dominerar. Andelen utsläpp från transporter är i Sverige relativt stor jämfört med andra europeiska länder mycket beroende på att vi har en förhållandevis koldioxideffektiv elproduktion.

En utveckling enligt Trafikverkets klimatscenario kan bidra till klimatmål och flera andra miljömål

Den 2 februari 2017 lade regeringen fram ett förslag om en ny klimatlag. Lagen baseras på Miljömålsberedningens förslag som innebär att Sverige ska ha ett "netto nollutsläpp" av klimatpåverkande växthusgaser år 2045. Förslaget innebär ett kvantifierat mål om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Det är första gången som det har tagits fram ett kvantifierat utsläppsmål för transportsektorn. Målet skiljer sig inte mycket från Sveriges vision om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2050 och prioriteringen om fossiloberoende fordonsflotta, tolkat som 80 procents lägre användning av fossil energi i vägtrafik år 2030. Denna vision har analyserats inom utredningen *Fossilfrihet på väg* (FFF-utredningen, SOU 2013:84) och i Trafikverkets klimatscenario. Klimatscenariot bygger på att kraftfulla åtgärder och styrmedel genomförs för att minska utsläppen, med 80 procent redan till år 2030. Det handlar om att bromsa den prognosticerade utvecklingen av vägtransporter genom en mer transportsnål samhällsplanering och effektivisering, men också att minska utsläppen från de vägtransporter som finns kvar med ny teknik. Detta illustreras i Figur 2. Observera att toppen på staplarna motsvarar utvecklingen utan åtgärder, inräknat befolkningsökning och trafikökning. Man skulle också kunna uttrycka det som att gång, cykel och kollektivtrafik måste ta hand om allt nytt resande efter år 2010. År 2040 bedöms energieffektivisering (rött) stå för en stor del, det vill säga bränslesnålare fordon. Det innebär att den återstående energin som måste klaras med förnybara bränsle och el år 2040 (grönt och gult) är mindre än hälften av den energin som används för vägtransporter år 2010.

[2] Stern 2006, *The Stern Review on the Economics of Climate Change.*
[3] Naturvårdsverket, 2017

En utveckling enligt Trafikverkets klimatscenario skulle inte bara bidra till de nationella klimatmålen, utan också till många andra miljö- och samhällsmål – genom täta, funktionsblandade städer med bättre tillgänglighet med kollektiv-, cykel- och gångtrafik samt ökad andel elektrifierade, tysta och emissionsfria fordon.



Figur 2. Vägtrafikens användning av fossil energi med och utan åtgärder (TWh). Toppen på staplarna motsvarar utvecklingen utan åtgärder, de gråa fälten återstående fossil energi efter åtgärder. Negativa värden avser export av bioenergi. Av staplarna kan man även se hur stor del av minskningen som åstadkoms av de olika åtgärdskategorierna. Källa: Trafikverket, 2016, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser*, Publikationsnummer: 2016:043.

Färdmedelsval påverkar miljön

Skillnaderna mellan hur stor klimatpåverkan olika trafikslag ger är stor. Transporter med tåg ger en bråkdel av utsläppen jämfört med buss som i sin tur i genomsnitt ger mindre än hälften av klimatpåverkan än resor med bil. Både transporter med färja och flyg ger för persontransporter i snitt mer än 3 gånger så stor klimatpåverkan som bil. Inom varje enskilt trafikslag finns stora skillnader mellan sämsta och bästa teknik, drivmedel etc. År 2030, som är RTI-planens tidshorisont, kommer en större del av trafikarbetet göras med förnybara drivmedel eller el/vätgas.

Transporterna skapar barriärer

Transportinfrastrukturen och dess trafik skapar barriärer för både människor, djur och växter. Den tar mark i anspråk som skulle kunna användas för rekreation och jordbruk. Den är också utrymmeskrävande och har gjort att våra städer breder ut sig över stora ytor, vilket försämrar förutsättningarna att ta sig runt till fots eller med cykel. Ofta finns det ett starkt samband mellan transportinfrastrukturen och samhällsplaneringen. Barriäreffekter kan få sociala konsekvenser och bidra till segregation om trafikleder skärmar av olika stadsdelar. Ur en biologisk synvinkel behövs en ökad hänsyn till djurs och växters behov av habitat och livsmiljöer, så kallade ekosystemtjänster.

Påverkan på grundvatten

Utsläpp från fordon och från vägbanor, kvävedioxider, vägsalter och tungmetaller, kan påverka grundvattnets kvalitet. Framförallt finns det en betydande risk för att olyckor med farligt gods kan orsaka allvarliga skador i miljöer med goda grundvattentillgångar. Skydd av vatten är en mycket viktig aspekt vid all infrastrukturplanering.

Transporterna påverkar hälsan

Resande med gång och cykel (aktiv mobilitet) ger mycket positiva effekter på hälsa. Forskning visar att vardagsmotion har en betydande positiv effekt på många vanliga välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Men motoriserade transporter kan påverka hälsan negativt. Utsläpp till luft, i form av partiklar och kvävedioxider kan på lång sikt ge allvarliga effekter på hälsan om man utsätts för detta dagligen. Trygghet och säkerhet är viktiga aspekter, den upplevda och faktiska säkerheten i trafiksystemet påverkar valet av transportmedel. Hälsosamma städer och gator kräver således en helhetssyn på hälsa som omfattar både luft, buller, fysisk aktivitet och trafiksäkerhet och trygghet.

Styrande mål

I det här stycket beskrivs mål som är styrande för miljöbedömningen och som planens miljöpåverkan följs upp mot. För en samlad bild av de mål som är styrande för infrastrukturplaneringen i stort, se RTI-planens huvuddokument.

De transportpolitiska målen

Bland nationella mål är de transportpolitiska målen de mest övergripande. Det övergripande nationella transportpolitiska målet är *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet*. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål. Dels ett funktionsmål som berör tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målsättningarna ska även vara ett stöd och inspiration för regional och kommunal planering.

Generationsmålet

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation efter att systemet infördes år 1999. I regeringens proposition 2000/01:130 "Svenska miljömål - delmål och åtgärdsstrategier" preciserades att generationsmålet skulle vara uppfyllt år 2020. Miljöpolitiken ska fokusera på att:

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljön.
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Miljökvalitetsmål

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det svenska miljömålssystemet innehåller sexton miljökvalitetsmål. Av dessa 16 miljökvalitetsmål har en avgränsning av de mål som berör transportsektorn redovisats i regeringens proposition ”Mål för framtidens resor och transporter”. Bedömningen av planförslagets positiva eller negativa påverkan på miljökvalitetsmålen kommer att fokusera på dessa sju miljökvalitetsmål:

- Begränsad klimatpåverkan,
- Frisk luft,
- Bara naturlig försurning,
- Giftfri miljö,
- Ingen övergödning,
- God bebyggd miljö samt
- Ett rikt växt- och djurliv.

Klimatmål

Som tidigare nämnts (se kapitel 2.1) har regeringen tagit fram ett förslag till mål om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Ett speciellt fokus riktas i miljöbedömningen mot RTI-planens påverkan på det nationellt föreslagna målet.

Framtida färdmedelsfördelning i Skåne

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* finns mål för färdmedelsfördelningen 2030 och 2050. Målen utgår från den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, om att kollektivtrafiken marknadsandel av den motoriserade trafiken ska uppgå till minst 40 procent samt om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030.[4]. Den innebär att **Skåne ska bidra till de nationella målen och därför minska biltransportarbetet med 10 procent till 2030 och 15 procent till 2050, jämfört med 2010**.

Mål för att uppnå social hållbarhet

Enligt definitionen ur Folkhälsomyndighetens programförklaring har social hållbarhet en avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle är resilient men samtidigt förändringsbenäget, och ett samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen. Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. En stor mångfald av resenärer med olika förutsättningar och behov, till exempel barn, unga, äldre, flickor, pojkar, kvinnor och män, ställer höga krav på ett tillgängligt samhälle och det är viktigt att samtliga transportslag och trafiksystemet som helhet utvecklas och anpassas så att alla kan använda det. Transportsystemet behöver tillgodose behoven hos människor med olika bakgrund och förutsättningar, tydlig och lättillgänglig information är viktigt för alla och särskilt för nyanlända och besökare.[5]

Mål för folkhälsa

Sverige har en nationell folkhälsopolitik med elva målområden. Målområdena omfattar de bestämningsfaktorer som har störst betydelse för den svenska folkhälsan. Det övergripande målet är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen. Folkhälsomålen har delats upp i 11 sektorsspecifika områden, varav ett är att fysisk aktivitet. Målet för de samlade insatserna inom detta område ska vara att samhället utformas så att det

[4] Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*
[5] Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen. Detta ska främst ske genom insatser som stimulerar till:

- mer fysisk aktivitet i förskola, skola och i anslutning till arbetet,
- mer fysisk aktivitet under fritiden,
- att äldre, långtidssjukskrivna och funktionshindrade aktivt erbjuds möjligheter till motion eller träning på sina egna villkor.[6]

RTI-planen i ett sammanhang

För att hantera de utmaningar och uppnå de mål som nämns i föregående stycken krävs en bred palett av åtgärder; infrastrukturinvesteringar, samhällsplanering och ekonomiska styrmedel. RTI-planen har i sammanhanget ett begränsat mandat, vilken effekt som åtgärderna i planen får är i många fall beroende av vilka beslut som tas inom andra områden:

- Förslaget till RTI-plan innebär en samfinansiering mellan regional och nationell plan för ett antal satsningar för persontrafik på järnväg i Skåne. Effekten av dessa satsningar är beroende av att de också prioriteras i den nationella transportplanen.
- Den fysiska samhällsplaneringen har stor betydelse för transportsystemets utveckling. Exempelvis, om en satsning på ny eller förbättrad persontrafik på järnväg kombineras med stationsnära bebyggelse kan potentialen för överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik bli större.
- Prognoserna för utveckling av nya drivmedel är osäkra. En kraftig tillväxt i förnybara drivmedel och elfordon kan innebära att de negativa klimateffekterna av nya vägar blir mindre. Å andra sidan kan nya vägar bidra till en fortsatt ökning av trafikarbetet, vilket förhindrar möjligheten att i tillräckligt hög grad minska fordonsflottans beroende av fossila drivmedel.

Gemensamt för dessa tre exempel är att de investeringar som görs i RTI-planen samverkar med flera andra planeringsprocesser, som kan förstärka, och motverka, effekterna av investeringarna. Dessa typer av så kallade kumulativa effekter är svåra att fånga upp i en MKB. Det som beskrivs är i **stället i vilken riktning som planförslaget leder, dels i förhållande till nollalternativet, dels i förhållande till de styrande målen**. Detta utvecklas närmare under avsnittet om bedömningsgrunder, se kapitel 3.1.

Avgränsning av miljöbedömningen

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull beslutsoch genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan och där planförslaget har störst möjlighet att påverka. Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Tidsmässig avgränsning

Planen omfattar åtgärder för åren 2018-2029. Det råder stora osäkerheter i vilka miljöaspekter som påverkas av ett transportsystem i slutet av 2020-talet. Av största vikt i ett långt hållbarhetsperspektiv är ändå att bedöma systemets direkta och indirekta konsekvenser för såväl energi- som resursförbrukning och att bedöma dessa aspekter ur ett livscykel-

[6] http://hk.wd6.se/UserFiles/Om_Hedemora_kommun/Folkhalsoarbetet/Folkhalsomal.pdf

perspektiv. I praktiken är det också svårt att dra en tydlig tidsgräns för miljöeffekter av investeringar. Eftersom åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2029, behandlar miljöbedömningen effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2029.

Geografisk avgränsning
Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. Trafikverket har vid tidigare miljöbedömningar vänt sig till ansvarig myndighet, Naturvårdsverket, för att diskutera frågan om samråd med andra länder enligt Esbokonventionen, vilket kan ha en betydelse för Skåne genom att åtgärder som prioriteras i Skåne kan ha påverkan på transporterna och dess effekter i Danmark. Det är oklart vad som kan antas innebära betydande miljöpåverkan i annat land. Hittills har Naturvårdsverket valt att gå ut med en underrättelse till de nordiska grannländerna om att en miljöbedömning av planer och program genomförs och överlåtit åt det andra landet att avgöra frågan.

Allmänhetens intresse
Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Relaterade planer och program
Den nationella transportplanen innehåller åtgärdsområdena investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, och för medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Den nationella transportplanen innehåller sammantaget en betydligt större investeringsram än länsplanerna.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Skåne hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

Metod för bedömning av planens miljöpåverkan

Miljöbedömningsgrunder

Bedömningsgrunder används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de miljöaspekter[7] som räknas upp i miljöbalkens 6 kap 12 § punkt 6 kommer att bedömas i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt hur miljöaspekterna relaterar till relevanta miljömål (se kap 2.3 angående mål).

I samband med ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” utarbetade Trafikverket år 2012 tio miljöbedömningsgrunder. Miljöbedömningen av den regionala transportinfrastrukturplanen har i grunden utgått från Trafikverkets bedömningsgrunder, men de har anpassats till den regionala planens förutsättningar och mandat. Bedömningsgrunderna har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen, vissa kriterier har tillkommit respektive tagits bort under arbetets gång, bland annat efter synpunkter från avgränsningssamrådet. Bedömningsgrunderna ”mark ”samt ”bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv” har avgränsats bort, eftersom de bedöms som mycket svåra att bedöma i det här skedet av planeringen. Vissa åtgärder är inte platsbestämda eller slutlig vägsträckning ej vald, varför bedömning av dessa aspekter bäst sker inom ramen för MKB för enskilda objekt/åtgärdsvalsstudier.

Varje miljöaspekt kan bedömas utifrån ett antal indikatorer med tillhörande kriterier och checkfrågor som används i det konkreta arbetet med att genomföra bedömningarna. För varje kriterium bedöms om påverkan av förslagen sammantaget är positiv eller negativ och om påverkan kan betraktas som betydande. I vissa fall kan man inte identifiera betydande miljöpåverkan eller tvingas konstatera att bedömningen är osäker. Exempel på kriterier är:

- Ökning eller minskning av vägtrafik,
- Överflyttning mellan trafikslag,
- Fysisk aktivitet i transportsystemet,
- Antalet personer som utsätts för buller,
- Påverkan på emissioner av kvävedioxid och partiklar,
- Barns, funktionshindrades och äldres möjligheter att ta sig fram egen hand,
- Påverkan på grundvattentäkter,
- Bevarande av skyddsvärda områden,
- Betydelsen för barriärer och störningar.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med **riktningsförändring**. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet. Det är dock aldrig möjligt att med analysmetoderna som grund kvantifiera mängden emissioner, buller eller trafiksäkerhetseffekter.

För att underlätta arbetet samt skapa en pedagogisk redovisning av planens miljöpåverkan har bedömningsgrunderna sorterats in under tre olika fokusområden: klimat, hälsa och landskap[8]. I Tabell 1 illustreras hur fokusområden, bedömningsgrunder, miljömål och kriterier är sammankopplade.

[7] De 14 miljöaspekterna är människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Dessa har delvis omarbetats av Trafikverket för att vara mer anpassade till att bedöma transporternas miljöpåverkan.

[8] Trafikverket har 2017 uppdaterat sina bedömningsgrunder och har lagt till ett fjärde fokusområde, ”resurser tillgängliga för människan”. Detta omfattar påverkan på naturresurser; areella näringar, mark,

Tabell 1. Sammanställning av de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap med miljöbedömningsgrunder och därtill kopplade miljökvalitetsmål samt de kriterier och frågor som legat som grund för miljöbedömningen.

Fokusområde	Miljöbedöm-ningsgrunder	Nationella mål	Regionala mål och strategier	Kriterier	Checkfrågor
KLIMAT	Klimatfaktorer	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	Mål för färdmedels-fördelning 2030	System/strukturpåverkande	Minskar efterfrågan på biltransporter?
				Överflyttning färdmedel	Ökar andelen gång-, cykel- eller kollektivtrafik?
				Utsläpp av koldioxid	Minskar koldioxidutsläppen?
HÄLSA	Människors hälsa	God bebygd miljö		Buller	Minskar ljudnivåerna för människor?
					Ökar områden med hög ljudkvalitet "tysta områden"?
				Fysisk aktivitet i transportsystemet	Understöds fysisk aktivitet, dvs gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?
				Trafiksäkerhet	Minskar antalet svårt skadade och döda ?
	Befolkning	God bebygd miljö		Tillgänglighet för alla	Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad trygghet?
	Luft	Frisk luft, Bara naturlig försurning		Luft	Minskar utsläppen av NOx och inandningsbara partiklar i tätort?
					Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?
	Vatten	Ingen övegödning Giftfri miljö		Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor? Påverkas betydande vattentäkter och vattenskyddsområden av utbyggnader?
				Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt	
	Materiella tillgångar	God bebygd miljö		Betydelse för areella näringar	Påverkas möjlighet för effektiv resursutvinning från skogs- och jordbruksmark (eller rennäring eller yrkesfiske)?
LANDSKAP	Landskap	Inbördes förhållande mellan olika miljömål*		Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta? Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet?
	Biologisk mångfald, växt- & djurliv	Ett rikt- växt och djurliv		Betydelse för barriärer	Ökad eller minskad risk för barriäerer eller fragmentering
				Betydelse för mortalitet	Ökad/minskad störning i områden för riksintresse för Naturvård eller Natura 2000-områden eller för Natura 2000-artermed störningskänsligt habitat?
				Betydelse för störning	
				Betydelse för förekomst av livsmiljöer	
				Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	

* Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.

skyddsvärda områden, vatten mm. De omfattar både hälsa och landskap och bedömningen som gjorts för skånskt avseende är att behålla indelningen i klimat-hälsa-landskap som är väl inarbetad.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarhetsdimensionen handlar om rättvisa, rättigheter, makt, välstånd och välbefinnande och kan beskrivas på två olika sätt.[9] Det första är välfärdsperspektivet som handlar om att människor ska ha en hygglig standard och leva i en trivsam miljö samt att fördelningen av livets goda ska vara någorlunda rättvis. Det andra är problemlösningskapaciteten som handlar om sociala systems förmåga att lösa problem och hantera intressen. Utifrån dessa två perspektiv kan en idealt hållbar situation beskrivas som där välfärden är god och rättvist fördelad och där man kan hantera problem och intressen på ett konstruktivt sätt.

Infrastrukturplaneringen kan på olika sätt bidra till välfärd och problemlösningskapacitet genom att utgå från principen om social rättvisa[10]. Social rättvisa handlar dels om en rättvis fördelning av resurser men också om att fördelningen bygger på en förståelse och respekt för de behov olika grupper av människor har, avseende exempelvis tillgänglighet. Transportinfrastrukturen ska bidra till olika gruppers behov av tillgänglighet kopplat till betalt arbete, obetalt arbete (exempelvis vård och omsorg av anhöriga, hämta och lämna barn på dagis etcetera), fritid, och service. Det transportpolitiska funktionsmålet, genom fokusområdet tillgänglighet, och hänsynsmålet, genom fokusområdet hälsa, beaktar social hållbarhet framförallt utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning.

Två begrepp som dock bör beaktas då konsekvensbedömning av transportinfrastruktur genomförs, är det *sociala kontraktet* och *socialt kapital*. Det sociala kontraktet är ett kontrakt mellan individer i samhället och samhällets institutioner och den upplevda rättvisan vad gäller fördelning av resurser. Man pratar också om det överbryggande sociala kapitalet som graden av tillit, både mellan olika grupper av människor och mellan samhällsinstitutioner och grupper av människor. Om infrastrukturplaneringen bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, i så fall kan den utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten[11].

Vidare är det relevant att beakta att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar när andelen etniska svenskar minskar. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och generellt har en hög andel invånare med utländsk bakgrund. De som inte har tillgång till bil eller inte har körkort är förpassade till gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter[12].

---

[9] Olsson (2012) Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv

10 Reardon, M., Dymén, C. (2015). Towards the just city: Addressing poverty and social exclusion in the Stockholm Region. Local Economy, 30:7, 838–856

Young, I. (1990). Justice and the Politics of Difference. Princeton, NJ: Princeton University Press.

11 Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen

Region Skåne (2016) planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering

[12] Winter, K. (2015)

Reardon, M., Dymén, C. (2015)

Lilja, E., & Pemer, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. En genomgång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix1). Karlskrona.

Det finns ett antal övergripande ansatser för att bedöma huruvida RTI-planen bidrar till en ökad social hållbarhet. Dessa ansatser kan också sägas vara bedömningsgrunder för övergripande konsekvensbedömning av social hållbarhet. Bedömda åtgärder och planer leder generellt till ökad jämlikhet om de främjar:

- Att behov hos alternativen till biltrafik stöds och prioriteras, och så att en mer transportsnål tillgänglighet främjas.
- En omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik.
- En transportsnål tillgänglighet.
- En planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov.
- Ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.
- Ökad tillgänglighet för alla grupper i samhället.
- Ökad upplevd och faktisk trygghet.

Analysmetoder

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO2-ekivvalenter, partiklar, NOx samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.[13] Detta har dock inte sammanställts för planen som helhet, eftersom endast cirka häften av planens samlade utrymme binds upp genom namngivna objekt. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden, det vill säga ej namngivna objekt. Erfarenheter säger att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och därför är det missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i en konsekvensbedömning av den sociala hållbarheten. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för vissa grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt (väg- och järnvägsobjekt) har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategoris betydande miljöpåverkan. Exempel på kvalitativa analysmetoder är:

- Vid ny- och ombyggnader av vägar är restid, ökad hastighet och vägens förlängning/förkortning en viktig betydelse för ökning eller minskning av vägtrafiken. Här har inte beaktats i vilken mån förändringar i fordonsflottan (förnybara drivmedel eller elfordon) påverkar de emissioner som skapas av en vägåtgärd.

[13] Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

- Bedömning av överflyttning mellan transportslag beroende på den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag.
- Uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transport-flöden i de större tätorternas centrala delar, där det bland annat finns en NOX-problematik.
- Generella bedömningsgrunder för ökning av cykling vid ny- eller ombyggnader av cykelbanor.
- Ny- eller ombyggnader i tätbebyggt område respektive landsbygd.
- Positiv miljöpåverkan kan ske genom miljöåtgärder längs befintlig infrastruktur.
- Koppla åtgärdskriterier för infrastrukturen och bedöm deras påverkan på habitat/miljöer/landskap.

Bedömning i femgradig skala

För varje åtgärdskategori som bedöms i planen redovisas positiv eller negativ betydande miljöpåverkan utifrån samtliga kriterier (enligt Tabell 1). Omfattningen av den betydande miljöpåverkan graderas i 5 nivåer;

- stor negativ påverkan,
- liten negativ påverkan,
- ingen påverkan,
- liten positiv påverkan samt
- stor positiv påverkan.

Ett av de viktigaste kriterierna för att bedöma om påverkan är stor eller liten är en bedömning av hur **den relativa attraktiviteten** mellan olika trafikslag påverkas av en åtgärd. Exempelvis, om en åtgärd innebär högre hastigheter för biltrafiken utan förbättringar för andra trafikslag påverkas sannolikt den relativa attraktiviteten till bilens fördel, vilket innebär stor negativ påverkan. Om en liknande åtgärd också innehåller parallella gång- och cykelvägar eller förbättrade kopplingar till hållplatser är det sannolikt att koldioxidutsläppen fortfarande ökar, men i mindre omfattning. Då bedöms påverkan som svagt negativ.

Nulägesbeskrivning och nollalternativ

Transporternas påverkan på miljön idag

Trafik och resor

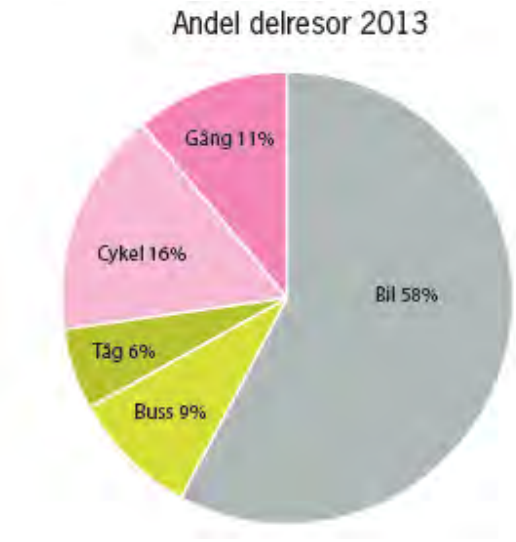
Vägtrafik

Den största delen av trafikarbetet (fordonskilometer) är personresor. Och den helt övervägande delen går på väg. År 2015 var trafikarbetet på väg i Skåne 6 967 miljoner fordonskilometer, med 12 procent tunga fordon[14].

Persontransporter

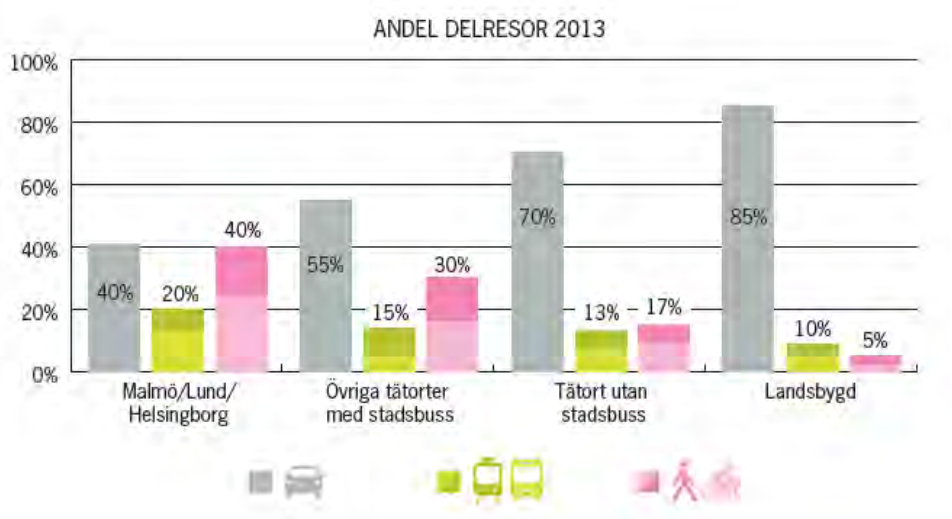
Skåningarna gör 2,3 resor under en dag (mätt på delresenivå) och den genomsnittlige skåningen reser 44 kilometer under en dag. Majoriteten av resorna görs med bil. Näst vanligast är cykeln. Lika vanligt som cykeln är att resa med kollektivtrafik när andelarna för buss och tåg slås samman (se Figur 3)[15].

I Skåne finns det olika förutsättningar för val av färdmedel, både geografiska och fysiska. På landsbygden är kollektivtrafiken mycket mindre utbyggd än i storstäderna och avstånden är längre, vilket medför att cykeln oftast inte är ett alternativ som huvudfärdmedel. Närheten till en tillväxtmotor eller regional kärna spelar också stor roll i förutsättningarna och för de orter som ligger längs ett starkt kollektivtrafikstråk (se Figur 4).



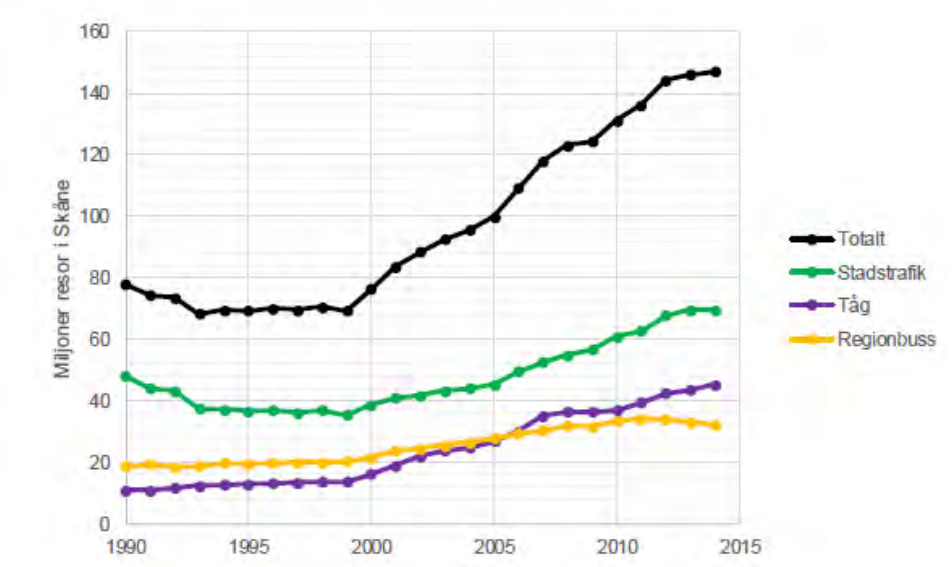
Figur 3. Färdmedelsfördelning i Skåne 2013 (RVU Skåne 2013)

[14] Trafikverket, *Trafikarbetet 2015*. Publikation: 2016:164.
[15] Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013.* Rapport 2014-06-14.



Figur 4. Färdmedelsfördelning i Skåne 2013 beroende på ortskategori (RVU Skåne 2013).

Kollektivtrafikresandet i Skåne har mer än fördubblats sedan millennieskiftet. I synnerhet tågresandet har haft en mycket stark utveckling. Till en mindre del har det skett på bekostnad av regionbussresandet. De senaste åren har resandeökningstakten mattats av. Sedan år 2006 (basår för branschens mål för fördubbling) har resandet ökat med 35 procent. Skåne är den region i Sverige där kollektivtrafikresandet ökat mest de senaste 10 till 20 åren.[16]



Figur 5. Antal resor med kollektivtrafik i Skåne 1990–2014. Källa: Trivector, 2014, *Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne*. Rapport 2015:86.

Cykelns färdmedelandelar i Skåne har varit relativt konstanta under de senaste 15 åren (RVU Skåne, 2013) och ligger på cirka 15 procent av alla resor (avser cykeln som huvudfärdmedel vid delresa). Cyklingen har ökat, men i samma takt som resandet totalt med alla färdmedel i Skåne.[17]

[16] Trivector, 2014, *Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne*. Rapport 2015:86.
[17] Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Rapport 2014-06-14.

Godstransporter
Cirka 30 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från godstransporter medan majoriteten på 70 procent kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter).[18] En generell trend sedan många år är att transporterna blir längre och antalet sändningar blir fler. På Skånes överordnade vägnät har antalet tunga fordon därför ökat kraftigt 2003–2013. Vid flera mätpunkter har antalet tunga fordon ökat med 50–60 procent trots att den transporterade godsmängden ”enbart” ökat med 10 procent.[19]

I en kartläggning av godstransporterna[20] från Vägverket år 2006 är det totala antalet lastbilstransporter genom Skåne på ett år cirka 1 750 000. Någon liknande senare uppskattning saknas, men antalet är sannolikt fler idag. 80 procent av lastbilstransporterna i Skåne är transittransporter (som har start- och målpunkt utanför Skåne) och dessa använder nästan uteslutande E6/E20 och E4 vid färd genom Skåne.

Kapacitetsutnyttjande i infrastrukturen
Kapacitetsutnyttjandet är stort på flera av de skånska järnvägarna, framförallt enkelspåriga banor som Ystadbanan, Skånebanan Hässleholm-Kristianstad och Västkustbanan Helsingborg-Ängelholm. Men även Södra stambanan har ett högt kapacitetsutnyttjande.

Även i vägtransportsystemet finns det flera vägar med högt kapacitetsutnyttjande, främst E6 mellan Malmö och Helsingborg, orsakat delvis av en ökad pendling, men framförallt av en kraftig ökning av lastbilstrafiken. Längs det mest belastade snittet av E6 överskrider nu flödena 6 000 tunga fordon per dygn (ÅDT).[21]

Påverkan på klimat

I Sverige står inrikes transporter för knappt 30 % och utrikes transporter för ca 15 % av växthusgasutsläppen. Under de senaste 5 åren har utsläppen från transportsektorn minskat. Dess andel av de totala utsläppen i landet har dock ökat något, på grund av en minskning från sektorerna industri och uppvärmning. Framförallt är det utsläppen från den internationella flygtrafiken som ökar. [22]

Tabell 2. CO_2-utsläpp från inrikes transporter i Skåne 1990-2014, mätt i 1 000-tal ton CO_2. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/.

Transportslag	1990	2000	2005	2010	2014	Andel 2014
Vägtrafik	2 232	2 286	2 453	2 373	2 084	96%
personbil	1 612	1 594	1 630	1 519	1 352	63%
lastbil	507	585	707	746	640	30%
buss	108	97	104	96	81	4%
övrigt	5	9	11	12	11	1%
Inrikes civil sjötrafik	44	46	44	42	29	1%
Inrikes flygtrafik[23]	13	13	13	9	11	0%
Övriga transporter	186	91	55	41	39	2%
Totalt	**2 475**	**2 437**	**2 564**	**2 465**	**2 163**	**100 %**

[18] RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/
[19] Region Skåne, *Analys av godsflöden i Skåne -kortversion*
[20] Vägverket, 2006, *Kartläggning av godstransporter genom Skåne och Blekinge*, Publikation, 2006:109.
[21] Region Skåne, 2017. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen i Skåne.*
[22] http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-nationella-utslapp-och-upptag-1990-2015/
[23] Utsläppen av flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

I Skåne står transporterna för en större andel av växthusgasutsläppen än nationellt, ca 50 %, utrikes transporter exkluderat. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 %, varav personbilen står för nästan två tredjedelar. Även i Skåne har utsläppen minskat under de senaste åren (se Tabell 2).[24]

Påverkan på hälsa

Buller

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Utsläpp av NOx, partiklar och överskridande av MKN

Sedan 1990 har utsläppen av luftföroreningar, såsom kvävedioxider och partiklar, från transportsektorn gradvis minskat. Vägtrafiken stod 2014 för 25 procent av utsläppen av kväveoxider i Skåne år 2014, att jämföra med 40 procent år 2000. Av partiklar stod vägtransporterna 2014 för 17 procent av utsläppen. Övriga transporters andelar av utsläppen är mycket små, se Tabell 3 och Tabell 4.[25]

Tabell 3. Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990-2014. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/

	1990	2000	2005	2010	2014
Vägtrafik	17 898	13 477	10 318	7 293	5 861
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	43 %	40 %	35 %	28 %	25 %
Civil sjöfart	724	646	669	635	451
Inrikes flygtrafik	53	43	42	27	30
Övriga transporter	1 095	643	460	330	229
Totalt transporter	**19 770**	**14 809**	**11 489**	**8 284**	**6 571**

Tabell 4. Utsläpp (ton) av partiklar från transportsektorn 1990-2014. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus

	1990	2000	2005	2010	2014
Vägtrafik	1 370,1	1 262,7	1 158,7	988,8	850,8
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	21 %	23 %	21 %	18 %	17 %
Civil sjöfart	56,2	47,0	62,4	69,4	45,7
Inrikes flygtrafik	3,2	2,8	2,5	1,7	2,0
Övriga transporter	81,2	53,3	43,7	38,2	30,6
Totalt transporter	**1 511**	**1 366**	**1 267**	**1 098**	**929**

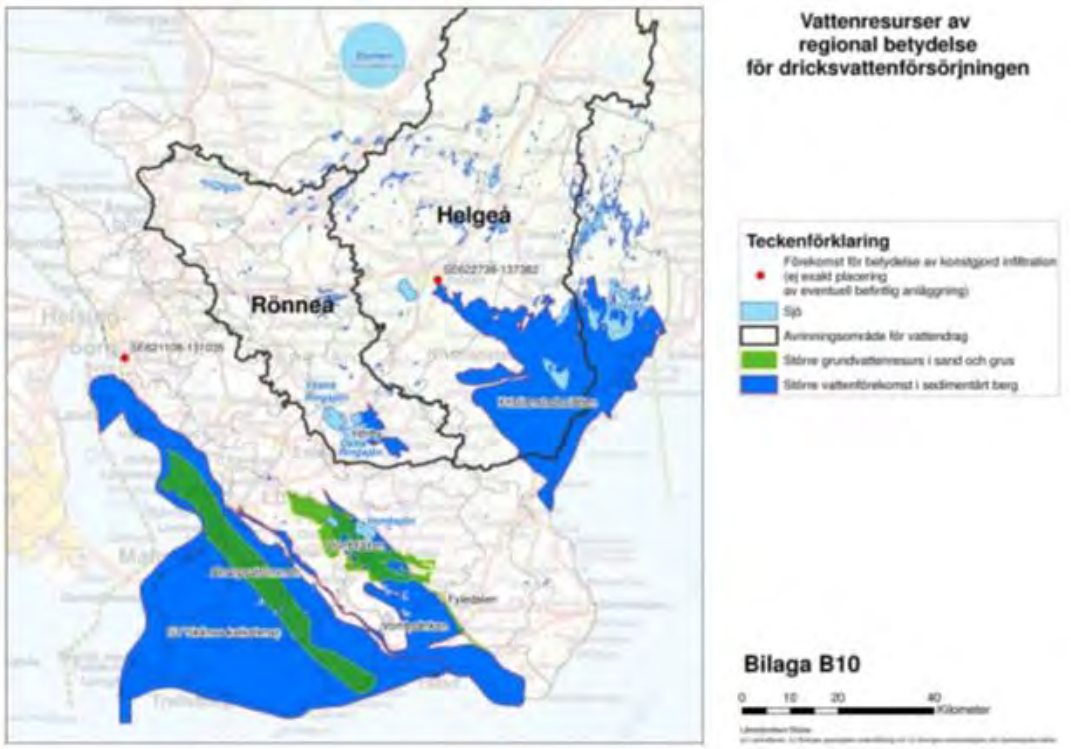
[24] RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/
[25] RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/

Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar från kontinenten och har högre halter än övriga landet. Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder.

I flera tätorter i Skåne i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga. Malmö och Helsingborg har åtgärdsprogram för kvävedioxider som syftar till att minska halterna. Dessa har gett goda resultat med minskade utsläpp av NOx i båda städerna. I Helsingborg överskrids i dagsläget inte längre miljökvalitetsnormerna.[26]

Dricksvatten

Ungefär tre fjärdedelar av Skånes allmänna dricksvattentäkter saknar enligt Länsstyrelsen (2011:26) ett tillräckligt skydd. Oftast behöver ytan som omfattas av skyddet utökas väsentligt och föreskrifterna skärpas. Det är möjligt att inom en generation skapa förutsättningar för att nå miljökvalitetsmålet om ytterligare åtgärder vidtas. Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram en regional vattenförsörjningsplan som ett underlag till det kommunala arbetet. De viktigaste dricksvattentäkterna bör beaktas vid planläggning. Dessa är Kristianstadslätten, Vombfältet, Alnarpssänkan och Bolmentunneln, se Figur 6.



Figur 6. Vattenresurser av regional betydelse för dricksvattenförsörjningen. Källa: Kartbild från Länsstyrelsen, 2012:2, Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län.

[26] http://www.mynewsdesk.com/se/helsingborg/pressreleases/helsingborg-klarade-miljoekvalitetsnormen-foer-luft-1132564

Påverkan på landskap

Barriäreffekter för djur och människor
Såväl infrastrukturanläggningen som sådan och dess trafik påverkar möjligheten för både djur och människor att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter arter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Effekten av vägar och järnvägar som barriär beror på vilken djurart och infrastruktur som avses. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

I Figur 7 visas de mest väsentliga barriärerna av vägar och järnvägar för friluftslivet och/eller den biologiska mångfalden i västra Skåne. Det är i västra Skåne som en stor del av barriärerna återfinns. Sedan kartan togs fram har ännu fler barriärer tillkommit.

Växtliv
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Biologisk mångfald och skyddsvärda miljöer
Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag[27] som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer[28]. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

Vägar, särskilt äldre vägar, kantas ofta av vegetationsridåer, trädrader eller alléer som har stor betydelse för den biologiska mångfalden genom att de fungerar som spridningskorridorer för de djur (till exempel insekter och fladdermöss) och växter (svampar, lavar, mossor och kärlväxter) som hat de stora och gamla träden som sin boplats.[29] Vegetationsridåer fungerar ju tex också ofta som skydd dagtid för större djur. I Skåne finns omkring 570 alléer utmed det statliga vägnätet.[30]

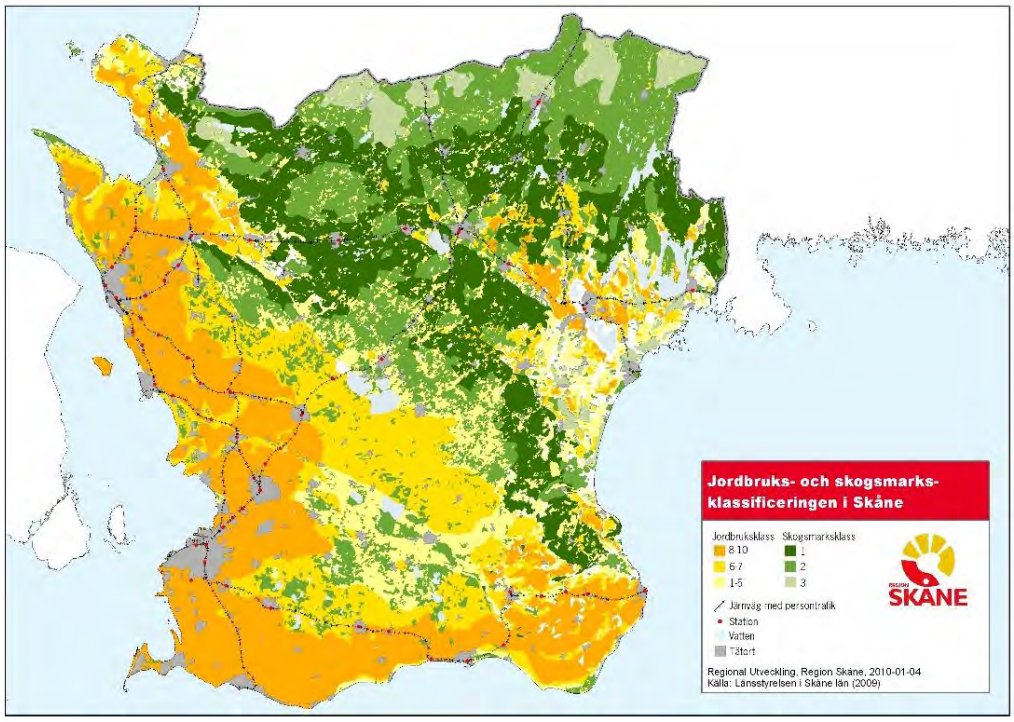
[27] Trafikverket, *Samlat planeringsunderlag Miljö inkl. delunderlag Landskap m.fl.* Trafikverkets publikation 2012:169.
[28] Region Skåne, 2004
[29] http://www.corren.se/nyheter/motala/de-vill-radda-vara-vagnara-trad-om4547844.aspx
[30] Vägverket Region Skåne, 1996

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

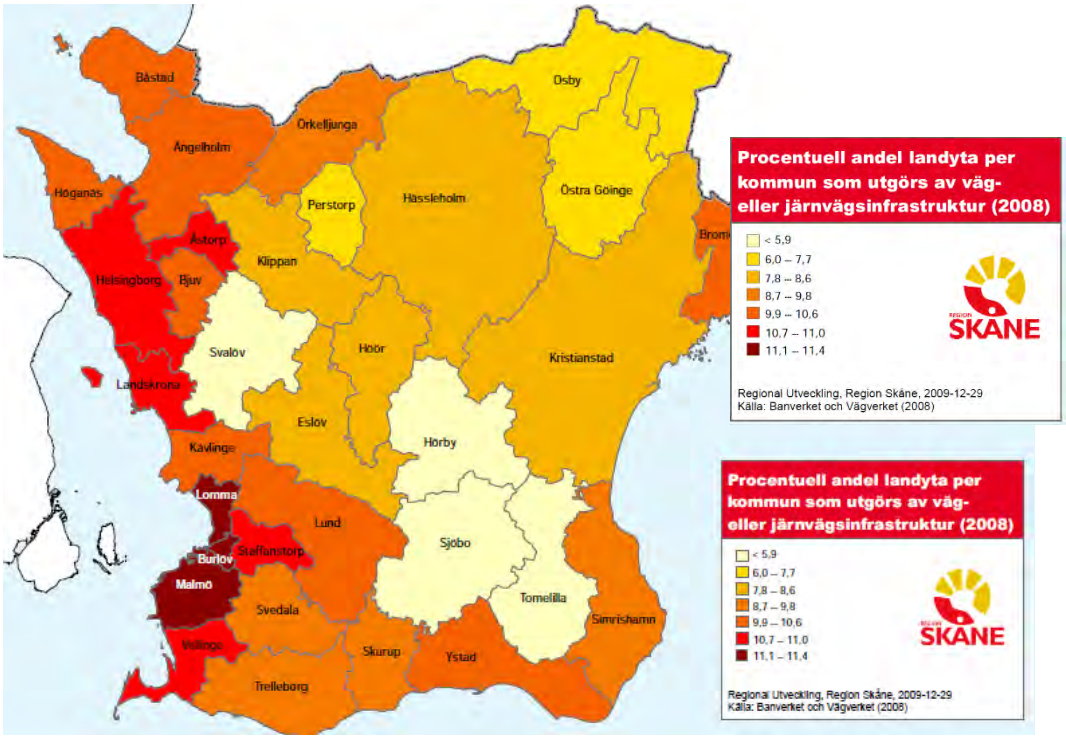
Mark och resurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. De tätt befolkade delarna av Skåne har också jordbruksmark med mycket hög bördighet. I Figur 8 visas klassningen av jordbruksmarken och skogsmarken i Skåne. Som framgår av kartan är den mest produktiva jordbruksmarken koncentrerad till västra och södra Skåne, där också intrång från infrastruktur är som störst (se Figur 9 för karta över hur stor andel landyta som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur i de skånska kommunerna). Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jord-bruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap.

Figur 7. Karta över de mest väsentliga barriärerna av vägar och järnvägar för friluftslivet och/eller den biologiska mångfalden i västra Skåne (Källa: Kartbild från Banverket, Vägverket, Åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar, Remissversion 2005, Publikation 2005:61)



Figur 8. Jord- och skogsbruksklassificeringen i Skåne. Jordbruksmarken graderas i klasserna 1-10 där 1 är lägsta kvalitet och 10 av högsta. Skogsmarken redovisas i klasserna 1-3, där 1 har högsta kvalitet och 3 har lägsta. Källa: Kartbild från Länsstyrelsen i Skåne Län, 2009).



Figur 9. Procentuell andel landyta som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur (Källa: Kartbild från Region Skåne, Regional Utveckling, 2009-12-29.)

Nollalternativ med beslutade åtgärder

I detta kapitel beskrivs den väntade utvecklingen av transporternas påverkan på miljön utan ett nytt planförslag (planförslaget beskrivs i kapitel 5). Nollalternativet baseras på de beslut och den politik som idag är kända. Här ingår både den gällande RTI-planen för Skåne samt de objekt i den nationella planen som berör Skåne och som ännu inte är genomförda. En bedömning görs också av vilken betydelse som prognoser för befolkningsutveckling, transportarbete, energiförbrukning och alternativa drivmedel kan komma att få.

Beslutade åtgärder och analys kring den gällande planens effekter

De namngivna väg- och järnvägsobjekt som ingår i nollalternativet är:

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne

- Samfinansiering Nationell plan
  - Mötesspår på Skånebanan
  - Västkustbanan Ängelholm- Maria
  - Persontrafik på godsstråket i Skåne
- Regionala vägobjekt
  - E6.02 Lund-Fjelie
  - 19 Bjärlöv- Broby
  - 913 Bjärred-Flädie
  - 13 Förbi Assmåsa
  - 108 Staffanstorp-Lund
  - 23 Ekeröd-Sandåkra
  - 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby
  - 100 Höllviken-Vellinge
  - 108 Genom Svedala

Nationell transportplan

- Väg
  - E22 Trafikplats Ideon
  - E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd
  - E22 Trafikplats Lund S
  - E22 Fjälkinge–Gualöv (ytterligare satsning i Skåne)
  - E6 Trafikplats Flädie (Lund-Flädie)
  - E65 Svedala-Börringe
- Järnväg
  - Åstorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
  - Kontinentalbanan, miljöskademål
  - Kapacitetsåtgärder i Skåne
  - Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim
  - Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår
  - Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår
  - Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)
  - Malmö-Ystad, mötesstationer
  - Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

I matrisen nedan illustreras den gällande RTI-planens (2014-2025) påverkan på de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap. Färgmarkeringarna illustrerar bedömningen i en femgradig skala, från mycket positiv påverkan (mörk grönt) till mycket negativ påverkan (mörk rött). Noteras bör att matrisen innehåller den delen av planen som ännu inte är genomförd och att indelningen i åtgärdskategorier baseras på den nya indelning som gäller för miljökonsekvensbeskrivningen av den nya planen (2018-2029).

Figur 10. Bedömning av den gällande planens effekter (nollalternativet) uppdelat på olika åtgärdspaket. Kolumnbredden visar ungefärlig fördelning i kronor mellan de olika åtgärdspaketen. Röd=mycket negativ påverkan, ljusröd=negativ på-verkan, gul=ingen påverkan, ljusgrön=positiv påverkan, mörkgrön=mycket positiv påverkan.

För fokusområde Klimat bedöms, som framgår av Figur 10, drygt hälften av summan satsas på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Vägobjekten bedöms dock innebära och ökad andel bilresor i de flesta fall. Några undantag finns, exempelvis väg 100 Höllviken-Vellinge som innebär ökad framkomlighet för busstrafiken och därmed ger en bussen en förbättrad restid relativt bil, men de flesta regionala vägobjekt väntas stärka bilens relativa attraktivitet.

För fokusområde Hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdskategorierna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär högre hastighetsgränser. Påverkan på luftkvaliteten för dessa vägobjekt är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. En högre hastighet bedöms också leda till att fler människor blir bullerutsatta. Påverkan på buller mildras dock av att bullerskyddande åtgärder genomförs i samband med breddning av väg och utbyggnad till dubbelspår. Påverkan på möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för kvävedioxid bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort. Eftersom kraven vid nybyggnad är högre än vid ombyggnad bör det med bulleråtgärder innebära att antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minskar och därmed bör antalet bullerstörda minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning, vilket främst rör väg 23 Ö Höör/Höör-Hörby. När det gäller kvalitet på dricksvatten utgår bedömningen från att skyddande åtgärder genomförs där viktiga vattentäkter finns, vilket då kan ge en svagt positiv effekt.

I vilken mån som de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt GC-nät eller inte. Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet om de tar resor från biltrafiken (och därmed ökar antalet anslutningsresor med gång eller cykel). Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet.

För fokusområde Landskap är bedömningen att majoriteten av de namngivna vägobjekten ger negativ påverkan avseende landskapsbild, barriärer och mark. Nya och breddade vägar och dubbelspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärda områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspeficka MKB.

Trafiksäkerhetseffekterna är mycket positiva för merparten av åtgärderna i planen.

För objekt i den gällande nationella transportplanen (2014-2025) som berör Skåne har ingen separat miljöbedömning för skånskt avseende genomförts. Däremot kan konstateras att merparten av satsningarna görs på järnvägsåtgärder som ger ökad kapacitet för person- och godstrafik samt kortare restider. Denna del bedöms ge positiv påverkan på klimat och hälsa. Däremot ingår också satsningar på nya och ombyggda trafikplatser för att öka kapaciteten i vägsystemet, vilket motverkar de positiva effekterna av järnvägssatsningarna.

Befolkningsprognos

Skåne hade vid årsskiftet 2015/2016 1 324 565 invånare. Det är en av Sveriges tre storstadsregioner och Skåne utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen med cirka 3,9 miljoner invånare. Skåne har sedan flera år haft en stark befolkningsökning, liksom övriga storstadsregioner i Sverige. En långsiktig vision för 2030, angiven i den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, är att befolkningen ökar till 1,5 miljoner, en

vision som kommer att uppnås med rådande utveckling. Folkökningen beror främst på invandring och naturlig folkökning, medan det inrikes flyttningsnettot är litet.[31]

Skåne har en relativt ung befolkning, med en medelålder på 41 år, att jämföra med 42,4 år för Sverige som helhet. Skånes åldersstruktur kommer att förändras ganska markant enligt prognoserna. Det är framförallt barn och personer i åldrarna 80 år och äldre som förväntas öka mest.[32]

Skillnaderna inom Skåne är stora. Den starka folkökningen gör att merparten av de skånska kommunerna ökar. I förhållande till sin folkmängd ökar dock både sydvästra och nordvästra Skåne snabbare än den östra delen av länet. Av Skånes folkökning under 2016 var 55 procent i sydvästra Skåne och 28 procent i nordvästra Skåne.[33]

Demografins påverkan på transporterna
Av naturliga skäl väntas den fortsatta befolkningstillväxten bidra till ökade transporter i Skåne. Framförallt innebär en fortsatt koncentration av människor i de västra delarna av länet, och i större städer, en ökad trafik i dessa delar och en ökad belastning på trafiksystemet, både för bil- och kollektivtrafik.

Fler äldre och fler unga ställer nya krav på transportsystemet. Framförallt när andelen äldre av länets befolkning ökar blir frågan om äldres resande särskilt intressant. En åldrande befolkning innebär att fler kommer att ha körkort och att de kommer att köra bil vid en högre ålder.[34] Framtidens äldre kommer förmodligen också totalt sett att vara mera mobila och resa mera än dagens äldre, inte minst vad gäller fritidsresor. Samtidigt har yngre generationer andra vanor och preferenser än äldre generationer. Yngre idag har till exempel i lägre utsträckning körkort. Alla storstadsområden i Sverige utmärker sig med en låg andel körkortsinnehav av 20-åringarna.[35]

Prognoser för trafik och- energiutveckling

Trafikverkets basprognoser
Trafikverket tar årligen fram basprognoser för person- och godstrafiken, med modellberäknade prognosscenarier för 2040 och 2060. Basprognoserna bygger på beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen. Det innebär bland annat att det är gällande Nationella och Regionala infrastrukturplaner som ska ligga till grund för vilken framtida infrastruktur som ska finnas med i prognoserna, samtidigt som enbart beslutade styrmedel i form av skatter, avgifter med flera ingår i prognosförutsättningarna.[36]

Genom en utveckling av Trafikverkets trafikprognosmodell har prognoser för trafiktillväxt i Skåne tagits fram.[37] I Tabell 5 redovisas de översiktliga resultat över trafikarbete som genereras av den regionala modellen. Basprognosen innebär för Skånes del en fortsatt kraftig

[31] Region Skåne, *Skåneanalysen*, februari 2017.
[32] Region Skåne, *Skånes befolkningsprognos år 2015-2024.*
[33] Region Skåne, *Skåneanalysen*, februari 2017.
[34] Frändberg, L., & Vilhelmsson, B, 2011. *More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. Journal of Transport Geography*, 2011(19).
[35] Trivector, 2012. *Trender med påverkan på samhällsplanering – Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse*. Rapport nr: 2012:69.
[36] Trafikverket, *Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01*. Publikationsnummer: 2016:059.
[37] Mellan Region Skåne, Trafikverket Syd och Malmö Stad sker ett samarbete avseende förvaltning och utveckling av den trafikprognosmodell som framförallt används vid analys av stora infrastrukturinvesteringar i Sverige (Sampers/- Samkalk). Samarbetet avser den delmodell som berör Skåne och Själland,

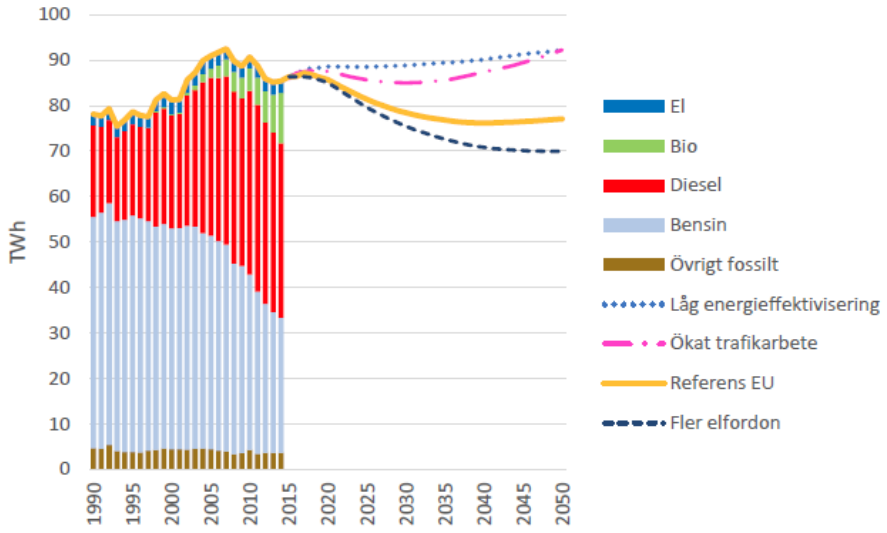
trafikutveckling, både personbils- och lastbilstrafik. Den årliga trafiktillväxten uppskattas till 1,4 procent.

Tabell 5. Basprognos för Skåne 2040 – Trafikarbete för fordonstrafik, ÅMD, Miljoner fordonskilometer. Källa: Ramböll, *PM – Basprognoser i Skåne*, Rapport 2016-09-03.

Trafikarbete vägfordon	2014	2040	Utveckling 2014-2040	Årlig tillväxt	Årlig tillväxt 2014-2040
Skåne län	24,6	35,3	44 %	1,41 %	1,56 %
Malmö kommun	2,6	3,8	44 %	1,41 %	1,92 %
Huvudvägnät	16,7	23,8	43 %	1,38 %	1,53 %
Övrigt vägnät	7,9	12,6	47 %	1,48 %	1,61 %

Energi och förnybara drivmedel

Energimyndigheten har tagit fram långsiktiga scenarier över energianvändningen 2040, redovisade Figur 11. De konstaterar att det scenario som motsvarar Trafikverkets basprognos (ökat trafikarbete) innebär en relativt oförändrad energiutveckling fram till 2040.

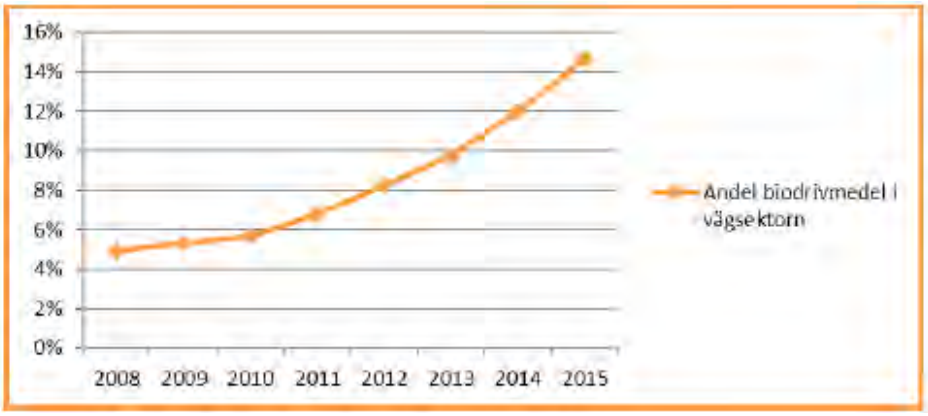


Figur 11. Energianvändning inrikes transporter 1990-2014, samt scenarier (TWh). Källa: Energimyndigheten, *Scenarier över Sveriges energisystem 2016*, 2017: 6.

Gällande den tekniska utvecklingen är det utan tvekan graden av förnybara drivmedel i fordonsflottan som har störst betydelse för transporternas miljöpåverkan. Andelen biodrivmedel i transportsektorn i Sverige uppgick 2015 till 13,1 TWh, vilket utgör cirka 15 procent av all energianvändning, 2008 var motsvarande andel endast 5 procent, se Figur 12,. De senaste åren har andelen förnybar energi gradvis ökat, delvis på grund av en ökad låginblandning av HVO i fossila drivmedel. Den procentuella ökningen är en följd av ökad biodrivmedelsproduktion snarare än minskad energianvändning.[38]

Skåne- TASS. Sedan 2015 ansvarar Ramböll för förvaltningen av modellen. Källa: Ramböll, *PM – Basprognoser i Skåne*, Rapport 2016-09-03.

[38] Energimyndigheten, *Transportsektorns energianvändning under 2015*. ES 2016:03.



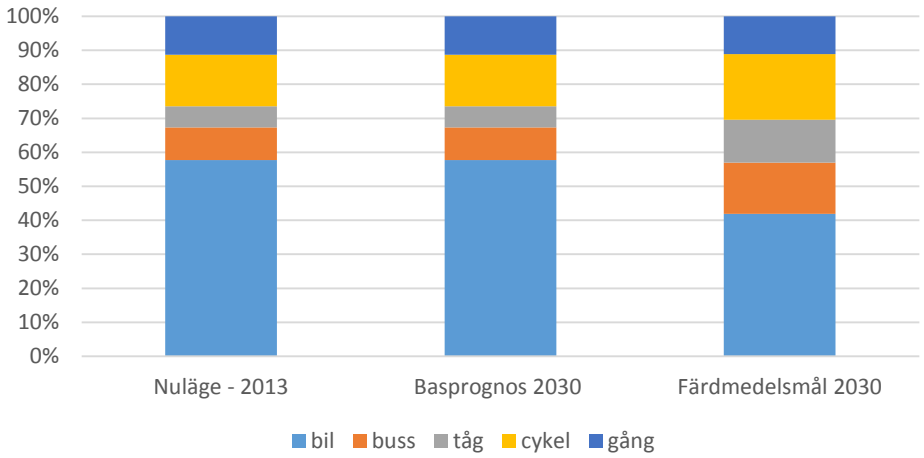
Figur 12. Utveckling av antalet biodrivmedel i vägtransporter 2008-2015 Källa: Energimyndigheten, *Transportsektorns energianvändning under 2015*. ES 2016:03.

Prognoserna för drivmedelsutvecklingen är osäkra och är till stor del beroende av ekonomiska styrmedel De förslag som presenterades av regeringen i mars 2017, om Bonus-Malus och Reduktionsplikten, kan om de realiseras få stor effekt på andelen fossiloberoende fordon i nybilsförsäljningen respektive andel förnybart i tanken på den befintliga och nya fordonsflottan . Dessa är inte med i redovisade prognoser. Det finns en viss gräns för hur stor energiförbrukning som kan ske med el, vätgas och biodrivmedel, varför andelen förnybara drivmedel i transportsektorn också är beroende av hur mycket som trafikarbetet ökar. Enligt utredning Fossilfrihet på väg (FFF), som kom 2013, uppskattades potentialen för eldrift till 9-20 procent av transportarbetet för personbilar och lättalastbilar till år 2030 och till 35-60procent år 2050. Dessa andelar bygger dock på att trafikutvecklingen begränsas och på ett mer transportsnålt samhälle.[39] Med energimyndighetens scenarier enligt ovan blir det alltså svårt att i tillräckligt hög grad ersätta fossila med förnybara bränslen.

Slutsatser – Miljöns utveckling med dagens fattade beslut och gällande prognoser

Fokusområde klimat
De trafikutvecklingstal som prognosticeras i Trafikverkets klimatscenario innebär en ökning av personbilstrafiken i Skåne. Resandet ökar även med övriga trafikslag, men färdmedelsandelarna antas vara relativt oförändrade (se Figur 13, jämförelse mellan nuläge och basprognos). **En utveckling enligt prognoserna leder således inte i riktning mot den målsättning för färdmedelsfördelning** som anges i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* (se den högre stapeln i Figur 13). Inte heller bedöms utvecklingen i Skåne bidra till att uppfylla det nationella klimatmålet om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Satsningarna som finns i regionala och nationella planer leder i stort sett i positiv riktning, men har en rätt så liten effekt i sammanhanget.

[39] Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för at minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser- med fokus på transportinfrastrukturen*, 2016:043



Figur 13. Färdmedelsandelar i Skåne för nuläge, basprognos respektive färdmedelsmål 2030. Basprognosen är omräknad från 2040 till 2030 genom att anta en genomsnittlig årlig utvecklingstakt. Källor: Ramböll, *PM – Basprognoser i Skåne*, Rapport 2016-09-03.
Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013.* Rapport 2014-06-14,
Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

Nuvarande utveckling tyder på att kollektivtrafiken kommer att fortsätta öka, men befolkningsökningen skapar hårt tryck på kapacitetsbehovet. Nuvarande investeringsbehov kommer inte att räcka till för att möta de behov som finns om uppsatta mål för färdmedelsandelar ska infrias. Detta kommer troligtvis också att i negativ riktning påverka överflyttning från bil till kollektivtrafik.

Fokusområde hälsa
Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad av om trafiken ökar eller inte. Ett ökande transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halvcentrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske.

Påverkan på vatten är i nollalternativet mycket svår att uppskatta. Regeringen avser föreslå ändringar i miljöbalken så att grundvattenförekomster kan klassas som riksintressen och därmed ges större tyngd vid fysisk planering och samhällsplanering. Om så blir fallet förbättras möjligheterna avsevärt för att vi i framtiden ska ha tillräckligt med grundvatten av god kvalitet.

Den sociala hållbarheten i nollalternativet påverkas av hur tillgängligheten stärks med kollektivtrafik, gång och cykel. Här kan det konstateras att merparten av medlen till redan beslutade stanningar gynnar järnväg och kollektivtrafik. Samtidigt kan det konstateras att ökade transporter väntas leda till ökad belastning på transportsystemet och ökad störningskänslighet, inte minst i kollektivtrafiken. Detta kan också innebära längre pendlingstider med negativa konsekvenser på social hållbarhet, när allt fler pendlar längre och får svårare rå tid till återhämtning.

Fokusområde Landskap
De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder. Det finns ett starkt samband mellan trafikmängd och viltolyckor, vilket innebär att de förväntade trafikökningarna ställer högre krav på viltåtgärder för att viltolyckorna inte ska öka. Utan sådana åtgärder kommer ökade viltolyckorna i högre grad påverkadjurpopulationerna.

När det gäller skyddsvärda miljöer bedömer Trafikverket i nollalternativet till den nationella planen att det sker en fortsatt minskning av antalet alléer och vägträd, artrika vägkanter, artrika järnvägsmiljöer och andra viktiga miljöer för djur och växter i anslutning till infrastrukturen. Av de arter vilka främst har sina livsmiljöer i det urbana landskapet och i jordbrukslandskapet kommer under planperioden ytterligare ett antal att vara hotade.

Utvecklingen utan plan innebär att kulturreservat och byggnadsminnen påverkas i liten utsträckning, men antalet kulturhistoriska betydelsebärare, som till exempel alléer, riskerar att minska. Ofta innebär detta också en förlust för växt- och djurlivet eftersom sådana miljöer har en hög art- och djurrikedom.

Beskrivning av planförslagets miljöpåverkan

Här beskrivs effekterna av det nya planförslaget, det vill säga tillkommande åtgärder i den nya planperioden efter att befintlig plan är genomförd. Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan beskrivs för varje åtgärdskategori uppdelat per fokusområde (klimat, hälsa, landskap).

Som nämnts i kapitel 1 har arbetet med åtgärdsplaneringen utgått från tre olika scenarier för hur det tillkommande utrymmet i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) ska prioriteras. Det scenario som utgör det nya planförslaget innebär att inga nya satsningar görs på regionala vägobjekt.

Regionala vägobjekt

Inga nya satsningar.

Järnväg

Åtgärdskategorin innebär höjning av kapacitet och kvalitet på befintliga banor för att möjliggöra persontrafik, nytt dubbelspår på Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, samt trimningspaket med mötesspår/mötesstationer, förlängning av plattformar, nya kontaktledningar, ny räls, nya växlar, signalåtgäder och stängning av obevakade överfarter. De objekt som ingår i kategorin är:

- Skånebanan
- Västkustbanan Ängelholm- Maria
- Persontrafik Godsstråket
    - Marieholmsbanan
    - Åstorp-Teckomatorp etapp 3
    - Lommabanan etapp 1
- Trimmningspaket
- Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)
- Skånebanan Hässleholm-Kristianstad
- Västkustbanan Helsingborg-Maria station

Klimat

Persontågssatsningarna är mycket positiva avseende påverkan på klimat genom att andelen resor med kollektivtrafiken ökar på bekostnad av bilresor då tågtrafikens konkurrenskraft stärks.

Hälsa

Om en större andel väljer att resa kollektivt istället för att ta bilen förbättras folkhälsan, eftersom de som åker kollektivt rör sig mer än de som åker bil (på grund av fler anslutningsresor med gång eller cykel). Minskade emissioner av luftföroreningar bidrar också till bättre hälsa. Avseende buller ökar bullret från tågtrafiken men bullret från vägtrafiken minskar något. I de fall utbyggnad sker till dubbelspår förutsätts att bullerdämpande åtgärder vidtas för bullerutsatt bostadsbebyggelse och viktiga rekreationsområden närmast spåren. Åtgärden ökar också tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil.

Landskap

Eftersom åtgärderna i planen inte innebär byggnad av helt ny järnväg ger de i sig mycket liten negativ inverkan på landskapet och naturmiljön. Markåtkomst krävs dock för byggande av nytt dubbelspår Hässleholm-Kristianstad.

Regionalt superbusskoncept

En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept. Åtgärder på infrastrukturen behövs för att öka framkomlighet, prioriteringar i korsningar och busskörfält.

Klimat

Superbusskonceptet ger generellt en förbättrad konkurrenskraft gentemot bilen vilket förväntas ge ökat kollektivt resande och minskat resande med bil.

Hälsa

Hälsan påverkas positivt genom ökad motion då fler väljer att resa med kollektivtrafik (på grund av fler anslutningsresor med gång eller cykel). Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna.

Landskap

Åtgärderna innebär i vissa fall breddning av vägar, busskörfält med mera utanför tätort, vilket skapar en liten negativ påverkan på landskapsbild och barriärer. Påverkan på skyddsvärda områden går ej att bedöma, utan bör prövas i kommande projektspecifika MKB.

Tillgänglighetsanpassning

En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på målet i Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.

Klimat

Åtgärden förväntas ge en förbättrings av kollektivtrafiken som ger ökat kollektivtrafikresande och något minskat bilresande.

Hälsa

Ökat resande med kollektivtrafiken ger förbättrad hälsa genom ökad fysisk aktivitet.

Landskap

Ingen inverkan på landskapsbilden, naturvärden etc.

Övrig busstrafik

Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att för-bättra tillgängligheten ingår också i potten. En satsning görs också på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna. Dessa åtgärder innebär bland annat bussgator och busskörfält i korsningar. En satsning på stationer görs för att förbättra byten mellan transportslag och ökad komfort. Det finns hållplatser längs kommunala vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. Namngivna åtgärder i potten är:

- Drottninggatan Helsingborg
- Stockholmsvägen Malmö

Klimat

Genom att öka bussarnas hastighet ökar deras attraktivitet vilket ger ökat kollektivt resande och minskat resande med bil. I detta sammanhang är bussgator och busskörfält i korsningar mycket effektiva åtgärder. För att ge stor effekt bör restiden med buss förbättras relativt restiden med bil. Eventuella åtgärder som snabbar upp busstrafiken men samtidigt även ger kortade restider med bil ger därför sämre effekt. Åtgärderna syftar också till att öka resandet med kollektivtrafiken genom att underlätta byte från bil respektive cykel.

Hälsa

Många av satsningarna görs i tätort där det finns en konkurrenssituation gentemot gång och cykel. Därför finns en möjlighet att det sker en överflyttning från aktiva transporter till kollektivtrafik, vilket skulle ge en negativ påverkan på hälsa. Samtidigt innebär åtgärderna förbättrade möjligheter att gå eller cykla till och från stationer och hållplatser. Sammantaget är därför hälsoeffekten svår att bedöma.

Landskap

Beroende på var man anlägger pendlarparkeringar kan de lokalt ge negativ effekt för landskapsbilden, naturmiljö etc. men den totala sammantagna effekten bedöms som relativt liten.

Trafiksäkerhet och miljö

Under planerperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är på att säkra vägar och ökad hastighetsefterlevnad, framkomlighet samt på de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommer att prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter
- Säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter
- Säkrare vänstersvängskörfält
- Trafiklugnade åtgärder på genomfarter
- Motorcykelanpassade sidoräcken

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. Valet av åtgärder sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Klimat

De minskade hastigheter för vägtrafiken som uppnås med åtgärderna kommer att öka restiden för bilister inom tätort och därmed öka de andra färdmedlens relativa attraktivitet. Detta i kombination med att det blir lättare att ta sig fram som gående och cyklist innebär att fler kan komma att välja andra färdmedel än bilen.

Hälsa

Åtgärderna kommer att påverka trafiksäkerheten positivt, både på landsbygd och i tätort. Sänkta hastigheter uppmuntrar till att fler går eller cyklar vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och positiva folkhälsovinster. Denna effekt kommer dock främst att märkas i tätorter, de åtgärder som görs utanför tätort bedöms främst leda till ökad trafiksäkerhet för biltrafiken och inte öka cyklandet.

Landskap

Åtgärden ger mycket liten inverkan på natur, växt- eller djurliv. Däremot kan landskapsbilden/stadsbilden påverkas något om bullerskyddande åtgärder i form av plank eller vallar anläggs utmed vägar. Sådana bullerskydd kan också öka vägars/gators barriäreffekt.

Cykelvägar

Cykelvägsplanen innehåller tre potter. Statliga objekt, statligt bidrag till kommunal infrastruktur och standardhöjningar på stråk. En utgångspunkt för planeringen är Cykelstrategi för Skåne och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne. Eftersom omfattningen på dessa önskemål vida överskrider planutrymmet är prioriteringar nödvändiga.

- **Cykelvägar längs statliga vägar.**
    - **Alternativ saknas**. Det ska inte finnas några gena och trafiksäkra alternativ för dem som vill cykla i de föreslagna relationerna idag. Cykelvägar i samma relationer som befintliga vägar med höga hastighetsbegränsningar och höga trafikmängder prioriteras därför.
    - **Potential för många cyklister**. Relationen kan förväntas locka många cyklister. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här.
    - **Regional betydelse**. Brister som binder samman längre stråk prioriteras. Nationella och regionala leder för rekreation och turism hör till dessa. Även kortare cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet till sammanhållna stråk.I åtgärdsområdet ingår att fullfölja gällande regional cykelvägsplan. Cykelvägsplanen omfattar bland annat satsningar på cykelbanor och trafiksäkrare korsningar längs med större landsvägar och i tätorter, utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling, stärka kopplingar till stationer och hållplatser samt turistcykelleder.
- **Standardhöjningar på statliga cykelvägar**
    - **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder.** I första hand gäller detta prioriterade nät för cykling eller på regionala eller nationella leder. Potten är även aktuell för statliga vägar med bred väggren där det är möjligt att relativt billigt skapa en mer trafiksäker miljö för cyklisterna. Säkra passager ingår här.

    - **Utrustning för att mäta cykeltrafiken.** Fasta mätstationer eller annan utrustning för att följa upp cykeltrafikflödena.
    - **Belysning.** Belysningsåtgärder ingår i denna pott.
    - **Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar**
- **Bidrag kommunala cykelvägar**
    - **Kopplingar till kollektivtrafik**. För att stärka kollektivtrafiken har cykeln en viktig betydelse som anslutningsresa. Kopplingar till kollektivtrafiken är därför viktiga.
    - **Binda samman stråk**. Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Åtgärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar ingår.
    - **Olycksdrabbade sträckor**. Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade.
    - **Barn och ungas cyklande**. Kommunal cykelinfrastruktur av betydelse för barn och ungas cyklande är prioriterad.

Klimat

Nya eller förbättrade cykelvägar samt förbättrad framkomlighet för cyklister bidrar till att fler väljer att cykla. Detta minskar trafikarbetet med bil. Framförallt bedöms bidrag till kommunala cykelvägar ge en mycket positiv påverkan på klimat, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort, där potentialen för ökad cykling är stor.

Hälsa

Nya cykelvägar bidrar till att öka trafiksäkerheten något, främst utanför tätort där nya cykelvägar byggs längs med trafikerade vägar. I tätort är effekten svårbedömd, då det finns en något ökad risken för trafikolyckor när fler väljer att cykla. Hälsan påverkas mycket positivt genom ökad fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister och framkomligheten för cyklister ökar. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar.

Landskap

Nya cykelvägar kan, beroende på var de anläggs, ge påverkan på stadsbilden/landskapsbilden, växt- och djurliv, areella näringar och intrång. Hur stor denna påverkan blir avgörs av var de nya cykelvägarna anläggs och naturens/landskapsbildens känslighet/värde i aktuellt område. Effekten prövas då bäst i de miljökonsekvensbeskrivningar som utarbetas inom respektive projekt.

Steg 1- och 2-åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet som har prioriterats i RTI-planen kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika potterna för t ex trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

Klimat

Steg 1- och 2-åtgärder syftar till att på olika sätt minska resorna med bil antingen genom att minska behovet av att resa, använda bilen mer effektivt (bilpool eller samåkning) eller till förmån för gång, cykel eller kollektivtrafik. På så ger åtgärderna en positiv påverkan på klimat.

Hälsa

Hälsan påverkas positivt genom ökad motion då fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik. Denna effekt är många gånger större än den negativa effekt på trafiksäkerheten som uppstår vid övergång från resor från bil till gång och cykel. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar.

Landskap

Eftersom Mobility Management-åtgärder inte innebär några fysiska åtgärder påverkas inte landskapsbilden, natur etc.

Driftbidrag till flygplatser

40 mkr avsätts för driftbidrag till icke statliga flygplatser, i Skåne är det Kristianstad Österlen Airport.

Klimat

Då flyg är det sämsta färdmedlet avseende klimatpåverkan är alla åtgärder som gynnar flygtrafiken starkt negativ ur klimatsynpunkt, till exempel driftbidrag till flygplatser. Att öka tillgängligheten till flygplatser genom att förbättra kollektivtrafiken dit är det visserligen positivt ur klimatsynpunkt om befintliga resor till flygplatserna sker kollektivt istället för med bil, men troligtvis kan då det totala resandet med flyg komma att öka och sammantaget bedöms en negativ påverkan på klimat.

Hälsa

Om flygtrafiken ökar är det negativt för hälsan eftersom bullerstörningen från flygtrafiken ökar, liksom bullerstörningen ökar med ökande trafik till/från flyget. Den ökade trafiken leder också till ökade luftföroreningar.

Landskap

Om inga nya järnvägsförbindelser anläggs till flygplatserna fås liten inverkan på landskap och natur.

Bidrag enskilda vägar

En mindre summa avsätts för bidrag till enskilda vägar under planperioden.

Klimat

Ökad framkomlighet för biltrafiken ger en negativ påverkan på klimat, dock liten eftersom trafiken på de berörda vägarna är liten. Effekten mildras av att åtgärderna också förbättrar för oskyddade trafikanter.

Hälsa

Framkomligheten för bil blir bättre med åtgärderna. Men det bör finnas bättre möjligheter att gå och cykla med bättre drift- och underhåll, därav bedöms åtgärderna ge en neutral påverkan. Mycket positiva effekter på trafiksäkerhet. Ingen påverkan på luft i tätort, eftersom åtgärderna uteslutande är på landsbygd.

Landskap

Försumbar påverkan på landskap.

Planförslaget i jämförelse med nollalternativet

Den sammantagna bedömningen av det nya planförslaget är att merparten av utrymmet satsas på åtgärder med en positiv påverkan på klimat. **Riktningsförändringen** i den nya planen bedöms därför som positiv i jämförelse med miljöns utveckling i nollalternativet. Det är framförallt satsningarna på järnväg, regionalt superbusskoncept samt kommunala cykelvägsåtgärder som bedöms ge den mest positiva effekten. Undantaget gäller driftbidrag till flygplatser som har en starkt negativ påverkan på klimat, men som är en jämförelsevis begränsad satsning.

För fokusområdena hälsa och landskap bedöms påverkan från det nya planförslaget vara relativt neutral. Utbyggnad av busstrafik kan ge viss negativ påverkan på landskap. Påverkan på luftkvalitet i tätort bedöms som positiv för merparten av åtgärderna.

I stycket nedan beskrivs planförslagets påverkan på respektive miljökvalitetsmål (av de som pekats ut som relevanta för miljöbedömningen, se kap 2).

Figur 14. Bedömning av planförslagets effekter uppdelat på olika åtgärdspaket. Kolumnbredden visar ungefärlig fördel-ning i kronor mellan de olika åtgärdspaketen. Röd=mycket negativ påverkan, ljusröd=negativ på-verkan, gul=ingen påverkan, ljusgrön=positiv påverkan, mörkgrön=mycket positiv påverkan.

Fokus-område	Nationella mål	Kriterier	Checkfrågor	Regionala vägobjekt	Samfinansiering järnväg	Kollektivtrafik	Cykelvägar	TS & Miljö	Övr
KLIMAT	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande	Minskar efterfrågan på biltransporter?						
		Överflyttning färdmedel	Ökar andelen gång-, cykel- eller kollektivtrafik?						
		Utsläpp av koldioxid	Minskar koldioxidutsläppen?						
HÄLSA	God bebygd miljö	Buller	Minskar ljudnivåerna för människor?						
			Ökar områden med hög ljudkvalitet "tysta områden"?						
		Fysisk aktivitet i transportsysteme	Understöds fysisk aktivitet, dvs gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?						
		Trafiksäkerhet	Minskar antalet svårt skadade och döda ?						
	God bebygd miljö	Tillgänglighet för alla	Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad trygghet						
	Frisk luft, Bara naturlig försurning	Luft	Minskar utsläppen av NOx och inandningsbara partiklar i tätort?						
			Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?						
	Ingen övegödning Giftfri miljö	Vatten	Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor? Påverkas betydande vattentäkter och vattenskyddsområden av utbyggnader?						
	God bebygd miljö	Betydelse för areella näringar	Påverkas möjlighet för effektiv resursutvinning från skogs- och jordbruksmark (eller rennäring eller yrkesfiske)?						
LANDSKAP	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta? Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet?						
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för barriärer	Ökad eller minskad risk för barriäerer eller fragmentering						
		Betydelse för mortalitet	Ökad/minskad störning i områden för riksintresse för Naturvård eller Natura 2000-områden eller för Natura 2000-artermed störningskänsligt habitat?						
		Betydelse för störning							
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer							
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden							

Samlad bedömning per miljökvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

Som indikator på planens påverkan på klimatet har en expertbedömning gjorts om åtgärderna kan påverka bilresandet och andelen gång, cykel och kollektivtrafik enligt principer om inducerad trafik och relativ attraktivitet mellan färdmedel. Sammantaget innebär åtgärderna en positiv påverkan på klimat, eftersom det nya planförslaget inte innehåller några satsningar på regionala vägobjekt. Koldioxidutsläppen bedöms öka för flyg, men minska för övriga åtgärdskategorier.

God bebyggd miljö

Bebyggelse
Planförslaget bedöms sammantaget ge en positiv påverkan. Satsningar på järnväg, gång, cykel och kollektivtrafik ger möjlighet till mer transportsnål samhällsplanering.

Buller
Som indikator på buller används en kvalitativ bedömning av om antalet bullerstörda människor påverkas. Generellt utgår bedömningarna från att bullerskyddande åtgärder genomförs i samband med järnvägsåtgärder. Järnvägsåtgärderna bedöms därför, trots ökad trafik, inte ge någon negativ påverkan på buller. Övriga åtgärder har en försumbar inverkan på buller.

Materiella tillgångar
Av de tillkommande satsningarna är enbart ett fåtal som innebär intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap, eller högklassig åkermark. De som påverkar dessa aspekter är snabbcykelstråket Malmö-Lund samt en del av de åtgärder som ingår i åtgärdsområdet Superbuss.

Landskapsbild
Superbusssatsningen innebär utbyggnad av busstrafik på landsbygd, delvis breddning av vägar och smärre nya vägsträckningar. Därför bedöms denna ge liten intrång i landskapet. Inverkan beror i hög grad på hur vägen placeras, om den placeras nära sammanhållen bebyggelse och i naturliga lägen kan påverkan bli mycket liten.

Frisk luft

Indikatorer för luft är utsläppsmängder av kväveoxider och partiklar i tätort, samt hur miljökvalitetsnormerna påverkas. Ett par större städer i Skåne har problem med att kväveoxidhalten överskrider miljökvalitetsnormerna. Planförslaget bedöms inte leda till en ökning av biltrafiken i de städer som berörs av överskridanden. Satsningar på kollektivtrafik och cykling i större pendlingsrelationer kan leda till minskat bilresande vilket är positivt för luftkvaliteten. Någon samhällsekonomisk värdering avseende hälsa för järnvägsobjekten och icke namngivna åtgärder i potterna är inte gjord. Sannolikt leder dessa åtgärder till positiva hälsoeffekter genom en överflyttning till cykel och kollektivtrafik, med god samhällsnytta.

Bara naturlig försurning

Grundvattnets kvalitet
Som indikator har valts att undersöka om åtgärder ligger inom områden för viktiga vattentäkter och om åtgärden påverkar dricksvattnets kvalitet. En annan indikator är påverkan på utsläpp av kvävedioxider som kan orsaka försurning.

Hur satsningar på järnvägar och åtgärder för busstrafik påverkar vattentäktsområden för dricksvatten har inte gått att bedöma i detta skede. Däremot ger åtgärderna generellt en positiv påverkan på utsläpp till vatten. Åtgärderna bedöms inte leda till ökad vägtrafik och därmed inte heller ökad påverkan från vägsalt och spill/olyckor som leder till förorening av vatten. Minskade utsläpp till luft bedöms också ha en positiv påverkan på minskad försurning.

Ett rikt växt- och djurliv

Biologisk mångfald
Som indikator för biologisk mångfald har använts en bedömning av om objekten kan leda till ökade barriärer eller ökad fragmentering. En noggrann bedömning har inte kunnat göras utifrån befintliga objektsbeskrivningar. Cykelvägar bedöms inte påverka detta. Breddning av vägar på grund av busstrafikåtgärder kan innebära ökad trafik och därmed ökade barriärer. Effekterna av det har bedömts som försumbara, men kan inte helt uteslutas.

Djur- och växtliv
Järnvägssatsningar innebär generellt inga nya sträckningar utan åtgärder sker på befintliga järnvägar, vilket gör effekterna på djur- och växtliv små. Specifika projekt-MKBer bör utreda om det är några speciella arter som berörs. Regionala superbussar innebär i några fall ökade barriärer och ökad fragmentering.

Samlad effektbedömning av den regionala transportinfrastrukturplanen

Samlad bedömning - transportpolitiska mål

I Figur 15 visas hur de satsade medlen i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) påverkar de transportpolitiska målen. **Här görs bedömningen på hela planen, det vill säga både redan beslutade och nytillkommande åtgärder**. Åtgärderna i planen går i huvudsak till projekt som leder i positiv riktning avseende funktionsmålet. Satsningar på vägar leder dock i negativ riktning avseende flera delområden inom hänsynsmålet, framför allt avseende inverkan på klimat och landskap.

Bedömning av planens påverkan på klimatmål och mål för färdmedelsandelar

Som framgår av Figur 15 satsas mer än hälften av summan i RTI-planen på åtgärder som bedöms gå i en positiv riktning avseende klimat. Majoriteten av vägobjekten bedöms dock innebära en ökad andel bilresor. Värt att notera är att kategorierna Steg 1- och 2-åtgärder, järnväg, busstrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö bedöms ge en positiv påverkan på klimat.

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen skapar planen goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Framförallt satsningen på regionala superbussar, järnvägsobjekten samt trimningspaket för järnväg bedöms ge mycket positiv påverkan på överflyttning.

Som tidigare beskrivits (se kapitel 2.3) är påverkan på klimatmål och färdmedelsandelar i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på både vägar och järnvägar. RTI-planens satsningar kan inte ensamma skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta skånska målen för färdmedelsandelar visar. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen samt den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel. De skånska målen för färdmedelsandelar innebär att Skåne ska bidra till de nationella målen och därför minska biltransportarbetet med 10 procent till 2030 och 15 procent till 2050, jämfört med 2010. Om inte infrastrukturinvesteringar och samhällsplanering kan leda till en tillräckligt stor minskning av biltrafiken innebär det att omställning mot förnybara drivmedel, el och vätgas måste ske ännu snabbare.

Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följdeffekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafiknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Figur 15. Värdering av hur de olika åtgärderna inom länsplanen går i positiv eller negativ riktning avseende de transportpolitiska målen. Rött betyder negativ påverkan och grönt positiv påverkan. Gult betyder ingen påverkan och vitt att ingen bedömning gjorts. Ytans storlek är satt i förhållande till summan som investeras. Gäller för hela den regionala transportinfrastrukturplanen, inklusive redan beslutade åtgärder och nytt planförslag.

Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Mer än hälften av den summa som satsas i hela den regionala planen går till åtgärder som förebygger eller hindrar en betydande miljöpåverkan avseende fokusområdena klimat, hälsa och landskap. Hit hör åtgärdskategorierna järnväg, cykelvägar, busstrafik, Steg 1- och 2-åtgärder samt Trafiksäkerhet & Miljö. Samtliga av dessa åtgärder leder till minskad restid för kollektivtrafikresenärer och/eller cyklister och ökar dessa transportslags relativa attraktivitet gentemot personbil.

Många av de regionala vägobjekten ger en negativ påverkan på klimat och hälsa. Vilken typ av påverkan denna typ av åtgärder får på klimat och hälsa beror till stor del på i hur stor utsträckning som samhällsplaneringen anpassas efter de restidsvinster som skapas för personbilstrafiken. För att motverka den negativa påverkan av planen är det viktigt att en uppföljning av planen sker för att säkerställa att kompensatoriska åtgärder genomförs. Uppföljningen är viktigt i samband med att MKB för enskilda objekt eller åtgärdsvalsstudier i de fall de ska genomföras. Exempelvis är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik och busstrafik. Likaså kan en noggrannare bedömning göras i samband med projekteringen som leder till en negativ miljöpåverkan för landskap, vilket framförallt skapas av intrång i mark- och vatten, barriäreffekter och påverkan på materiella tillgångar samt växt- och djurliv.

En stor del av planens utrymme satsas på åtgärder som innebär ökad cykeltrafik. Hit hör inte bara satsningar på nya cykelvägar utan också stationsåtgärder för att stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Ökad cykling kan ge negativa trafiksäkerhetseffekter, men då främst genom fler singelolyckor. Utökat och förbättrat drift- och underhåll kan motverka en sådan effekt och påverka trafiksäkerheten i positiv riktning.

Nya regionala vägobjekt leder till helt nya barriärer och har därför en negativ påverkan inom fokusområde landskap. Inom detta område beror påverkan i hög grad av placeringen av vägen och det är därför svårt att göra en bra bedömning i detta övergripande skede. Gällande påverkan på landskap finns det en lång rad kompensatoriska åtgärder som främst finns med i andra planer eller program. Miljöåtgärder längs det statliga vägnätet ingår i den Nationella planen och kan leda till förmildrande eller positiv påverkan på miljön genom vattenskydd, bullerskydd, passager för djurliv och det rörliga friluftslivet mm. Denna typ av åtgärd bedöms kunna ha en positiv effekt. Förmildrande åtgärder som genomförs i anslutning till de namngivna vägobjekten är utbyggnad av gång- och cykelvägar samt busskörfält för att förbättra den relativa attraktiviteten för dessa färdmedel. En bibehållen eller sänkt hastighetsgräns (till exempel 90 istället för 100 km/h) kan innebära att negativ påverkan på klimatmålet kan undvikas.

Bedömning av RTI-planens påverkan på social hållbarhet

Grunderna för hur konsekvenserna av hur infrastrukturåtgärder bedöms bidra till social hållbarhet har beskrivits i kapitel 3. Här görs en bedömning av:

- RTI-planens påverkan på ökad tillgänglighet utifrån aspekterna kön, ålder, och funktionsnedsättning (se aspekter markerat med grönt i Figur 15),
- I vilken mån planen bedöms bidra till en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik och
- I vilken mån åtgärderna i planen bedöms öka tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning.

Avseende jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan, alltså både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sätt är det fler män än kvinnor som kör bil. Järnvägsåtgärder, busstrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. Som tidigare nämnts går mer än hälften av de satsade medlen på åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag.

Det sker en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik, men den sker främst under den senare delen av planperioden. Andel kollektivtrafik gynnas (se kriterium under funktionsmålet) av järnvägs- och bussåtgärder. Precis som för planens påverkan på klimat- och färdmedelsmål kan det konstateras att det framförallt är de tillkommande åtgärderna i den nya planperioden som bedöms leda till en ökad social hållbarhet. Under de inledande åren kommer cirka hälften av utrymmet att fortsatt gå till utbyggnad av regionala vägar.

Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det nya planförslaget innebär en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning samt för barn och ungdomar påverkas i hög grad av utformningen av respektive objekt. Det handlar till exempel om hur tillgängligheten till hållplatser förstärks och om det byggs parallellt GC-nät.

Ovan nämnda slutsatser utgår från ett övergripande regionalt perspektiv. Emellertid behöver den sociala hållbarheten analyseras på en mer lokal nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa olika områden får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet är viktigt att studera, men har inte ingått i framtagna bedömningsgrunder. Återigen finns här en betydande koppling till den kommunala samhällsplaneringen som behöver uppmärksammas.

Bilaga 1. Remissammanställning avgränsningssamråd

Remiss-instans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
Helsingborgs stad	Utsläpp till luft är en för snäv avgränsning. Även utsläpp till vatten är av betydande omfattning. Till exempel ger vägtrafiken upphov till stora volymer förorenat dagvatten, oljehaltiga föroreningar avrinner från väg- och parkeringsytor och partiklar från däck är den största källan till mikroplaster i dagvatten (IVL).	Förtydligande har gjorts av bedömningsgrunderna avseende: - att utsläpp omfattar utsläpp till både luft och vatten, - att mark också omfattar barriäreffekter, - att naturvård är ett brett begrepp som omfattar barriäreffekter, påverkan på skyddsvärda områden och ekosystemtjänster, - att fysisk aktivitet i transportsystemet avser omfattningen av gång- eller cykelresor.
	Transporter tar mark i anspråk för infrastruktur, vilket utöver påverkan på natur- och kulturmiljö inklusive skyddande områden (miljöbalken kap. 7) även ger barriäreffekter.	
	Miljöaspekten ”Landskap” bör även omfatta naturvård.	
	Vad indikatorn ”Fysisk aktivitet i transportsystemet” avser behöver förtydligas. Anspelar den på färdmedelsfördelning och styrning mot fler gång-, cykel- och kollektivtrafiktrafikanter eller vad avses?	
	Vi vill också understryka vikten av att spegla indirekta konsekvenser såsom till exempel hur nya vägar, och vägar som får väsentlig kapacitetshöjning, inducerar ny trafik som kan påverka färdmedelsfördelningen i en ohållbar riktning.	De här aspekterna har delvis beaktats i bedömningsgrunderna. Vid bedömning av om en åtgärd leder till ökad eller minskad klimatpåverkan finns det strukturpåverkande perspektivet med. Samtidigt är effekten på färdmedelsfördelning beroende av åtgärder inom en rad andra samhällssektorer. Avgränsningen av miljöbedömningen måste syfta till att fokusera på de områden där RTI-planen kan bidra till betydande miljöpåverkan.
	Planen omfattar åtgärder för åren 2018-2029. Det råder stora osäkerheter i vilka miljöaspekter som påverkas av ett transportsystem i slutet av 2020-talet. Av största vikt i ett långt hållbarhetsperspektiv är ändå att bedöma systemets direkta och indirekta konsekvenser för såväl energi- som resursförbrukning och att bedöma dessa aspekter ur ett livscykelperspektiv.	I praktiken är mycket svårt att dra gränsen för när effekter uppstår. Så långt som det är möjligt ha effekter även efter planperiodens slut hanteras, exempelvis det strukturpåverkande perspektivet. Tidsperspektivet har förtydligats i avgränsningen av miljöbedömningen.
Örkelljunga kommun	Se yttrande från Helsingborgs stad	
Höörs kommun	Har inget att erinra.	
Landskrona stad	Miljöförvaltningen har lämnat ett svar som lyder: Miljöförvaltningen har inget att erinra avseende miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Det framgår att man avser att ta hänsyn till miljö., hälso- och naturvårdsaspekter i en framtida regional och nationell trafikplanering. I vilken omfattning som dessa aspekter kommer att beaktas framgår inte eftersom olika intressen påverkar infrastrukturbyggnaden. I tidigare planer har miljö-, hälso- och naturvårdsintressen inte prioriterats. Miljönämnden	Synpunkterna noteras. De frågor som tas upp i yttrandet är främst kopplad till prioriteringarna av själva planförslaget och inte avgränsningen.

Remiss-instans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	menar dessa intressen bör få en mer framträdande roll i kommande trafikplanering. Det framgår inte i planen hur den framtida trafikplaneringen kommer att påverka Landskrona stad och i vilken omfattning berörda kommuner kan påverkan en nationell och regionala trafikplaneringen.	
Lomma kommun	Miljö- och byggnadsnämnden har inget att erinra.	
Lunds kommun	Det är viktigt att beakta utvärderingen av RTI-planen för Skåne 2014-2025. Vilka ställningstaganden som tas i samband med utvärderingen bör påverka det nya dokumentet?	Synpunkten noteras. En dialog förs med Trafikverket om hur uppföljning av miljöeffekter av gällande plan följs upp.
	Olyckor och risk för olyckor med farligt gods bör belysas ut ett miljö- och hälsovårdsperspektiv.	Det finns en viktig koppling till skydd av vattentäkter och grundvattenförsörjning. Föranleder ingen åtgärd då detta fångas upp via bedömningsgrunden vatten.
	Kapacitetsbrister och underhållsbrister bör belysas vad gäller olägenheter ex köbildning, ersättningstrafik.	Kapacitetsbrister ingår i bedömning av måluppfyllelse av det transportpolitiska funktionsmålet. Drift- och underhåll hanteras inte specifikt inom RTI-planen.
	Tillförlitlighet och punktlighet påverkar färdmedelsfördelning.	Dessa aspekter ingår i bedömning av måluppfyllelse av det transportpolitiska funktionsmålet.
	Transportsystemets robusthet vid extremväder.	Denna aspekt hanteras inte i en RTI-plan.
	Ekosystemtjänster	Ingår till större del i utformning och byggande av vägar, plats för diken, bullerreducering etc. Men det har också kopplingar till barriäreffekter, som fångas upp via bedömningsgrunden Biologisk mångfald, växt och djurliv.
Naturvårdsverket	Naturvårdsverket vill betona vikten av att avgränsningen av miljöbedömningen inte endast handlar om de miljöaspekter som har störst betydelse eller där planen har störst möjlighet att påverka, utan framförallt ska identifiera de miljöaspekter där planförslag och alternativ ger upphov till betydande miljökonsekvenser.	Rent formellt är det skillnad mellan ”miljöaspekter som har störst betydelse” och ”betydande miljökonsekvenser”. Den praktiska betydelsen för avgränsning av miljöaspekter blir dock mycket liten. I kap 3 betonas vad som anses vara betydande miljöaspekter
	Vill understryka vikten av att arbeta med alternativ i miljöbedömningsprocessen. Vid identifiering av rimliga alternativ bör syftet med miljöbedömning särskilt uppmärksammas, dvs. hur miljöaspekter kan integreras i planen så att en hållbar utveckling främjas.	I framtagandet av förslag till RTI-plan har tre scenarier, med olika alternativ för inriktning, tagits fram. Fokus på miljö- och hälsa har varit betydande anledningar till val av scenario. Dock har inte de olika scenarierna bedömts i MKBn utan enbart det sceanrio som gäller som planförslag. Generellt är det svårt att hantera alternativ i planeringsprocessen för nya infrastrukturplaner, på det sätt som Miljöbalken föreskriver. En stor del av den gamla planen följer med in i den nya planperioden. Planeringssystemet innebär en kontinuerlig uppdatering av planinnehållet och det är en relativt liten del av utrymmet som kan bli föremål för alternativa inriktningar.
	Om Region Skåne bedömer att betydande miljöpåverkan kan förväntas uppkomma i annat land till följd av åtgärder i Skånes regionala	Bedömningen är att ingen sådan miljöpåverkan finns.

Remiss-instans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	transportinfrastrukturplan önskar Naturvårdsverket så snart som möjligt bli informerat om detta och vi kan även delta i denna bedömning.	
	Naturvårdsverket anser att det ökar tydligheten i miljökonsekvensbeskrivningen om ett år anges för när långsiktiga miljöeffekter bedöms. Ett sådant år skulle kunna vara år 2045 eller 2050. Det kan vara lämpligt att välja ett år som också används i andra planeringsunderlag för Skåne län.	I praktiken är mycket svårt att dra gränsen för när effekter uppstår. Så långt som det är möjligt ha effekter även efter planperiodens slut hanteras, exempelvis det strukturpåverkande perspektivet. Tidsperspektivet har förtydligats i avgränsningen av miljöbedömningen.
	Naturvårdsverket efterfrågar en motivering till att miljöaspekterna mark och vatten avgränsats bort i den uppräkning av miljöaspekter som planen bedöms påverka i betydande omfattning.	Dessa aspekter har inte avgränsats bort. Olika aspekter har slagits samman till gemensamma bedömningsgrunder, enligt Trafikverkets metod. Detta förtydligas i kapitel 3.
	Vi vill också tillägga att vid bedömning av den betydande miljöpåverkan for de enskilda aspekterna behöver positiv respektive negativ påverkan redovisas var för sig för varje indikator. Det går inte att kvitta negativ påverkan mot positiv påverkan vid en sammantagen bedömning.	Negativ och positiv påverkan kvittas inte utan redovisas var för sig. Detta var något otydligt i avgränsningen, men har tydliggjorts i MBKn.
	Naturvårdsverket noterar en felskrivning i underlaget när det gäller vilka miljökvalitetsmål som redovisats i regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter". Målet Frisk luft saknas i uppräkningen.	Justering har gjorts enligt synpunkt.
	När det gäller nytt klimatmål for transportsektom så är målet formulerat som att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 års nivå.	Justering har gjorts enligt synpunkt.
Trelleborgs kommun	I handlingarna visas vilka av miljöaspekterna i miljöbalken som planen bedöms påverka i betydande omfattning. Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är viktigt att i detta sammanhang även ta med hur ytvatten, sjöar, våtmarker, vattendrag m.m. kommer att påverkas av den regionala infrastrukturplanen.	Påverkan på vatten nämns i tillståndsbeskrivningen, men det är riktigt att det inte har tagits upp såväl i avgränsningen eller i metodbeskrivningen att denna aspekt ingår i bedömningarna. Förtydligande görs i bedömningsgrunderna avseende vad de innebär för de aspekter som kommunen tar upp.
Ängelholms kommun	Ängelholms kommun har inget att erinra mot avgränsningen.	
Hässleholms kommun	Ett syfte med avgränsningen är att koncentrera miljöbedömningen och MKBn på de miljöfrågor som har störst betydelse. Region Skåne (RS) nämner 4 punkter som MKBn ska göras rimlig med hänsyn till, vilket stadsbyggnadskontoret (SBK) bedömer som bra. SBK önskar särskilt lyfta fram punkten om ”att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt” Här pointerar SBK att det är mycket viktigt att RS även följer intentionerna i kommunala planer och att detta skrivs in sist i RSs samrådsdokument. I Hässleholm gäller det främst FÖ-Pen för Hässleholms stad med bland annat målet att staden ska vara en nationell knutpunkt och till-växtmotor , den befintliga och kommande ÖPn för hela kommunens yta, Tra-	Synpunkter från Hässleholms kommun inkom för sent för att kunna beaktas i framtagandet av MKB, men kommer att beaktas i den fortsatta processen inför fastställande av RTI-plan.

Remiss-instans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	fikstrategin, Trafikplanen, Grönstrategin, Grönplanen, Riktlinjerna för bostadsförsörjningen, kommande FÖPar för stationsorter med flera tunga kommunala strategiska plane-ringsdokument. Det är vidare viktigt att kommunledningskontoret ser till att de strategidokumenten tas upp för antagande i kommunfullmäktige så att de får den tyngd som behövs i regionala och statliga sammanhang.	
	Det finns en vägledning, i Trafikverkets utarbetade metod för miljöbedömning för pla-ner och program inom transportsystemet, som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap. SBK är eniga i att detta är mycket viktiga aspekter för de kommande infrastrukturplanerna och dess MKBar.	
	Här lyfter RS fram bland annat den mark som infrastrukturen tar i anspråk, infrastrukturens strukturbildande funktion samt den inverkan infrastrukturen har på våra invåna-res livsmiljö. Detta är frågor som SBKs planavdelning arbetar med varje dag. Här öns-kas särskilt framhållas de statliga vägarnas påverkan på kommunens tätorters markan-vändning och de livsmiljöer detta ger. Dessa vägar, med sitt ofta centrala läge, är mycket strukturbildande i dessa tätorter. Att de ligger centralt behöver inte vara en nackdel, det kan bidra till tätorternas vitalitet. Men det är oerhört viktigt hur de utformas. De behöver omgestaltas utifrån moderna transportinfrastrukturideal för att miljö- och klimatmålen och de skånska målen för färdmedelsfördelningen ska kunna nås. Detta innebär bland annat breda cykelvägar och gångvägar för attraktiv omfördelning och planteringar som klarar framtidens klimatförändringar samt ger en tilltalande livsmiljö i dessa tätorter.	
	RSs bedömningsgrunder inkluderande indikatorerna och de kvalitativa analysmetoder-na bedömer SBK som relevanta.	
	Det kommande RTI-dokumentet kommer att innehålla de investeringar och förbättringar som regionalt planeras göras i trafikinfrastruktursystemet. Numera ingår även i RTIn att avsätta pengar för Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) vilka är avsedda att bidra till väl fungerande nya planeringsprocesser. Vilka åtgärder som tas med eller inte tas med i RTI-dokument blir mycket viktiga frågor för Hässleholms kommun i vilka BNs syn-punkter bör väga mycket tungt.	
	Kommunen bör även passa på att framföra att miljö- och klimatmålen och de Skånska målen för färdmedelsfördelningen inte bedöms kunna nås om inte fler tåg stannar vid Pågatågstationer i bland annat Hässleholms kommun.	
	Det är viktigt att BN/SBK får ta del av kommunstyrelsens slutliga yttrande till Region Skåne eftersom detta ärende till största delen berör planering vilket är BNs ansvar.	

REMISSVERSION

REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN 2018-2029 I SKÅNE

REGION SKÅNE

Projektansvarig:
Therese Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:
Emelie Petersson, Malin Aparicio, Tobias Moberg, Johan Raustorp, Jonas Hedlund, Nicolas Cronberg, Anna Liljehov, Therese Lilja, Stina Nilsson, Petra Stelling, Patrik Lindblom, Mattias Schiöth, Britt Karlsson Green, Region Skåne

Referensgrupp:
Monika Strömbäck Sjöbo kommun, Martin Risberg, Sissi Sturesson, Kristianstad kommun, Håkan Lindström Helsingborgs kommun, Andreas Ekberg Malmö stad, Christian Rydén Lunds kommun.

www.skane.se/infrastruktur

Layout: Wilma Designbyrå

Foto: Sid 1, 11, 22, 32, 38, 67, 76 Roger Nellsjö, sid 16 Joakim Lloyd Raboff, sid 27, 28 Johan Wessman/News Öresund, sid 45 Tannus Photography, sid 46 Jonas Hedlund, sid 54 Leif Johansson, sid 59 Karl-Johan Hjertström, sid 64 Malin Lauterbach, sid 66 Scandinav Bildbyrå.

Kartor: Länge Leve

DET ÖPPNA SKÅNE 2030

skane2030.se

Inledning

Dagens infrastruktur byggdes för gårdagens transportsystem och behöver utvecklas för att kunna användas av morgondagens transporter. Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, för att kunna möta befolkningsökningen, urbaniseringen samt de krav som miljön och klimatet ställer. Det innebär att fler kommer att åka kollektivtrafik, cykla eller gå och att godset i större utsträckning bör transporteras på järnväg eller sjöfart. Bilen och lastbilarna ska ges förutsättningar där de behövs.

För att röra oss i önskad riktning har vi enats kring en målbild. I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* har vi samlats kring en väg framåt för att nå ett mer hållbart transportsystem. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå uppsatta mål kommer det att krävas en annan färdmedelsfördelning än idag för både person- och godstrafiken. Det kommer behövas tydliga prioriteringar och målstyrning för att nå dit. I *Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029* synliggörs de satsningar Skåne vill göra den kommande planperioden.

Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av de namngivna objekten i gällande plan 2014-2025 är en utgångspunkt samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter. Utrymmet i planen täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne. Då kostnaden för namngivna vägobjekt som ligger i gällande plan har ökat, saknas ekonomiskt utrymme för genomförande av nya objekt under denna planperiod. Däremot finns det ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och kan komma att prioriteras i kommande plan.

Region Skåne har under hösten 2016 till och med våren 2017 träffat de skånska kommunerna, statliga myndigheter, representanter från näringslivet för att diskutera hur vi ska prioritera avseende infrastruktur 2018-2029. I din hand håller du remissförslag till *Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029* för Skåne. Planen är på remiss mellan 25 augusti till 20 oktober 2017. Efter remissperioden kommer planen att justeras för att senast den 31 januari skickas in till regeringen. Den nationella planen kommer att beslutas våren 2018, och den regionala planen kommer fastställas av regionfullmäktige innan sommaren 2018. Vi ser fram emot fortsatt dialog kring Skånes infrastrukturutveckling.

Innehåll

Inledning 3

Läshänvisning 7

Sammanfattning 8

Utgångspunkter för planeringsomgång 2018-2029 11

Förutsättningar och möjligheter i Skåne 17

Transportsystemet och viktiga målpunkter i Skåne 23

Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering 31

Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018-2029 41

Hållbarhetsbedömning 57

Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt 67

Process, genomförande och uppföljning 77

Läshänvisning

1. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGSPERIODEN 2018-2029
Det här kapitlet syftar till att ge läsaren dels en bakgrund kring Region Skånes uppdrag kopplat till transportsystemet samt det nationella uppdraget att ta fram en regional transportinfrastrukturplan. Vidare beskrivs de transportpolitiska och regionala målen tillsammans med de olika utgångspunkterna för just denna planomgång.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÖJLIGHETER I SKÅNE
Det här kapitlet syftar till att ge en nulägesbeskrivning av Skåne med koppling till transportsystemet. En översikt av Skåne, dess befolkning och transportsystemet tillsammans med behov, utmaningar och möjligheter beskrivs.

3. TRANSPORTSYSTEMET I SKÅNE
Det här kapitlet syftar till att ge en beskrivning av transportsystemet i Skåne. Det finmaskiga nätet av vägar och ett utbyggt järnvägsnät utgör en viktig del av tillgängligheten för invånarna och näringslivet i Skåne. Väg och järnvägarna fyller olika funktioner i transportsystemet.

4. REGION SKÅNES STRATEGISKA INRIKTNING OCH VÄGVAL FÖR PRIORITERING
Det här kapitlet syftar till att ge läsaren en bakgrund till Region Skånes strategiska inriktning i transportplaneringen samt hur framtagna strategier och genomförda analyser påverkar Region Skånes prioritering för Regional transportinfrastrukturplan samt inspel till Nationell transportplan. Vidare ges det en överblick av de samarbeten och överenskommelser som Region Skåne medverkar i som berör infrastrukturplanering.

5. SATSNINGAR I REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN 2018-2029
Det här kapitlet beskriver vilka satsningar som kommer att göras i Skåne under planperioden 2018-2029. Utifrån identifierade utmaningar har ett antal brister identifierats på infrastrukturen i Skåne. Med utgångspunkt i färdmedelsfördelningen som innebär en tydlig riktning i utvecklingen av ett hållbart transportsystem för både person- och godstrafik krävs en fokusering och prioritering på främst kollektivtrafik och cykel.

6. HÅLLBARHETSBEDÖMNING
Det här kapitlet beskriver vilka effekter som genomförandet av planen innebär utifrån en hållbarhetsbedömning. Effekter på nationella transportpolitiska mål, regionala mål, miljökonsekvenser, sociala aspekter, samhällsekonomisk nytta samt effekter på bostadsbyggande bedöms och beskrivs.

7. HUR GÅR PLANERINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET TILL? – EN KUNSKAPSÖVERSIKT
Det här kapitlet syftar till att ge läsaren en inblick i planeringen av transportsystemet, dess olika delar av planeringsprocessen, aktörer, transportpolitiska mål och principer, lagstiftning och finansiering. Kapitlet är fristående från övriga delar i dokumentet och kan med fördel användas för att slå upp och läsa mer kring specifika frågor.

8. PROCESS, GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING
Det här kapitlet beskrivs processen för framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen. Aktörer, aktiviteter för dialog och förankring beskrivs. Vidare ges en inblick i den fortsatta processen samt genomförande och uppföljning av planen.

Sammanfattning

Bra tillgänglighet är en av förutsättningarna för Skånes utveckling. Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. För att utveckla Skånes transportsystem krävs fokusering och prioritering. All planering bör således sträva mot en hållbar utveckling som tar i beaktning både social och ekologisk hållbarhet, på ett resurseffektivt sätt.

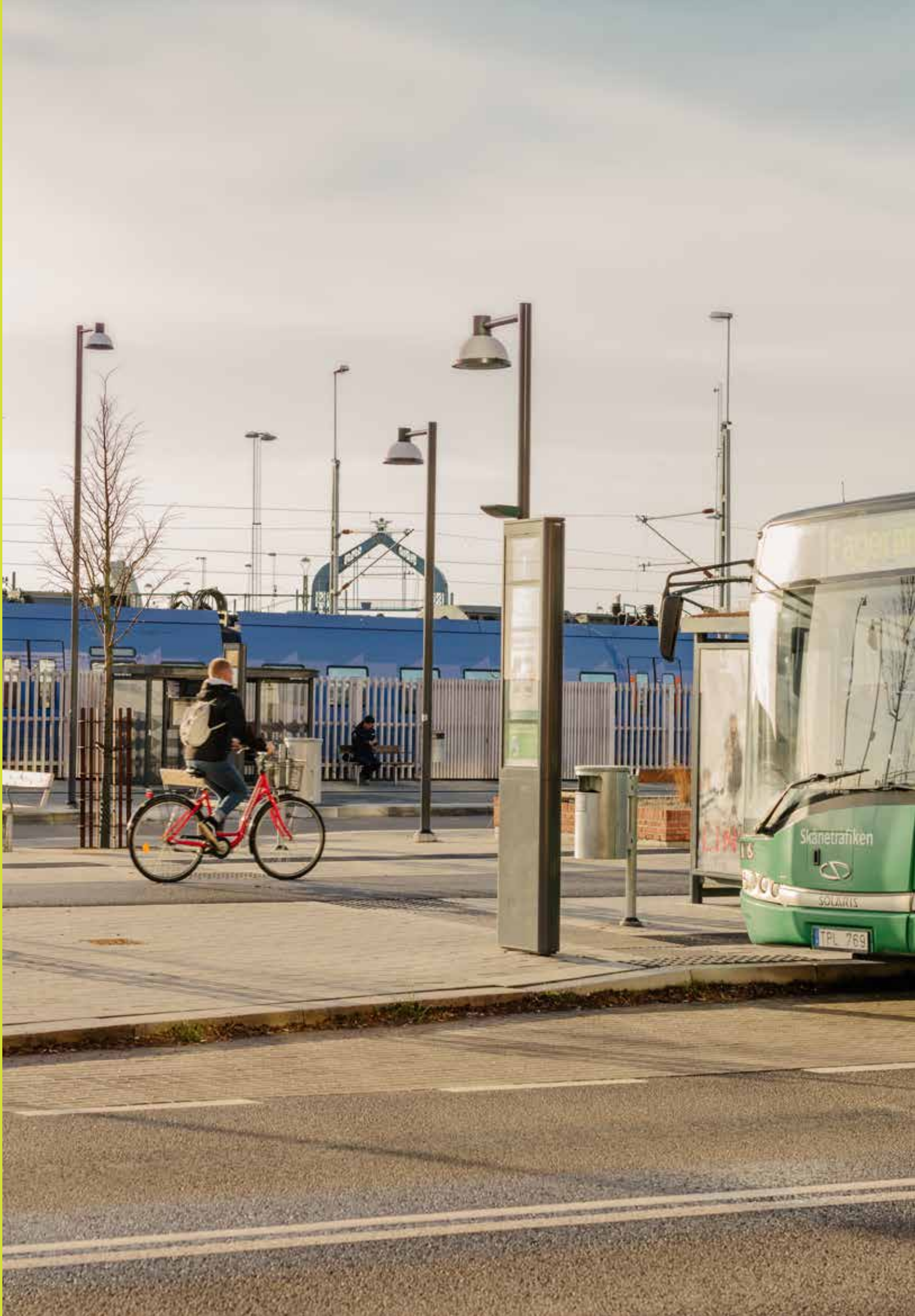
Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av de namngivna objekten i planperioden 2014-2025 är en utgångspunkt samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter. Utrymmet i planen täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne, då ökade kostnader för namngivna regionala objekt medför det att inga nya objekt ges möjlighet att prioriteras under denna planperiod. Det finns ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och kan komma att prioriteras i kommande plan.

Takten för utbyggnad av cykelvägar kommer att höjas. Ett antal flaskhalsar i det regionala vägnätet kommer också att byggas bort. Planen innehåller också medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö.

Utifrån den preliminära ramen till den regionala planen för Skåne på 4 442 miljoner kronor har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029, som har följande utgångspunkter:

- **684 miljoner kronor** avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen
- **1 miljard kronor** avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder för genomförande av Regionalt superbuss-koncept, tillgänglighetsanpassning samt utveckling av stationer prioriteras inom planperioden.
- **765 miljoner kronor** avsätts för finansiering av cykelvägar som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. I Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 görs prioritering av det statliga vägnätet.
- **384 miljoner kronor** avsätts för finansiering av åtgärder som bidra till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.
- **72 miljoner kronor** avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1& 2- åtgärder.
- **1537 miljoner kronor** avsätt för finansiering av regionala vägobjekt. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i förgående plan.

Samfinansiering nationell plan	**684**
Skånebanan Attarp	42
Västkustbanan Ängelholm- Maria	59
Persontrafik Godsstråket	304
Åstorp-Teckomatorp etapp 3	
Lommabanan etapp 1	
Trimningspaket järnväg	78
Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)	55
Trimningspaket järnväg del 2	46
Västkustbanan Helsingborg-Maria	50
Skånebana Hässleholm-Kristianstad	50
Kollektivtrafik	**1000**
Statliga regionala vägar	400
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Statlig medfinansiering kommunala vägar	600
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Drottningsgatan Helsingborg	
Stockholmsvägen Malmö	
Cykelvägar	**765**
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjningar på statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	255
Trafiksäkerhet och miljö	**384**
Statliga regionala vägar	224
1137 Löddeköping-Kävlinge	
Statlig medfinansiering kommunala vägar	160
Övrigt	**72**
Investeringsåtgärder enskilda vägar	24
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 &2 åtgärder	12
Namngivna regionala objekt	**1537**
E6.02 Flädie-Lund	16
19 Bjärlöv-Broby	349
913 Bjärred-Flädie	69
13 Förbi Assmåsa	32
100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken-Vellinge)	33
108 Staffanstorp-Lund	83
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	105
23 Ekeröd-Sandåkra	256
23/13 Ö Höör/Höör-Hörby	469
108 Genom Svedala	125
Summa	**4442**


Skånetrafiken
SOLARIS
TPL 769

Utgångspunkter för planeringsomgång 2018-2029

Transportsystemet ska utvecklas för att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling. Region Skånes har ansvaret att ta fram en regional transportinfrastrukturplan. Utgångspunkterna i planperioden 2018-2029 är de transportpolitiska målen och principerna tillsammans regionala mål och processer såsom den Regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne 2030, Sverigeförhandlingen, Region-samverkan Sydsverige och kommunala strategier och planer.

Region Skånes uppdrag

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett Trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Nationellt uppdrag

Regeringen ger Trafikverket och länen i uppdrag att ta fram en nationell transportplan respektive en Regional transportinfrastrukturplan (benämns RTI-plan i Skåne). Den nationella transportinfrastrukturplanen omfattar de nationella vägarna (Europavägarna) och järnvägsnätet medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Tillsammans visar den nationella och regionala transportinfrastrukturplanen vilka satsningar som ska genomföras inom den skånska infrastrukturen. Åtgärdsplaneringen sker i en gemensam tidplan och i en samordnad process på nationell nivå och i alla regioner i landet.

Syfte och avgränsning av planen

Uppdraget innebär att få till stånd en regional infrastrukturplan för planperioden 2018- 2029. Åtgärderna och insatserna avser att på ett resurseffektivt och samhällsnyttigt sätt bidra till nationella strategier och mål såsom de nationella transportpolitiska målen samt främja Skånes utveckling enligt Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*.

En konkretisering av potten statliga regionala cykelvägar beskrivs i bilaga 1, *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för RTI-planen 2018-2029 och ligger till grund för prioritering av åtgärder i planen, se *bilaga 2*. Medlen i RTI-plan avser investeringar och får inte användas till drift eller underhåll samt steg 1&2 –åtgärder som inte är kopplade till investeringsobjekt i planen.

RTI-planen regleras av förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som bland annat anger att länsplanen ska avse tolv år och upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Vart fjärde år revideras planen. Förordningen anger också vad som planen får respektive måste omfatta.

Planering för en hållbar utveckling

Infrastrukturen skapar strukturer som kan bidra till att binda samman städer, orter, regioner och länder och skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande för både personresor och godstransporter. Ett hållbart transportsystem av gods och människor mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och till att skapa ett attraktivt Skåne, att bo och verka i.

Transportbehovet ökar idag, vilket ställer krav på att hantera transporternas negativa effekter som; ökade miljöutsläpp, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter. Mål med bäring på hållbar utveckling som har tagits i beaktning i framtagandet av RTI-planen: FN:s globala mål om hållbar utveckling, mänskliga rättigheter, Barnkonventionen, Sveriges jämställdhetspolitiska mål, folkhälsomålen, diskrimineringslagen, EU:s klimatmål, Parisavtalet, nationella generationsmålet med sexton miljökvalitetsmål, Miljömålsberedningen m.m. Läs mer om måluppfyllelse och effekter i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål; ett Funktionsmål - Tillgänglighet och ett Hänsynsmål - Säkerhet, Miljö och Hälsa. De transportpolitiska principerna bör vara vägledande i RTI-planen 2018-2029. Målen är en utgångspunkt för alla statliga åtgärder inom transportområdet.

Inriktningsunderlag 2018-2029

Den 21 maj år 2015 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Uppdraget syftade till att ge regeringen underlag inför framtagandet av infrastrukturproposition för planperioden 2018-2029. Underlaget redovisades den 30 november år 2015 med en remissperiod under våren 2016.

Utgångspunkt för uppdraget var att infrastrukturen ska planeras, utvecklas och förvaltas så att de övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Därutöver ska ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de fastställda transportpolitiska principerna vara vägledande. Vidare angav regeringen i sitt uppdrag till Trafikverket att ett välfungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och är av avgörande betydelse för många samhällsfunktioner. Det är också angeläget att samhällsplaneringen generellt och i en ökad utsträckning främjar en hållbar och transportsnål samhällsstruktur. Bland annat genom att skapa goda möjligheter till cykling och gång samt effektiv kollektivtrafik.

Infrastrukturpropositionen

I oktober år 2016 presenterades proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (2016/17:21).

Följande utmaningar prioriteras och beaktas i planarbetet:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande.
- Förbättra förutsättningar för näringslivet.
- Förstärka sysselsättningen i hela landet.
- Ta höjd för och utnyttja digitaliserings effekter och möjligheter.
- Ett inkluderande samhälle.

Av propositionen framgår den preliminära ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2018 -2029. Planeringsramen för planperioden är 622,5 miljarder kronor, vilket är en ökning med 100,5 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2014- 2025. Det ekonomiska utrymmet har ökat främst för vidmakthållandeåtgärder, så som drift, underhåll och reinvesteringar.

- Utveckling av transportsystemet 333,5 mdr kr
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar 125 mdr kr
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar statliga vägar samt statligt medfinansiering till enskilda vägar 164 mdr kr

Direktivet om nationell och regional plan för transportsystemet

Regeringen beslutade den 24 mars år 2017 att ge Trafikverket och länsplanerupprättarna i uppdrag att upprätta en nationell respektive regional trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018- 2029. Planerna ska utgå från de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna, proposition (2016/17:21), regionala systemanalyser, Sverigeförhandlingen, fyrstegsprincipen, målet om ett ökat bostadsbyggande och från ett trafikslagsövergripande synsätt.

Uppdraget anger att den preliminära ekonomiska ramen för Skåne är 4 442 miljoner kronor. RTI-planen bör innehålla de objekt som i planen för perioden år 2014 - 2025 har byggstartats men ej färdigställts i början av år 2018. Åtgärderna bör prioriteras och ska beskrivas utifrån hur de kan bemöta ett ökat bostadsbyggande och möjligheten att bidra till de transportpolitiska målen. Avseende persontransporter bör de åtgärder som medför en ökad kollektivtrafikandel prioriteras. Planarbetet bör också utgå från ett länsöverskridande, nationellt och nationsöverskridande perspektiv.

I uppdraget anges också att regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med hållbara kommunikationer. Sträckorna Järna-Linköping (Ostlänken) och Lund-Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Läs mer i kapitlet *Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt*.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen tillsattes av regeringen sommaren år 2014. Sverigeförhandlingen är en parallell process som går in i planeringen av Nationell transportplan och Skånes Regionala transportinfrastrukturplan. Sverigeförhandlingens uppdrag innebär bland annat att ta fram principer för finansiering av landets första höghastighetsjärnväg, analysera de kommersiella förutsättningarna för trafikering samt föreslå en utbyggnadsstrategi mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö på en övergripande nivå. Ytterligare är avsikten med uppdraget att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och cykelåtgärder samt förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna. Inom projektets ramar ska dessutom möjligheten för utbyggnad av järnvägen i norr och ytterligare två fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark undersökas. Läs mer om Sverigeförhandlingen på hemsidan sverigeforhandlingen.se. För mer information kring påverkansarbetet och Byggstart Skåne läs mer på byggstartskane.se.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner som arbetar för långsiktigt hållbar utveckling för Sydsverige. I ”Sydsvenska prioriteringar” står Skåne, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Halland enade om vilka sydsvenska infrastrukturinsatser som bör ingå i regeringens kommande planer. Syftet med den gemensamma prioriteringen är att stärka utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Parterna vill bidra till ett klimatsmart transportsystem och medverka till en välfungerande helhet, genom att ta tillvara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.

Kommunerna i Skåne

Kommunerna i Skåne och de kommunövergripande samarbeten, de så kallade hörnsamarbetena har beslutade strategier och planeringsunderlag som dockar in i regional och nationell transportplanering. Flera av hörnsamarbetena har strategier och planer för den fysiska planeringen och utvecklandet av transportsystemet. Kommunernas fysiska planering inklusive infrastrukturplaneringen behöver samplaneras både på regional och nationell nivå för att nå ett mer hållbart transportsystem.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG

De fem prioriterade ställningstagandena:

Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet

Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor

Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur

Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster

Skåne ska vara globalt attraktivt

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem strategiområden är utpekade för det flerkärniga Skåne:

Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen

Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet

Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

TRAFIK-FÖRSÖRJNINGS-PROGRAM

TÅG-STRATEGISKT UNDERLAG

GODS-TRATEGI

CYKEL-STRATEGI

MOBILITETS-PLAN

DRIV-MEDEL

BREDBANDS-STRATEGI

NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET

REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN

CYKELVÄGSPLAN

Den strategiska inriktningen i RTI-planen utgår från strategierna och planerna i bilden ovan. Där *Det öppna Skåne, Strategier för Det flerkärniga Skåne* samt *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* är de övergripande strategierna som beskriver de fysiska strukturerna, utveckling av transportsystemet och mål om färdmedelsfördelning. *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* konkretiseras i ett antal strategier och planer inom olika områden som berör transportsystemet och som påverkar prioriteringen i RTI-planen 2018-2029. Mer specificerat kring inriktning och prioritering finns att läsa om i kapitel *Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering.*

SKÅNES REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGI, DET ÖPPNA SKÅNE 2030: Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630). En del är att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* antogs år 2014 och har pekat ut fem prioriterade ställningstaganden som handlar om bland annat att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortsstruktur.

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE: Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne har sedan år 2005 tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med Strukturbild för Skåne. Inom arbetet har *Strategier för det flerkärniga Skåne* tagits fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om Det flerkärniga Skåne.

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORT-SYSTEM I SKÅNE 2050: Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan. Strategin konkretiseras och fördjupas i dokumenten nedan.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE: Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Revideras vart fjärde år.

TÅGSTRATEGISKT UNDERLAG: Ger förslag på inriktning för den framtida regionala tågtrafiken i form av framförallt trafikupplägg och nya kapacitetsstarkarefordon.Underlagetharetttydligtutvecklingsperspektivochskautgörastödförpolitiskaprioriteringaroch beslutomsatsningarpådenregionalatågtrafikenikommande trafikförsörjningsprogram.

STRATEGI FÖR DEN HÅLLBARA GODS- OCH LOGISTIKREGIONEN SKÅNE: Beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion samt flöden inom, genom och till Skåne. Strategin ger en bild av nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik.

CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE: För att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik samt för att möta den ökande befolkningens resbehov räcker det inte med ny infrastruktur och ökat utbud av kollektivtrafik, det krävs även attityd- och beteendepåverkande åtgärder. En plan för denna typ av åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar synliggörs i mobilitetsplanen, vilken tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne.

BREDBANDSSTRATEGI FÖR SKÅNE: Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång till bredband ur ett samhällsperspektiv, samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

UNDERLAG FÖR HANDLINGSPLAN FÖR FOSSILFRIA DRIVMEDEL: Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030. Arbete pågår.

NATIONELL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN: En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN (RTI-PLAN): Styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen. Region Skåne upprättar planen på uppdrag av regeringen utifrån en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

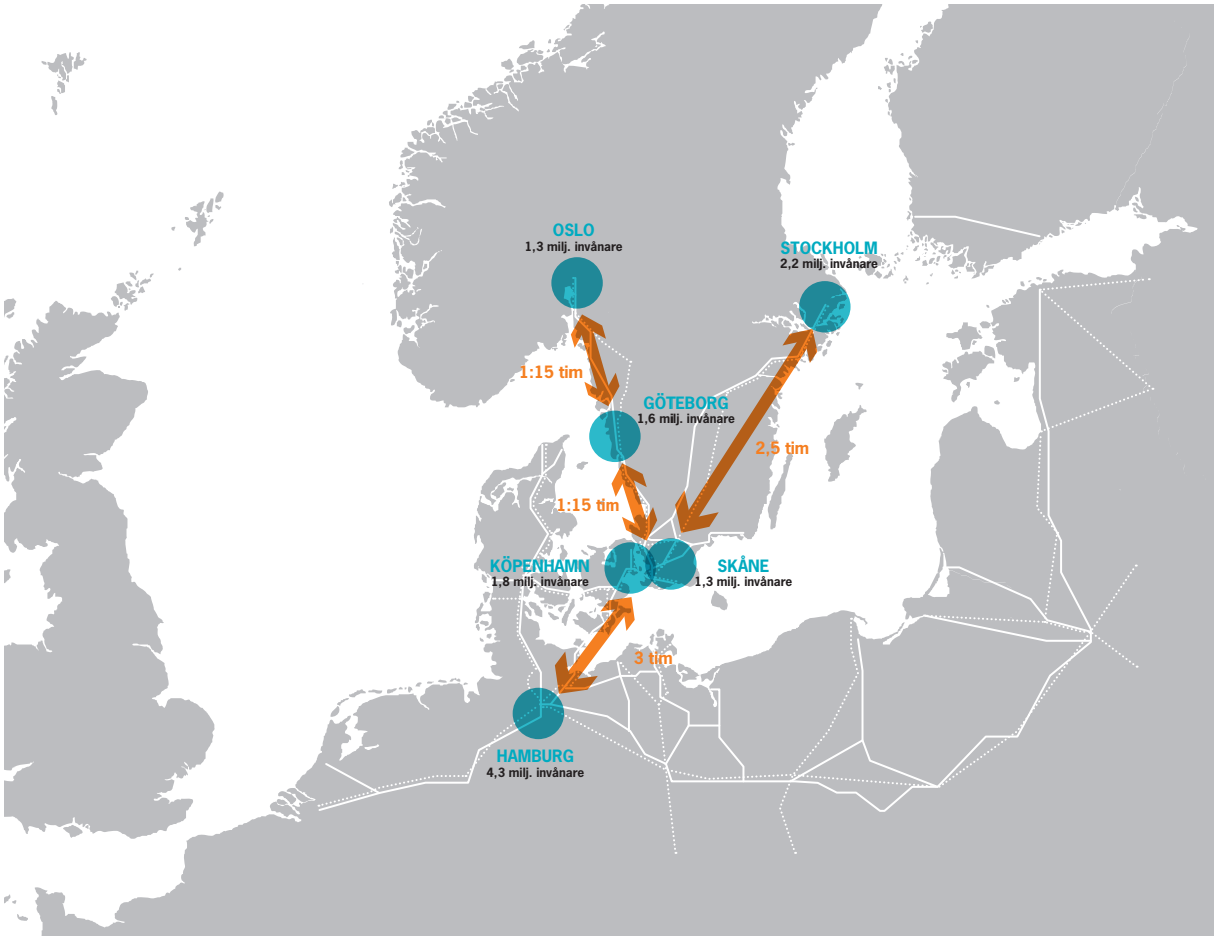
CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE: I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som avses byggas inom planperioden. Är en fördjupning till RTI-planen.

Förutsättningar och möjligheter i Skåne

Skåne är en gränsöverskridande storstadsregion med stor befolkningstillväxt. Den flerkärniga ortstrukturen skapar möjligheter men ställer också krav på en väl fungerade och trafiksäker infrastruktur som binder samman de skånska orterna. Skånes befolkning mår bättre och lever allt längre samtidigt är den skånska sysselsättningen nationellt sett väldigt låg, trots att Skåne har ett växande näringsliv och ökad efterfrågan på arbetskraft.

Skåne – en gränsöverskridande storstadsregion

Närheten till Öresund och Europa bidrar till att det är attraktivt att både bo, besöka och verka i Skåne. Skåne har en befolkning på mer än 1,3 miljoner invånare där både inflyttning och födelsetalen ökar, indikerar att Skåne ses som en attraktiv plats att bosätta sig i. Skåne är en av Sveriges tre storstadsregioner och utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen, en europeisk storstadsregion med 3,9 miljoner invånare. Öresundsregionen är till stor del sammanbunden av infrastruktur som möjliggör tät samverkan och integration. Tillgängligheten bidra till att underlätta och skapa samarbete kring arbetskraft och arbetstillfällen, utbildning, kulturutbud, bostäder och rekreation i Öresundsregionen. Skåne är porten till och från Europa för angränsande regioner och kommuner, vilket ställer krav på tillgängligheten genom Skåne.



Det flerkärniga Skåne

Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad och större städer samt en flerkärnig ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Skånes geografiska läge och den flerkärniga strukturen med många städer, tätorter och byar ställer krav på ett effektivt transportsystem för att kunna hantera ökade person- och godstransporter. Malmö är navet, som de senaste tio åren haft en stark tillväxt. Helsingborg och Lund fyller även en funktion som tillväxtmotorer. De tre skånska tillväxtmotorerna och Kristianstad tillsammans med Hässleholm är en potentiell tillväxtmotor, de har tillsammans en betydelsefull funktion för Skånes utveckling. Av Skånes cirka 250 tätorter har ytterligare tre städer identifierats som regionala kärnor: Trelleborg, Landskrona och Ystad. Samspelet mellan Skånes regionala kärnor, tillväxtmotorer och orter i deras omland är avgörande för attraktivitet och konkurrenskraft, där tillgänglighet är en nyckelfaktor. Skånes 33 kommuner har olika funktioner och förutsättningar i den flerkärniga ortstrukturen, vilket är en styrka för Skåne.

Skånes befolkning

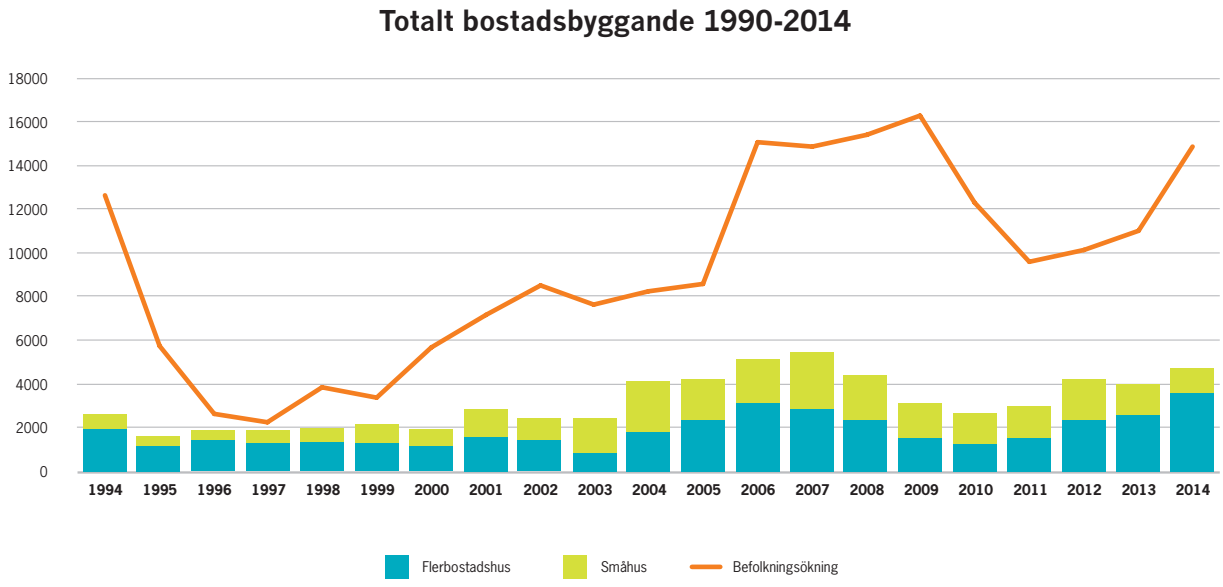
Den skånska befolkningen är ung, mångfaldig och växande. Den första januari år 2017 uppgick Skånes befolkning till 1 324 565 invånare. Under år 2016 hade Skåne den största befolkningsökningen i modern tid, 1,6 procent. En stor del av befolkningsökningen, 70 procent, utgörs av nettoinflyttning från utlandet. År 2025 förväntas befolkningen vara cirka1 465 000 invånare. Befolkningen i Skåne är ojämnt fördelad, med en stark koncentration till de västra delarna och till området kring Kristianstad och Hässleholm. Folkmängden ökar i alla delar av regionen med en polarisering mot Malmö-Lund.

Av Skånes 1,3 miljoner invånare är cirka 20 procent födda utomlands. De största grupperna är från Norden, forna Jugoslavien och Mellanöstern. Sju av tio utrikes födda i Skåne bor i Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad och Landskrona, där drygt hälften av länets totala folkmängd bor. År 2015 fanns det människor från totalt 190 födelseländer i Skåne, vilket indikerar en stor etnisk mångfald. Hälften av skåningarna bor i områden som har en homogen befolkning, som är födda i Sverige. Nära 20 procent av befolkningen bor i områden med en stor andel befolkning födda i södra Europa och länder utanför Europa. Övriga befolkningen bor i områden som räknas som integrerade.

Fysisk planering tillsammans med utveckling av transportsystemet kan med andra åtgärder utgöra ett kraftfullt verktyg för att skapa förutsättningar för möten och koppla samman segregerade områden. Kollektivtrafiken och dess stationer och hållplatser kan utgöra en arena för möten och utbyte mellan människor som inte annars ses eller träffas. För närvarande utgör gränskontrollerna över Öresund ett hinder för integrationen i Öresundsregionen och för större intäkter till Skåne.

Bostadsbrist i Skåne

I stora delar av Skåne råder idag bostadsbrist som följd av eftersatt bostadsproduktion den senaste tioårsperioden. Årligen skulle minst 7000 bostäder behöva byggas för att möta befolkningsökningen. Stora delar av befolkningsökningen är inte heller kapitalstarka grupper som kan efterfråga det som byggts. Bristen på tillgängliga bostäder riskerar bli ett hinder för nyanländas etablering och integrering på bostadsmarknaden och samhället i stort. Även om det för närvarande byggs mycket bostäder är det minst lika viktigt att bostads-



Figur *Totalt bostadsbyggande 1990-2014.*

byggandet fortsätter över tid. Transportsystemet har en viktig roll i att möjliggöra en attraktiv och effektiv rörlighet och tillgänglighet för olika målgrupper till viktiga målpunkter såsom arbete, bostad, skola och rekreation. Det kan även bidra till ett ökat bostadsbyggande.

Sysselsättning och utbildning

Sysselsättningsgraden i Skåne är den lägsta i riket. Medräknat gränspendlare var regionens sysselsättningsgrad 75 procent jämfört med riksgenomsnittet 78,2 procent år 2015. I Skåne finns det skillnader i näringslivsstrukturen och sysselsättningsgraden. Den totala efterfrågan på arbetskraft ökar, medan efterfrågan på lågutbildad arbetskraft minskar. Sydvästra Skåne hade år 2015 lägst sysselsättningsgrad, 73,2 procent (inklusive gränspendlare), jämfört med den högsta i sydöstra Skåne, 79,8 procent. Sysselsättningsgraden varierar beroende på födelseland och kön.

Utbildningsnivån i Skåne är generellt hög. Skåne ligger på tredjeplats i landet avseende andelen invånare med eftergymnasial utbildning. Trots detta blir antalet antagna till gymnasieutbildningar färre och antalet som fullföljer gymnasieutbildningen ligger under rikssnittet. Lund, Lomma och Malmö är de kommuner i Skåne som har högst andel invånare med eftergymnasial utbildning. Lägst andel invånare med eftergymnasial utbildning återfinns i kommuner i sydöstra och nordvästra Skåne. Det finns potential att öka Skånes BRP genom investeringar i transportsystemet som kan möjliggöra en bättre matchning på arbets- och studiemarknaden

Näringslivet i Skåne

Skåne har i stort sett samma branschstruktur som riket med undantag av att andelen sysselsatta inom handel är något högre. Andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin, offentlig förvaltning och försvar, information och kommunikation samt finans- och försäkringsverksamhet är däremot lägre. Näringslivsstrukturen skiljer sig kraftigt mellan Skånes olika delregioner. Vård och omsorg utgör den största näringsgrenen i Skåne sett till sysselsättning. Handeln kommer på andra plats och står för ca 13 procent av regionens sysselsättning. Sett till omsättningen är dock handeln den största näringsgrenen och svarar för 34 procent av Skånes omsättning år 2014. Tillverkning och utvinning är den näst största näringsgrenen sätt till omsättning (18 procent). Transport och magasinering svarar för cirka fem procent avseende såväl sysselsättning som omsättning.

Folkhälsan i Skåne

Det allmänna hälsotillståndet i Skåne går i positiv riktning, samtidigt som ohälsan och sjukfrånvaroantalet ökar i Skåne. På tio år har medellivslängden i Skåne ökat med drygt 2,3 år för kvinnor och 1,4 år för män. I allmänhet skattar unga sin hälsa högre än äldre och män högre än kvinnor. Det finns stora skillnader i självskattad hälsa mellan den arbetande delen av befolkningen och de som står utanför arbetsmarknaden.

Bil- och kollektivpendlare har generellt sämre hälsa än de som går eller cyklar i vardagen. Ohälsa upplevs vara större desto längre resor med bil eller kollektivtrafik som pendlingen innebär. Utsläpp och buller från trafiken orsakar flertalet hälsorelaterade problem såsom sömnproblem, hjärtproblem, allergier etc. Buller, ljudstörningar och utsläpp från vägtrafiken är en del av den fysiska miljön. Trafikbuller är ett utbrett problem, drygt två miljoner människor i Sverige beräknas utsättas för buller som påverkar deras hälsa. Även om buller inte uppfattas som livshotande på samma sätt som många andra miljöstörningar så betyder det mycket för hälsan och välbefinnandet. Studier visar att barn som utsätts för höga halter av luftföroreningar har större inlärningssvårigheter.

Barn och unga

Undersökning av hälsan hos barn och unga från år 2016 visade att de flesta skoleleverna i Skåne i allmänhet mår bra. Pojkar mår bättre än flickor och yngre elever mår bättre än äldre. Undersökningen visar att låg fysisk aktivitet ett samband med psykisk ohälsa. I Sverige har barns cyklande till skolan nästan halverats sedan 1990-talet. Transportsystemet och dess utformning spelar en stor roll för barn och unga. Generellt är många unga direkt hänvisade till kollektivtrafikresor eftersom de inte har åldern inne för att ta körkort. Barn och unga kommer heller inte lika ofta till tals vid planering och utformning av transportsystemet.

Äldre

Fram till år 2024 kommer Skånes åldersstruktur att genomgå en demografisk förändring. Trots detta förväntas medelåldern bara att öka med mindre än ett halvt år. Det ökade antalet äldre personer kommer att påverka kommunernas äldreomsorg, förskolor och bostadsbehovet men även hälso- och sjukvården i Region Skåne. Äldre personer har andra förutsättningar och behov av kollektivtrafik. Till exempel tenderar äldre att känna en större otrygghet än yngre, framförallt kopplat till kollektivtrafik. En ökad äldre befolkning ställer krav på färdtjänsten respektive kollektivtrafiken för att möta behoven.

Jämställdhet

Kvinnors förvärvsfrekvens i Skåne uppgick år 2015 till 73,8 procent jämfört med männens 76,3 procent, vilket kan jämföras med riksgenomsnitten 76,0 respektive 78,5 procent. Sysselsättningsgraden varierar starkt med födelseland och i mindre utsträckning, kön. Skillnaden i medelinkomsten är däremot stor mellan kvinnor och män. Kvinnors förvärvsinkomst år 2013 var i genomsnitt 78 procent av männens. När det gäller transportsystemet har män generellt större tillgång än kvinnor. Studier visar att fler kvinnor använder kollektivtrafiken, reser kortare sträckor från hemmet och utför fler serviceresor (hämta/lämna barn, handlar m.m.). Fler

män än kvinnor kör bil och män reser ofta längre. Det finns dock en trend som pekar på att bilkörandet har ökat bland yngre kvinnor. Tillgången till bil är också högre hos män än kvinnor. Vikten av en jämställd transportplanering är därför av största vikt för att få mer jämställd tillgänglighet på arbetsmarknaden.

Personer med funktionsvariation

Det är svårt att få en överblick över antalet personer som påverkas av bristande tillgänglighet. Eftersom det är så många olika typer av förutsättningar som kan skapa problem. En undersökning från 2008-2011 visade att nästan 2,5 miljoner människor i Sverige som var 16 år eller äldre beräknades ha någon form av funktionsvariation. En något större andel kvinnor hade funktionsvariation jämfört med män. Det skiljer sig mellan åldersgrupper och generellt sett ökar andelen med funktionsvariation med stigande ålder[1].

Ohälsan hos personer med funktionsvariation är tio gånger högre än för befolkningen i stort, och en stor del av ohälsan är inte kopplad till funktionsvariationen utan till strukturella faktorer i samhället. I *Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne* finns mål om tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsvariation. Färdtjänst är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsvariationen behöver en särskilt anpassad resa. I arbetet med tillgänglighetsanpassning ingår att anpassa resor för funktionsnedsatta resenärer med målet att långsiktigt minska behovet av färdtjänst.

Trygghet i transportsystemet

Trygghet är en viktig aspekt för attraktiviteten i kollektivtrafiken. Forskning visar att brott i städer huvudsakligen sker vid busshållplatser, barer, stationer, shoppingcentra, sportstadium och liknande. Generellt upplevs kollektivtrafikhållplatser och stationer som otrygga och det är därför värt att lägga extra omsorg på utformning och lokalisering. Vidare kan parkeringsplatser och parkeringshus utgöra otrygga platser. Problematiken ter sig olika beroende på geografin, stad, förort eller landsbygd.

Det är viktigt att vägen från hem till jobb och aktiviteter upplevs som trygg. Det kan innebära trygga gång- och cykelvägar till och från busshållplatser och stationer samt trygga områden kring hållplatser med god belysning, överblickbarhet och inga skrymmande buskage. Hållplatser bör av samma anledning placeras med översikt från byggnader och gator, för att skapa en informell bevakning.

Digitalisering

Bredband är en viktig infrastruktur som kan komplettera transportinfrastrukturen genom att möjliggöra att arbete, studier och andra tjänster (bland annat kopplat till sjukvården) kan genomföras på distans och digitalt. För att klara framtidens utmaningar och för att kunna dra nytta av den digitaliserade utvecklingen krävs en satsning på en ny generation bredbandsnät som medger betydligt högre kapacitet än det som finns idag. Läs mer om bredband i *Bredbandsstrategi för Skåne och TemaPM Planera för det digitala samhället – fysisk planering som verktyg för fiberutbyggnaden i Skåne*.

För transportsystemet pågår det en digitalisering med automatisering av bilfordon och transporter. Den tekniska utvecklingen inom transportsystemet skapar stor inverkan på den framtida samhällsutvecklingen där både beteenden och tjänster förändras. En annan pågående teknisk utveckling inom transportsystemet är Intelligenta transportsystem (ITS). Intelligenta transportsystem är tillämpning av någon form av informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i trafik- och transportsystem eller trafikstyrningen. Med hjälp av intelligenta transportsystem går det att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön.

I rapporterna *Detta är Skåne, Hur har det gått i Skåne?* och *Planera för människor Social hållbarhet kopplat till fysisk planering* går det att läsa mer om Skåne som region.

[1] *http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/funktionsnedsattningsrapport-2016.pdf*

Transportsystemet och viktiga målpunkter i Skåne

Transportsystemet har som huvudsyfte att transportera människor och varor. Skåne har ett finmaskigt nät av vägar och ett utbyggt järnvägsnät som utgör en viktig del av tillgängligheten för invånarna och näringslivet i Skåne. Väg, järnväg, sjöfart och flyg fyller olika funktioner i transportsystemet, både för gods- och persontransporter. Det är viktigt att se på transportsystemet som helhet och hur det kompletterar varandra, ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, där hela-resan-perspektivet är viktigt.

Skåne har ett strategiskt läge med närhet till kontinenten, Skåne utgör genom sitt geografiska läge Sveriges länk till Europa och ytterligare två Öresundsförbindelser planeras. Flera hamnar, exempelvis CMP Malmö respektive Trelleborg, och flygplatsen Malmö Airport samt andra knutpunkter av stor nationell och internationell betydelse ligger här. Huvudstråken mot såväl Västsverige och Norge, som mot Mälardalen och Finland sammanstrålar i Skåne. Via den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen med järnväg och väg kommer avståndet till Tyskland att minska i tid. Från sydöstra Skåne är det nära till Bornholm, Polen och Baltikum.

Region Skåne har tagit fram regionalt prioriterade stråk. Stråken som pekas ut på väg- och järnvägsnätet är det som viktigt ur ett regionalt perspektiv och är ett underlag till RTI-planen. Läs mer om detta väg- och järnvägsnät i kapitlet *Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering.*

Trafiksäkerhet

Ett trafiksäkert transportsystem innebär att människor inte skadas eller dör på grund av luftföroreningar, buller eller trafikolyckor. Sedan år 2007 har antalet omkomna i transportsystemet minskat med 30 procent, men sedan år 2010 har denna trend planats ut. Nollvisionen som innebär att ingen ska skadas eller dödas är ett viktigt arbete inom trafiksäkerhet. Detta gäller oavsett om du går, cyklar, åker kollektivt, bil eller annat färdmedel. Vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar samt utformas och underhållas därefter. År 2014 dödades 38 människor i Skåne och knappt 300 skadades svårt i trafiken. Hälften av de människor som omkom cyklade eller gick vid olyckstillfället, cirka en tredjedel åkte bil. Med tanke på att bilresor är vanligare än resor med gång och cykel löper alltså oskyddade trafikanter större risk att dödas i trafiken än bilister. Oskyddade trafikanter har varit en eftersatt grupp i arbetet med trafiksäkerhet, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för denna grupp ska därför prioriteras.

Störningar i transportsystemet

Den begränsade kapaciteten i det skånska järnvägsnätet innebär en utmaning då det i delar av systemet inte finns utrymme för fler tåg. Hårt utnyttjad kapacitet innebär också att störningskänsligheten i trafiksystemet ökar eftersom utrymmet för att återhämta uppkomna förseningar minimeras. Robustheten i järnvägssystemet behöver förbättras. En jämförelse mellan förseningsvolymen för Skånetrafiken, SL och Västtrafik under åren 2013-2014 visade att Skåne drabbades av dubbelt så många störningstimmar som övriga storstadsregioner. Konsekvenserna av förseningar och köer drabbar inte endast den enskilde resenären utan påverkar näringslivet och samhället i stort negativt. Det finns en viss kapacitetsbrist i vissa punkter på vägnätet, framförallt kring infarter och utfarter till Skånes större städer där köer uppstår vid rusningstid.

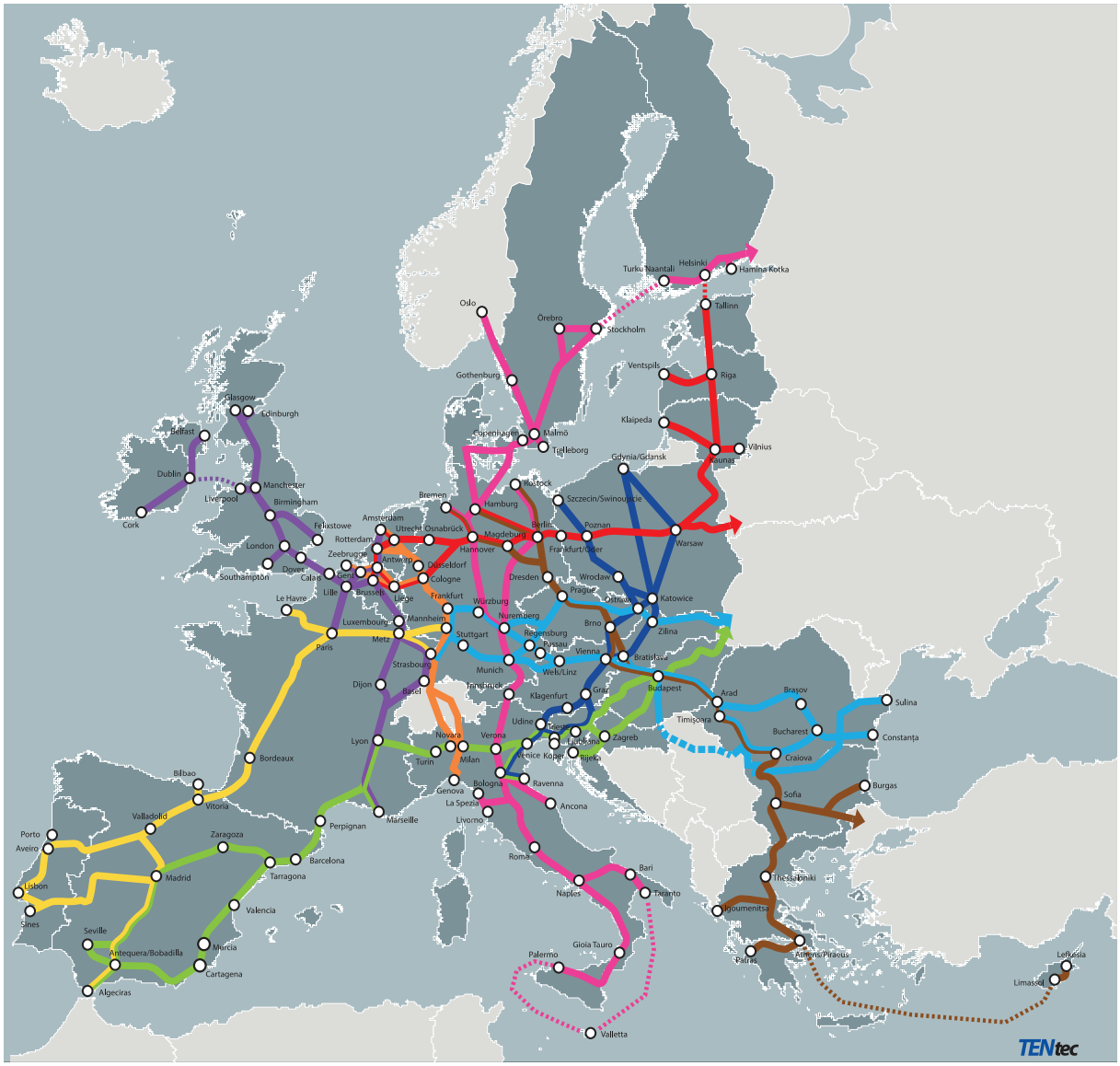
Vägnät

Vägsystemet i Skåne består av ett finmaskigt och tätt vägnät. Europavägar, riksvägar och länsvägar tillhör det statliga vägnätet och utgörs av de större vägarna som binder samman städer och orter. Inom städer och samhällen finns väg- och gatunät som ägs och underhålls främst av kommunerna. Förutom nämnda vägar finns det mindre vägar som är enskilda och drivs av vägsamfälligheter eller i privat regi.

I Skåne finns Europavägarna E4 E6, E22, E20 och E65. Dessa vägar behandlas formellt inom ramen för den nationella transportplanen som upprättas av Trafikverket. E6 och E4 är av överordnad betydelse och ingår i det europeiska stomnätet tillsammans med Öresundsbron. E65 och E22 ingår i det övergripande nätet inom TEN-T som ska vara fullt utbyggt år 2050. På det utpekade godsvägnätet är det tillåtet att transportera farligt gods. Undantaget är sträckningen av väg 23 mellan Ringsjöarna. Denna sträcka kommer utgå från det utpekade godsvägnätet och ersättas med väg 13 när dess ombyggnad/utbyggnad är klar.

En stor andel av transporterna till och från Europa passerar Skåne antingen via Öresundsbron eller via någon av de skånska hamnarna. Inom EU har ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) utpekats. Nätet består av ett stomnät och ett övergripande nät, samt nio stomnätskorridorer. Skåne ingår i stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet (Scan-Med), som förbinder Skandinavien/Finland med övriga Europa via Öresundsförbindelsen samt via hamnarna i Malmö och Trelleborg.

Trafikverket har pekat ut ett vägnät som anger vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät[2].



[2] *http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/funktionellt-prioriterat-vagnat/*

Järnväg

Järnvägarna i Skåne består av några av Sveriges viktigaste stambanor tillsammans med mellanstora och mindre regionala banor. De stora nationellt viktiga banorna utgörs av Södra stambanan och Västkustbanan. Banor som i ett nationellt perspektiv kan te sig mindre viktiga är ur Skånes perspektiv ofta nödvändiga och viktiga för arbets- och studiependling samt godshantering, till exempel Ystad- och Österlenbanan, Skånebanan och Lommabanan.

Södra stambanan är det primära stråket för godstransporter på järnväg i Skåne. Via Kontinentalbanan och Öresundsbanan sker anslutning till Öresundsbron. Godsstråket i Skåne består av ett nätverk av banorna: Trelleborgsbanan, Kontinentalbanan, Lommabanan och Söderåsbanan. Sedan Hallandsåstunnelns färdigställande ökar även Godsstråket genom Skåne samt Västkustbanan norr om Ängelholm i betydelse, söder om Ängelholm går godset via Söderåsbanan. Både Södra Stambanan och den västliga korridoren, som inbegriper såväl Godsstråket genom Skåne som Västkustbanan, ingår i det europeiska TEN-T stomnätet. Utöver detta nät är Skånebanan betydelsefull för godstransporterna och Rååbanan har betydelse för kopplingen mellan Helsingborg och sydligare noder.

Det utpekade godsjärnvägnätet tillåter transporter med farligt gods. Trots att det finns gränsöverskridande järnvägsanslutningar begränsas möjligheterna för internationella järnvägstransporter av administrativa och tekniska skillnader i järnvägssystemen. Tillåten tåglängd, krav på bromskraft, vagnprofil, spårvidd och elsystem är exempel på skillnader mellan de europeiska länderna som idag begränsar järnvägens konkurrenskraft. Enligt TEN-T förordningen ska stomnätet kunna hantera tåg om 740 meter. Aktuell svensk standard är 630 meter. I Skåne ingår Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne, Västkustbanan samt kombiterminalerna i Malmö och Trelleborg i stomnätet. Ystadbanan ingår i det övergripande nätet.

Järnvägsnätet är formellt en angelägenhet för den Nationella transportplanen men vissa åtgärder samfinansieras också med medel ur RTI-planen.

Spårväg

Spårväg i storstäder har en stor regional betydelse genom att öka framkomligheten och kapaciteten. I Lund mellan Lund C och Brunnshög- ESS har byggnationen för spårväg påbörjats och beräknad trafikstart hösten år 2019. I Malmö och Helsingborg kan det komma bli aktuellt med spårvagn i framtiden, idag görs stora satsningar på Bus rapid transit (BRT)-system för busstrafiken. Det kan också bli aktuellt med någon form av spårvagn eller light rail mellan Malmö-Vellinge/Näset och Helsingborg- Höganäs.

Bytespunkter och tågbildningsnoder på järnvägsnätet

Järnvägsnätet i Skåne är viktigt för såväl gods- som personresor. De största järnvägsstationerna i Skåne innefattar Malmö, Lund, Helsingborg, Triangeln, Hyllie, Hässleholm och Kristianstad. Stationerna är viktiga bytespunkter mellan tåg, buss, cykel och bil för att koppla samman hela resan från start till mål. Stationer för Regionalt superbusskoncept kompletterar nätet av järnvägsstationer.

Pendlarparkeringar är viktiga noder för resan och för möjligheten att byta och resa vidare med kollektivtrafik. Förutsättningarna för att en pendlarparkering ska uppfylla sin funktion är att parkeringens geografiska läge har tillräckligt stort uppsamlingsområde och har goda kollektiva förbindelser både vad gäller turtäthet och restid. Cykelparkering ska vara nära placerad sin målpunkt och att det garanterat ska finnas lediga platser för olika typer av cyklar. En cykelparkering bör vara försedd med möjligheter att kunna låsa fast cyklar för att förebygga stöld och skydda för olika väderförhållanden.

I Skåne finns tågbildningsnoder för gods i Malmö, Helsingborg, Trelleborg, Ystad och Hässleholm, där Malmö godsbangård är den primära rangeringsnoden. Kombiterminaler utgör väsentliga knutpunkter i godstransporternas järnvägssystem som möjliggör byte av trafikslag i multimodala transportkedjor. I Skåne finns det en kombiterminal i hamnen i Malmö, en i anslutning till Malmö godsbangård, en större kombiterminal i Helsingborgs hamn, en mindre vid Rännarbanan och en i Trelleborgs hamn.

Cykelvägar och leder

Skåne har goda förutsättningar för cykling. Med sina 250 tätorter på en yta av 10 000 kvadratkilometer finns det alltid en by, ett samhälle eller en stad inom cykelavstånd. Det sker ungefär 400 000 cykelresor i Skåne varje dag. Det gör cykeln till det näst vanligaste färdmedlet efter bilen. Den största andelen cykelresor återfinns i Lund och Malmö, där 28 respektive 22 procent av resorna sker med cykel.

Vägnätet består av statliga, kommunala och enskilda vägar, varav alla med en acceptabel trafikmiljö bidrar till den samlade cykelinfrastrukturen, inte bara cykelvägar. Med acceptabel trafikmiljö menas låga hastighetsbegränsningar och låga motortrafikflöden. De stora cykelvolymerna återfinns inom och i anslutning till städer och större tätorter. Mellan tätorter och på längre avstånd är volymerna betydligt mindre. Läs mer om cykel i *Cykelstrategi för Skåne* och *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*.

Flygplatser

Flyg används oftast som huvudtransportmedel vid större avstånd där tidsaspekten är viktig. Flyg kan annars fungera som ett komplement, både för gods- och persontransporter. I Skåne finns flygplatserna Malmö Airport, Kristianstad Österlen Airport och Ängelholm- Helsingborg Airport. Kastrup flygplats i Köpenhamn är en viktig flygplats för Skåne och Sverige.

Hamnar

I Skåne finns flera hamnar av nationell och internationell betydelse. De största hamnarna i Skåne är Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Ystad. De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Skåne och Sverige. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet. Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige.

Hamnarna utgör således en viktig länk för gränsöverskridande väg och, i viss mån även, järnvägstransporter. Hamnarna i Helsingborg och Ystad ingår som knutpunkter i det övergripande nätet. I Skåne sker godshantering även i hamnarna i Åhus och Landskrona. Mer om gods finns att läsa om i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregion Skåne*.

Pendlingen i Skåne

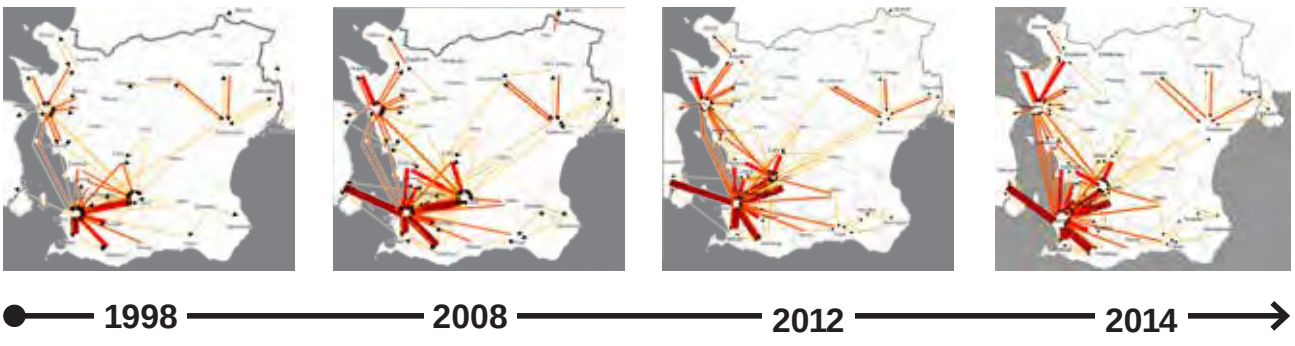
Den skånska pendlingen skiljer sig från hur det ser ut i större delen av övriga Sverige genom att pendlingen i högre grad sker över kommungränser. Skåne håller på att utvecklas till en allt mer sammanhållen och integrerad region. Dock finns det en låg interaktion mellan de östra och västra delarna av Skåne där den gamla länsgränsen fortfarande går att spåra i pendlingsmönstret och den tudelade arbetsmarknaden är tydlig. Inom Skåne sker pendlingen främst till de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. Sträckorna Bromölla- Sölvesborg, Sölvesborg-Bromölla och Osby-Älmhult är de sträckor där pendlingen är som störst när det kommer till länsgränsöverskridande pendling. Störst pendling över till Danmark sker, från kommunerna Malmö, Lund, Vellinge och Helsingborg.

Det finns ett antal viktiga målpunkter som påverkar pendlingen och varuflöden. Ett stort antal av länets arbetstillfällen finns i Malmö, Lund och Helsingborg. I genomsnitt når invånarna i Skåne cirka 110 000 skånska arbetstillfällen, vilket motsvarar cirka 20 procent av Skånes arbetstillfällen, inom 45 minuter med kollektivtrafik. Området kring Hyllie station i Malmö nås nästan en miljon arbetstillfällen inom en timme med kollektivtrafik. I Skåne finns sex större högskolor och universitet: Malmö högskola (universitet från 1 januari 2018), SLU Alnarp, Lunds universitet, Lunds tekniska högskola och Campus Helsingborg samt Högskolan Kristianstad.

Det finns sjukhus på tio orter i Skåne: Skånes universitetssjukhus i Malmö och Lund, Centralsjukhuset Kristianstad, Helsingborgs lasarett, Hässleholms sjukhus, Lasarettet i Landskrona, Lasarettet i Trelleborg, Lasarettet i Ystad, Närsjukhuset Simrishamn och Ängelholms sjukhus. Här finns såväl universitetssjukhus och akutsjukhus som närsjukhus med olika typer av vård och specialiteter.

Turismen i Skåne har haft en positiv utveckling sedan år 2015, både sett till antal övernattningar och omsättning. Jämför med år 2014 ökade både antalet gästnätter från utländska besökare och antalet gästnätter från Sverige med cirka 8 procent. I Skåne finns ett antal handelscentrum och olika typer av serviceställen som alstrar både person- och godstransporter.

Utveckling av mellan kommunal och länsöverskidande arbetspendling



Transport av varor

Efterfrågan på godstransporter beror bland annat på handel och ekonomisk utveckling. Vilket trafikslag som väljs beror dels på transportrelationen och dels på transportkostnaden, krav på ledtid, rättidighet och hantering mm. Avgörande för dessa parametrar är godsets karaktär, som generellt är varugruppsspecifik, men även företagsspecifika logistikupplägg kan inverka. För långväga transporter är ofta järnvägen eller sjöfarten fördelaktiga trafikslag, medan lastbilstransporterna dominerar för kortväga och medellånga transporter.

Den totala transporterade godsmängden på väg och järnväg inom, genom (transittrafik) eller till respektive från Skåne beräknades uppgå till 104,2 miljoner ton år 2013. Den transporterade godsmängden fördelas relativt likvärdigt mellan transporter inom, genom eller till respektive från Skåne. Vägtransporterna utgör 85 procent av den totala transporterade godsmängden på väg och järnväg. De stora lastbilsflödena återfinns främst på europavägarna. Ungefär 70 procent av godsmängden på järnväg går som transittrafik och motsvarande siffra för vägtransporter är 24 procent. Som en följd av den nationella och internationella strukturen är godsflödena längs järnvägsnätet i Skåne starkt koncentrerade till Södra stambanan. Godsmängden för gränsöverskridande järnvägstransporter går till övervägande del via Öresundsbron. Under år 2013 transporterades drygt 30 miljoner ton gods via skånska hamnar. Ungefär 45 procent av alla fartygsanlöp i Sverige sker i Skåne. De skånska hamnarna karaktäriseras av en specialisering mot RoRo-transporter som främst används för inomeuropeisk handel. Drygt hälften av allt gods som transporteras med RoRo-transporter i landet passerar genom skånska hamnar. Hamnen i Trelleborg är Sveriges största hamn för denna typ av gods men samtliga fyra stora hamnar i Skåne har färjelinjer som medger RoRo-transporter. Vägtransporter mellan Sverige/Norge och kontinenten använder företrädesvis färjor via de sydsvenska hamnarna. Containertransporterna i de skånska hamnarna har haft en snabbare tillväxt än riksgenomsnittet och omfattade år 2013 drygt 200 000 TEU. Containerhanteringen sker främst i Helsingborgs hamn, vilken hanterar 16 procent av containergodset i Sverige.

Mer om gods och varor finns att läsa om i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*.

09:02 Öresundståg
Spår
2
Helsingborg
Malmö Lund Landskrona

Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering

Region Skånes strategiska inriktning och prioriteringsgrunder för Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 grundar sig i färdmedels- och trafikslagsfördelningen samt regionalt prioriterade stråk som omfattar personresor, gods, kollektivtrafik och cykel. Ett antal underlagsrapporter, ÅVS:er samt ställningstagande ligger också till grund för prioriteringen under planperioden.

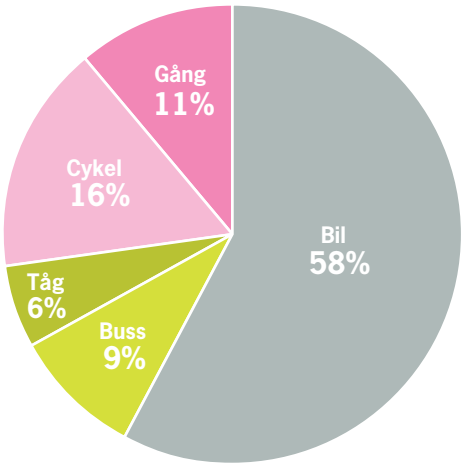
Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 är det övergripande dokumentet kring Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Strategin är vägledande för prioritering av objekt och inriktning för kommande och framtida RTI-planer för Skåne. Den ska också fungera som ett inspel till Nationell transportplan för investeringar på det nationella väg- och järnvägsnätet. Den uppsatta färdmedelsfördelningen i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anger en tydlig riktning över hur transportsystemet bör utvecklas för att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

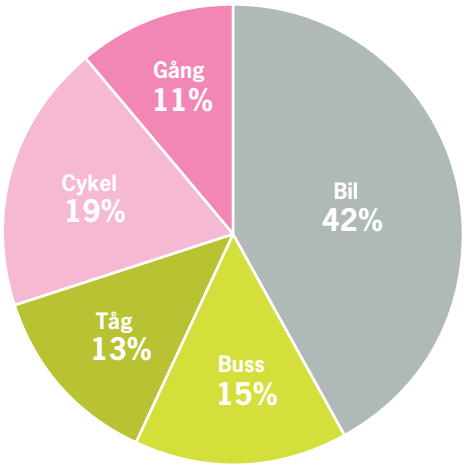
Färdmedelsfördelning för persontransporter 2050

En central del i färdmedelfördelningen för personresor är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken år 2030. Färdmedelsfördelningen anger en målbild för persontransporter i Skåne. Läs mer i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

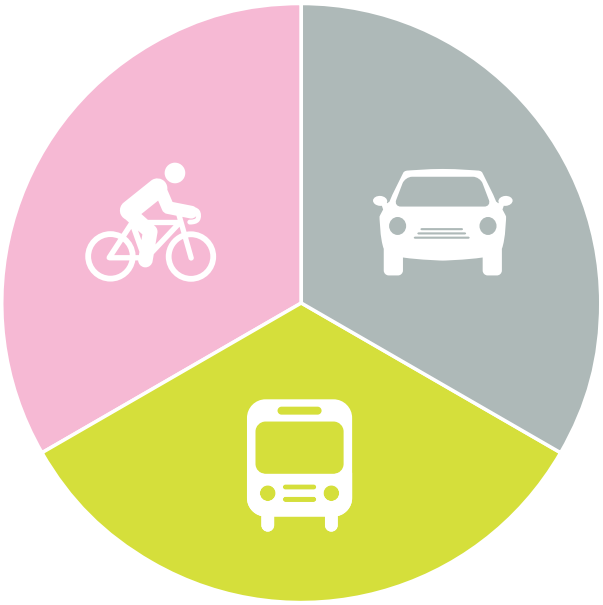
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2013
Andel delresor 2013



FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2030
Andel delresor 2030



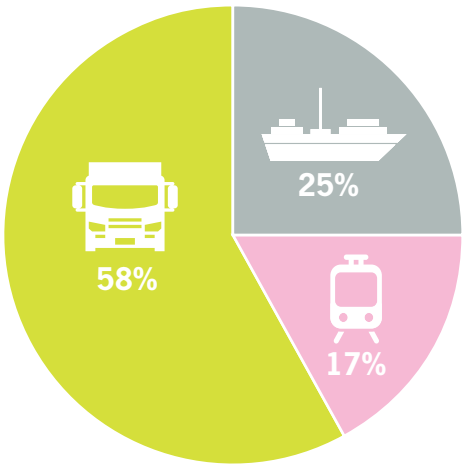
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2050
Andel delresor 2050



Trafikslagsfördelning för gods 2050

Skånes transportgeografiska läge medför att omfattningen av godstransporter och logistikhantering är betydande och kommer fortsätta att öka. För att klara av de ökade mängderna kommer det krävas en annan trafikslagsfördelning jämfört med idag. Målet kring trafikslagsfördelning för godstransporter år 2050 innebär att en betydande överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Den hanterade godsmängden för vägtransporter behöver förbli konstant fram till år 2050, medan den hanterade godsmängden bör fördubblas både på järnväg och sjöfart. Läs mer i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*.

TRAFIKSLAGSFÖRDELNING
Tonkilometer 2006



Hanterad godsmängd 2006: 52 000 ton

TRAFIKSLAGSFÖRDELNING
Tonkilometer 2050

Hanterad godsmängd 2050: 69 000 ton

Planeringsunderlag och ställningstaganden

RTI-planen utgår från en rad olika planeringsunderlag. Syftet är att dels öka kunskapsnivån kring brister och genom samarbeten och gemensamma ställningstagande kring prioritering. Nedan beskrivs de olika planeringsunderlagen kort.

Systemanalys Skåne

Region Skåne genomförde under år 2015 en systemanalys för transportsystemet i Skåne. De insatser som ger högst måluppfyllelse av de regionala utvecklingsmålen är;

- Koppla samman och öka tillgängligheten mellan de regionala kärnorna med tåg och buss
- Stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik
- Stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel
- Koncentrera befolkningen och verksamheter till tätorter
- Miljö- och påverkansåtgärder för minskat bilresande

Åtgärdsvalsstudier

Cirka 100 åtgärdsvalsstudier i olika omfattning har genomförts eller pågår, dessa studier ligger till grund för prioritering och identifiering av brister. Många av åtgärdsvalsstudierna finns på Trafikverkets hemsida.

Stråkstudier i de fyra hörnen

Region Skåne har tagit fram kunskapsunderlag för nordvästra, nordöstra, sydvästra och sydöstra Skåne inför åtgärdsplaneringen för perioden 2018-2029. Syftet var att studera och analysera möjligheter till ökad hållbar tillgänglighet till viktiga målpunkter lokalt, regionalt och nationellt.

En konkretisering och sammanfattning har gjorts kring stråkstudierna och ÅVS:erna och har sammanställts i ett kunskapsunderlag till inriktning och prioriteringar av stråk för RTI-planen. Rapporten omfattar pågående och nyligen gjorda åtgärdsvalsstudier som behandlar stråk tillsammans med stråkstudier i den fyra hörnen.

Skånebilden
Överenskommelse inom Skånebilden 25 juni år 2015 ligger som plattform för de satsningar som krävs för att tillförsäkra behovet i Skåne, med effekter för hela Sverige. Skånebilden är också en gemensam skånskt ståndpunkt för att försäkra bästa möjliga resultat för Skåne i förhandlingen om höghastighetsjärnväg. De sju skånska tillväxtmotorerna och regionala kärnorna samt Region Skåne har inför Sverigeförhandlingen enats kring ett antal utgångspunkter som är viktiga för hela Skåne att driva i Nationell plan. Skånebilden beslutades år 2015.

Positionspapper Skånes utgångspunkter
Positionspapperet har tagits fram av Region Skåne och beskriver utgångspunkter för förbättrade kommunikationer inom Skåne. Positionspapperet fokuserar på att säkerställa genomförande av objekt i nationell plan 2014-2025, ställningstagande till Sverigeförhandlingen, inriktning för Skånes transportsystem 2018-2029 samt övriga viktiga insatser. Positionspapper Skånes utgångspunkter har beretts av Regionala utvecklingsnämnden och beslutats av Regionstyrelsen.

Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur
Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg, Region Kronoberg, Region Halland och Region Skåne har genomfört en systemanalys för Sydsveriges infrastruktur med syfte att skapa underlag för kommande infrastrukturplaner. En av slutsatserna i detta arbete är att regionerna bör samverka för att ta fram underlag och gemensamma prioriteringar och budskap inför kommande planperioder.

Positionspapper – Sydsvenska prioriteringar
Positionspapperet har tagits fram av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Halland. Syftet med den gemensamma prioriteringen är att stärka utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Parterna vill bidra till ett klimatsmart transportsystem och medverka till en välfungerande helhet, genom att ta tillvara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand. De tre huvudprioriteringarna är interregional tillgänglighet, ett sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter.

Samordning med Sverigeförhandlingen
Direktivet om nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029 anger att resultaten av Sverigeförhandlingen ska beaktas av Skåne samt att Trafikverket ska samråda med den pågående Sverigeförhandlingen avseende förhandlingens uppdrag om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Staten har under 2017 genom Sverigeförhandlingen slutit avtal om storstadsåtgärder i Lund, Helsingborg och Malmö. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande. Avtalen behandlar i detalj respektive organisations åtaganden, finansiering, tidplan, organisation, genomförande m.m. Avtal för storstadsåtgärder är helt separerad från avtal om höghastighetsbanan. I Lund omfattar avtalen spårvägen Lund C – ESS, sju cykelåtgärder samt totalt 15 000 bostäder. I Helsingborg ska två nya Helsingborgsexpressen utvecklas tillsammans med ett antal cykelåtgärder och totalt 3530 bostäder. I Malmö omfattas 8 bussobjekt varav 4 Malmöexpressen, Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 samt fjorton cykelåtgärder och 28 500 bostäder. Avtalen för Malmö innehåller statlig medfinansieringen som ska ske i form av extra utrymme i länsplan. Det extra utrymmet kommer att redovisas i länsplanens budgetram som posten Sverigeförhandlingen – extra utrymme av läns-plan. Den totala summan för statliga medfinansiering kopplat till Sverigeförhandlingen kommer inte att belasta endast denna planperiod. Storstadsavtalen för Lund och Helsingborg berör inte länsplanen.

Greater Copenhagen & Skåne committee-Trafikcharter
Trafikcharten har tagits fram i Greater Copenhagen & Skåne Committee, som är ett dansk och svensk samarbete och beslutades år 2016. Överenskommelsen handlar om infrastrukturåtgärder i Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne och de 79 kommunerna i dessa regioner. För mer information www.greatercph.se.

Regionalt prioriterade stråk

Region Skåne genomförde till förra *Regionala transportinfrastrukturplan 2014-2025* en Vägsystemstudie som nu har reviderats och utvecklats i nuvarande planperiod, *Regionalt prioriterade stråk*. Den visar det väg- och järnvägsnät som ska prioriteras under planperioden. Det innebär även att åtgärder utanför dessa stråk kan komma att bli aktuella för åtgärder inom ramen för RTI-planen. Syftet är att fokusera, samla och färdigställa stråk för att öka tillgängligheten i det flerkärniga Skåne och vara förstahandsvalet för de utpekade trafikslagen i respektive stråk. De prioriterade stråken är uppdelade personresor, godstrafik, kollektivtrafik och cykel och stråken sammanfaller i stor utsträckning.

REGIONALA STRÅK FÖR PERSONRESOR

Det regionalt prioriterade vägnätet för personresor anger det övergripande vägnätet ur regionalt perspektiv. Detta vägnät ska vara attraktivt och fungera som förstaval för vägtrafiken. Utveckling och satsningar bör fokuseras till detta nät.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- ska binda samman Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och dess omland.
- ska binda samman Skåne med omgivande regioner.

Målstandard:

- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet

Vilka vägar ingår?

I regionala stråk för personresor ingår Europavägarna i Skåne, huvuddelen av riksvägarna samt knappt hälften av de primära länsvägarna. E6 och E4 är av överordnad betydelse och ingår i det europeiska stomnätet tillsammans med Öresundsbron. E65 och E22 ingår i det övergripande nätet inom TEN-T som ska vara fullt utbyggt år 2050. Riksvägarna och länsvägarna binder samman Skånes orter och fyller en viktig funktion för tillgängligheten.

REGIONALA STRÅK FÖR GODSTRANSPORTER

Det regionalt prioriterade stråken för godstransporter anger det övergripande mest betydelsefulla nätet ur regionalt perspektiv och sammanfaller i stor utsträckning med det viktiga regionala vägnätet för personresor. Stråken ska vara attraktivt och fungera som förstaval för godstrafiken. Utveckling och satsningar bör fokuseras till stråken. I *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* fördjupas arbetet med gods.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- godstrafiken ska fokuseras som går genom samt till/från Skåne.
- ska vara förstahandsvalet för den tunga trafiken, framförallt på väg

Målstandard:

- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet

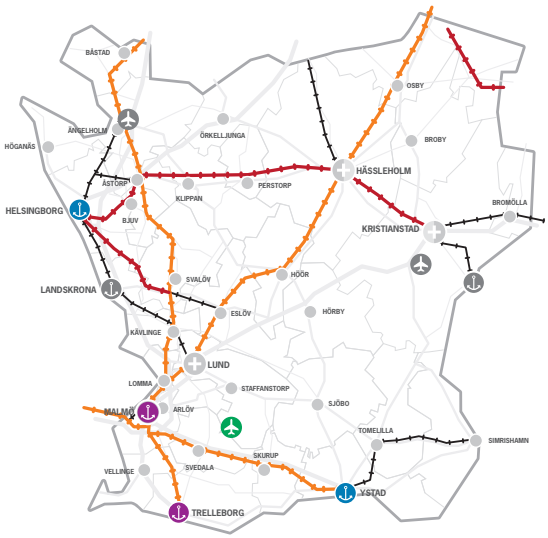
Vilka vägar ingår?

Cirka två tredjedelar av det lastbilstransporterade godset som når Skåne ska vidare igenom Skåne. Merparten av transittransporterna belastar E6 och E4, vilket är det mest tåliga vägnätet. Även merparten av det gods som når Ystad, väljer E6 och E4 om det ska norrut. Att bygga upp fler attraktiva, tåliga rutter i nordsydlig riktning genom Skåne är svårt och inte önskvärt.

Vilka järnvägar ingår?

Södra stambanan är det primära stråket för godstransporter på järnväg i Skåne. Via Kontinentalbanan och Öresundsbanan sker anslutning till Öresundsbron. Sedan Hallandsåstunnelns färdigställande ökar även Godsstråket genom Skåne samt Västkustbanan norr om Ängelholm i betydelse. Detta underlättar för godstransporter i denna västliga korridor mot Göteborg. Både Södra Stambanan och den västliga korridoren, som inbegriper såväl Godsstråket genom Skåne som Västkustbanan, ingår i det europeiska TEN-T stomnätet som ska vara fullt utbyggt år 2030. Utöver detta nät är Skånebanan betydelsefull för godstransporterna och Råbanan har betydelse för kopplingen mellan Helsingborg och sydligare noder. De utpekade godsjärnvägnätet tillåter transporter med farligt gods.

Prioriterat vägnät för gods | Core-hamn | Strategisk hamn | Annan godshamn | Flygplats med godshantering



Begränsade eller inga godstransporter | Övergripande järnvägsnät för gods (TEN-t) | Betydande järnväg för godstransporter

Core-hamn | Strategisk hamn | Annan godshamn | Flygplats med godshantering | Flygplats

REGIONALA STRÅK FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Målsättningen är att bygga en robusthet som stärker och förbättrar tillgängligheten mellan, inom och in till tillväxtmotorerna och regional kärnor. Kollektivtrafiken ska ha en tydlig prioritering i stråken. Region Skåne arbetar med ett införande av Regionalt superbusskoncept som syftar till att kombi-nera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Konceptet består av prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service med mera. Det kommer krävas åtgärder på det nationella, regionala och kommunala vägnätet och konceptet kommer att utvecklas successivt i dessa stråk. Regionalt superbusskoncept ska fortsätta genomföras under planperioden 2018-2029. I *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016* fördjupas arbetet med kollektivtrafiken.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- ska binda samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med dess omland med en robust och attraktiv kollektivtrafik.

Målstandard;

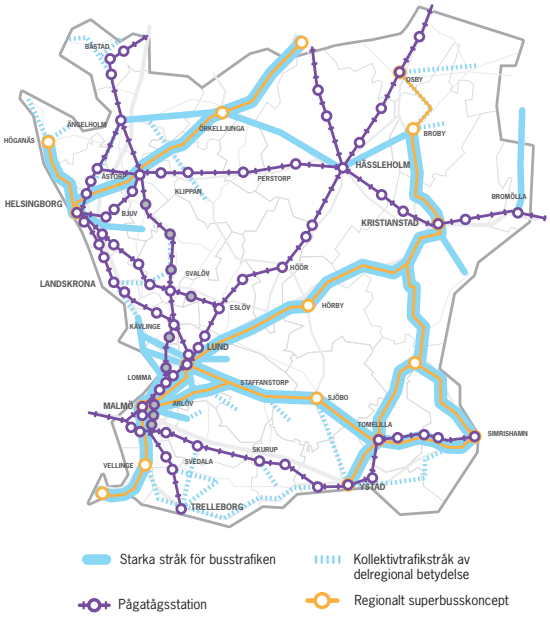
- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

Vilka vägar ingår?

Huvuddelen av de regionala stråken för kollektivtrafik utgörs av primära länsvägar, ett fåtal riksvägar samt två Europavägar. Stråken som pekas ut som viktigt för busstrafik är i stort dagens expressbusstrafik och till stor del de tunga regionala busstråken med de allra största resandeflödena.

Vilka järnvägar ingår?

Järnvägsnätet utgör en stark ryggrad av kollektivtrafiken och nästan hela järnvägsnätet i Skåne ingår. Under planperiod kommer nya stationer öppnas på Lommabanan, Söderåsbanan och Kontinentalbanan. Trängsel på järnvägsnätet i Sydsverige är dock ett faktum. Region Skånes nyligen gjorda scenarioutredning pekar på en tilltagande kapacitetsbrist trots flera pågående och planerade åtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Godstransporter, fjärrpersontrafik, Öresundståg och Pågatåg skall samsas om kapaciteten, samtidigt som efterfrågan ökar för samtliga av dessa tågtrafikslag.



REGIONALA STRÅK FÖR CYKEL

För att bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet med cykel är ambitionen att det i framtiden ska vara möjligt att cykla på ett lågtrafikerat vägnät eller på separat cykelväg mellan alla Skånes tätorter. Det prioriterade cykelnätet, lednätet och basnätet är en del i prioritering av nya cykelinvesteringar i kommande cykelvägsplan. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som ingår i potten Cykelvägar, statliga regionala cykelvägar. I *Cykelstrategi för Skåne* fördjupas arbetet med cykelvägar.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- ska binda samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med dess omland.
- stråken har antingen redan idag stora cykelflöden eller har en betydande potential för en ökad cykeltrafik ifall de byggs ut till högre standard.

Målstandard:

- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.
- ska upplevas snabba, gena och bekväma att cykla på.

Vilka cykelvägar ingår?

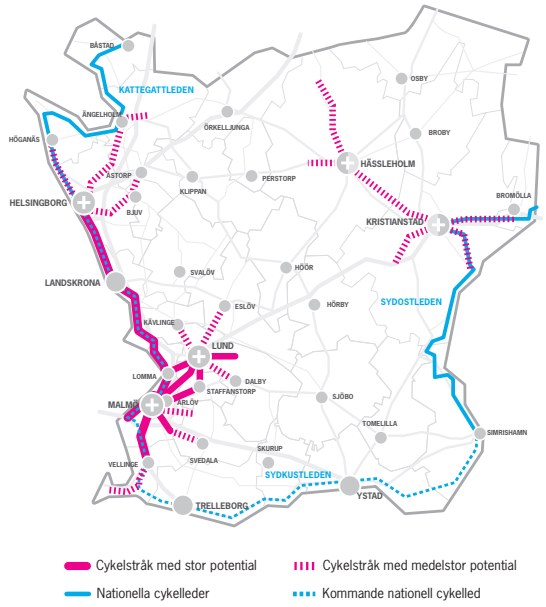
I enlighet med *Cykelstrategi för Skåne* är cykelvägnätet klassificerat i tre nät:

Basnät för cykel är ett tänkt nät där alla Skånes orter och större målpunkter binds samman med cykelbara förbindelser. Detta nät har stora brister och idag är bara drygt hälften av utpekade relationer cykelbara med acceptabel genhet.

Prioriterat nät för cykel är det nät där det finns högst potential att attrahera cyklister eller där flest cyklar idag.

Cykelleder för rekreation och turism

En viktig funktion för cykelvägnätet är att främja rekreationscykling och skapa möjligheter för cykelturism. I Skåne finns två nationella leder – Kattegattleden som går mellan Helsingborg och Göteborg och Sydostleden som går mellan Simrishamn och Växjö. Arbete pågår för att knyta samman dessa med ytterligare en nationell led. Denna med arbetsnamnen Sydkustleden.



Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018-2029

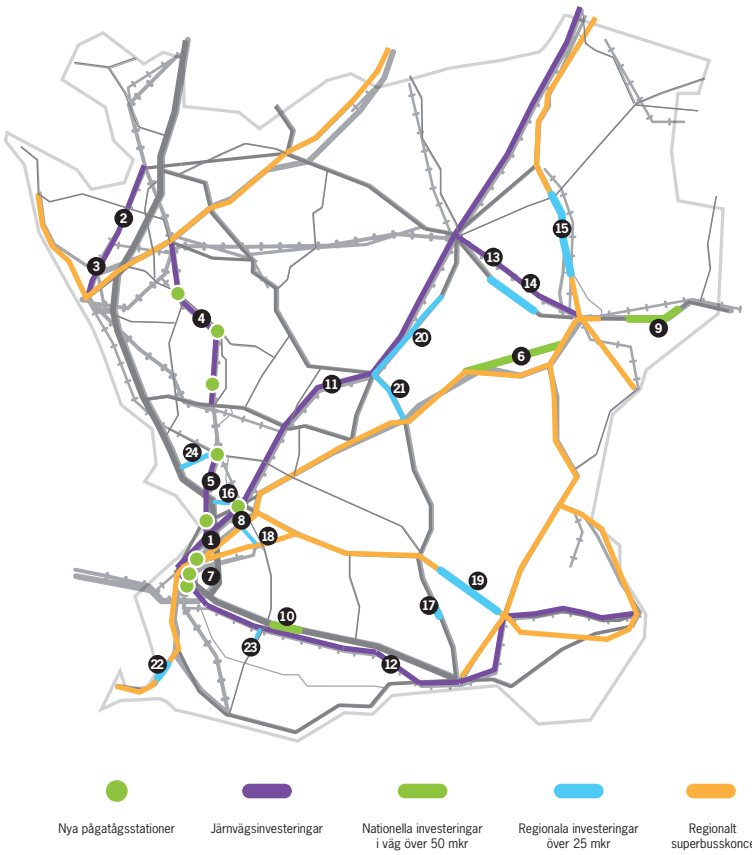
Med utgångspunkt i målbilden om färdmedelsfördelningen år 2050, som innebär en tydlig riktning i utvecklingen av ett hållbart transportsystem för både person- och godstrafik krävs en fokusering och prioritering på kollektivtrafik och cykel samt överflyttning till sjöfart och järnväg. I arbetet har ett antal brister identifierats som ska prioriteras för utredning under planperioden. Utifrån underlag och strategiska förutsättningar har ett antal satsningar pekats ut i Skåne som planeras genomföras under planperioden 2018-2029.

Bra tillgänglighet är en av förutsättningarna för Skånes utveckling. Omställningen till ett hållbart transportsystem kräver ökade satsningar på cykel och kollektivtrafik. Skånes infrastruktur är också viktig för Sveriges utrikeshandel. Kapaciteten i särskilt järnvägssystemet i Skåne behöver byggas ut för att erbjuda effektiva och miljövänliga pendlingsmöjligheter i det flerkärniga Skåne, och samtidigt ta hand om ökande långväga godstransporter genom regionen. Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. Ett attraktivt, tillgängligt, hållbart och pålitligt transportsystem möjliggör för boende, verksamma och besökare att resa i och uppleva Skåne. Därför ställs höga krav på framförhållning, långsiktighet och prioritering i planeringen av transportsystemet. Färdmedelsfördelningen innebär en tydlig riktning i utvecklingen av transportsystemet för både person- och godstrafik.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny Regional transportinfrastrukturplan för åren 2018- 2029. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket har samtidigt upprättat Nationell plan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av namngivna objekten i planperioden 2014-2025 är en utgångspunkt samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter. Den preliminära budgetram som regeringen angett i direktivet täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne. Då kostnaderna för de namngivna objekten i gällande plan har ökat medför att inga nya objekt ges möjlighet att prioriteras under denna planperiod. Det finns ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och kan komma att prioriteras i kommande plan. Under planperioden ökas potterna för kollektivtrafik och cykel vilket kan ge stora effekter på målet om en förändrad färdmedelsfördelning.

Planen visar, tillsammans med regeringens Nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Samtidigt kommer fortsatta satsningar att ske för att utveckla den regionala kollektivtrafiken, bland annat genom nya Pågatågslinjer och införandet av Regionalt superbusskoncept. Takten för utbyggnad av cykelvägar kommer att höjas. Ett antal flaskhalsar i det regionala vägnätet kommer också att byggas bort samt investeringar göras för ökad trafiksäkerhet och bättre miljö. Planen innehåller också medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö. I direktivet angavs den preliminära ramen för Skåne på 4 442 miljoner kronor. Region Skåne tagit fram en Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 för Skåne, som har följande utgångspunkter:

- **684** miljoner kronor avsätts för samfinansiering av järnvägssatsningar i den nationella planen. Satsningarna är av stor regional betydelse och därav har Region Skåne valt att samfinansiera objekten i den Nationella planen 2018-2029.
- **1** miljard avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder för genomförande av Regionalt superbusskoncept, tillgänglighetsanpassning samt utveckling av stationer prioriteras inom planperioden.
- **765** miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelvägar som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. I Cykelvägsplanen 2018-2029 görs prioritering av det statliga vägnätet.
- **386** miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidra till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.
- **72** miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1& 2- åtgärder.
- **1537** miljoner kronor avsätt för finansiering av regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i förgående plan. Genom att objekten har ökat i kostnader med över 300 miljoner kommer därför inget nytt objekt att prioriteras innan bristerna är utredda. Cirka 80-100 miljoner kronor till cykelåtgärder ingår i åtgärder kopplat till namngivna objekt.



1 Södra stambanan Malmö-Lund
2 Västkustbanan Ängelholm-Maria
3 Västkustbanan Maria- Helsingborg C
4 Persontrafik på Söderåsbanan
5 Persontrafik på Lommabanan
6 E22 Linderöd-Vä
7 Kontinentalbanan
8 Trafikplats Lund S
9 E22 Fjälkinge-Gualöv
10 E65 Svedala-Börringe
11 Trimningsåtgärder Södra stambanan Lund-Hässleholm
12 Trimningsåtgärder Ystad/Österlenbanan
13 Skånebanan, mötesspår Kristianstad-Hässleholm
14 Skånebanan,dubbelsspår Kristianstad-Hässleholm
15 Väg 19 Bjärlöv-Broby
16 Väg 913 Bjäred-Flädie
17 Väg 13 Förbi Assmåsa
18 Väg 108 Staffanstorp-Lund
19 Väg 11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla
20 Väg 23 Ekeröd-Sandåkra
21 Väg 23/13 Ö Höör-Hörby
22 Väg 100 Trafikplats Kungstorp
23 Väg 108 Genom Svedala
24 Väg 1137 Löddeköpinge-Kävlinge

Samfinansiering nationell plan	**684**
Skånebanan Attarp	42
Västkustbanan Ängelholm- Maria	59
Persontrafik Godsstråket	304
Åstorp-Teckomatorp etapp 3	
Lommabanan etapp 1	
Trimningspaket järnväg	78
Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)	55
Trimningspaket järnväg del 2	46
Västkustbanan Helsingborg-Maria	50
Skånebana Hässleholm-Kristianstad	50
Kollektivtrafik	**1000**
Statliga regionala vägar	400
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Statlig medfinansiering kommunala vägar	600
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Drottningsgatan Helsingborg	
Stockholmsvägen Malmö	
Cykelvägar	**765**
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjningar på statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	255
Trafiksäkerhet och miljö	**384**
Statliga regionala vägar	224
1137 Löddeköping-Kävlinge	
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	160
Övrigt	**72**
Investeringsåtgärder enskilda vägar	24
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 &2 åtgärder	12
Namngivna regionala objekt	**1537**
E6.02 Flädie-Lund	16
19 Bjärlöv-Broby	349
13 Förbi Assmåsa	32
100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken-Vellinge)	33
108 Staffanstorp-Lund	83
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	105
913 Bjärred- Flädie	69
23 Ekeröd-Sandåkra	256
23/13 Ö Höör/Höör-Hörby	469
108 Genom Svedala	125
Summa	**4442**

RTI-plan 2018-2029	2018	2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Summa
Samfinansiering nationell plan							**684**
Skånebanan Attarp	x	x					42
Västkustbanan Ängelholm-Maria (2014-2025)				x			59
Godsstråket genom Skåne			x	x			304
Trimmningspaketet järnväg	x	x	x	x			78
Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)					x		55
Trimmningspaket järnväg del 2				x	x	x	46
Västkustbanan Helsingborg-Maria station						x	50
Skånebana Hässleholm-Kristianstad						x	50
Kollektivtrafik	**107**	**110**	**63**	**266**	**232**	**222**	**1000**
Statliga regionala vägar							400
Regionalt superbusskoncept	x	x	x	x			
Tillgänglighetsanpassning	x	x	x	x			
Övrig kollektivtrafik	x	x	x	x	x	x	
Statligt bidrag kommunla vägar							600
Regionalt superbusskoncept	x	x	x	x			
Tillgänglighetsanpassning	x	x	x	x			
Övrig kollektivtrafik	x	x	x	x	x	x	
Helsingborg Drottninggatan	x	x					
Stockholmsvägen		x					
Cykel	**81**	**92**	**75**	**177**	**172**	**168**	**765**
Statliga regionala vägar (cykelvägsplanen)	x	x	x	x	x	x	450
Standardhöjning	x	x	x	x			60
Statligt bidrag kommunala cykelvägar	x	x	x	x	x	x	255
Trafiksäkerhet och miljö	**34**	**40**	**30**	**89**	**98**	**93**	**384**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	x	224
1137 Löddeköping-Kävlinge							
Statligt bidrag kommunala vägar	x	x	x	x	x	x	160
Övrigt	**6**	**6**	**6**	**18**	**18**	**18**	**72**
Investeringsåtgärder enskilda vägar	x	x	x	x	x	x	24
Driftsbidrag till flygplatser	x	x	x	x	x	x	36
Steg 1& 2	x	x	x	x	x	x	12
Namngivna regionala objekt							**1537**
E6.02 Flädie-Lund	x						16
19 Bjärlöv-Broby		x	x	x			349
13 Förbi Assmåsa		x	x				32
100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken-Vellinge)				x			33
108 Staffanstorp-Lund				x			83
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla					x		105
913 Bjärred-Flädie					x		69
23 Ekeröd-Sandåkra					x	x	256
23/13 Ö Höör/Höör-Hörby					x	x	469
108 Genom Svedala						x	125
Summa:	**342**	**339**	**335**	**1140**	**1142**	**1144**	**4442**

Samfinansiering av Nationell transportplan

Skånebanan Hässleholm- Kristianstad, mötesspår
Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår och trafikera Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och delsträckan Hässleholm - Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och hög störningskänslighet samt förseningar. Satsningen innebär förlängning av mötesspår vid Attarp i Hässleholm och väster om Kristianstad C. Genom att förlänga ett mötesspåret i Attarp, riktning mot Hässleholm, möjliggörs att två tåg kan invänta ett mötande tåg och tiden på sträckan kan kortas. Inte som idag då sträckan mellan Hässleholm och Attarp tar längst tid för Öresundstågen att köra mellan då det finns få mötesmöjligheter där. Totalkostnad för projektet är 168 Mkr, RTI-planen samfinansiera med totalt 84 Mkr, 42 Mkr under planperioden. Byggstart 2017/2018 (väster om Kristianstad C) och 2020 (Attarp).

Västkustbanan Ängelholm- Maria
Västkustbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör en viktig förbindelse för person- och godstrafik i sydvästra Sverige. Banan är viktig både för regional pendeltrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge samt för godstrafiken norr om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm – Helsingborg och det finns ett behov att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär att delsträckan Ängelholm- Maria ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår. Åtgärden bedöms kunna öka trafiken från åtta till tio tåg per timme och restiden kommer minska med cirka fem minuter. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 2400 miljoner kronor, RTI-planen samfinansiera projektet med 59Mkr. Beräknad byggstart år 2019/2020.

Godsstråket genom Skåne
Åstorp-Teckomatorp, etapp 3
Söderåsbanan och sträckan Åstorp- Teckomatorp är en del av godsstråket genom Skåne och en nationellt viktigt bana för godstrafiken. Godstrafiken som kommer norrifrån går via Västkustbanan och sedan vidare från Ängelholm på Söderåsbana. Åtgärderna syftar till att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik på sträckan. Åtgärderna i projektet är nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt bygga nya mötesstationer i Kågeröd och Svalöv. Projektet innehåller även en vägport samt ny infart till Kågeröd och avser även att förbättra kapaciteten mellan Kävlinge och Arlöv. Under år 2016 går det i genomsnitt 16 godståg per dygn på sträckan Åstorp-Teckomatorp. Enligt Trafikverkets prognos kommer det att gå 38 pågatåg och 16 godståg per dygn på sträckan år 2030. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 370 miljoner kronor. Beräknad byggstart är år 2020/2021.

Lommabana etapp 1
Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och vid invigningen av Hallandsåstunneln fick Lommabanan en ökad betydelse för godstrafiken. Åtgärderna möjliggör persontrafik för att underlätta pendling i västra Skåne. Åtgärderna innebär nya stationer i Lomma och Furulund samt ett nytt mötesspår i Stävie. Enligt Trafikverkets prognos kommer det att gå 38 Pågatåg och 20-25 godståg om dygnet, antalet godståg är beroende av konjunkturläget som påverkar flödet. Tåget från Lomma till Malmö C kommer ta cirka sju minuter, idag tar samma resa 25 minuter med buss. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 270 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2020/2021. RTI-planen samfinansiera Åstorp-Teckomatorp, etapp 3 och Lommabana etapp 1 med 304Mkr under planperioden.

Trimningspaket järnväg
En pott avsattes under förra planperioden för trimningsåtgärder på järnvägen och åtgärderna ska slutföras i nuvarande plan. Pottens syfte är att kunna genomföra mindre infrastrukturåtgärder med syftet att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken. Åtgärderna innefattar plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar samt kurvrätning. Åtgärder av större karaktär kommer genomföras på Ystad/Österlenbanan och Hässleholm C. Åtgärderna samfinansieras med den nationella planen och RTI-planen samfinansiera projekten med 78 Mkr. Alla åtgärder inom potten beräknas vara klara 2022/2023.

Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)
Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och en del av kommande Malmöringen tillsammans med Kontinentalbanan. Åtgärderna innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 140 miljoner kronor, RTI-planen samfinansiera projektet med 55 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2024.

Trimningspaket järnväg del 2
Pottens syfte är att att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken under planperioden genom mindre trimningsåtgärder. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar samt kurvrätning. Åtgärder av större karaktär som

avses att genomföras är exempelvis Helsingborg Övre och åtgärder på Burlöv C kopplat till fyrspårsutbyggnaden. Åtgärderna kommer delvis att samfinansieras med den nationella planen. RTI-planen samfinansiera projektet med 46 Mkr.

Västkustbanan Maria-Helsingborg-
Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser och är en viktig länk för person- och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn. Sträckan är viktig för framförallt persontrafiken söder om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm – Helsingborg och det finns ett behov att bygga ut till dubbelspår. Åtgärd innebär utbyggnad av sträckan Maria - Helsingborg till dubbelspår i tunnel för att öka kapaciteten och robustheten. Trafiken kan öka från 8 tåg per timme till 30-40 tåg per timme samtidigt som restiderna kan förkortas. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 3800 miljoner kronor, varav RTI-planen samfinansiera med 50 miljoner kronor.

Skånebanan Hässleholm-Kristianstad
Skånebanan är en enkelspårig järnvägslinje som trafikerar Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträng och delsträckan Hässleholm - Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Enkelspåret gör det omöjligt att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning och minsta störning leder till förseningar. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och hög störningskänslighet samt förseningar. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider och ökad kapacitet. Åtgärden innebär dubbelspår hela sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 1300 miljoner kronor, där RTI-planen samfinansiera projektet med 50 miljoner kronor och Hässleholm och Kristianstad kommun medfinansiera med 25 miljoner kronor per kommun.

Kollektivtrafik

Under planperioden satsas 1 miljard kronor på åtgärder för kollektivtrafiken. Potten är uppdelad i en del som läggs på insatser inom det statliga regionala vägnätet och en del som är statligt bidrag till kommunernas investeringar i infrastruktur. Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna. Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Under planperioden 2021- 2024 kommer stora investeringar i järnvägsnätet genomföras vilket medför att några stationsområden behöver åtgärdas, därav kommer en fokusering på statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur ske under de åren.

Statliga regionala vägar
Åtgärderna finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga regionala vägnätet.

Regionalt superbusskoncept
En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept innebär åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitligheten, prioriteringar i korsningar och busskörfält.

Tillgänglighetsanpassning
En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i *Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne* om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.

Övrig kollektivtrafik
Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten och framkomlighet framförallt in till tillväxtmotorerna och regional kärnor ingår också i potten.

Statligt medfinansiering kommunala vägar
Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att söka bidrag årligen till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.. Liksom för statliga regionala vägar kommer det för kommunal infrastruktur att ges bidrag inom satsningarna på Regionalt superbusskoncept och Tillgänglighetsanpassning (se ovan).

Övrig kollektivtrafik
En satsning görs på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna, genom åtgärder som bland annat innebär bussgator och busskörfält i korsningar. En satsning på stationer görs för att förbättra bytesmöjligheterna mellan trafikslagen, öka attraktiviteten och komforten. Det finns hållplatser längs kommunala vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Inom planperioden görs investeringar i järnvägsnätet på bland annat Södra stambanan och Västkustbanan vilket påverkar befintliga stationer, där kommunen kommer ha möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering. Stationer som kan komma att bli aktuella att finansiera genom potten och vilka innebär investeringar över 25 miljoner kronor är Burlöv C, Landskrona station, Ödåkra station, Maria station, Svedala station samt Lund C (regionbussterminal). Objekt som är över 25 miljoner och som kommer att medfinansieras med RTI-medel under perioden 2018-2021är följande:

- Drottningsgatan Helsingborg
- Stockholmsvägen Malmö

Läs i Kapitel *Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt* för mer information om ansökningsprocessen

Cykelvägar

Cykelvägar hanteras i Cykelvägsplanen och innehåller tre olika potter. Statliga objekt, statligt bidrag till kommunal infrastruktur och standardhöjningar på stråk. En utgångspunkt för prioriteringen är *Cykelstrategi för Skåne* och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne.

Statliga cykelvägar

- Alternativ saknas. Det ska inte finnas några gena och trafiksäkra alternativ för dem som vill cykla i de föreslagna relationen idag. Cykelvägar i samma relationer som befintliga vägar med höga hastighetsbegränsningar och höga trafikmängder prioriteras därför.
- Potential för många cyklister. Relationen kan förväntas locka många cyklister. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här.
- Regional betydelse. Brister som binder samman längre stråk prioriteras. Nationella och regionala leder för rekreation och turism hör till dessa. Även kortare cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet till sammanhållna stråk.

Standardhöjningar på statliga cykelvägar

- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder. I första hand gäller detta prioriterade nät för cykling eller på regionala eller nationella leder. Potten är även aktuell för statliga vägar med bred väggren där det är möjligt att relativt billigt skapa en mer trafiksäker miljö för cyklisterna. Säkra passager ingår här.
- Utrustning för att mäta cykeltrafiken. Fasta mätstationer eller annan utrustning för att följa upp cykeltrafikflödena.
- Belysning. Belysningsåtgärder ingår i denna pott.
- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att söka bidrag årligen till åtgärder på det kommunala vägnätet, bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytt uppgå till 75 procent. Läs i Kapitel *Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt* för mer information om ansökningsprocessen.

- Koppla samman cykel med kollektivtrafik. För att stärka kollektivtrafiken har cykeln en viktig betydelse som anslutningsresa. Kopplingar till kollektivtrafiken är därför viktiga.
- Binda samman stråk. Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Åtgärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar ingår.
- Minska olycksdrabbade sträckor. Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade.
- Öka barn och ungas cyklande. Kommunal cykelinfrastruktur av betydelse för barn och ungas cyklande är prioriterad.

Trafiksäkerhet och miljö

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att säkra vägar och ökad hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommer att prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter
- Ökad säkerhet genom särskilt körfält för vänstersväng
- Trafiklugnade åtgärder på genomfarter, bland annat säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplaneringoch sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Statliga regionala vägar

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet.

1137 Löddeköpinge-Kävlinge

Åtgärden har studerats i en ÅVS, vilken visade på att behovet av en ny väg ej längre är aktuellt. Därav är åtgärden mindre än 25 miljoner kronor och således inte längre ett namngivet objekt, varpå åtgärden kommer att finansieras genom potten för trafiksäkerhet och miljö. Den föreslagna åtgärden innebär en upprustning av befintlig väg för att uppnå en högre trafiksäkerhet. Åtgärden omfattar bland annat sänkning av hastighetsgränsen från 90km/h till 80 km/h och mindre säkerhetsförbättrande åtgärder i vissa punkter.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att söka bidrag årligen till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

Övrigt

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Det avsätts ett bidrag på 24 miljoner kronor till enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket.

Driftsbidrag till flygplatser

36 mkr avsätts för driftbidrag till icke statliga flygplatser. I Skåne är det endast Kristianstad Österlen Airport som får bidrag. Bidraget har från år 2012 hanterats och administrerats genom RTI-planen.

Steg 1 & 2 åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet som har prioriterats i RTI-planen kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika potterna för t ex trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

Namngivna regionala objekt

Namngivna objekt som är över 25 miljoner kronor.

E6.02 Flädie-Lund

Väg E6.02 trafikplats Flädie - Lund har idag en 13-metersvägbredd med hastighetsgräns 90 km/h förutom i anslutning till trafikplats Flädie (E6) där hastigheten är begränsad till 50 km/h. Trafik-mängden är ca 14 000 fordon/dygn varav sex procent utgörs av tung trafik. Sträckan har kapacitetsproblem på grund av mycket stor pendlingstrafik vilket resulterar i köer på ramperna i trafikplats Flädie vid högtrafik och infarter på väg E6.02. Åtgärd innebär att väg E6.02 breddas i befintlig sträckning till mötesfri landsväg (2+2) med hastighetsstandard 100 km/h. Parallella enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarn i Fjelie och Gammelmark byggs om till mindre planskilda trafikplatser. I anslutning till dessa byggs busshållplatser. Samordning bör ske med utbyggnad av trafikplats. Flädie samt eventuellt nytt läge för pendlarparkeringen. Sträckan är cirka 3,8 km. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 114 miljoner kronor, varav 16 miljoner belastar planperioden 2018-2029. Byggnationen påbörjades 2016.

19 Bjärlöv-Broby

Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt utgör även en viktig länk till Kronoberg. Befintlig väg 19 trafikeras mellan 6000 - 7000 fordon/årsmedeldygn. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning. Vägsträckan saknar mötesseparering och är olycksdrabbad. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. Åtgärden innebär en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättra framkomligheten för det Regionala Superbusskonceptet ingår i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 380Mkr, där 349Mkr belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart år 2019.

13 Förbi Assmåsa

Väg 13 förbinder Nordvästra Skåne med Sydöstra Skåne och tillhör det regionalt viktiga vägnätet för godstrafik och kollektivtrafiken. Sträckan norr om Assmåsa gård har dåliga grundförhållanden och den befintliga vägen har sättningar, vilket innebär risker för att vägen sjunker alternativt kollapsar. Väg 13 har också dålig linjeföring vilket resulterar i otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet. På den aktuella sträckan bör en ny väg med hastighetsstandard 80 km/h genom Assmåsa byggas för att öka tillgängligheten och framkomligheten samt höja trafiksäkerheten. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 81 miljoner kronor, 32 Mkr belastar RTI-planen. Resterande 49Mkr belastar anslaget för bärighetsåtgärder i Nationell plan 2018-2029. Beräknad byggstart år 2019/2020.

100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken-Vellinge)

Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under 2016/2017. Enligt ÅVS:en är problematiken på vägsträckningen Vellinge-Höllviken främst associerat med trafikplats Kungstorps anslutningspunkter. För vägsträckan Höllviken-Vellinge bör åtgärder som är kopplade till det Regionala Superbusskonceptet prioriteras. Innan och genom trafikplats Kungstorp är det ett körfält och efter trafikplatsen två körfält, detta gäller i båda riktningarna. Då avfartsramperna i trafikplats Kungstorp saknar retardationsfält medför detta att avsvängande trafik saktar in ute på väg 100 vilket tidvis orsakar köbildning ut på väg 100. Objektet innebär en ombyggnation av Trafikplats Kungstorp. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 33 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2021.

108 Staffanstorp-Lund

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras mellan 11000 – 14500 fordon per dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen. Vägsträckan har brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 från cirkulationsplats Gullåkra till korsningen med väg 883 och väg 885. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Anslutning av väg 883 och väg 885 löses i samband med ombyggnad av trafikplats Lunds södra E22. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 89Mkr, 83 Mkr belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart är år 2021/2022.

11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla

Väg 11 tillhör det regionalt viktiga nätet för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för Regional superbusskoncept och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag från korsningen med riksväg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av 4700 fordon per dygn. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs väcksträckan och i korsningspunkter. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Cykelåtgärder studeras i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 105 mkr och belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart år 2024.

913 Bjärred-Flädie

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan göras planskild. Delar av väg 913 mellan trafikplats

Flädie – Flädie - Bjärred behöver läggas om. Projektet kommer att genomföras i anslutning kring åtgärderna på Lommabanan. Den preliminära kostnaden för åtgärderna 69 Mkr. Beräknad byggstart år 2024.

23 Ekeröd-Sandåkra
Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6600 - 7600 fordon per dygn och den tunga trafiken uppgör 16-18 procent av all trafik. Befintlig väg saknar mitträcke och separerade gång- och cykelvägar på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är relativt olycksdrabbad. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad av väg 23 mellan korsningen med väg 1324 mot Norra Rörum norr om Höör och korsningen med väg 2010 norr om Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 och hastighetsstandard 100 km/h. Gång- och cykelvägar studeras i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 256 Mkr och belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart år 2024/2025.

23/13 Ö Höör/Höör-Hörby
Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6600 - 7600 fordon/årsmedeldygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Föreslagen åtgärd är att leda om stråket Malmö-Växjö till att gå via Hörby och E22, istället för via Ringsjösundet i syfte att skapa bättre tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet. Väg 23 föreslås att byggas om till en mötesfri motortrafikled 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h mellan Fogdaröd och Lilla Holm med trafikplatser i vardera änden. Samtidigt planeras väg 13 Höör-Hörby att byggas om till en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100km/h. Den nya vägsträckningen kommer bli cirka fem kilometer längre än den befintliga. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 469 Mkr och belastar planperioden 2018-2029. Beräknad byggstart år 2025.

108 genom Svedala
Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar Ystadbanan i plan. Vägen är ett betydelsefullt alternativ till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av 4001-8000 fordon årsmedeldygn och har delvis en låg geometrisk standard med begränsad omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägskorsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen har ej studerats i en åtgärdsvalsstudie, vilket krävs. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 125 miljoner kronor.

Prioriterade brister att utreda

År 2016 genomfördes som tidigare nämnts fyra stycken stråkstudier i respektive geografiska hörn i Skåne med fokus på att lyfta betydelsefulla stråk som inte har studerats i åtgärdsvalsstudier. Utifrån ovanstående stråkstudier identifierades brister som under planperioden 2018-2029 ska prioriteras för utredning i enlighet med åtgärdsvalsstudiemetodiken, inför formell planläggningsprocess. De fyra hörnsamarbetena har gett inspel på vilka stråk som ska utredas för att studeras vilka brister som bör prioriteras i nästa planperiod.

Stråken nedan står inte i en prioriteringsordning utan i nummerföljd.

Under planperioden 2014-2025 har över 90 åtgärdsvalstudier genomförts, bland annat väg 841 Bara – Malmö och väg 109 Ekeby – Kågeröd, som pekades ut som brister i förgående plan. Det har också genomförts ett antal åtgärdsvalstudier kopplat till regionalt superbusskoncept där utvalda åtgärder kommer genomföras under planperioden 2018-2029.

Prioriterade brister att utreda

1 Väg 11 Tomelilla-Simrishamn
2 Väg 11 Malmö-Dalby
3 Väg 15 Osby-länsgränsen
4 Väg 17 Landskrona- Eslöv
5 Väg 19 Kristianstad-Broby
6 Väg 19 Kristianstad- Ystad
7 Väg 21 Klippan- Hyllstofta
8 Väg 102 Lund-Dalby
9 Väg 108 Lund- Trelleborg
10 Väg 108 Kävlinge- Ljungbyhed- Örkelljunga
11 Ystad-Österlenbanan
12 Skånebanan Åstorp- Helsingborg
13 Tillgänglighet till hamnarna

Väg 11
Väg 11 är en viktig regional länk och sammanbinder Skånes östra och västra delar. Inom stråket finns flera viktiga länkar som har stor betydelse för relationer inom Sydöstra Skåne; Simrishamn- Tomelilla och Tomelilla-Sjöbo, liksom relationer mellan olika orter i Sydöstra Skåne och de regionala kärnorna i väst. Trafikverket har klassificerat hela väg 11 som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik och dagliga och långväga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik (Regionalt superbusskoncept). Väg 11 är en viktig regional länk som sammanbinder Skånes östra och västra delar. Det finns två delsträckor som identifierats som brister på sträckan.

Väg 11 Tomelilla – Simrishamn
Funktion
Sträckan Tomelilla- Simrishamn är cirka 28 kilometer lång och har goda restider för kollektivtrafik genom tågtrafiken. Under sommarhalvåret påverkar turismen fordonstrafiken till och från Österlen; framförallt på sträckan Simrishamn – Sjöbo då den används för att ta sig till/ från Simrishamn och skånska sydostkusten. Årsmedeldygnstrafik är 4100 fordon per dygn, varav 500 tunga fordon per dygn (2014).

Utmaningar
Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 11 är ett problem på grund av vägens karaktär och att det ej finns en separerad cykelväg längs med sträckan. Strada för perioden 2010-2014 visar att sträckan Tomelilla – Simrishamn är relativt olycksdrabbad, och framförallt är det en hög andel av allvarliga olyckor och dödsolyckor. De två dödsolyckorna är av typen mötesolycka och singelolycka. Olyckorna längs med sträckan är inte koncentrerade till en eller några specifika platser, utan utspridda längs med sträckan. Långsamtgående fordon kan på vissa delsträckor skapa problematik.

Väg 11 Malmö-Dalby
Funktion
Sträckan har en viktig koppling från sydöstra delarna av Skåne till Malmö och passerar bland annat Staffanstorp och Dalby. Sträckan är viktig ur ett kollektivtrafik perspektiv då det går många bussar in till Malmö. ÅDT är 9600 fordon/dygn, varav 1000 tunga fordon/dygn (2015). Sträckan utgör en del av de regionalt prioriterade stråken för cykel, delen Malmö – Staffanstorp. Vad gäller cykel finns det potential till ökad cykeltrafik mellan främst Malmö och Staffanstorp.

Utmaningar
På sträckan finns framkomlighets- och trängselproblematik, speciellt inom Malmö, men även vid de andra tätorterna som Dalby och Staffanstorp. Detta påverkar i stor utsträckning kollektivtrafikens attraktivitet då busstrafiken ofta hamnar i köer. I Malmö tätort, runt Dalby och Staffanstorp finns det framkomlighetsproblem i rusningstid (mot Malmö/ Lund på morgonen och mot Sjöbo på eftermiddagen). Utifrån uppgifter från Strada för perioden 2010-2014 kan konstateras att det finns en ansamling av olyckor mellan Malmö – Staffanstorp. Det har inträffat en dödsolycka, fyra allvarliga olyckor och ett större antal måttliga olyckor under tidsperioden. Olyckstypen är främst singel, upphinnande- och korsande olyckor. På delar av sträckan finns det kortare sträckor som saknar cykelväg och cykelvägvisningen behöver förbättras.

Väg 15 Osby-länsgränsen
Funktion
Väg 15 är en viktig koppling till de intilliggande regionerna och förbinder Skånes nordöstra delar med östra delarna av Blekinge. Trafikverket har klassificerat vägnätet som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik och långväga personresor med bil. Trafikmängden på vägsträckan är 2001-4000 fordon per årsmedeldygn med undantag av delsträckan som korsas av väg 2122 och väg 119 där trafikmängden är 1000 – 2001 fordon per årsmedeldygn. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik (delregional betydelse).

Utmaningar
Vägen är av landsvägskaraktär med låg standard, delvis låg geometrisk utformning, sex meter bred och saknar mötesseparering, vilket innebär trafiksäkerhetsrisker. Vägen är mycket krokig på stora delar av sträckan. Den utgör ingen gen förbindelse mellan orterna Osby och Olofström, och är inte den regionala förbindelse som skulle vara önskvärd i stråket. Ett ytterligare problem är att vägen passerar genom flera samhällen, bland annat Lönsboda och Boalt och att tung trafik skapar bullerproblematik och barriäreffekter på dessa platser. Restidskvoten för kollektivtrafik är relativt hög och är en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Region Skåne basnät för cykling visar bristande möjligheter att cykla på sträckan.

Väg 17 Landskrona- Eslöv
Funktion
Stråket binder ihop Landskrona med Eslöv. Vägsträckan trafikeras av 4001 – 8000 fordon/årsmedeldygn. Vägen är landsväg hela sträckan och är cirka 32 kilometer lång. Stråket klassas av Trafikverket som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik, godstrafik samt dagliga och långväga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, gods och kollektivtrafik. Målpunkter är främst tätorterna med bostäder, arbetsplatser, handel, service m.m., liksom respektive tågstation.

Utmaningar
Stråket kan komma att fungera som en del av en extern

ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet för bil. Under perioden 2010-2014 har det enligt Strada skett en dödsolycka, två allvarliga olyckor och flera måttliga olyckor. Olyckorna är utspridda längs med sträckan. De olyckor som skett är av olika olyckstyp med viss koncentration till singelolyckor. För gång- och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. De saknas också cykelmöjligheter mellan tätorterna, från Billeberga och österut.

Väg 19
Väg 19 i Skåne är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik (starkt stråk och Regionalt superbusskoncept). Väg 19 är uppdelat i två sträckor på grund av dess olika karaktär.

Väg 19 Kristianstad – Broby
Funktion
Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan den regionala kärnan Kristianstad och norra delarna av Skåne. Sträckan utgör även en viktig länk till Kronoberg. Trafikverket har klassificerat vägen som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter samt för daglig och långväga personresor med bil. Befintlig väg 19 trafikeras av mellan 6000 - 7000 fordon/årsmedeldygn.

Utmaningar
Vägen är smalt utformad i förhållande till trafikbelastning. Vägsträckan saknar mötesseparering och är olycksdrabbad, vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängseln och av att vägen inte är optimalt utformad. Ur ett större regionalt perspektiv innebär stråkets brister att förbindelserna mellan Kristianstad och Älmhult inte fungerar tillfredsställande.

Väg 19 saknar mötesseparering på de flesta delsträckor, vilket kan ge trafiksäkerhetsbrister. På sträckan Bjärlöv – Färlöv har vägen generellt låg standard. På sträckan Kristianstad – Färlöv finns även framkomlighetsproblem. Trafiksäkerhetsbrister finns även vid vissa in-/avfarter, bland annat är infarten vid Kristianstad Norra problematisk i detta avseende.

Utifrån uppgifter från Strada för perioden 2010-2014 kan konstateras att sträckan är olycksdrabbad. Det har skett fyra dödsolyckor, varav tre är mötesolyckor. Det har skett sex allvarliga olyckor, varav tre singelolyckor. Den geografiska spridningen är stor och det finns ingen speciell plats som sticker ut, dock finns en viss koncentration till tätorterna som vägen passerar igenom. Sträckan Bjärlöv- Broby planeras byggas under planperioden. Delar av stråket finns det brister i cykelinfrastrukturen.

Väg 19 Kristianstad – Ystad
Funktion
Väg 19 mellan Kristianstad och Ystad utgör en betydelsefull nordsydlig länk mellan de två regionala kärnorna. Den aktuella sträckan av väg 19 har Trafikverket klassificerat som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik, samt dagliga och långväga personresor med bil.

Centrala målpunkter på sträckan är Ystad hamn, Ystad lasarett och järnvägsstationerna i Ystad och Tomelilla, liksom större målpunkter i Kristianstad; bland annat centralstation, högskolan och Kristianstads lasarett. Under sommarmånaderna påverkas stråket av ökad turism mellan framförallt Ystad och Tomelilla med ökade fordonsflöden.

Utmaningar
Utifrån Stradauppgifter från 2010-2014 kan konstateras att sträckan Ystad – Tomelilla inte varit särskilt olycksdrabbad. Då det endast inträffat fyra olyckor, varav en allvarlig, går det inte identifiera någon specifik problematisk korsning eller delsträcka.

Restiderna med såväl personbil som kollektivtrafik är långa. De som inte har tillgång till bil har mycket sämre förutsättningar att ta sig fram på ett snabbt och smidigt sätt längs med stråket. Det här begränsar inte bara samspelet på arbetsmarknaden utan även den funktionella regionen för till exempel nyttjande av offentlig service och kulturutbud. Det finns således utmaningar gällande tillgängligheten för kollektivtrafik mellan noderna, med tydlig tonvikt på sträckan mellan Tomelilla och Kristianstad. Generellt sett är cykelmöjligheterna längs med stråket bristfälliga. På vissa ställen saknas även pendelparkeringar och hållplatserna bedöms inte vara tillräckligt attraktiva. För cykling i stråket finns Sydostleden mellan Kristianstad och Simrishamn samt kommande Sydkustleden med sträckning från Simrishamn till Ystad. Godstrafiken är primärt lokal och regional och uppgår till ungefär 500 lastbilar om dygnet, vilket är en relativt hög andel.

Väg 21 Klippan-Hyllstofta
Funktion
Väg 21 fyller en viktig funktion genom att sammanbinda Skånes nordvästra och nordöstra delar samt i förlängningen Skåne med Blekinge. Väg 21 Klippan – Hyllstofta kopplar samman tillväxtmotorn Helsingborg med Hässleholm och Kristianstad. Trafikverket har klassificerat väg 21 som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransport samt dagliga och långväga personresor med bil.

Vägsträckan trafikeras av 4000 – 8000 fordon per årsmedeldygn. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor och godstransporter.

Utmaningar
Sammantaget har stråket stora brister avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Utmaningen är att väg 21 passerar tätorter och att det saknas mittseparering i stora delar i Klippans kommun. Den aktuella sträckan är den sista sträckan mellan Helsingborg och Kristianstad som saknar mittseparering. Vägen utgör regionalt prioriterat vägnät för godstransporter vilket innebär att det fraktas en del farligt gods på vägen.

Väg 102 Lund-Dalby
Funktion
Stråket är cirka 12 kilometer lång. Enligt Trafikverket är stråket klassat som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik och dagliga personresor med bil. Sträckan är en viktig länk för den regionala kollektivtrafiken. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, kollektivtrafik och cykel.

Utmaningar
Det finns framkomlighets- och trängselproblem på sträckan i rusningstrafik. Då sträckan saknar mötesseparering finns även utmaningar kopplade till trafiksäkerhet. Det är också många anslutningar till vägen, vilket påverkar såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Uppgifter från Strada för perioden 2010-2014 visar att det har inträffat en allvarlig olycka och flera måttliga olyckor på sträckan, men ingen dödsolycka. Bland annat rör det sig om olyckor av typen korsnings-, möte- och upphinnandeolyckor. Det finns separat cykelväg längs med sträckan men några korsningspunkter som skulle kunna vara trafikfarliga för cyklister.

Väg 108
Väg 108 utgör ett viktigt alternativ till E6 som sydnordlig koppling i Skåne mellan Trelleborg och Örkellunga. Trafikverket har klassificerat vägen som funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor och kollektivtrafik. En utmaning längs väg 108 är att vägen är smal och har relativt dålig standard och därmed trafiksäkerhetsbrister. Det finns bland annat osäkra utfarter, inte minst där vägen passerar genom mindre orter. Vägen är, som nämnts ovan, inte utpekat som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter. Samtidigt trafikeras den av en del tung trafik, vilket ytterligare kan försämra trafiksituationen. Sträckan Staffanstorp-Lund planeras byggas under planperioden.

Väg 108 Lund – Trelleborg
Funktion
Sträckan är prioriterat utifrån godstransport och långväga personresor med bil av Trafikverket. Vägsträckans utformning och standard varierar samt hastighetsgränsen alternerar mellan 80 km/h och 100 km/h. Vägsträckan trafikeras av 4001 – 8000 fordon/årsmedeldygn med undantag från delsträckan mellan väg 816 och väg 841 som trafikeras av 2001 – 4000 fordon/årsmedeldygn.

Utmaningar
En av de största utmaningarna är att vägen passerar genom flera tätorter med buller- och barriäreffekter som följd, liksom trafiksäkerhetsproblem. Olika delar av stråket har olika typer av utformning, standard och hastighetsgräns. Generellt sett är det mycket trafik på vissa sträckor, vilket leder till framkomlighetsproblem, bland annat vid Lund södra. Det uppstår även köbildning söder om Svedala. Den plankorsning med Ystadbanan som finns inne i Svedala är en trafiksäkerhetsrisk, bristen är utpekat som ett namngivet objekt, *Väg 108 Genom Svedala*. Vad gäller cykel finns det behov av förbättringar och potential att öka andelen trafikanter som cyklar.

En utmaning är att stråket passerar tätorter och kan medföra trafiksäkerhetsproblem. Uppgifter från Strada för perioden 2010-2014 visar att vägen är olycksdrabbad. Det har skett tre dödsolyckor, tio allvarliga olyckor och ett stort antal måttliga olyckor. En delsträcka där det har skett många olyckor är den väster om Lund, samt på sträckan från väg 101 till Trelleborg. Generellt rör det sig om en rad olika olyckstyper, men singelolyckor och mötesolyckor utmärker sig något i antal.

Väg 108 Örkelljunga – Ljungbyhed – Kävlinge
Funktion
Stråket kopplar samman tätorter och större verksamheter. Idag finns stora brister i trafiksäkerheten eftersom vägen berörs av anslutande vägar och mindre samhällen. Vägen sammanbinder lokala mål och är viktig för trafik till rekreationsområden vid Söderåsen. En kortare delsträcka, Ljungbyhed – Röstånga är prioriterad av Trafikverket utifrån funktionen långväga personresor med bil. Hela den norra delen av stråket på sträckan Örkelljunga – Röstånga är prioriterat för godstransporter.

Utmaningar
Enligt Stradas uppgifter för tidsperioden 2010 – 2014 sker många singelolyckor längs med hela sträckan Örkelljunga - Lund. Norr om Perstorp har det också inträffat flera viltolyckor. Det har skett en dödsolycka under den aktuella tidsperioden. På sträckan Marieholm – Ljungbyhed har det inträffat en del olyckor mellan korsande fordon. Vad gäller olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade har det skett en del sådana olyckor genom Röstånga.

Ystad- och Österlenbanan
Funktion
Stråket Ystad- Österlenbanan är ett betydelsefullt stråk för att binda samman östra delen med västra Skåne. Tillväxtmotorn Malmö förbinds med regionala kärnan Ystad genom den viktiga Ystadbanan. Österlenbanan

förbinder Simrishamn med Ystad och vidare mot västra Skåne och Köpenhamn. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för kollektivtrafik och gods.

Utmaningar
Det råder idag kapacitetsbrist och störningar som påverkar robustheten och punktligheten på banan. Vidare finns också farhågor att Region Skånes planer på att utöka trafikeringen om inte ens dagens trafikering kan genomföras. Även med de två nya mötesstationerna i Skabersjö och Vilhelmsborg (tidigare Ruutsbo) samt trimningspaketet för Österlenbanan kvarstår utmaningen när det gäller kapaciteten på banorna.

Skånebanan Åstorp-Helsingborg
Funktion
Skånebanan är en enkelspårig järnvägslinje mellan Helsingborg och Kristianstad som utgör en viktig järnvägskoppling med potential att binda samman nordvästra och nordöstra Skåne. Skånebanan är även en viktig förbindelse till Södra stambanan och höghastighetsbanan och får ytterligare betydelse, för både person- och godstrafik, med den framtida höghastighetsbanan en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I Sträckan Åstorp-Helsingborg trafikeras av både gods- och persontåg (pågatåg) och har flera stationer med stora pendlingsströmmar in mot Helsingborg. Enligt Trafikverkets tågräkningsprogram går det 18 godståg per vardagsmedeldygn mellan Åstorp och Helsingborgs godsbangård (2015).

Utmaningar
Skånebanan Åstorp-Helsingborg karakteriseras av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Kapacitetsbristen förstärks av att korsande tågrörelser mellan Skånebanan och Västkustbanan är nödvändiga vid Ramlösa station vilket begränsar hastigheten. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar även möjligheten att utöka godstrafiken.

Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan har enats kring en gemensam överenskommelse för Skånebanans utveckling – En stärkt Skånebana binder samman Skåne. Överenskommelsen lyfter bland annat fram att det, så fort som möjligt, finns ett behov av ytterligare utredningar kopplat till:

- Trimningsåtgärder/partiellt dubbelspår Åstorp-Ramlösa
- Planskild spårport i Ramlösa samt fler plattformsspår i Ramlösa station.

Tillgänglighet till hamnarna
Funktion
Skåne med dess sex större hamnar är med sitt geografiska läge Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och fungerar som porten till Europas näringsliv. Trettio procent av landets import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. En utveckling av gods och logistiksektorn syftar till att stärka Skånes utveckling men också att uppnå transportpolitiska- och miljömål.

Utmaningar
Tillfartslederna (såväl väg som järnväg) till flera av de skånska hamnarna går genom tätorterna där hamnarna ligger. Det innebär att betydande tung trafik passerar genom områden där människor lever och verkar. Sveriges handel med andra länder växer vilket leder till mer godstransporter via de skånska hamnarna. Framförallt har hamnarnas tillväxt i Trelleborg och Ystad för godstransporter mot Östeuropa lett till att hamnarna behöver öka sin kapacitet. De båda hamnarna har inlett en flytt och expansion av respektive hamnläge. De nya hamnlägena innebär att större fartyg kan angöra hamnen. Ökade flöden kommer att innebära ytterligare belastningar på redan kapacitetsansträngda tillfarter. Samtidigt planerar kommunerna för en sjönära stadsutveckling i de gamla hamnlägena. Således behöver lösningar tas fram som tillgodoser framtida flöden till och från hamnarna samtidigt som tillfarterna och trafiken inte utgör barriärer för stadsutvecklingen. I centrala Ystad har exempelvis Dragongatan mellan hamnen och E65:an behov av förbättrad kapacitet och robusthet samtidigt som det är en lokalgata med korsande gångtrafikanter. Trelleborg har motsvarande problem som måste lösas med hänsyn till både tätorten och godstransporterna till hamnen. Även i Helsingborg finns det behov att utreda tillgängligheten till hamnen.

Hållbarhetsbedömning

I direktivet gavs det i uppdrag åt länsplaneupprättarna att beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det har gjorts en bedömning av prioriteringarna i RTI-planen och effekterna av de transportpolitiska, regionala målen redovisas tillsammans med en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Utifrån följande grunder har åtgärderna bedömts:

- Nationella transportpolitiska mål
- Regionala mål
- Miljömässig hållbarhet
- Social hållbarhet
- Effekter på bostadsbyggande
- Samhällsekonomisk kalkyl

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet samt de regionala transportplanerna.

Bedömning av planens påverkan på funktionsmålet

Funktionsmålet är formulerat som; transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. I funktionsmålet finns ett antal preciseringar som RTI-planen har bedömts utifrån och nedan följer en beskrivning:

Medborgarnas resor

- En utbyggd Skånebana leder till bättre robusthet i järnvägsnätet, minskad restid för pendlare samt minskad risk för störningar.
- Satsningarna på dubbelspår längs med hela Västkustbanan bidrar till att kraftigt öka robustheten i järnvägsnätet och minska restiden i ett område som har idag stor inflyttning och där pendlingsresandet ökar. En utbygg Västkustbana förbättrar tillgängligheten mellan Sveriges tredje största stad Malmö och Sveriges andra största stad Göteborg. Längs med sträckan finns även skånska tillväxtmotorer såsom Landskrona och Helsingborg.
- Persontrafik på Godsstråket i Skåne bidrar till att minska restiderna i ett område som har inflyttning och där pendlingsresandet ökar. Nya stationer byggs i Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Lomma och Furulund vilket underlättar resandet för medborgarna. Persontrafik på Lommabanan och Söderåsbanan leder till ökad möjlighet till resande för medborgarna i ett område som har stor inflyttning och ökade pendlingsmängder. Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2) kommer ytterligare underlätta för resande på Lommabanan med nya stationer i Alnarp och Flädie.
- Satsningarna med Regionalt superbusskoncept leder till minskad pendlingstid och ökad restidsäkerhet för medborgarna som åker längs med stråken. Flertalet av de regionala vägobjekten är också kopplade till införandet av Regionalt superbusskoncept och åtgärderna på dessa avser att underlätta medborgarnas resor genom att minska restiden och minska risken för störningar.

- De regionala vägobjekten bidrar till att minska restid och öka tillgängligheten mellan de skånska orterna. Åtgärderna på väg 13 Förbi Assmåsa ger en minskad restid mellan bland annat Sjöbo och Ystad. Åtgärderna på väg 23 Ekeröd – Sandåkra leder till bättre tillgänglighet mellan norra Skåne och Malmö.

Näringslivets transporter
- En utbyggd Skånebana leder till bättre robusthet i järnvägsnätet och minskad risk för störningar. Detta är något som har positiv effekt godstransporter.
- En fullt utbyggd Västkustbana leder till att minska väsentligt störningsorsakerna i trafiken längs Västkustbanan genom minskad trängsel på spåren och störningsrisken minskar vid de plankorsningar som med åtgärden byggs bort.
- Satsningen persontrafik på Godsstråket genom Skåne minskar väsentligt störningsorsakerna i trafiken längs Västkustbanan/Godsstråket genom Skåne. Den ökade kapaciteten på sträckan leder till mindre känslighet för störningar för godstransporter. Åtgärderna längs Lommabanan bidrar till att säkerställa ökad kapacitet vilket ger mindre känslighet för störningar.
- Åtgärderna på de regionala vägobjekten ökar framkomligheten och kapaciteten på vägarna, vilket bidrar till minskad restidsosäkerhet även för godstrafiken. Åtgärderna längs väg 23 Ekeröd- Sandåkra och 23/13 Höör/Höör-Hörby har stärk bäring på godstrafiken.

Jämställdhet, personer med funktionsvariation samt barn och unga
- Avseende jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan, alltså både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sett är det fler män än kvinnor som kör bil.
- Järnvägsåtgärder, kollektivtrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. Som tidigare nämnts går mer än hälften av de satsade medlen på åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag. Det sker en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Andel kollektivtrafik gynnas av järnvägs- och bussåtgärder.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsvariation bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det nya planförslaget innebär en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsvariation, samt för barn och ungdomar, påverkas i hög grad av utformningen i respektive objekt. Det handlar till exempel om hur tillgängligheten till hållplatser förstärks och om det byggs parallellt gång- och cykelnät.

Kollektivtrafik, gång och cykel
- Tillgängligheten stärks till kollektivtrafik, gång och cykel. Här kan det konstateras att merparten av medlen till redan beslutade satsningar gynnar järnväg och kollektivtrafik. Samtidigt kan det konstateras att ökade transporter väntas leda till ökad belastning på transportsystemet och ökad störningskänslighet, inte minst i kollektivtrafiken.
- Genom att möjliggöra för ökad hastighet och framkomlighet för busstrafiken ökar attraktiviteten, vilket ger ökat kollektivt resande och minskat resande med bil. I detta sammanhang är bussgator och busskörfält i korsningar mycket effektiva åtgärder. För att ge stor effekt bör restiden med buss förbättras relativt restiden med bil. Regionalt superbusskoncept ger generellt en förbättrad konkurrenskraft gentemot bilen vilket förväntas ge ökat kollektivt resande och minskat resande med bil. Eventuella åtgärder möjliggör ökad hastighet i busstrafiken, men ger även samtidigt kortade restider med bil, varpå de därför ger sämre effekt. De minskade hastigheter för vägtrafiken som uppnås med åtgärderna inom trafiksäkerhet och miljö kommer att öka restiden för bilister inom tätort och därmed öka de andra färdmedlens relativa attraktivitet. Detta i kombination med att det blir lättare att ta sig fram som gående och cyklist, innebär att fler kan komma att välja andra färdmedel än bilen.
- Nya eller förbättrade cykelvägar samt förbättrad framkomlighet för cyklister bidrar till att fler väljer att cykla.

Bedömning av planens påverkan på hänsynsmålet
Hänsynsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. I hänsynsmålet finns ett antal preciseringar som RTI-planen har bedömts utifrån och nedan följer en beskrivning:

Trafiksäkerhet
- Trafiksäkerhetseffekterna är mycket positiva för merparten av åtgärderna i planen. Många av satsningarna görs i tätort där det finns en konkurrenssituation mellan motorfordon gentemot gång och cykel.
- Åtgärderna i planen kommer att påverka trafiksäkerheten positivt, både på landsbygd och i tätort. Sänkta hastigheter uppmuntrar till att fler går eller cyklar vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och

positiva folkhälsovinster. Denna effekt kommer dock främst att märkas i tätorter, de åtgärder som görs utanför tätort bedöms främst leda till ökad trafiksäkerhet för den motoriserade trafiken och inte öka cyklandet.

- Nya cykelvägar bidrar till att öka trafiksäkerheten, främst utanför tätort där nya cykelvägar byggs längs med trafikerade vägar. I tätort är effekten svårbedömd, då det finns en något ökad risk för trafikolyckor när fler väljer att cykla.
- Flertalet av de regionala vägobjekten byggs till mötesseparerad 2+1-väg som innebär möjlighet till omkörning utan mötande trafik. Detta leder till en minskad risk för olyckor på sträckan men mitträcket gör att vägen blir känsligare för störningar då förbiledning försvåras.

Begränsad klimatpåverkan

- Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål.
- Persontågssatsningarna är mycket positiva avseende påverkan på klimat genom att andelen resor med kollektivtrafiken ökar.
- Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik.
- De namngivna vägobjekten bedöms stärka bilens relativa attraktivitet och kan innebära ökad andel bilresor.
- Framförallt bedöms bidrag till kommunala cykelvägar ge en mycket positiv påverkan på klimatmålet, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort, där potentialen för ökad cykling är stor.

Övriga miljökvalitetsmål och ökad hälsa

- Under målet för ökad hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdskategorierna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär att hastighetsgränserna höjs. Påverkan på luftkvaliteten för vägobjekten är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. En högre hastighet bedöms också leda till att fler människor blir bullerutsatta. Påverkan på buller mildras dock av att bullerskyddande åtgärder genomförs i samband med ombyggnad av vägar och järnvägar.
- Påverkan på möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för kvävedioxid bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort. Eftersom kraven vid nybyggnad är högre än vid ombyggnad bör det med bulleråtgärder innebära att antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minskar och därmed bör antalet bullerstörda personer minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning, vilket främst rör väg 23/13 Höör/Höör-Hörby.
- När det gäller kvalitet på dricksvatten utgår bedömningen från att skyddande åtgärder genomförs där viktiga vattentäkter finns, vilket då kan ge en svagt positiv effekt.
- I vilken mån som de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt gång- och cykelnät eller inte.
- Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet om de tar resor från biltrafiken (och därmed ökar antalet anslutningsresor med gång eller cykel). Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet. Hälsan påverkas positivt genom ökad motion då fler väljer att resa med kollektivtrafik (på grund av fler anslutningsresor med gång eller cykel).
- Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna.
- Hälsan påverkas mycket positivt genom ökad fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister och framkomligheten för cyklister ökar. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar.
- Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad av om trafiken ökar eller inte av hastigheten. Ett ökat transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halv-centrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

- Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske.
- För fokusområde Landskap är bedömningen att majoriteten av de namngivna vägobjekten ger negativ påverkan avseende landskapsbild, barriärer och mark. Nya och breddade vägar och järnvägsspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärd områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

Regionala ställningstagande och mål

I Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*, finns det fem ställningstagande med tillhörande strategier och mål. RTI-planen har bäring främst på de två ställningstaganden;

- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Målen under ställningstagandet Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur som har koppling till RTI-planen;

- 6 000 bostäder har byggts per år, med en allsidig sammansättning vad gäller upplåtelseformer, storlek och hustyper, för att matcha en årlig befolkningstillväxt på 1 procent.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent
- Skåne ska vara klimatneutralt och fossilbränslefritt
- Tillgängligheten ha förbättrats så att 80 procent av arbetsplatserna är nåbara inom 45 minuter med kollektivtrafik för Skånes invånare

Bedömning av planens påverkan på *Det öppna Skåne 2030*

Flertalet av de föreslagna åtgärderna bidrar till detta ställningstagande. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet.

Genom samfinansiering till järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten genom persontågstrafik till nya orter på Godsstråket genom Skåne och Lommabanan. Tillgängligheten och robustheten ökar genom att RTI-planen samfinansierar järnvägsutbyggnader på Västkustbanan, Skånebanan, Lommabanan och persontrafik på Godsstråket genom Skåne, vilket bidra till målet om kollektivtrafikens marknadsandel.

De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik och därigenom ökad tillgänglighet i många relationer. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala nätet. Utbyggnad av cykelvägar på landsbygd och genom bidrag till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser.

Gällande målet att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent genomförs det riktade åtgärder med specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på regionalt superbusskoncept bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser, förbättrade gång- och cykelanslutningar samt att utrymme skapas för bidrag till åtgärder i anslutning till stationer. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik.

Bedömning av planens påverkan på mål för färdmedelsfördelning och trafikslagsfördelning

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen som Region Skåne beslutat i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* skapar planen goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Framförallt satsningen på regionalt superbusskoncept, järnvägsobjekten samt trimningspaket för järnväg bedöms ge mycket positiv påverkan på överflyttning.

Påverkan på färdmedelsfördelningen är i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på nationella vägar och järnvägar. RTI-planens åtgärder främst på järnvägsnätet kan bidra till att trafikslagsfördelningen för godstrafiken i Skåne går mot målet, det kommer dock krävas ytterligare satsningar både fysiska och genom styrmedel och lagändringar för att målet ska kunna nås. RTI-planens satsningar kan inte ensamma skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta målen visar. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen, där planering av nya bostäder och verksamheter spelar en viktig roll kring om målet kan nåd. Den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel är också en viktig aspekt.

Miljömässig hållbarhet

Till RTI- planen ska en miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, vilket utgör ett beslutsunderlag. En miljöbedömning är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om RTI-planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning ska identifiera och redogöra de effekter RTI-planen kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten. Miljökonsekvensbeskrivningen i sin helhet redovisas i bilaga två till denna plan.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

Satsningarna som finns i regional plan leder i stort sett i positiv riktning, men har en rätt så liten effekt i sammanhanget. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske. Påverkan på buller är osäkert, då trafiken bedöms öka samtidigt som fordonen bedöms bli tystare, med en större andel elfordon. De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning. Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder.

Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning på hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följdeffekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafiknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Planförslaget i jämförelse med nollalternativet
Den sammantagna bedömningen av det nya planförslaget är att merparten av utrymmet satsas på åtgärder med en positiv påverkan på klimat. Riktningsförändringen i den nya planen bedöms därför som positiv i jämförelse med miljöns utveckling i nollalternativet. Det är framförallt satsningarna på järnväg, Regionalt superbusskoncept samt kommunala cykelvägsåtgärder som bedöms ge den mest positiva effekten. Undantaget gäller driftbidrag till flygplatser som har en starkt negativ påverkan på klimat, men som är en jämförelsevis begränsad satsning.

För fokusområdena hälsa och landskap bedöms påverkan från det nya planförslaget vara relativt neutral. Utbyggnad av busstrafik kan ge viss negativ påverkan på landskap. Påverkan på luftkvalitet i tätort bedöms som positiv för merparten av åtgärderna.

Social hållbarhet

Infrastrukturplaneringen kan på olika sätt bidra till välfärd och problemlösningskapacitet genom att utgå från principen om social rättvisa[3]. Social rättvisa handlar dels om en rättvis fördelning av resurser men också om att fördelningen bygger på en förståelse och respekt för de behov olika grupper av människor har, avseende exempelvis tillgänglighet. Transportinfrastrukturen ska bidra till olika gruppers behov av tillgänglighet kopplat till betalt arbete, obetalt arbete (exempelvis vård och omsorg av anhöriga, hämta och lämna barn på dagis etcetera), fritid, och service. Det transportpolitiska funktionsmålet beaktar social hållbarhet framförallt utifrån kön, ålder, och funktionsvariation.

Två begrepp som dock bör beaktas då konsekvensbedömning av transportinfrastruktur genomförs, är det sociala kontraktet och socialt kapital. Det sociala kontraktet är ett kontrakt mellan individer i samhället och samhällets institutioner och den upplevda rättvisan vad gäller fördelning av resurser. Man pratar också om det överbryggande sociala kapitalet som graden av tillit, både mellan olika grupper av människor och mellan samhällsinstitutioner och grupper av människor. Om infrastrukturplaneringen bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, kan den i så fall utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten[4].

Vidare är det relevant att beakta att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar när andelen etniska svenskar minskar. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och generellt har en hög andel invånare med utländsk bakgrund. De som inte har tillgång till bil eller inte har körkort är förpassade till gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter[5].

Bedömning av planens påverkan på social hållbarhet

Det finns ett antal övergripande ansatser för att bedöma huruvida RTI-planen bidrar till en ökad social hållbarhet. Dessa ansatser kan också sägas vara bedömningsgrunder för övergripande konsekvensbedömning av social hållbarhet. Bedömda åtgärder och planer leder generellt till ökad jämlikhet som beskrivs under transportpolitiskamålet inom funktionsmålet och preciseringen jämställdhet, personer med funktionsvariation samt barn och unga.

Satsningarna i RTI-planen bidrar till ökad andel kollektivtrafik genom ökade potter. Det här kan bidra till att socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering minskar, genom ökad tillgänglighet. Där Regionalt superbusskoncept är ett av exemplen som kommer underlätta för personer att ta sig till en större arbetsmarknad med högkvalitativ kollektivtrafik även i mindre orter.

Den sociala hållbarheten behöver också analyseras på en mer lokal nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa olika områden får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet är viktigt att studera, men har inte ingått i framtagna bedömningsgrunder. Återigen finns här en betydande koppling till den kommunala samhällsplaneringen som behöver uppmärksammas.

Effekter på bostadsbyggande

Enligt regeringens direktiv (RSKR. 2016/17:101) ska länsplaneupprättarna beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet.

Skånes utveckling är beroende av en effektiv kollektivtrafik som binder samman hela den flerkärniga regionen och dess arbets-och bostadsmarknader. Satsningar på kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att Skåne ska nå en hållbar tillväxt. Skånes andel av rikets befolkning ökar, men utan motsvarande andelsökning av sysselsättning och produktion. Den stora inflyttningen i regionen i kombination med eftersatt bostadsproduktion hindrar regionens tillväxt. En hämmad bostadsmarknad innebär negativa följder för bland annat tillgång till utbildning, arbete, kompetensförsörjning, matchning på arbetsmarknad, social integration och miljömässig hållbarhet.

Skånes befolkning ökar med drygt 10 000 invånare årligen. Folkmängden ökar i alla delar av regionen med en polarisering mot Malmö-Lund. I stora delar

[3] Reardon, M., Dymén, C. (2015). Towards the just city: Addressing poverty and social exclusion in the Stockholm Region. Local Economy, 30:7, 838–856
Young, I. (1990). Justice and the Politics of Difference. Princeton, NJ: Princeton
University Press.
[4] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen
Region Skåne (2016) planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering
[5] Winter, K. (2015) Reardon, M., Dymén, C. (2015)
Lilja, E., & Pemer, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. Engenomgång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix1). Karlskrona.

av Skåne råder idag bostadsbrist som följd av eftersatt bostadsproduktion den senaste tioårsperioden. Årligen skulle cirka 7000 (Länsstyrelsen i Skåne) bostäder behöva byggas för att möta befolkningsökningen. Under år 2015 färdigställdes bostäder motsvarande 60 procent av det årligt beräknade bostadsbehovet i Skåne. Även om det för nuvarande byggs mycket bostäder är det minst lika viktigt att bostadsbyggandet fortsätter, i samma takt eller högre, över tid.

Region Skåne har gjort en sammanställning år 2017 av den stationsnära planberedskapen i kollektivtrafikstråk. Med stationsnära läge avses en radie om 1500 meter från tågstation och en radie om 1000 meter från en regionbusshållplats. Sammanställningen avser planeringsberedskap, det vill säga inte detaljplanelagd bebyggelse utan bostäder som framgår av översiktligare dokument såsom till exempel översiktsplan. Denna sammanställning ligger till grund för nedanstående antaganden om bostäder kopplat till åtgärder i RTI-planen.

Samfinansiering nationell transportplan

Västkustbanan

I stationssamhällen på sträckan mellan Helsingborg C och Ängelholm, som idag har enkelspår men där en utbyggnad till dubbelspår är angelägen, bedöms i översiktsplan finnas en planberedskap för 3700 bostäder. Cirka hälften av den detaljplaneberedskap som finns utgörs av outnyttjade byggrätterna i stationsorterna Maria, Ödåkra och Kattarp. En utbyggnad av Västkustbanan mellan Helsingborg C till Ängelholm ger inte endast effekter på bostadsbyggande i stationssamhällena utan ger även en förbättrad tillgänglighet längs med hela stråket. Andra kommuner med hög stationsnära planberedskap är Kävlinge med 2150 bostäder. Totalt finns det längs med hela Västkustbanan stationsnära planberedskap på cirka 18 700 bostäder.

Skånebanan

Skånebanan som sträcker sig mellan Helsingborg-Kristianstad förbinder Skånes nordvästra del med den nordöstra. I de 11 stationsorterna utefter banan finns idag och planberedskap för minst 3600 bostäder; i Kvidinge, Påarp, Mörarp, Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp, Tyringe, Hässleholm, Vinslöv och Önnestad. Störst planberedskap finns i Åstorp och Klippan som har en stationsnära planberedskap på drygt 600 bostäder var. Totalt finns det i stråket Skånebanan stationsnära planberedskap på cirka 8000 bostäder.

Lommabanan

Lommabanan Burlöv- Kävlinge, ger möjlighet till station och därmed ny Pågatågstrafik i fyra samhällen, Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp, som idag utgör attraktiva bostadsorter men som nu är beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas. I de fyra nya stationsorterna finns idag 6634 bostäder och beredskap för ytterligare 3000 bostäder. Burlövs kommun har även en planberedskap på 4000 bostäder i stationsorterna Burlöv och Åkarp. Totalt finns det i längs med Lommabanan stationsnära planberedskap på cirka 1300 bostäder.

Persontrafik på Godsstråket i Skåne

Söderåsbanan som sträcker sig mellan Åstorp-Teckomatorp används i dag endast för godstrafik. Genom ökad kapacitet på den enkelspåriga banan kan den även öppnas för persontrafik. Det skulle göra att de tre orterna Billesholm, Kågeröd och Svalöv, som ligger mellan Åstorp och Teckomatorp, kan få station och därmed effektivt nå både Helsingborg, Lund och Malmö. I dessa orter finns i dag 3411 bostäder och beredskap för 1850 nya bostäder. Totalt finns det längs med Söderåsbanan en stationsnära planberedskap på cirka 3 200 bostäder.

Kollektivtrafik

I bedömningen av planberedskapen har det gjorts ett urval av orter där planberedskapen har studerats. Regionalt superbusskoncept går genom många orter i Skåne och det fanns ej möjlighet att studera alla

Stråket Helsingborg-Örkelljunga

Regionalt superbusskoncept Örkelljunga-Helsingborg ger förutsättningar för att skapa attraktiva boende i nordvästra Skånes skogsbygd. Örkelljunga är beläget utefter E4:an norr om Helsingborg dit stor arbetspendling har sitt mål. Beredskap för 1460 bostäder finns i de två samhällena Örkelljunga och Åstorp, som därigenom får förbättrad nåbarhet. Total finns det en stationsnära planberedskap längs med hela stråket på cirka 1 900 bostäder.

Stråket Helsingborg-Höganäs

Regionalt superbusskoncept Höganäs- Helsingborg, på väg 111, ger möjlighet att kollektivtrafikpendla in till Helsingborg eller vidare med regionaltåg från boendepopulära kustsamhällen. I de fyra samhällena Höganäs, Viken, Domsten och Hittarp- Laröd finns det i dag 9702 bostäder och beredskap för 1450 nya bostäder. Den redan idag högt belastade bussträckan når snart kapacitetstak. Superbussen etablerar en framtida möjlig spårvägssträckning. Total finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 2 200 bostäder.

Stråket Skanör/Falsterbo-Malmö

Regionalt superbusskoncept Malmö- Vellinge ger förutsättningar för att bostadstillskotten i de boendeattraktiva samhällena på näset, kan nå Malmö med kapacitetstark och attraktiv kollektivtrafik. Därigenom minskar samhällenas bilberoende. I de fem samhällena Tygelsjö, Höllviken, Ljunghusen, Skanör-Falsterbo och Vellinge finns i dag 11420 bostäder och en beredskap för 2300 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 3 200 bostäder.

Stråket Kristianstad-Osby
Regionalt superbusskoncept Kristianstad – Osby, som ansluter via väg 118 till väg 19, kompletterar systemet. I Hanaskog, Knislinge, Broby samt Osby finns en stationsnära planberedskap på 687 bostäder. Vid högskolan i Kristianstad finns en stationsnära planberedskap på 1660 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 4 000 bostäder.

Stråket Ystad-Kristianstad
Regionalt superbusskoncept Ystad – Kristianstad, utmed väg 19, ger ökad nåbarhet till Kristianstad från Österlen. I orterna Ystad, Tomelilla, Skåne Tranås, Brösarp, Degeberga, Everöd och Vä finns idag 14000 bostäder och beredskap för minst 2060 nya bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 2600 bostäder.

Stråket Malmö-Kristianstad
Regionalt superbusskoncept Malmö - Kristianstad, utmed E22, ger snabbare förbindelse mellan de båda regionala kärnorna. De båda städerna utgör navet för effektiv kollektivtrafik från flera mindre och attraktiva bostadsorter. I orterna Hurva, Gårdsstånga, Hörby, Tollarp, Vä utefter bussträckningen finns idag 5068 bostäder och beredskap för minst 650 bostäder. I Värnhem i Malmö som är en regionbussnod finns en planberedskap på 1250 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 5 400 bostäder.

Stråket Lund-Simrishamn
Regionalt superbusskoncept Lund-Simrishamn, utmed väg 11 och vidare på väg 102 bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Österlen och Lund. På så vis når pendlare från orterna Simrishamn, Tomelilla och Sjöbo effektivt Lund. I dessa tre orter finns i dag 9748 bostäder och planberedskap för 2004 bostäder. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap på 720 bostäder. Total planberedskap längs med stråket på cirka 2 000 bostäder.

Stråket Malmö-Sjöbo
Regionalt superbusskoncept Malmö - Sjöbo, utmed väg 11 bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Malmö och Sjöbo via Veberöd. Stråket har ett högt resande och utgör en viktig förbindelse mellan attraktiva bostadsorter. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap på 720 bostäder och i Veberöd 1200 bostäder. På Värnhem i Malmö som är en regionbussnod finns en planberedskap på 1250 bostäder. Total planberedskap längs med stråket på cirka 3 400 bostäder.

Regionala vägobjekt
Flertalet regionala vägobjekt är kopplade till genomförande av regionalt superbusskoncept. Enligt studie som Göteborgsregionen gjort är en av de viktiga kvaliteterna för bostadsinvestering närheten till expressbusshållplats, räknat på ett avstånd på 400 meter. Det talar för att en potentiellt ökat bostadsbyggandet längs med de kollektivtrafiknära stråken framför allt där hållplatser för regionalt superbusskonceptet kommer att lokaliseras. Se mer ovan om planberedskapen kopplat till regionalt superbusskoncept. Andra regionala vägobjekt bidrar till att binda ihop skånska orter och noder vilket ökar tillgängligheten som underlättar arbetspendling. Det kan ha långsiktiga effekter på bostadsbyggande då ökad tillgänglig ökar orters attraktivitet. Effekterna är något osäkra, vilket gör att det i nuläget är svårt att analysera exakta effekter på bostadsbyggandet.

Potter om cykel, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och miljö
Potternas effekter på bostadsbyggande är även de svåra att beskriva. I studier som de två andra storstadsregionerna har gjort framkommer det att en av de starkaste lägeskvaliteterna i en stad är närheten till centrum. Att kunna ta sig till ett de funktioner en stadskärna erbjuder med gång eller cykel ses som mer värdefullt än möjligheten att köra dit med bil. Effekten av det är att ju närmare centrum desto högre efterfrågan på boende. Att skapa bästa möjliga förutsättningar att transportera sig säkert med cykel eller till fots bidrar således till skapa attraktiva befintliga boendemiljöer och områden med potential att utvecklas. Oberoende av bostadstyp, bostadsrätt eller småhus, ses det som mycket attraktivt att bo med närhet till spårstation eller som ovan nämnt expressbusshållplats. Att ha närhet till en centralstation som ger möjlighet att snabbt ta sig ut i regionen och vidare anses också vara av stor betydelse.

Samhällsekonomisk bedömning
För samtliga namngivna objekt som är över 25 miljoner kronor har Trafikverket genomfört en samhällsekonomisk bedömning, samt även sammanställt en bredare beskrivning för åtgärden, med beskrivningar av mjuka faktorer som inte har eller är möjliga att prissätta. Bedömningarna sammanställs och finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 200809:93).

Nettonuvärdeskvot
I Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar som görs för alla namngivna objekt över 25 miljoner kronor, beräknas en nettonuvärdeskvot, NNK. Åtgärdens samlade nettonytta (dvs. nyttan minus kostnaden) divideras med dess totala kostnad. Enkelt uttryckt kan detta sägas vara ett mått på hur mycket man får tillbaka per satsad krona. Ju högre NNK-värde en åtgärd får, desto mer lönsam är den.

Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt

Planeringen av transportsystemet består av olika formella delar. Planeringen av transportstystemet utgår från transportpolitiska mål och principer och lagstiftning. Kapitlet är fristående och syftar till att bidra med kunskap för läsaren som vill veta mer.

Vägar, gator och järnvägar – bygg, drift och underhåll

Sveriges vägnät utgörs av statliga vägar, kommunala gator samt enskilda vägar. De allmänna vägarna regleras i Väglag (1971:948), för vilka staten normalt är väghållare för. Statens uppgift som väghållare omfattar byggande och drift av väg. Enligt Plan- och bygglag (2010:900) är det kommunen som svara för underhåll av de kommunala gatorna i de fall det är kommunalt huvudmannaskap. De enskilda vägarna, för vilka de fastighetsägare som har nytta av vägen, ansvarar för drift och underhåll genom en gemensamhetsanläggning enligt Anläggningslag (1973:1149).

De statliga vägarna delas in Europa vägar, övriga riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar. Europavägar är en typ av riksväg och utgör ett vägnät som förbinder samtliga länder i Europa. I Skåne finns Europaväg E4, E6, E20, E22, E47, E55 och E65. Riksvägar är vägar med relativt hög standard och är ofta förlagda i flera län. Vägarna är numrerade 1-99 och i Skåne finns riksvägar 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23 och 24. De primära länsvägarna sträcker sig över länsgränser med vägnummer 100 till 499. I Skåne finns länsväg länsvägarna 100 till 119. Övriga länsvägar utgör ett sekundärt och tertiärt vägnät som är unika för respektive län.

Vägunderhållsverksamheten baseras på basunderhåll samt underhåll inklusive reinvesteringar. Basunderhållet innefattar bland annat skötsel, inspektion och löpande underhåll av vägar. Till skillnad från underhåll inklusive reinvesteringar som åsyftar att återställa väganläggningars ursprungliga funktion. Underhåll av vägarna sker genom medel från den nationella planen. RTI-planens bestämmelser medger ej finansiering av underhåll. De enskilda vägarna finansieras med statsbidrag från den nationella planen samt den regionala transportinfrastrukturplanen.

Spårtrafikslagstiftningen är reglerad i järnvägslag (2004:519) och lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Det är Trafikverket som ansvarar för att järnvägar byggs samt drift och underhåll av dessa. Underhållsverksamheten delas in i basunderhåll, reinvesteringar samt mindre förebyggande underhållsåtgärder. Basunderhållet syftar till att upprätthålla anläggningens funktion på kort sikt, medan reinvesteringar syftar till att bibehålla eller återställa anläggningens funktion. Mindre underhållsåtgärder är sådan åtgärder som inte faller inom basunderhållskontrakten och som är för små för att klassas som reinvesteringar. Järnvägsåtgärder finansieras av den nationella planen, med möjlighet till att samfinansiera åtgärder i nationell plan med medel från den regionala transportinfrastrukturplanen. Underhåll av järnvägsanläggningen sker med medel ur den nationella planen.

Aktörer

Infrastruktur och transporter involverar många aktörer och kräver bred samverkan för att planeras och genomföras. Planering av infrastruktur görs med syfte att uppnå sociala mål som bidrar till en nationell och regional god och långsiktigt hållbar utveckling. Sociala mål eller mål som syftar till att sätta människan, användaren av transportsystemet i centrum, kan bland annat vara att möjliggöra en attraktiv pendling till studier eller arbete, goda kopplingar till utflyktsmål i Skåne, säkra och trygga gång- och cykelkopplingar till stationer och hållplatser. Sådana mål bidrar även till goda livsmiljöer i städer, orter och på landet i Skåne. Människan använder även transportsystemet för att transportera varor, gods, och det är viktigt att detta kan ske säkert, pålitligt och effektivt. Planering av transportsystemet behöver ske utifrån fysisk struktur och demografi i samklang med bostadsutveckling, fysisk planering m.m.

Planering av infrastruktur kräver kunskap, dialog, lärande, utbyte och förankring mellan många aktörer, bland andra Region Skåne, Skånes 33 kommuner, regeringen, Trafikverket, näringslivet och organisationer.

Infrastrukturplanering sker på nationell, regional och lokal nivå (kommunerna). Den nationella planen reglerar och finansierar nationella transportsystemet, den regionala planen pekar ut satsningar på främst regionala vägar. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket är huvudman och ägare av järnväg- och vägnätet.

Länsstyrelsens uppgift är i arbetet med genomförandet av den regionala infrastrukturplanen bedöma väg- och järnvägsplaner och miljökonsekvensbeskrivningar samt att föra en dialog berörande miljöbedömningar.

Region Skåne har det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett Trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken genomför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Nationella och regionala satsningar går in i kommunerna samtidigt som kommunernas eget gatu- och vägnät planeras via den kommunala planeringsprocessen genom trafik- och mobilitetsplaner, översiktsplaner, detaljplaner m.m.

TRANSPORTPOLITISKA MÅL OCH PRINCIPER

Transportpolitiska mål och principer

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål, ett funktionsmål - Tillgänglighet och ett hänsynsmål - Säkerhet, Miljö och Hälsa.

Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. De transportpolitiska målen antogs av regeringen år 2009 enligt prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter.*

Funktionsmål - tillgänglighet

Funktionsmålet är formulerat som transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Preciseringar till funktionsmålet är:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsvariation.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. Preciseringar till hänsynsmålet är:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål

Nystart nollvision

Regeringen har beslutat om en nystart för Nollvisionen som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nystarten handlar om en förstärkt inriktning för regeringens arbete med trafiksäkerhet. Den stora utmaningen är främst att öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Säkerheten för åkande i bil har förbättrats kraftigt men det finns dock utmaningar kvar. Inom ramen för arbetet har tre uppdrag beslutats:

- Trafikverket har fått i uppdrag att övergripande leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet
- Trafikanalys har fått i uppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerheten efter år 2020
- Trafikanalys har vidare fått i uppdrag att utreda sänkt bashastighet i tätorter.

Region Skåne ser det som en intressant utveckling att även arbeta för en nollvision då det gäller dödsfall på grund av transporternas konsekvenser såsom utsläpp av partiklar, kväveoxider, buller med mera.

TRAFIKVERKETS HASTIGHETSÖVERSYN

Trafikverket arbetar för att systematiskt anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard. Hastighetsöversynen innebär att vissa vägar kommer att få höjd hastighetsgräns, tillskillnad från andra som kommer att få sänkt hastighetsgräns. På mötesfria vägar med mitträcke kommer hastigheteten att höjas från 90 till 100 km/h och på vägar utan mitträcke kommer hastigheten att sänkas till 80 km/h med undantag för vägar med lite trafik.

Omskyltningen sker i olika etapper. Första omskyltningen pågår från år 2016 till 2017, senare omskyltningar planeras till år 2019 och 2023. Effekten av omskyltning samt om- och nybyggnad av vägar ger tillsammans cirka 16 sparade liv per år under planperioden 2014-2025 och beräknas ha minskat koldioxidutsläppen med 3 000 ton per år.

Regeringsuppdrag
I september år 2016 fick Trafikanalys två regeringsuppdrag (Diarienummer: N2016/05490/TS) med syfte att göra en översyn av de transportpolitiska preciseringarna och uppföljningen av de transportpolitiska målen. I uppdragen ingick också att se över uppföljningen av målen och preciseringarna, samt att lämna förslag avseende styrning. Vidare skulle Trafikanalys lämna förslag till indikatorer som gör det möjligt att följa upp de transportpolitiska målen som helhet. Uppdraget skulle redovisas senast den 10 mars 2017 till Regeringskansliet.

Transportpolitiska principer
Regeringen har i samband med propositionen (2008/09:93) Framtidens resor och transporter gjort bedömningen att de transportpolitiska principerna även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas, Prop. 2008/09:939.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

INFORMATION

INRIKTNINGS- OCH ÅTGÄRDSPLANERING

Infrastrukturplaneringen består av faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande. Inriktningsplaneringen består i att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram underlag inför kommande planeringsperiod som remitteras ut för synpunkter från bland annat regioner, näringsliv och andra intressenter.

Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som beslutas av Riksdagen. Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell plan och länsplaner. Regeringen utformar ett direktiv som ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram nationell transportplan respektive regionala transportinfrastrukturplaner eller länsplaner. Regeringens mål i inriktningsunderlaget;

- Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020
- 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020
- Miljöpåverkan från transportsektorn ska minskas

Riksdagens vision är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. Miljömålsberedningens förslag innebär att utsläppen för inrikes transporter ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med år 2010. Inriktningsunderlaget omfattar tre analyser där Trafikverket har analyserat transportinfrastrukturen utifrån tre framtida utvecklingsinriktningar;

- Ökat behov av underhållsresurser
- Begränsat utrymme för investeringar
- Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser

Nationell transportplan
Innan planläggningsprocessen för ett infrastrukturprojekt påbörjas, görs en långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, den nationella transportplanen. Trafikverkets uppgift är att se till att planen blir verklighet.

Planen innehåller bland annat uppgifter om hur mycket pengar som ska användas, vad som ska göras och vilka geografiska områden det rör sig om. Den nationella planen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Det kan handla om såväl nya järnvägar, vägar eller farleder som ombyggnader, drift och underhåll, samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

Grunden för prioriteringarna har varit att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt. Ombyggnation och nybyggnation ska ske för att utveckla samhället samt utveckla nya lösningar .

Regional transportinfrastrukturplan
Den regionala transportinfrastrukturplanen är ett statligt anslag. Region Skåne beslutar inriktning och innehåll i planen genom Region Skånes regionfullmäktiges besluta.

Trafikverket är den myndighet som sedan har genomförandeansvar för åtgärderna i planen. Upprättandet av den regionala transportinfrastrukturplanen regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den regionala transportinfrastrukturplanen består av huvuddelarna namngivna objekt, regionala vägobjekt om minst 25 miljoner kronor samt potter med åtgärdsområden.

Medlen i RTI- planen får inte användas till drift och underhåll samt påverkansåtgärder (så kallade Mobility Management -åtgärder) som inte är kopplade till ett fysiskt investeringsobjekt i planen.

RTI-planen regleras av en förordning, Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som anger att länsplanen ska avse tolv år och upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Vart fjärde år revideras planen. Planen får omfatta följande:

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet (i Skåne Europavägarna E4, E6, E22 och E65)
2. åtgärder som omfattas av förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. bidrag för icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt nationell plan för transportinfrastruktur. Detta benämns för samfinansiering och är aktuell för denna plan.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

Vidare ska länsplanen ange

1. standard på anläggningarna
2. den inriktning på åtgärder som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen,
3. redovisning av de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid,
4. redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader,
5. redovisning av överenskommelser om icke-statlig medfinansiering,
6. redovisning av beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för olika ändamål, och
7. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen

Den regionala planen för transportinfrastruktur ska innefatta en beskrivning av ett för personer med funktionsvariation prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla. Förordning (2009:239).

Miljökonsekvensbedömning och miljökonsekvensbeskrivning
En miljöbedömning är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om en planerad verksamhet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Som ett led i en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, vilket utgör ett beslutsunderlag. En miljökonsekvensbeskrivning ska identifiera och redogöra de effekter en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten.

Både till den nationella planen och den regionala planen ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. I respektive beskrivning ska följande redovisas enligt 6 kap. 16 § miljöbalken:

- Hur miljöaspekter har integreras i planen (eller programmet)
- Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats
- Skälen till att planen (eller programmet) har antagits i ställer för de alternativ som varit föremål för övervägande, och
- De åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen (eller programmet) medför.

Åtgärdssvalstudie och formell planläggningsprocess

Som en del i inriktnings- och åtgärdsplaneringen pågår utredningsarbete för att närmare undersöka vilka åtgärder och behov som finns. Detta sker först i en förberedande studie så kallade åtgärdsvalsstudier som bör föregå den formella fysiska planeringen. I en åtgärdssvalstudie som är en utredning och innebär en förutsättningslös transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, är det inte alls säkert att föreslagna lösningar kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs.

Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen är en sammanhållen process, som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång kan utföras utan formell fysisk planläggning.

Källa: Trafikverket

Genomförande
Trafikverket är den myndighet som har genomförandeansvar för åtgärderna. Genomförandet av den nationella planen sker enligt Trafikverkets system för verksamhetsplanering som är uppdelat på år 1-3 samt år 4-6.

Med syfte att skapa bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge har ett system för verksamhetsplanering inrättats för Trafikverket och regeringen. Propositionen (2011/12:118) *Planeringssystem för transportinfrastruktur* beskriver en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som ska få byggstartas år 1–3 utifrån de namngivna åtgärder som ingår i förslaget till nationell plan för år 2014–2025. Förslaget ska omfatta åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de utgifter som Trafikverket anger. Den fysiska planeringen bör vara så långt gången att väg- eller järnvägsplan vunnit laga kraft för de åtgärder som föreslås.

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur arbetet med pågående och planerade projekt fortskrider. Med Trafikverkets årliga underlag och förslag som utgångspunkt kommer regeringen en gång per år att fatta ett beslut om vilka åtgärder som ska förberedas för byggstart i ett perspektiv på 1–3 år samt för 4–6 år fram i tiden.

Den regionala planen kommer att följas upp varje år och Region Skåne kommer då att ta ställning till om den ska revideras.

Lagstiftning
Den formella planläggningsprocessen för planering och byggande av cykelväg, väg och järnväg sker enligt järnvägslagen och lagen om byggande av väg och handhas av Trafikverket. När det kommer till väg, cykelväg och spårväg inom tätbebyggt område så sker detta huvudsakligen genom plan- och bygglagen och handhas av berörd kommun.

Miljöbalken omfattar planering och byggande av infrastrukturåtgärder för både kommun och Trafikverket.

Fyrstegsprincipen
Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras innan nybyggnation övervägs, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet.

Åtgärderna ska analyseras enligt den så kallade fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande;

1. För att styra efterfrågan (attityd och beteendepåverkan banavgifter, administrativa styrmedel etc),
2. För att optimera användningen av befintlig infrastruktur (t ex betydande satsningar på underhåll och reinvesteringar),
3. För att trimma och på så sätt förbättra den befintliga infrastrukturen, samt
4. För att investera i ny infrastruktur

Mobility Management – attityd och beteendepåverkan
Det finns resurseffektiva icke fysiska åtgärder som kan bidra till en bättre användning av transportsystemet med syfte till att få fler människor att resa och gods att transporteras mer hållbart. Resurseffektiv användning av ny och befintlig infrastruktur kan bidra till förbättrad folkhälsa och minskad miljö – och klimatbelastning och är samtidigt kostnadseffektivt. Olika former av påverkansåtgärder krävs för att människor ska ha möjlighet att göra andra val för sina transporter. Det sätt vi väljer att resa på och transportera varor påverkar inte bara vårt eget liv utan även andras.

Inom mobility management kan ingå att uppmuntra till användandet av miljöanpassade färdsätt, förbättra hållbar tillgänglighet för människor och organisationer, öka effektiviteten i transporter och markanvändning samt minska trafiken genom att begränsa behovet av motoriserat resande.

Trimningsåtgärder i transportsystemet
Trimningsåtgärder är ofta mindre investeringsåtgärder som avser att skapa mer kapacitet i systemet. Det handla exempelvis om förlängning av mötesspår, förbättrade bangårdar etc. Reinvesteringar innebär att öka bytestakten av gamla delar av infrastrukturen vilket innebär en minskning av underhållsbehovet på sikt. Exempel är utbyte av ställverk, spår, spårväxlar m.m. På vägsidan handlar det exempelvis om nya eller förbättrade påfarter, rondeller, breddning av körbanor etc. Trimningsåtgärder är ett resurseffektivt sätt att förbättra och avhjälpa problem i infrastrukturen.

Intelligenta trafiksystem
Intelligenta transportsystem är tillämpning av någon form av informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. Med hjälp av intelligenta transportsystem går det att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. Med styråtgärder kan befintliga vägar och trafiksystem utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Vid genomförande av ITS-åtgärder är det viktigt att ha ett helhetsperspektiv där alla faktorer som bidrar till ett lyckad införande vägs in redan från början. Det är viktigt att planera för alla delar av genomförandet redan i projektets inledande fas. Trafikverket är drivande och stödjande i arbetet för att utveckla ITS-lösningar som underlättar framkomlighet och främjar säkerhet i trafiken.

Finansiering
Medfinansiering av statlig infrastruktur har förkommit i Skåne sedan lång tid, lika så bidrag, förskottering och samfinansiering. Från och med RTI-planen år 2010 börjar samfinansiering att användas i större omfattning vilket innebär att den regionala planens medel kommer att användas för att helt eller delvis finansiera projekt som normalt ska bekostas med medel från den nationella planen.

Potter kan användas för att finansiera upp till 100 % av åtgärder på statliga vägar samt ge möjlighet att lämna bidrag till kommunal infrastruktur. Bidraget som brukligen är 50-procentigt motfinansieras med kommunala medel. Bidrag till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Samfinansiering
Den regionala infrastrukturplanen finansierar helt eller delvis anläggning som normalt ska finansieras via den nationella planen.

Medfinansiering
Kommun eller Region Skåne bekostar statlig anläggning helt eller delvis. Privat medfinansiering förekommer men är ovanlig.

Förskottering
Kommun eller Region Skåne lånar ut pengar till staten för att få ett planerat projekt tidigarelagt. Dock måste objektet finnas med i plan och vara planerat att genomföras inom 5 år.

Statligt bidrag till kommunal infrastruktur
Styrs av förordningen: Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Ansökningsprocessen sker årligen enligt nedan angivet tillvägagångssätt. Det statliga bidraget går att söka inom tre potter:

- Bidrag till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)

- Bidrag till kommunala cykelvägar (Trafikverket handlägger)
- Bidrag till kommunal trafiksäkerhet och miljö (Trafikverket handlägger)

Ansökningsförfarandet:
Maj/Juni – Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken
Sep/Okt – Ansökan skickas in av kommunerna
Januari – Beslut om tilldelning

Statliga Regionala cykelvägar
För regionala cykelvägar finns det en överenskommelse om att använda femtio procent medfinansiering från kommunerna för att möjliggöra en högre utbyggnadstakt.

Regionala namngivna objekt
De regionala namngivna objekten finansieras till 100 % av RTI-planen.

Andra finansieringsmöjligheter
Stadsmiljöavtal
Kommuner och landsting kan ansöka om finansieringstöd för åtgärder som bidrar till hållbar stadsutveckling. Stadsmiljöavtalets syfte är att bistå regionala och lokala projekt som främjar att en större andel personresor sker med kollektivtrafik. En åtgärder ska leda till energi-och resurseffektiva lösningar med låga utsläpp och gå i linje med miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Det går att läsa mer om stadsmiljöavtal i förordningen SFS 2015:579.

Klimatklivet
Klimatklivet är ett stöd som kan sökas av alla, förutom privat personer och enkla bolag, för klimatinvesteringar på lokal nivå. Stödet ska bidra till en positiv klimatpåverkan och minskade växthusgaser samt främja ny teknik. Fram till år 2020 ska 700 miljoner kronor per år att fördelas. Exempel på åtgärder som kan medfinansieras av Klimatklivet är laddinfrastruktur för elfordon, produktion av biogas men även medel för informationsåtgärder kan sökas.

Process, genomförande och uppföljning

Den regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och Länsstyrelsen. Förankring har skett på såväl tjänstepersons- som politisknivå. Efter remissperioden kommer planen att revideras utifrån inkomma yttranden. Regeringen kommer fastställa den ekonomiska ramen våren 2018, därefter kommer RTI-planen beslutas av regionfullmäktige under våren 2018.

Medverkande i framtagandet av RTI-planen

Styrgrupp- Regionala utvecklingsnämndens presidium
Den regionala utvecklingsnämndens presidium i Region Skåne är styrgruppen för RTI-planen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen i framtagandet av RTI-planen.

Referensgrupp- kommuner och Trafikverket
Skånes 32 av 33 kommuner är uppdelade i fyrahörn-samarbeten och har under planframtagandet haft möjlighet att ge inspel till det regionala arbetet på tjänstemannanivå så väl som politisk nivå. En referensgrupp på tjänstemannanivå bestående av en representant från respektive hörn i fyrahörn-samarbetet och representanter från Trafikverket har deltagit i referensgruppen. Trafikverket har deltagit vid behov. Referensgruppen har träffats varannan vecka under framtagandet av RTI-planen.

Arbetsgrupp
En grupp bestående av tjänstepersoner från Region Skåne, Enheten för Samhällsplanering, har drivit arbetet och haft projektledarskapet med att upprätta den Regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029. För att upprätta plandokumentet har arbetet skett i samverkan med Miljöenheten på Regional utveckling, Kollektivtrafikmyndigheten, Skånetrafiken inom Region Skåne samt Trafikverket och Länsstyrelsen. Samverkan har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige.

Förankring och dialog i framtagandet av RTI-planen

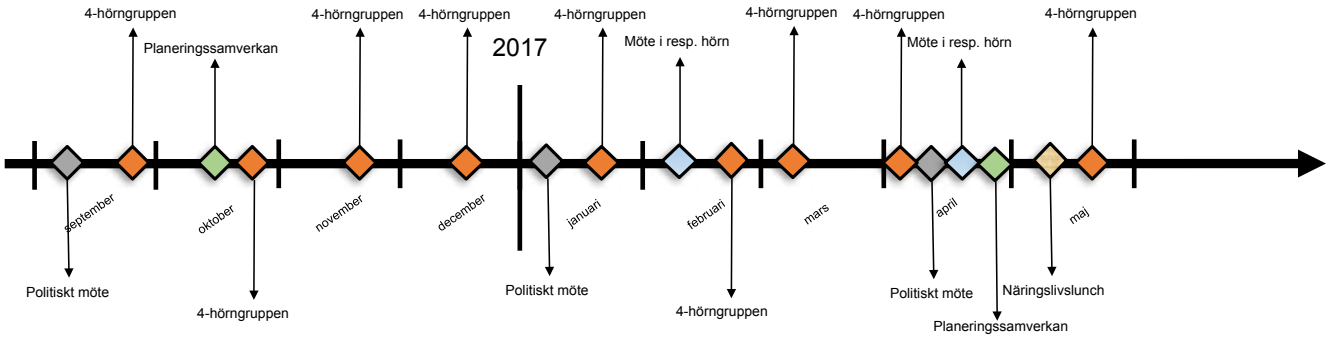
Politiska möten
Region Skånes bjöd in politiker i Skånes 33 kommuner på möte i augusti år 2016 samt i januari och april år 2017 med syfte att presentera, föra dialog och förankra nuläget av planeringen av den Regionala trafikinfrastrukturplanen 2018-2029.

Politiska möten i respektive hörn
Region Skåne bjöd in politiker i de fyrahörn- samarbetena på möte under mars 2017 med syfte att ge hörnen möjlighet att ge inspel till upprättandet av planen.

Planeringssamverkan
Planeringssamverkan med tema Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 har arrangerats en gång under hösten år 2016 och en gång under våren år 2017. Till planeringssamverkan har samtliga 33 kommuner varit inbjudna på tjänstepersonnivå. Workshop har hållits kring innehåll, omfattning och revidering och utveckling av RTI-plan 2018-2029.

Näringslivslunch
Skånes näringsliv bjöds in till dialoglunch i maj 2017, med syfte att diskutera prioritering av transportplaneringen och hur det kan påverka Region Skånes näringsliv.

Dialog i september 2017
I september 2017, under remisstiden för RTI-planen bjuds politiker och tjänstemän in för att få ta del av förslaget till RTI-plan 2018-2029 och Nationell transportplan 2018-2029.



Genomförande

När RTI-planens ramar och innehåll beslutats av regeringen och därefter antagits av regionfullmäktige i Skåne påbörjas genomförande av planen. Det är Trafikverket som genomför och bygger åtgärder på det statliga vägnätet, kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet.

Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp länsplanens upparbetade ram. Genomförandet görs i samverkan med Region Skåne och berörda kommuner. I åtgärdsvalsstudie samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer.

Uppföljning

Uppföljning av genomförande av RTI-planen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som årligen rapporteras till Regionala utvecklingsnämnden.

Fortsatt arbete

Skånes RTI-plan ska senast den 31 januari skickas till regeringen för granskning och antagande om de ekonomiska ramarna.

RTI-planen ska beslutas av regionfullmäktige senast två månader efter regeringens antagande av Nationell transportplan 2018-2029, vilket kommer ske under våren 2018.

Referenslista

Bredbandsstrategi för Skåne http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/bredbandsstrategi-for-skane/

Cykelstrategi för Skåne http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-cykelstrategi-for-skane/

Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025

Regionala utvecklingsstrategin, Detta är Skåne 2030 http://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/detta_ar_skane_broschyr_slutkorr_151013.pdf

Familjen Helsingborg http://www.familjenhelsingborg.se/

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) https://data.riksdagen.se/fil/C20E249C-8F99-4CFC-8A7C-D51F55AC1D5B

Funka http://www.funka.com/om-funka/

Funktionsnedsatta och kollektivtrafik http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/funktionsnedsattningsrapport-2016.pdf

Förordning (1997:623) om länsplaner för regional transportinfrastruktur https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2009237-om-statlig-medfinansiering_sfs-2009-237

Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015579-om-stod-for-att-framja_sfs-2015-579

Handlingsplan för fossilfria drivmedel https://www.skane.se/Public/Protokoll/Regionala%20utvecklingsn%C3%A4mnden/2016-12-05/Handlingsplan%20f%C3%B6r%20fossilfria%20drivmedel/Underlag%20till%20handlingsplan%20f%C3%B6r%20fossilfria%20drivmedel.pdf

Infrastrukturproposition Investering i framtiden- innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (2016/17:21) http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2016/10/prop.-20161721/

Jämlikhetsandan: därför är mer jämlika samhällen nästan alltid bättre samhällen, Richard Wilkinson och Kate Pickett.

Lagen (SFS 1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1979558-om-handikappanpassad_sfs-1979-558

MalmöLundregionen http://www.malmolundregionen.se/

Mobilitetsplan för Skåne http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-mobilitetsplan-for-skane/

Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93) http://www.regeringen.se/49bbc2/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993

Naturvårdsverket: Transporter och trafik http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/

Omvärldsanalys Region Skåne 2016 http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/omvarldsanalys_2016_feb.pdf

Onödig ohälsa Hälsoläget för personer med funktionsnedsättning, FHI 2008 https://www.lulea.se/download/18.7493dba614640a4a51f53f/1401802481819/onodig-ohalsa-statens-folkhalsoinstitut.pdf

Positionspapper för infrastruktur och transporter i Sydsverige http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-sydsveriges-infrastruktur/

Positionspapper "Skånes utgångspunkter"

Prioritering av stråk utifrån Strategier för hållbart transportsystem för Skåne 2050 – sammanställning av stråkstudier för regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Regeringens proposition 2008/09:28 Mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning https://data.riksdagen.se/fil/0FBBB81F-DA1E-440C-915F-FDE03FF50247

Remiss. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Region Skånes remittering av inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, 2018-2029. http://www.regeringen.se/contentassets/b7dbe89e1418446fabff9dd708facd03/region-skane-a.pdf

Skånebilden http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/sverigeforhandlingen/skanebilden/

Skåne Nordost http://www.skanenordost.se/

Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030 http://skane2030.se/det-oppna-skane/#prettyPhoto/0/

Socialt hållbar stadsutveckling http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf

SOU 2003:067 Kollektivtrafik med människan i centrum http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2003/06/sou-200367-/

Stockholms universitet: Fyra av nio planetära gränser överskrids http://www.su.se/forskning/forskningsnyheter/fyra-av-nio-planet%C3%A4ra-gr%C3%A4nser-%C3%B6verskrids-1.218028

Strategi för en hållbar gods- och logistikregion http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/rs-godsstrategi---remissversion.pdf

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-strategi-for-ett-hallbart-transportsystem-i-skane-2050/

Strategier för Det flerkärniga Skåne http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/strukturbild-for-skane1/strategier-for-det-flerkarniga-skane/

Stråkstudier i 4 hörn

Sverigeförhandlingen http://sverigeforhandlingen.se/

Systemanalys för Skåne http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-skane/

Systemanalys Regionsamverkan syd + positionspapper http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-sydsveriges-infrastruktur/

SÖSK http://www.sydostskane.se/

TemaPM – Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/temapm---planera-for-manniskor/

Trafikcharter Greater Copenhagen http://www.greatercph.dk/projekter/trafikcharter

Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2016 http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2016/

Trafikverkets handbok statlig medfinansiering http://www.trafikverket.se/contentassets/e757122a556344f5b30824b5fdcfb26f/medfinansiering_av_statliga_infrastrukturinvesteringar.pdf

Trafikverkets inriktningsunderlag för 2018-2029 http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/inriktningsunderlag-for-2018-2029/

Trafikverket: Samlad effektbedömning (SEB) http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/

Tågstrategiskt underlag 2050

Uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen. Diarienummer: N2016/05490/TS http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2016/09/uppdrag-att-se-over-transportpolitiska-preciseringar-och-lamna-forslag-till-indikatorer-for-att-folja-upp-de-transportpolitiska-malen/

Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17_101) http://www.regeringen.se/496384/contentassets/dcc0207e00fe459e8a4648fb82df60af/rb-ii-6-n-2017-02312-tif-uppdrag-till-trafikverket-om-forslag-till-nationell-plan-och-till-lansplanupprattarna-om-lansplaner.pdf

Värdeskapande stadsutveckling - Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen. GR, Göteborgs stad, Mölndals stad, Göteborgs universitet, Sveriges byggindustrier, Framtiden, Fastighetsägarna, Älvstrandens utveckling

Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Haninges kommun, Nacka kommun, Lidingö stad

Äldre i transportsystemet – Mobilitet, design och träningsproblematik http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675325/FULLTEXT01.pdf

Bilagor

1. Remissförslag Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029
2. Miljökonsekvensbeskrivning av Remissförslag Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

På **skane.se/infrastruktur** samlar vi allt material som rör infrastruktur och godsfrågor i Skåne

REMISSVERSION

CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE 2018-2029

REGION SKÅNE

Projektansvarig:
Therese Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:
Johan Raustorp, Jonas Hedlund & Kerstin Åklundh, Region Skåne,
Ulrika Jeppsson, Johan Ekström & Charlotte Lindskog, Trafikverket

Layout: Wilma Designbyrå

Foto: Mickael Tannus Photography AB (sid 1, 14, 15, 27),
Astrakan/Skandinav (sid 6), Jonas Hedlund (sid10, 20),
Johan Raustorp (sid 24, 29) & Roger Nellsjö (sid 16, 30)

Kartor: Länge Leve (sid 12, 13)

Utgiven av: Region Skåne 2017

skane.se/cykel

DET ÖPPNA SKÅNE 2030

skane2030.se

Inledning

Cykeln är det näst vanligaste färdmedlet i Skåne. Det är fler som cyklar än som åker buss och tåg. God cykelinfrastruktur är med andra ord något som berör många. *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* omfattar investeringar för 1,5 miljarder kronor, vilket är den största satsningen på skånsk cykelinfrastruktur någonsin under en planperiod.

Drygt 80 procent av alla skåningar har en cykel. För många är cykeln det snabbaste och billigaste alternativet för att röra sig mellan hem, skola, arbete, vänner och fritidsaktiviteter. Cykeltrafikens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet är därför viktig för ett levande och tillgängligt Skåne för alla.

Skåne ska stärkas som Sveriges bästa cykelregion. I *Cykelstrategi för Skåne* beskrivs hur Region Skåne, de skånska kommunerna, näringsliv och civilsamhälle kan arbeta tillsammans för att göra detta möjligt. Målet är att till 2030 öka cykelns färdmedelsandel med tre procentenheter, från 16 till 19 procent. Med befolkningsökningen inräknat innebär det en ökning av antalet cykelresor med 56 procent jämfört med 2013. Om färdmedelsmålet uppfylls innebär det folkhälsovinster motsvarande 1,8 miljarder kronor per år till följd av att fler skåningar rör på sig. Satsningar på bättre cykelinfrastruktur bidrar även till att avlasta bilvägnätet och minska trängseln. En förbättrad cykelinfrastruktur ökar framkomligheten och gör det enklare och säkrare att cykla till kollektivtrafiken. Fler attraktiva miljöer skapas och det stärker turistnäringen i Skåne.

Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 är en fördjupning avseende cykelsatsningar av *Regional transportinfrastukturplan för ett Skåne 2018-2029.* Cykelvägsplanen hanterar cykelvägar utmed statliga vägar, vilket i princip innebär vägarna mellan Skånes städer och byar, samt statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar. *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* är den fjärde cykelvägsplanen som har tagits fram för Skåne. De statliga medlen i cykelvägsplanen uppgår till 765 miljoner kronor, vilket med kommunal medfinansiering ger cykelinfrastruktur för 1,5 miljarder kronor. Fördelat under planperioden motsvarar det 125 miljoner kronor i cykelvägssatsningar per år.

Med de satsningar som görs med *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* kommer Skånes roll som Sveriges bästa cykelregion att stärkas och valet av cykeln som färdmedel att bli självklart för fler.

Vi ber er att särskilt se över och kommentera brist- och objektslistan i remissversionen av *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.*

- Är bristerna och objekteten korrekt beskrivna och utritade i planen?
- Är det rätt brister som föreslås åtgärdas sett till relevans, uppskattad kostnad och krav på medfinansiering?

Alla brister och objekt finns på en interaktiv karta på skane.se/cykel. Där visas även cykelolyckor, nuvarande cykelinfrastruktur och potentialen för arbets- och skolpendling på alla vägar.

Innehåll

Utgångspunkter 7

Den skånska cykelinfrastrukturen..... 11

Att utgå från brister..... 14

Skånska brister 17

Cykelsatsningar i Skåne 2018-2029..... 21

- Statliga regionala cykelvägar 23
- Standardhöjning på stråk 29
- Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur... 30

Uppföljning..... 26

Bilaga 1: Beskrivning av objekt..... 31

Utgångspunkter

Fyra utgångspunkter har varit vägledande i arbetet med att ta fram Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Det är regeringsuppdraget om att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, den förra cykelvägsplanen, Cykelstrategi för Skåne och kommunala önskemål.

Regeringsuppdraget

Var fjärde år får Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag av regeringen att ta fram en ny *Nationell plan för transportsystemet* och en ny *Regional transportinfrastrukturplan*. Nationell plan omfattar de statliga investeringarna i Sveriges europavägnät och järnvägsnät inklusive intilliggande cykelvägar. Den nationella planen beslutas av regeringen. Regional plan omfattar det resterande statliga vägnätet, det regionalt statliga vägnätet, bestående av riksvägar, länsvägar och tillhörande cykelvägar.

Till skillnad mot nationell plan tas den regionala planen fram och beslutas av Region Skåne. Framtagandet sker i samråd med Trafikverket, Skånes kommuner och representanter från näringslivet. När planen är beslutad är det Trafikverket som genomför åtgärderna. *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* är en fördjupning av *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029* för att beskriva planens pott för cykelåtgärder.

Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025

Den förra cykelvägsplanen, *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025*, omfattade 760 miljoner kronor inklusive medfinansiering med 50 procent från kommunerna. Totalt fanns 110 objekt utpekade i planen fördelade tidsmässigt över tre grupper. Mellan 2014 och 2018 kommer totalt 18 objekt att ha färdigställts för en samlad kostnad av 161 miljoner kronor.

Utfallet i *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025:*

- **Grupp 1:** 2014 och 2017. Femton av objekten har byggts inom utsatt tid, två objekt har utgått efter dialog med berörda kommuner. Nio objekt har inte färdigställts inom utsatt tid. Skälet till eftersläpningen är i huvudsak långa planeringstider.

- **Grupp 2:** 2018 och 2021. Gruppen består av 38 objekt. Av dessa objekt har två färdigställts och nio objekt har utgått efter dialog med kommunerna eller på grund av att de inte berör statligt vägnät.

- **Grupp 3:** 2022 och 2025. Gruppen består av 48 objekt. Av de 48 objekt har 10 utgått efter dialog med kommunerna eller på grund av de inte berör statligt vägnät.

Samtliga objekt från *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025* där ett avtal eller avsiktsförklaring finns mellan kommun och Trafikverket har flyttats över till *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Resterande objekt har omprövats för att stämma överens med de strategiska mål som uttrycks i *Cykelstrategi för Skåne*.

Cykelstrategi för Skåne

När *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* tas fram finns, till skillnad från de tre tidigare cykelvägsplanerna, en cykelstrategi som visar riktning och prioriteringar för cyklingen som helhet i Skåne. *Cykelstrategi för Skåne* beskriver varför och hur cykeln har en viktig funktion för att uppnå mål i den Regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* och *Strategier för det flerkärniga Skåne*. Cykelstrategin innehåller mål för hur cyklingen ska öka bland såväl vuxna som barn. Hur målen ska nås beskrivs i sex insatsområden. Cykelvägsplanen är av särskilt vikt för tre av insatsområdena i cykelstrategin:

Investera i regionalt viktig stråk och leder. Ett trafiksäkert, attraktivt och sammanhållet cykelvägnät är viktigt för att attrahera cyklister. Bättre framkomlighet är ett prioriterat område i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*.

Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Ett av de mest effektiva sätten att minska restiden från dörr till dörr med kollektivtrafik är att kombinera resan med cykel. I de fall en bytespunkt finns inom en tiominuters promenad från start- eller målpunkten kan de flesta tänka sig att gå. För längre avstånd är bra cykelkopplingar viktiga. I Skåne planeras flera nya Superbuss- och Pågatågsstationer. Bra cykelkopplingar till dessa och till befintliga bytespunkter ökar kollektivtrafikens och cykelns attraktivitet.

Öka säkerheten för cyklister. En av anledningarna till att vissa väljer bort cykeln är den upplevda otryggheten i trafiken. För att skapa en miljö där flera trafikslag samsas om utrymmet på ett säkert sätt behövs flera olika åtgärder. Det är nödvändigt att skapa en hänsynstagande trafikkultur där alla trafikanter tar ansvar för både sin och andras säkerhet i trafiken. Samtidigt behövs insatser i den byggda miljön som minimerar olycksrisken. Målsättningar i cykelstrategin är bland annat en nollvision om antalet dödade och svårt skadade cyklister samt att alla skånska kommuner ska ha en plan för hur drift och underhåll för cykel ska förbättras i syfte att öka trafiksäkerheten.

Kommunala önskemål

Det behövs samverkan mellan kommuner, staten och Region Skåne för att ta fram och verkställa *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Kommunerna bidrar med att förmedla bilden av hur de vill utveckla cyklingen i sin kommun och vad kommuninvånarna vill se för cykelinfrastruktur.

Processen med att ta fram *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* inleddes under hösten 2016 med att en uppföljning av *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025* och information om den kommande planprocessen skickades ut till kommunerna. I februari 2017 hölls fyra kommundialoger med tjänstepersoner i Skånes fyra hörn. Resultaten från dialogerna redovisades på Planeringssamverkan i Malmö och Kristianstad i mars 2017. På politisk nivå har cykelvägsplanen diskuterats som en del av den regionala transportinfrastrukturplanen på återkommande politiska styrgruppsmöten med representanter från kommunerna och i direkt kommundialog med politiker.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG

De fem prioriterade ställningstagandena:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem strategiområden är utpekade för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

TRAFIK-FÖRSÖRJNINGS-PROGRAM | TÅG-STRATEGISKT UNDERLAG | GODS-TRATEGI | CYKEL-STRATEGI | MOBILITETS-PLAN | DRIV-MEDEL | BREDBANDS-STRATEGI

NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET

REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTURPLAN

CYKELVÄGSPLAN

Figur 1 *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* bidrar till att förverkliga den regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne* genom att visa vilka cykelvägar som kommer att byggas i Skåne samt beskriva hur de bidrar till ökad tillgänglighet i regionen.

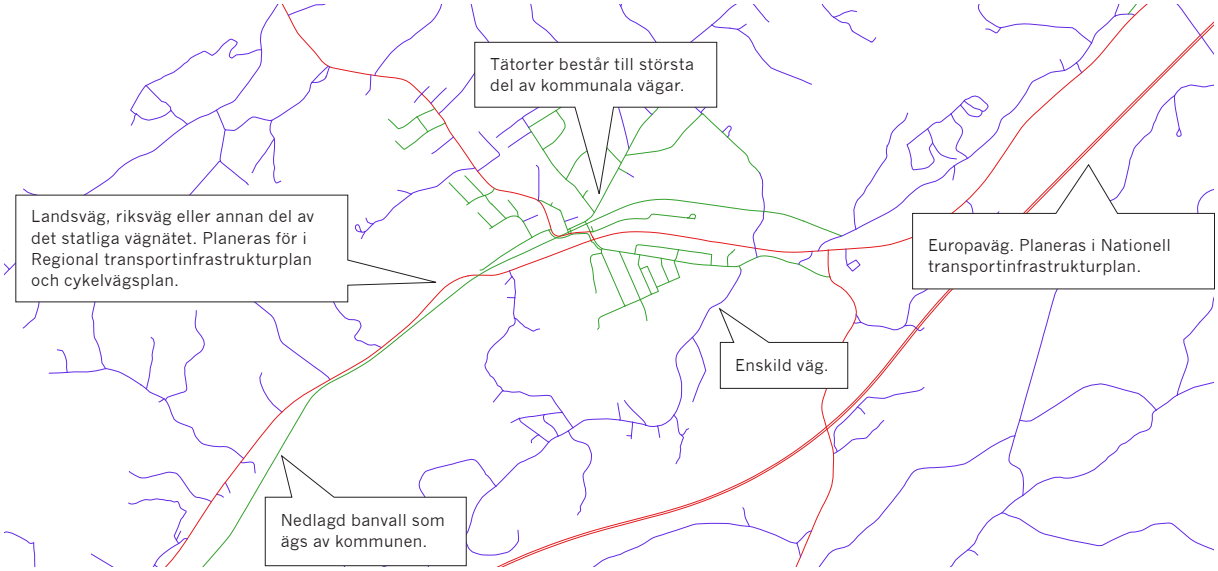
Den skånska cykelinfrastrukturen

Med tät struktur av små och stora orter är Skåne till en region där arbetstillfällen, skolor, service och handel ofta ligger inom cykelavstånd. På många ställen går det utmärkt att ta sig fram med cykel medan det på andra platser finns brister som hindrar människor att cykla. Cykelmöjligheterna beskrivs i det här kapitlet i form av olika cykelnät.

Det svenska vägnätet består av statliga, kommunala och enskilda vägar. *Cykelvägsplan för Skåne* berör investeringar utmed det statliga vägnätet och medfinansiering till cykelinvesteringar på det kommunala vägnätet. Undantaget från cykelvägsplanen är eventuella cykelvägar längs europavägar eller järnvägar. Dessa är statliga, men beslutas nationellt.

Ur ett strategiskt planeringsperspektiv kan den regionala cykelinfrastrukturen i Skåne delas in i fyra kategorier:

1. **Den cykelbara infrastrukturen.** Alla vägar där det är tillåtet och lämpligt ur trafiksäkerhetsperspektiv att cykla.
2. **Basnätet för cykling.** Ett nät som binder samman alla tätorter och betydande målpunkter i Skåne.
3. **Prioriterade cykelnätet.** De nät där det finns störst potential att attrahera många cyklister
4. **Lednätet för cykling.** Det leder som i huvudsak är tänkta för turism och rekreation.



Figur 2 *Principbild över väghållarna. Grönt är det kommunala vägnätet, blått det enskilda vägnätet och rött statligt.*

Den cykelbara infrastrukturen

Den cykelbara infrastrukturen kan beskrivas som den infrastruktur som inte är olämplig eller förbjuden att cykla på. I Skåne finns ett omfattande lågtrafikerat och asfalterat vägnät som gör det möjligt att på flera platser cykla säkert i blandtrafik på hela eller delar av en sträcka. Vad som på ett teoretiskt plan är säker blandtrafik är definierat enligt Trafikverkets *Vägledning för regional cykelvägvisning*, enligt *Figur 3*.

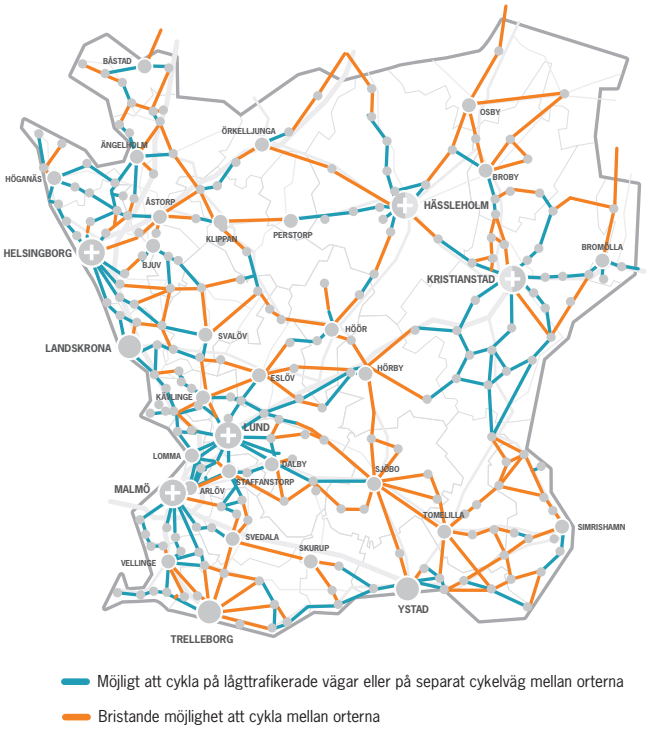
Flera av de enskilda vägarna är lågtrafikerade och lämpar sig väl för cykling. Enskilda vägar med statligt driftsbidrag måste vara öppna för allmän trafik, men för att Region Skåne eller Trafikverket via vägvisning eller på kartor ska få rekommendera cykling på dessa krävs ett avtal med väghållaren. Enskilda vägar utan statligt driftsbidrag måste inte vara öppna för motortrafik men är ofta det. Väghållaren genom allemansrätten kan inte förbjuda någon att gå, cykla eller rida på vägen.

Basnätet för cykel

Basnätet för cykling är en karta som visar den mest lämpliga vägen att cykla mellan samtliga Skånes tätorter. En väg bedöms som lämplig ifall den består av separat cykelväg eller cykelfält eller ifall den cyklingen sker på lågtrafikerat vägnät i blandtrafik. *Figur 4* är en schematisk karta över basnätet som visar i vilka relationer det finns en lämplig väg att cykla och där det saknas. Ungefär hälften av relationerna i basnätet bedöms redan idag acceptabla att cykla på. I flera fall där det finns brister är det inte motiverat att anlägga en separat cykelväg eftersom det potentiella antalet cyklister är lågt. Istället ska framkomligheten för cyklisterna i första ordnas genom att utnyttja lågt trafikerade vägar för cykling i blandtrafik. Basnätet för cykling bygger på den cykelvägvisningsplan som Trafikverket tagit fram under 2017.

Årsdyngstrafik Hastighet km/tim	< 250	< 1000	< 2000	< 2500	< 3000	< 5000
40						
50/60						
70						
80						
90						
100						

Figur 3 *Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket). Höga hastigheter och många bilar innebär sämre förutsättningar för cyklister. Gulgrönt står för lämpligt och rosa för olämpligt. Med ÅDT avses Årsdygnstrafik och avser all trafik på vägen.*



Figur 4 *Basnät för cykel. Hur Skånes orter och större målpunkter kopplas samman med cykel.*

Prioriterade nätet för cykel

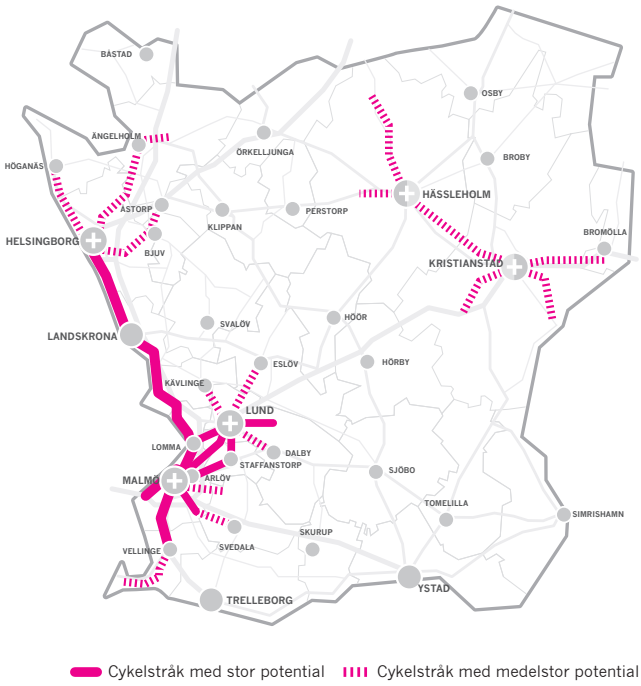
Det prioriterade nätet för cykel består av de delar av Basnätet för cykel där det finns störst potential för arbetspendling. Från *Figur 5* framgår stråken med stor och medelstor potential. På grund utav att flödena av cyklister antingen redan är stora i dessa stråk eller kan bli stora om infrastrukturen byggs ut ska det Prioriterade nätet för cykel i första hand bestå av separat cykelväg. I vissa fall kan samma funktion dock uppnås i blandtrafik.

Redan idag är stora delar av det prioriterade nätet för cykel utbyggt med separat cykelväg. Standarden varierar dock kraftigt och nätet är inte sammanhängande. Under 2016 genomfördes en inventering av nätet för att avgöra vilka standardhöjningar som behövs för att det prioriterade nätet för cykel ska upplevas som snabbt, bekvämt, smidigt och tryggt. Bristinventeringen ligger till grund för de satsningar som görs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029* i syfte att hela det prioriterade nätet för cykel ska vara utbyggt till god standard år 2030.

Lednätet

Figur 6 visar Skånes nationella cykelleder. Kattegattleden och Sydostleden är markerade i heldragna sträck medan Sydkustleden som ännu inte är färdigställd är prickad. Syftet med lednätet är att skapa sammanhängande stråk av cykelleder stärker Skåne som destination för cykelturism. Lednätet ska med tiden utvecklas förutsatt att de lokala och regionala lederna som tillkommer är av hög standard och är kvalitetssäkrade. De leder som pekas ut behöver vara säkra, bekväma och erbjuda en god upplevelse av Skåne.

Under planperioden kommer Region Skåne att investera i att färdigställa Sydkustleden som nationell cykelturismled och åtgärda felande länkar på Kattegattleden och Sydostleden. När Sydkustleden färdigställs kommer detta bilda en närmare 900 km lång sammanhållen cykelled från Göteborg till Växjö varav ungefär hälften går utmed Skånes kust. Parallellt utbyggnaden undersöks möjligheterna att skapa nya regionala leder som skapar ett sammanhållet rekreativt nät samt dagsslingor som knyts till de nationella lederna.



Figur 5 *Prioriterade nätet för cykling. Det nät med störst potential att attrahera cyklister. Metod och nät beskrivs i rapporten Regionalt huvudnät - för arbetspendling med cykel i Skåne. Det nät som presenteras har reviderats med starka stråk från analysen Hur många kan cykla till arbetet i Skåne? Rapporterna går att finna på skane.se/cykel*

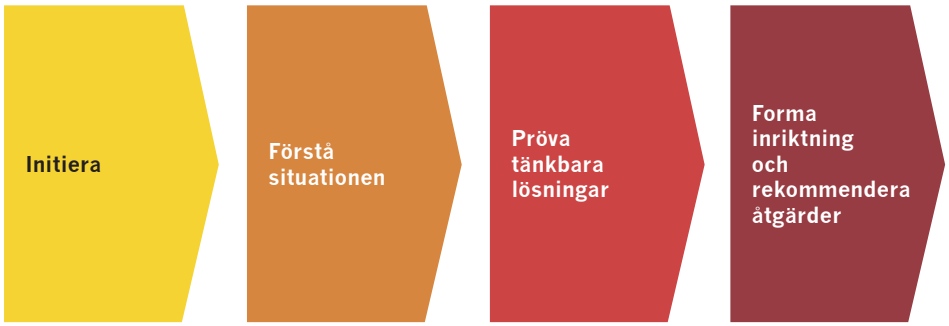
Figur 6 *Lednätet som i dagsläget består av Kattegattleden och Sydostleden. Detta nät kommer att utökas till fler relationer.*

Att utgå från brister

Behövs cykelvägen? Finns det alternativa vägar? Kommer någon att cykla på den när den blir klar? Med Trafikverkets fyrstegsprincip och metoden med Åtgärdsvalsstudie skapas förutsättningar för kostnadseffektiva lösningar på upplevda brister.

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande arbete som i första hand är av principiell karaktär och inte går in på utformning av konkreta fysiska åtgärder. Åtgärdsvalsstudierna ska tillämpas innan den egentliga planeringen av infrastrukturobjekt påbörjas. Syftet är att bestämma vad som ska göras för att lösa transportproblemet. Det ska vara en förutsättningslös transportslagsövergripande analys som tillämpar fyrstegsprincipen.

Vid framtagandet av cykelvägsplanen har Region Skåne utgått från metodiken för Åtgärdsvalsstudier. Metoden beskrivs i Trafikverket, Boverkets och Sveriges kommuner och landstings handledning Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar Handledning 2015:171.



Initiera
Första steget är att ta kontakter, formera en projektgrupp och formulera ett syfte med åtgärdsvalsstudien. I Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 beskrivs den initiala fasen i kapitlen *Utgångspunkter* och *Den skånska cykelinfrastrukturen*. Projektgruppen för arbetet har bestått av tjänstepersoner i Region Skåne och Trafikverket.

Förstå situationen
Nästa steg är att förstå situationen. I det här fallet att identifiera de brister i cykelnätet som finns längs det statligt regionala vägnätet tillsammans med det Skånska kommunerna och Trafikverket. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* beskrivs bristerna i det skånska cykelvägnätet i nästa kapitel – *Brister i den Skånska cykelinfrastrukturen*.

Pröva tänkbara lösningar
När förutsättningarna är fastställda prövas tänkbara lösningar. Detta görs enligt fyrstegsprincipen. I den processen med att pröva tänkbara lösningar är det viktigt att ha i åtanke vad bristen avser. Ska den lösning som eftersträvas leda till att fler barn cyklar eller att trafiksäkerheten ökar eller något annat.

1. Tänk om:
När en brist identifierats är första steget att kritiskt granska situationen och resonera kring huruvida det är en relevant brist eller inte. Finns det ett behov av att kunna cykla längs den sträckan eller finns det redan en fullgod cykelmöjlighet? Berör bristen det statligt regionala vägnätet? Är kostnaden för att åtgärda bristen orimligt stor i förhållande till dess betydelse för framkomligheten för cykel i Skåne och till hur stor potentialen är för arbetspendling, skolpendling eller rekreationscykling?

2. Optimera:
Ifall det är relevant att åtgärda en brist är nästa fråga hur det ska göras. En ny cykelväg är inte alltid det bästa? I många fall är det möjligt att cykla i blandtrafik på en parallell väg med lägre årsdyngstrafik om den vägvisas korrekt. I andra fall kan avtal slutas med enskilda väghållare om att få använda deras väg för cykeltrafik istället för att anlägga en ny cykelväg.

3. Bygg om:
Fyrstegsprincipens tredje steg är begränsade ombyggnader. Dessa har stor betydelse för att binda samman cykelinfrastrukturen i Skåne eftersom de är kostnadseffektiva. Det rör sig om att åtgärda felande länkar som binder samman lågtrafikerade vägar, korsningsåtgärder och GCM-stöd, det vill säga skapa trafiksäkra ytor eller cykelfält i väggrenen på befintliga vägar.

4. Bygg nytt:
Att bygga nytt innebär i cykelvägsplanen att bygga nya cykelvägar utmed statligt regionala vägar. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* beskrivs tänkbara lösningar på de enskilda bristerna i *Bilaga 1: Beskrivning av objekt.*

Forma inriktning och rekommendera åtgärder
Med utgångspunkt från stegen ovan ska åtgärder rekommenderas. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* presenteras objektslistan för cykelvägar utmed det statliga vägnätet i kapitlet *Statliga regionala cykelvägar.*

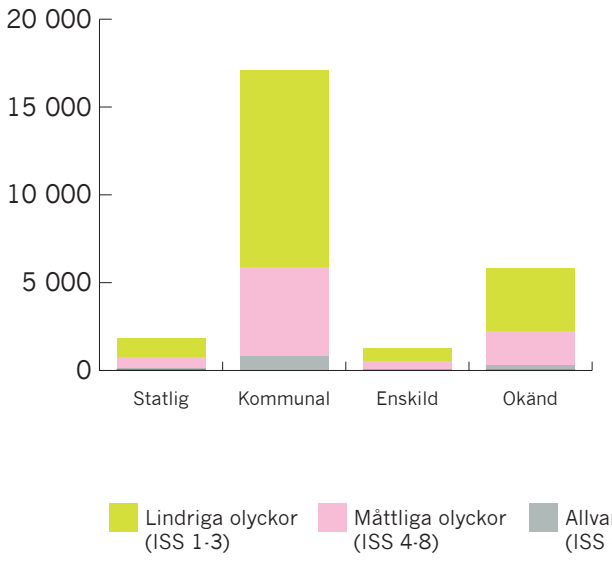
Brister i den Skånska cykelinfrastrukturen

Den skånska cykelinfrastrukturen är på många sätt otillräcklig, även om uppfattningen av vad som är en brist varierar. En förälder med ett barn önskar separata cykelvägar och säkra passager medan en van arbetspendlare tycker att det duger med väggrenen på en 70-väg, bara det är gent. En tävlingscyklist tycker att grusunderlag är en brist.

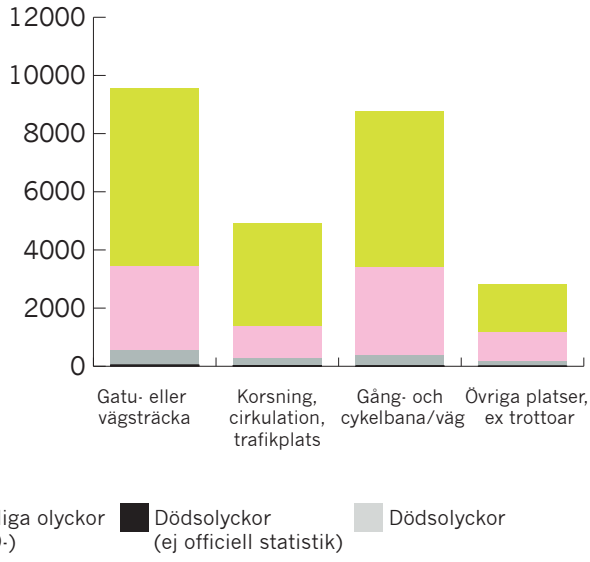
Idag går det att cykla mellan nästan hälften av alla tätorter i Skåne på cykelvägar, cykelfält eller i blandtrafik på lågt trafikerade vägar. Mellan kvarvarande orter bedöms cykelmöjligheterna som bristfälliga eftersom det antingen krävs cykling i blandtrafik med stora trafikflöden alternativt att omvägen för cyklister blir för stor. I *Figur 9* visas bristerna i cykelnätet. Alla dessa brister kan inte åtgärdas under planperioden. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* medfinansierar kommunerna cykelvägarna till hälften och föreslagna objekt utgår därför från kommunala önskemål.

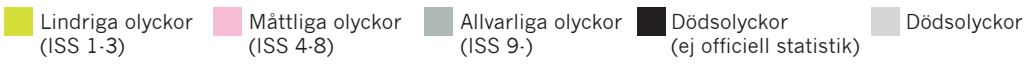
Trafikolyckor

Trots att antalet döda och svårt skadade cyklister minskat de senaste tio åren så är cyklister fortfarande den trafikantgrupp som drabbas av flest olyckor. I synnerhet om statistiken utgår från olyckor per resta kilometer. Den helt klart största andelen olyckor är singelolyckor. I Skåne har 26 000 cykelolyckor registrerats av polis eller sjukvård mellan 2000 och 2016. Av dessa var 55 dödsolyckor och närmare 1300 allvarliga olyckor. De flesta cykelolyckor sker på det kommunala vägnätet, som *Figur 7* visar, och det är också där som de flesta cykelresorna sker. Däremot är en mycket högre andel av olyckorna dödsolyckor eller allvarliga olyckor på det statliga vägnätet. De flesta olyckor sker i blandtrafik eller på cykelvägar och inte i korsningar, vilket *Figur 8* visar. Var cykelolyckorna har skett i Skåne presenteras också i en karta på *skane.se/cykel*.



Figur 7 *Cykelolyckor i Skåne uppdelat efter olyckstyp och väghållare.*

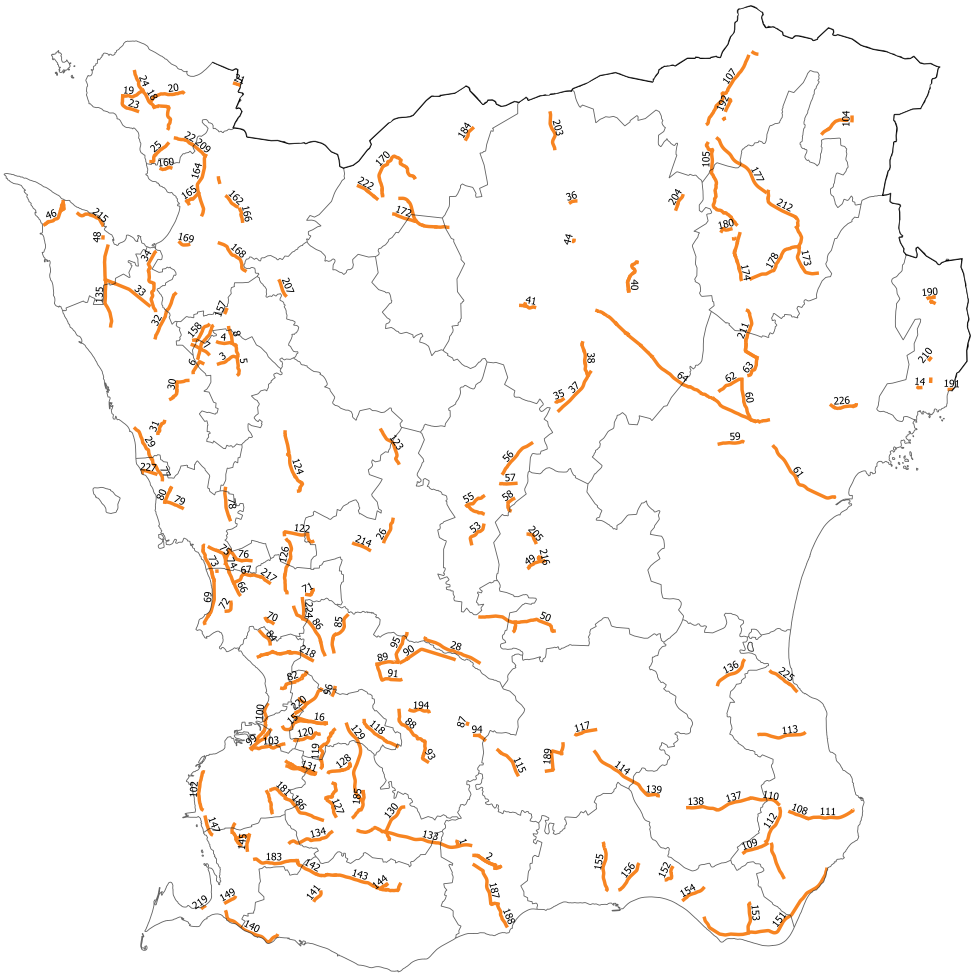




Figur 8 *Cykelolyckor i Skåne efter olycks- och platstyp.*

Över tvåhundra påtalade brister

För att ta bestämma vilka objekt som ska åtgärdas med *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* har Region Skåne tillsammans med Trafikverket och Skånes kommuner identifierat de mest angelägna bristerna i cykelinfrastrukturen längs det statliga regionala vägnätet. I dialogprocessen medkommunerna påtalades ungefär etthundaråttio brister. Till dessa lades de objekt från *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025* som saknade avtal eller avsiktsförklaring. Dessa omprövades på nytt som brister. Totalt identifierades tvåhundra brister. Att åtgärda samtliga skulle kosta ungefär 2,5 miljarder kronor. De brister i cykelinfrastrukturen som inte har önskats från någon kommun eller prioriterats av Region Skåne och Trafikverket har inte utretts i processen. En översikt över alla brister finns i *Figur 10, skane.se/cykel* och i *Bilaga 1: Beskrivning av objekt.*



Figur 9 *De omkring tvåhundra identifierade bristerna i cykelvägnätet som kommunerna föreslagit och som följt med från föregående cykelvägsplan (orange). En zoombar karta med olika lager finns på skane.se/cykel.*

Cykelsatsningar i Skåne 2018-2029

Potten för cykelsatsningar som presenteras i Regional transportinfrastukturplan för Skåne 2018-2029 är 765 miljoner kronor under planens tolv år, vilket motsvarar drygt 65 miljoner kronor per år. Denna summa fördelas mellan investeringar i cykelvägar utmed det statligt regionala vägnätet och i investeringspotter för standardhöjning av cykelstråk samt medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur.

I Skåne används sedan den första Cykelvägsplanen 2002-2012 femtio procents medfinansiering från kommunerna av cykelvägar längs det statligt regionala vägnätet. Detta i första hand för att möjliggöra en högre utbyggnadstakt av cykelvägnätet.

Flera kommuner har redan byggt ut stora delar av det kommunala vägnätet, men saknar viktiga länkar längs det statliga vägnätet för att koppla samman byar och tätorter. Av cykelvägsplanens 765 miljoner kronor är 450 miljoner fördelade på cykelvägsobjekt längs det statligt regionala vägnätet, eftersom kommunerna står för hälften av kostnaden innebär detta att ungefär 80 istället för 40 objekt kan färdigställas under planperioden. I enstaka fall när en sträcka är av enbart regionalt intresse kan den kommunala medfinansieringen diskuteras. Dessa objekt redogörs för under rubriken *Statliga regionala cykelvägar.*

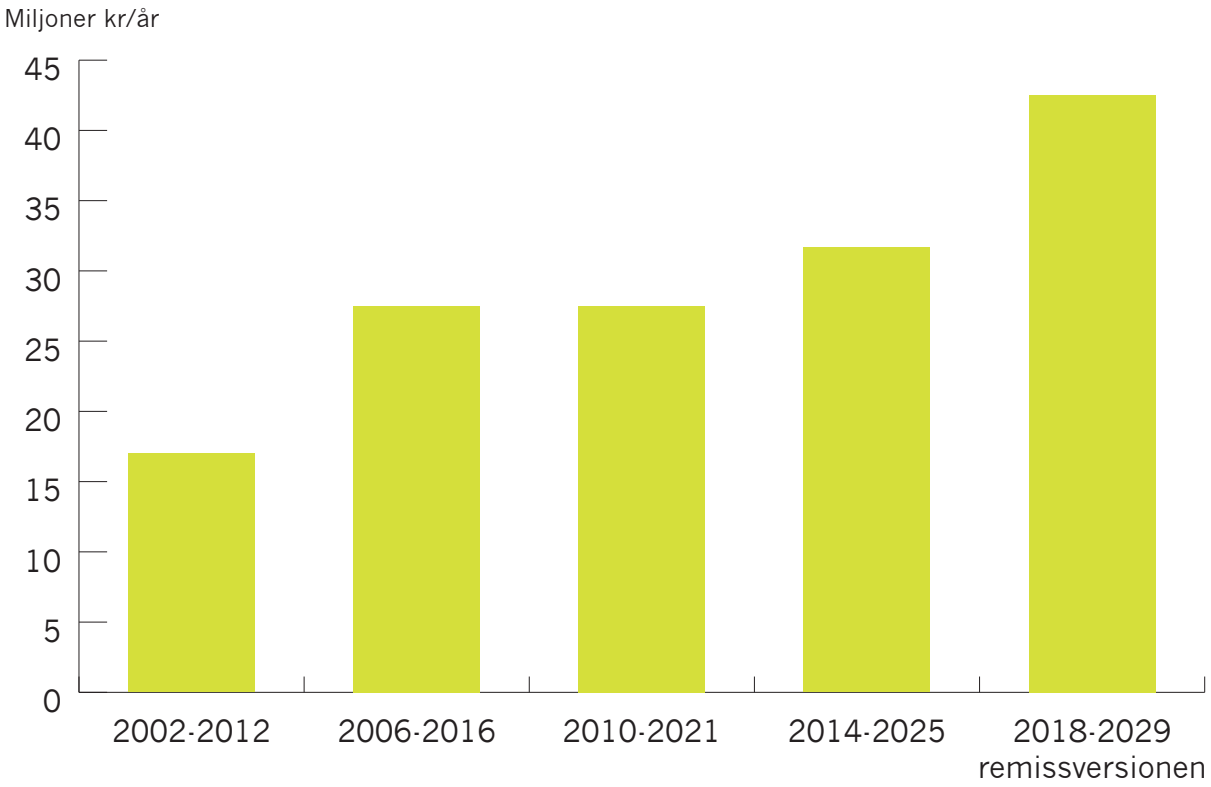
Den största delen av cykeltrafiken sker på det kommunala vägnätet. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* satsas därför 225 miljoner kronor på statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur. Utöver detta finns även möjligheten att söka statligt bidrag för att genomföra cykelsatsningar från Stadsmiljöavtalen och Klimatklivet. Prioriteringsgrunderna för den statliga medfinansieringen av kommunal cykelinfrastruktur från *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* redogörs för under rubriken *Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur.*

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* är 60 miljoner kronor avsatta för standardhöjning på statliga cykelvägar. Dessa medel är tänkta att gå till smärre åtgärder för att få ihop längre stråk, vägvisning av cykelvägnätet samt för att kunna prova innovativa cykelvägslösningar. Delar av åtgärderna i denna pott kommer inte förutsätta medfinansiering från kommunerna. Pottens utformning beskrivs närmare under rubriken *Standardhöjning på stråk.*

I *Tabell 1* under raden *Cykelväg längs namngivet objekt i Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029* redovisas de uppskattade kostnaderna för de cykelvägsinvesteringar som kommer göras i samband med större vägbyggen i Skåne. Det kan till exempel vara när en cykelväg anläggs jämsides vid byggnationen av 2+1 väg. Detta för att kompensera för att det inte längre går att cykla i vägrenen. Dessa kostnader belastar inte cykelvägsplanen eftersom det handlar om att kompensera en annars försämrad framkomlighet för cykeltrafiken, men de visas i *Tabell 1* eftersom det alltjämt är en satsning på cykelinfrastruktur.

Cykel	Årsvis fördelning 2018	2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Statlig finansiering	Inklusive kommunal finansiering
Statligt regionala vägar (cykelvägsplanen)	x	x	x	x	x	x	450	900
Standardhöjning	x	x	x	x			60	90
Statligt bidrag kommunala vägar	x	x	x	x	x	x	255	510
Cykelväg längs namngivet objekt i *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029*	x	x	x	x	x	x	100	100
Summa statlig finansiering (exklusive kommunal finansiering)	81	92	75	177	172	168	765	1600

Tabell 1 *Den ekonomiska ramen för Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 så som den är bestämd i Regional transportinfrastruktur för Skåne 2018-2029. De årsvisa summorna som presenteras Tabell 1 skiljer sig från Tabell 2 och Tabell 3 eftersom objektens kostnader redovisas uppdelat över flera år och inte som en klumpsumma det år som cykelvägen öppnas för trafik.*



Figur 10 *De tidigare cykelvägsplanernas omfång i satsningar på cykelinfrastruktur utmed det statliga vägnätet i miljoner. Staplarna är fördelade per år eftersom planperiodernas längd har varierat.*

Statliga regionala cykelvägar

Av cykelvägsplanens 765 miljoner kronor läggs 450 miljoner kronor på cykelvägar utmed det statligt regionala vägnätet. Det är den största satsningen på cykelvägar i Skåne någonsin under en planperiod.

Trots den kraftiga satsningen kommer samtliga tvåhundra identifierade brister inte kunna åtgärdas under planens 12 år. Med utgångspunkt i fyrstegsprincipens resonemang har fem prioriteringsgrunder fastställts för att välja ut vilka brister som ska åtgärdas som namngivna objekt i objektslistan.

Prioriteringsgrunder bland statliga regionala objekt

- **Alternativ saknas.** I flera fall finns ett parallellt och lågtrafikerat vägnät intill de mest trafikerade vägnarna. Om detta är fallet prioriteras ingen ny cykelväg i relationen. Omvägen får dock inte vara för stor, generellt sett accepteras en omvägskvot på 1,5.
- **Potential för många cyklister.** Det ska finnas en potential för många ska välja att cykla längs relationen. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här. För att beräkna antalet potentiella cyklister har Region Skåne använt Potentialstudien som visar hur många som kan väntas arbetspendla och skolpendla med cykel. För en utförligare beskrivning av potentialstudien se *Figur 12* och *Figur 13* eller läs mer på *skane.se/cykel*.
- **Barn och ungas cyklande.** Cykelinfrastruktur som ökar barn och ungas möjligheter att röra sig i trafiken är prioriterad. I huvudsak rör detta det kommunala vägnätet, men även det statliga. Utgångspunkten för prioritering har varit potentialstudien för barn och ungas resande.
- **Binda samman stråk.** Brister där åtgärder binder samman längre stråk som nationella och regionala leder för rekreation, eller cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet prioriteras.
- **Trafiksäkerhet.** Med hjälp av Swedish traffic accident data aquistint (STRADA) har olycksdrabbade sträckor identifierats och prioriterats.

Objekten ska även ha en god geografisk fördelning i Skånes fyra hörn. De objekt som prioriterats presenteras på i *Figur 12* och *Tabell 2*. I tabellen redovisas en första uppskattning av kostnad för objektet samt när cykelvägen förväntas vara klar. Kostnaden för objekten ska ses som en uppskattning eftersom de kan komma att justeras när objekten utreds vidare. I *Bilaga 1: Beskrivning av objekt* går det att läsa motiveringen till varje prioriterat objekt samt till dem som inte prioriterats i den här planen. Motiveringarna och objekten finns även presenterade i en interaktiv karta på *skane.se/cykel*.

För att en brist ska kunna behandlas i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* behöver den ligga längs det statligt regionala vägnätet. Eventuella åtgärder utmed det nationella stamnätet, vilket i Skåne är E4, E6, E22 och E65 samt längs järnvägsnätet, ska finansieras av nationell plan. Det rör exempelvis snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund som utreds. Vägen ska inte heller vara kommunal eller enskild eftersom bara cykelvägar utmed det statliga regionala vägnätet är aktuella för cykelvägsplanens objektslista.

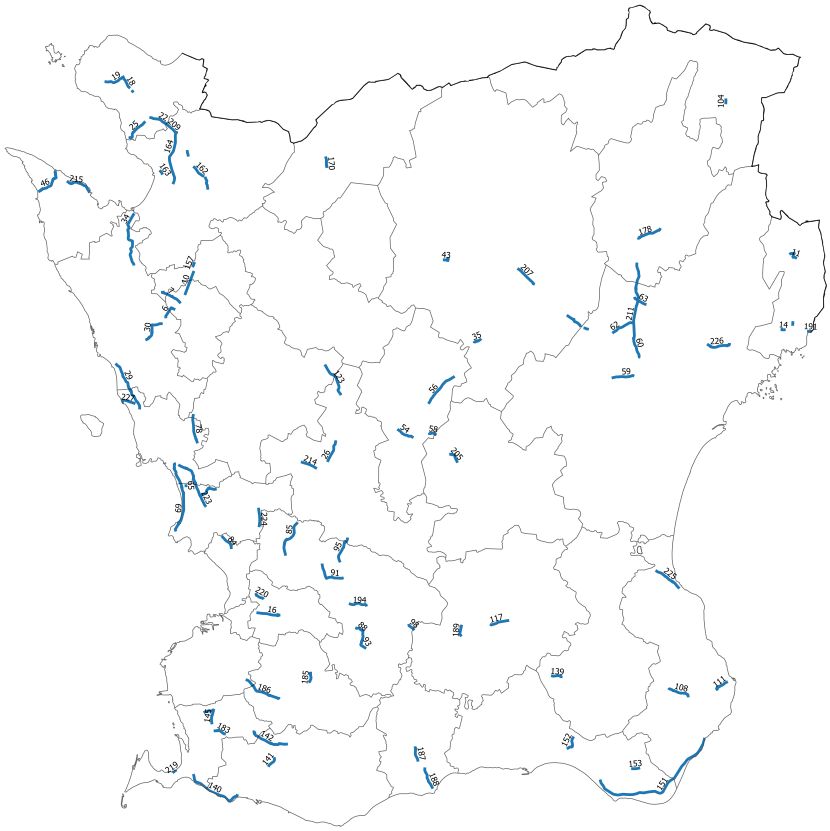
Tabell 2 och *Tabell 3* visar vilka brister som ska åtgärdas under planperioden. Kostnaderna är ungefärliga och kan komma att justeras kraftigt beroende på hur komplexa objekten blir att genomföra. Kryssen i tabellen avser när cykelvägen blir öppen för trafik. Kostnader för byggandet, och därmed också den kommunala medfinansieringen, fördelas vanligtvis över flera år, inte bara det år som cykelvägen öppnar.

De objekt som ligger i grupp 1, det vill säga år 2018-2020, har kommit så långt i genomförandeprocessen att kommer byggas. Detsamma gäller flera av objekten i grupp 2. Under planperioden för Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 kommer avtal och projektering påbörjas för de objekt som ska vara klara mellan år 2021-2024. Resterande objekt ligger längre fram i tiden och kommer sannolikt revideras i nästa cykelvägsplan. I *Bilaga 1: Beskrivning av objekt* finns en mer utförlig beskrivning över samtliga objekt. Där beskrivs även vilka objekt som inte prioriterades i planen och varför.

Så mycket kostar cykelinfrastrukturen

Kostnaden för att bygga cykelinfrastruktur varierar stort, det beror exempelvis på vald standard, markförhållanden, riksintressen, antal tomtgränser som ska passeras och om överklaganden sker under planeringsperioden.

En cykelväg kan kosta allt från tusen kronor per meter för en enklare lösning med kantstöd till femtusen kronor per meter och mer för separerad och belyst cykelväg. Konstruktioner som broar och tunnlar kan kraftigt öka kostnaderna för ett objekt.



Figur 11 *Kartan visar de 79 brister i cykelvägnätet som föreslås åtgärdas i Cykelvägsplan 2018-2029 (blå). En zoombar karta med olika lager finns på skane.se/cykel.*

Brist-id	Objektsnamn	Kommun	2018	2019	2020	Ungefärlig kostnad i miljoner kronor (inklusive kommunal medfinansiering)
22	Förslöv-Fogdarp	Båstad	X			12
30	Mörarp-Påarp	Helsingborg	X			9
224	Lackalänga-Rinnebäck	Kävlinge	X			9
84	Borgeby slott-Lomma	Lomma		X		4
191	Sölvesborgsvägen, Välje	Bromölla		X		4
225	Brösarp-Simrishamn	Simrishamn		X		20
226	Bäckaskog-Fjälkinge	Kristianstad		X		6
6	Bjuv-Mörarp	Bjuv, Helsingborg			X	22
26	Eslöv-Öslöv	Eslöv			X	14
98	Hemmestorp-Veberöd	Lund, Sjöbo			X	12
140	Höllviken-Trelleborg	Trelleborg, Vellinge			X	33
163	Pomona-Östra Kvarn	Ängelholm			X	2
207	Gråmanstorp-Östra Ljungby	Klippan			X	11
209	Fogdarp-Margretetorp	Ängelholm			X	8
227	Glumslöv-Ålabodarna	Landskrona			X	10
	Summa					**176**

Tabell 2 *Cykelvägsobjekt i Grupp 1, 2018-2020. Årtalen avser när cykelvägen planeras öppna för trafik.*

Brist-ID	Objektsnamn	Kommun	Grupp 2 2021-2023	Grupp 3 2024-2026	Grupp 4 2027-2029	Ungefärlig kostnad i miljoner kronor (inklusive kommunal medfinansiering)
10	Bjuv-Åstorp	Bjuv, Åstorp	X			14
16	Staffanstorp-Åkarp	Burlöv, Malmö, Staffanstorp	X			10
46	Arild-Nyhamnsläge	Höganäs	X			21
56	Höör-Tjörnarp	Höör	X			0
58	Fulltofta-Höör	Höör	X			5
65	TS väg 110	Kävlinge	X			4
85	Håstad-Lund	Lund	X			21
142	Alstad-Ö Grevie	Trelleborg, Vellinge	X			16
145	Vellingevägen, Hököpinge	Vellinge	X			3
151	Hammar-Skillinge	Simrishamn, Ystad	X			70
186	Oxie-Svedala	Malmö, Svedala	X			32
205	Fulltofta-Hörby	Hörby	X			11
223	Hofterup-Häljarp	Kävlinge, Landskrona	X			25
7	Bjuv-Hyllinge	Bjuv, Åstorp		X		8
29	Pålstorp-Glumslöv	Helsingborg, Landskrona		X		30
42	Malmövägen, Tyringe	Hässleholm		X		2
43	Järnvägsgatan, Tyringe	Hässleholm		X		3
59	Kristianstad-Ovesholm	Kristianstad		X		10
67	Dösjöbro-Ålstorp	Kävlinge		X		4
78	Asmundtorp-Tågarp	Landskrona		X		5
88	Dalby-Genarp	Lund		X		20
104	Tranebodavägen, Lönsboda	Osby		X		4
108	Gärsnäs-Ö Tommarp	Simrishamn		X		9
111	Simrishamn-Ö Tommarp	Simrishamn		X		9
117	Sjöbo-Tolånga	Sjöbo		X		6
139	Ramsåsa-Tomelilla	Tomelilla		X		5
141	Trelleborg-Svedala	Trelleborg, Svedala		X		6
148	Hököpinge-Hököpinge Kyrkby	Vellinge		X		5
153	Löderup-Löderups strandbad	Ystad		X		4
157	Grytevad-Åstorp	Åstorp		X		2
161	Strövelstorp-Ödåkra	Helsingborg, Ängelholm		X		25
162	Hjärnarp-Munka Ljungby	Ängelholm		X		8
178	Hjärsås-Knislinge	Östra Göinge		X		12
183	Vellinge-Östra Grevie	Vellinge		X		4
185	Bakeberg-Holmeja	Svedala		X		4
187	Skurup-Skivarp	Skurup		X		7
188	Abbekås-Skivarp	Skurup		X		12
189	Sjöbo-Sövde	Sjöbo		X		6

Fortsättning på nästa sida

Brist-ID	Objektsnamn	Kommun	Grupp 2 2021-2023	Grupp 3 2024-2026	Grupp 4 2027-2029	Ungefärlig kostnad i miljoner kronor (inklusive kommunal medfinansiering)
190	Linnavångsvägen, Näsum	Bromölla		X		2
194	Dalby-väg 11	Lund		X		11
211	Hanaskog-Torsebro	Östra Göinge		X		2
215	Skäret-Svanshall	Höganäs		X		21
219	Påhängsbro för cykel	Vellinge		X		5
220	Lommavägen, Hjärup	Staffanstorp		X		7
11	Axeltorpsvägen i Näsum	Bromölla			X	3
13	Folkets husgatan-Skjutbanan	Bromölla			X	2
14	Kristianstadsgatan, Bromölla	Bromölla			X	2
18	Grevie-Västra Karup	Båstad			X	12
19	Glimming-Västra Karup	Båstad			X	11
25	Förslöv-Vejbystrand	Båstad, Ängelholm			X	14
34	Tånga-Utvälinge	Helsingborg			X	4
35	Stråntevägen, Sösdala	Hässleholm			X	4
54	Passage Nybykorset	Höör			X	11
60	Färlöv-Kristianstad	Kristianstad			X	14
62	Färlöv-Önnestad	Kristianstad			X	12
63	Bjärlöv-Torsebro	Kristianstad			X	8
69	Barsebäckshamn-Saxtorp	Kävlinge, Landskrona			X	40
72	Barsebäck-Hofterup	Kävlinge			X	10
91	Lund-Skrylle	Lund			X	9
93	Gödelövsvägen och Hackebergavägen, Genarp	Lund			X	5
95	Flyinge-Södra sandby	Lund			X	15
123	Billinge-Röstånga	Svalöv			X	17
152	Köpingebro-Stora Köpinge	Ystad			X	8
164	Flygplatsen-Ängelholm	Ängelholm			X	17
170	Sonnarp-Örkelljunga	Örkelljunga			X	4
214	Trollenäs-Östra Asmundstorp	Eslöv			X	4
	Summa					**716**

Tabell 3 *Cykelvägsobjekt i grupp 2-4, 2021-2029. Årtalen avser när cykelvägarna planeras öppna för trafik. Avtal bör skrivas ungefär fyra år innan dess.*

Genomförande

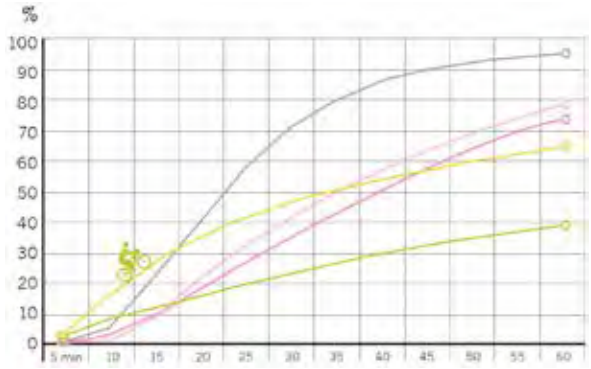
Hur lång tid genomförande av ett objekt tar varierar kraftigt beroende på komplexitet och storlek på objektet, men arbetsprocessen från idé till färdig cykelväg kan översiktligt beskrivas i följande steg:

1. När cykelvägsplanen beslutats ansvarar Trafikverket för genomförandet av planen. I de fall det krävs en fördjupad åtgärdsvalsstudie initierar Trafikverket en sådan. Trafikverket börjar också avtalsprocessen med den kommun som ska vara medfinansiär.
2. När avtalet är skrivet kan investeringsprojektet påbörjas. Det första steget är att ta fram en vägplan. Trafikverket handlar upp en konsult som jobbar med att ta fram ett förslag, därefter ställs vägplanen ut för allmän granskning.
3. Då vägplanen har vunnit laga kraft handlar Trafikverket upp en entreprenör för att anlägga vägobjektet.

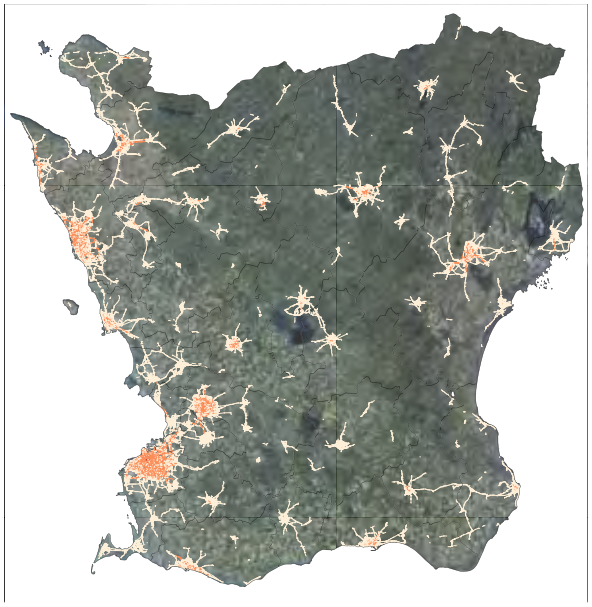
I ett idealfall kan processen ta tre till fyra år från avtal om medfinansiering tills det att cykelvägen är klar, men under processens gång kan mycket hända som kan skapa förseningar. Till exempel kan åtgärdsvalsstudien kräva mer komplexa utredningar, avtalsskrivandet med kommunen kan ta tid, vägplanen överklagas och det kan finnas arkeologiska fynd på platsen.

Hur många kan cykla till arbetet?

För att ta reda på hur stor potentialen är för att få fler att vilja cykla till arbetet har Region Skåne genomfört en totalundersökning av hela den arbetande befolkningens resmöjligheter mellan respektive individs hemadress och arbetsplats med olika färdmedel. Från materialet framgår hur många som kan cykla direkt till arbetet eller skolan och för hur många det skulle vara attraktivt att använda en kombination av cykel och kollektivtrafik för att ta sig till arbetet.



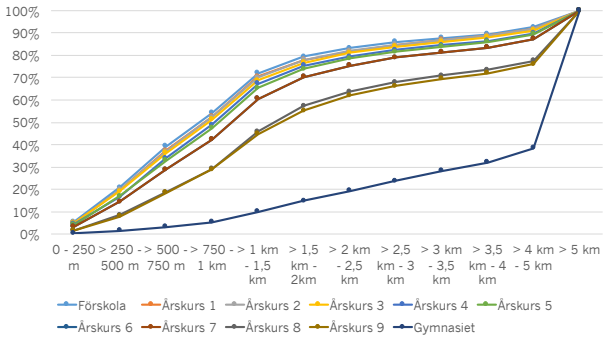
Figur 12 *Diagrammet visar hur många som kan cykla till arbetet i Skåne i jämförelse med andra färdslag*



Figur 13 *Kartan visar vilka stråk som skulle bli mest belastade om alla som har 30 minuters cykelresa till arbetet skulle välja cykeln.*

Hur många kan cykla till skolan?

På samma sätt som Region Skåne har undersökt hur många vuxna som kan cykla till arbetet har också en totalundersökning av alla barn och ungas resmöjligheter i Skåne till skolan genomförts. Från materialet framgår att mellan 60-80 procent av alla barn i förskoleklass till 9:an bor inom 1,5 kilometer till skolan. Gymnasieeleverna har generellt sett längre till skolan, bara 10 – 20 procent bor inom 1,5 kilometer till skolan.



Figur 14 *Diagrammet visar hur många som bor 1,5 kilometer eller närmare i från sin skola i Skåne, fördelat efter årskurs.*

Figur 15 *Kartan visar vilka stråk som skulle bli mest belastade om alla som har 1,5 kilometer cykelresa till skolan skulle cykla den snabbaste vägen till skolan. Exempel från Hörby.*

Standardhöjning på stråk

Standardhöjning på stråk har inte funnits med i tidigare cykelvägsplaner. Potten syftar till att med smärre åtgärder höja standarden på befintliga stråk. Dessa stråk är i huvudsak det prioriterade nätet och lednätet för cykling. Som utgångspunkt för de åtgärder som rör det prioriterade nätet finns en inventering från 2016. Inventeringen visar att stora delar av det nätet är redan utbyggt och upplevelsen för cyklisten förbättras märkbart med relativt små åtgärder. För att kunna åtgärda dessa behövs dock i vissa fall några mer djupgående inventeringar. De åtgärder som lednätet för cykling rör främst en upprustning av Kattegattleden, Sydkustleden och Sydostleden. Några regionala leder har ännu inte fastställs i Skåne men åtgärder på ett eventuellt regionaltlednät kan också komma att bli aktuella för potten.

Under 2017 har Trafikverket tagit fram en plan för hur det Skånska cykelvägnätet skulle kunna vägvisas. Under planperioden är ambitionen att kunna vägvisa de relationer i basnätet för cykling, *Figur 4,* där det är möjligt att cykla utan för stora trafikflöden.

I satsningen på Standardhöjning på stråk finns även medel för att eventuellt testa på innovativa lösningar som gör det bättre för cyklisten i Skåne. Detta ligger i linje med Cykelstrategi för Skåne och Skånes ambition att vara Sveriges bästa cykelregion.

Med satsningen på Standardhöjning på stråk är avsikten att främst prioritera:

- **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder.**
- **Belysning.**
- **Vägvisning av basnätet för cykling**
- **Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar**

Genomförande

Med utgångspunkt i den bristinventering som har gjorts av det prioriterade nätet och med tillkommande kommunala önskemål kommer en handlingsplan att tas fram av Region Skåne och Trafikverket. Denna fastställs i dialog med berörda kommuner. Beslutade åtgärder kommer sedan att genomföras av Trafikverket.

Några brister som redan idag är kända att finansieras inom potten är:

- Passagen genom Mala, Hässleholms kommun (prionätet)
- Gruspartier mellan Hässleholm och Kristianstad (prionätet)
- Standardhöjning mellan Bjärred och Lund (prionätet)
- Cykelväg på södra sidan Gamla Lundavägen för att slippa sidbyten öster om Hjärup (prionätet)
- Lomma-Lund, belysning
- Dalby-Lund, belysning
- Trafiksäkerhetslösningar på Väg 9 i Böste, Trelleborgs kommun (lednätet)
- Temporär trafiksäkerhetshöjande åtgärd mellan cykelvägens slut och Hammar i Ystad kommun (lednätet)
- Generella standardhöjande åtgärder på prionätet, exempelvis korsningar.

Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur

I potten för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur har 255 miljoner avsatts under planperioden. Dessa bidrag kräver en kommunal finansiering med motsvarande belopp. Det betyder att potten bidrar till cykelinfrastruktur för 510 miljoner kronor vilket innebär drygt 40 miljoner kronor per år.

Potten för statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur hanterar cykelrelaterade åtgärder inom ramen för statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar (förordning 2009:237). Cykelsatsningar som tidigare har skett enligt detta regelverk har tidigare inte synliggjorts i cykelvägsplanen utan bara i den regionala infrastrukturplanen.

Enligt förordningen kan statlig medfinansiering inom cykelområdet beviljas till i huvudsak:

- Gång- och cykelanslutningar till hållplatser
- Cykelparkeringar
- Åtgärder för överflyttning från personbil till gång, cykel och kollektivtrafik
- Trafiksäkring av korsningar
- Separeringsåtgärder för oskyddade trafikanter
- Trafiksäkerhetshöjande och hastighetssäkrande gångpassager
- Transportinformatikåtgärder
- Belysning

I Regionala infrastrukturplanen finns även medel avsatta för statlig medfinansiering till andra åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerhet och miljö. Exempel på sådana åtgärder är bulleråtgärder och anpassning för personer med funktionsnedsättningar.

Prioriteringar i potten för statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur:

- **Kopplingar till kollektivtrafik.** Åtgärder som syftar en tryggare och snabbare anslutningsresa till kollektivtrafiken.
- **Binda samman stråk.** Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar kan ingå här.
- **Barn och ungas cyklande.** Kommunal cykelinfrastruktur som ökar barn och ungas möjligheter att röra sig i trafiken är prioriterad. En utgångspunkt för prioritering är potentialstudien för barn och ungas resande. För en utförligare beskrivning av potentialstudien se *Figur 13* eller läs mer på *skane.se/cykel.*
- **Trafiksäkerhet.** Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade. En utgångspunkt för prioriteringen är Swedish traffic accident data aquistint (STRADA)

Genomförande

Kommunerna ansöker årligen hos Trafikverket om medfinansiering med samma förfarande som övrig statlig medfinansiering till åtgärder för miljö och trafiksäkerhet.

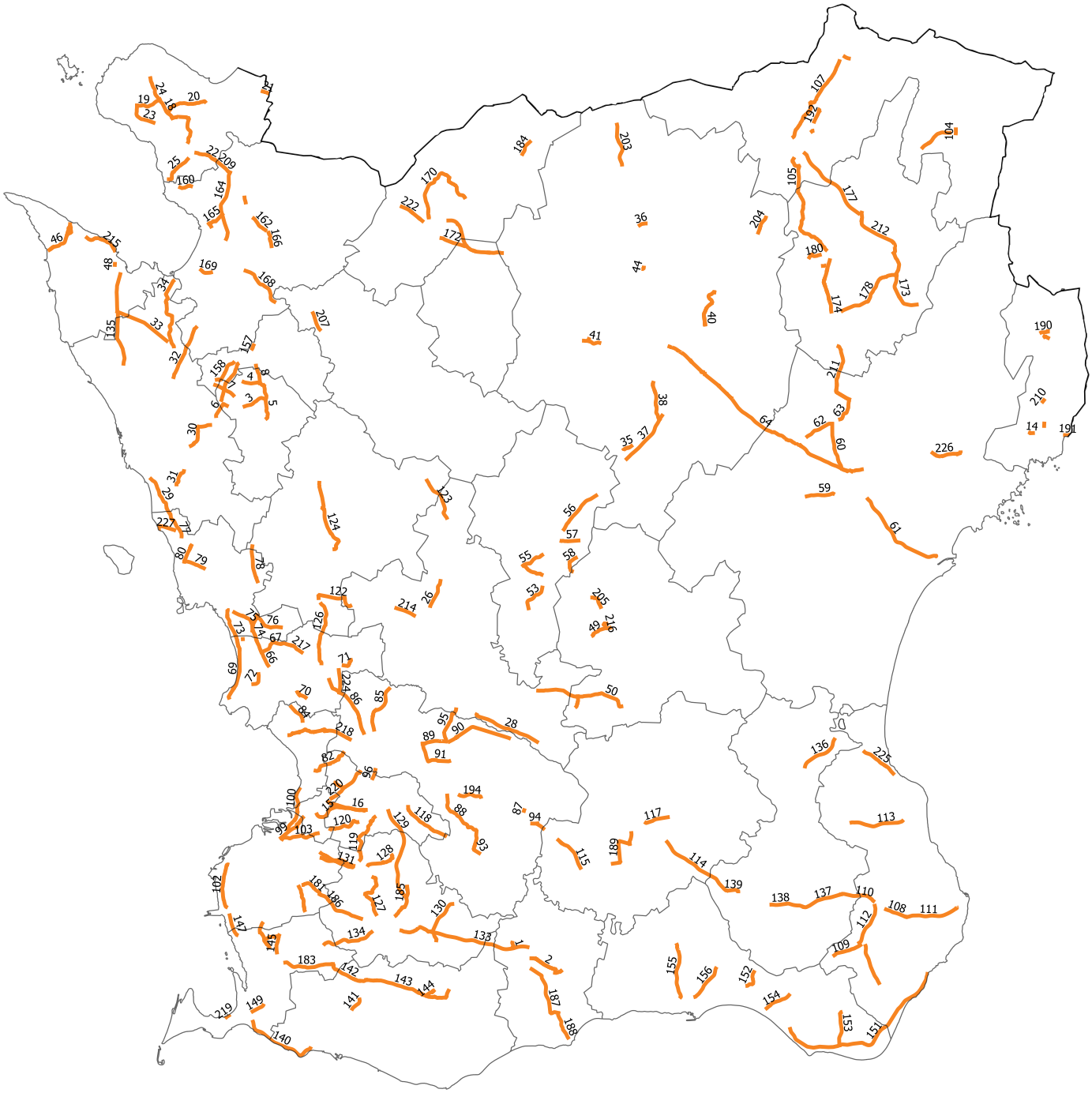
Uppföljning

Med satsningarna i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* kommer det prioriterade nätet för cykling vara fullt utbyggt till 2029. Det kommer också bli möjligt att cykla tryggt runt hela Skånes kust på ett cykelvägnät som till största delar består av separat cykelväg. I flera av de tätorter med genomfartsväg som är statlig kommer få förbättrade cykelmöjligheter i och med att en cykelväg byggs utmed vägen. Därtill kommer flera standardförbättrande åtgärder genomföras så som vägvisnings- och belysningsprojekt för att förbättra upplevelsen av att cykla på de redan utbyggda stråken. Sammantaget är det till nytta inte minst för barn och unga, men även för att underlätta bytet mellan, och resan med cykel och kollektivtrafiken.

Region Skåne kommer följa upp genomförandet av *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* i det Skånska cykelbokslutet.

Bilaga 1: Beskrivning av objekt

Prioriterade brister att åtgärda i Cykelvägsplan 2018-2029



Fördjupad beskrivning av bristerna

Nedan följer samtliga brister som identifierats som viktiga att åtgärda i planen tillsammans med en motivering. Alla brister, dess potential att attrahera cyklister samt hur de förhåller sig till bland annat trafiksäkerhetsläget på relationen kan även ses på den interaktiva kartan. Bristerna är sorterade kommunvis.

Bjuv-N Vram

Kommun: Bjuv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 3

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträcka med begränsad sikt och krön som skapar otrygghet för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Bjuv med Norra Vram.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
För få cyklister för att motivera satsningen. årsdygnstrafiken på Norra Vramsvägen är dessutom under 700 fordon.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gunnarstorp - Vrams Gunnarstorp

Kommun: Bjuv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 4

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Smal väg utan vägren.
Åtgärdens syfte:
Skapar ett sammanhängande stråk mellan Bjuv och Åstorp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
För få cyklister för att motivera satsningen. Objektet ersätts med bristen Bjuv-Åstorp där ett av utredningsalternativen är Söderåsvägen/Vramsvägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

N Vram - Vrams Gunnarstorp

Kommun: Bjuv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 5

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Utgör skolväg men inte trygg på grund av dålig sikt, krön och tungtrafik.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare skolväg. Förbättra möjligheterna att cykla till Söderåsens nationalpark.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
För få cyklister för att motivera satsningen. Relationen finns inte med som någon utpekad led. Tillgängligheten till Söderåsen är viktig men kan tillgodoses på det lågtrafikerade enskilda vägnätet.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjuv-Mörarp

Kommun: Bjuv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 6

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

60 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Bjuv och Mörarp har mycket trafik och saknar en separat cykelväg. Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykel och kopplingen som en del av sträckan Åstorp - Helsingborg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelmöjlighet mellan Bjuv och Mörarp för att på så vis åtgärda en felande länk i det Prioriterade nätet för cykling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det prioriterade nätet för cykling och bör därför genomföras. Objektet fanns även med i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
22 miljoner kronor

Bjuv-Hyllinge

Kommun: Bjuv

Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Åstorp
Objektsid för kartreferens: 7

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

94 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal och korsar på ett ställe också väg 109 som har stora trafikflöden.
Åtgärdens syfte:
Binda samman Bjuv och Hyllinge. Ta tillvara på den potential för arbetspendling med cykel som finns i stråket samt skapa en förbättrad cykelkoppling till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
En cykelväg längs Norra Storgatan och en säker passage över Väg 107.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Det är motiverat att kunna cykla säkert mellan Bjuv och Hyllinge. En cykelväg längs Norra Storgatan och en säker passage över Väg 107 är motiverade åtgärder. Åtgärden kan bli dyrare om det finns behov av säker passage under Ekebrovägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Vram Gunnarstorp-Bjuv

Kommun: Bjuv

Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Åstorp
Objektsid för kartreferens: 8

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Hög trafikbelastning på sträckan samt avsaknad av vägren.
Åtgärdens syfte:
Skapa ett sammanhängande stråk mellan Bjuv och Åstorp. Gynna rekreationscykling kring Söderåsens nationalpark.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Denna relation ingår som ett utredningsalternativ i relationen Bjuv-Åstorp. Ensamt går det inte att motivera på grund utav för få potentiella cyklister.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjuv-Åstorp

Kommun: Bjuv

Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Åstorp

Objektsid för kartreferens: 10

Nuläge:

Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):

Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:

Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:

Det bor runt 10 000 personer både Bjuv och Åstorp och det är fem kilometer mellan dem. Idag finns dock ingen cykelväg som förbinder orterna utan cykeltrafiken måste ske i blandtrafik där trafikflöden är för höga för att rekommendera cykling.

Åtgärdens syfte:

Att skapa en säker och gen cykelkoppling mellan Bjuv och Åstorp för att på så vis binda samman orterna.

Förslag till åtgärd:

Ny cykelväg mellan Bjuv och Åstorp. Företrädelsevis via Järnvägsspåret eftersom det är den mest direkta kopplingen eller via Malmövägen.

Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:

2021-2023

Motivering av beslut:

Detta objekt ersätter alla inspelade önskemål som rör relationen Bjuv-Åstorp. Sträckan mellan Bjuv och Åstorp ingår även i det prioriterade nätet för cykling men är idag en felande länk som bör åtgärdas. En fördjupad åtgärdsvalsstudie kan komma att behövas för att utreda vilka sträckningar som är möjliga.

Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)

14 miljoner kronor

Axeltorpsvägen i Näsum

Kommun: Bromölla

Eventuellt ytterligare berörda kommuner:

Objektsid för kartreferens: 11

Nuläge:

Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):

Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:

Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

16 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:

Osäker trafikmiljö och en viktig länk för vidare cykling mot Bromölla och Olofström.

Åtgärdens syfte:

Koppla samman banvallsleden, via hållplats, till befintlig cykelväg.

Förslag till åtgärd:

Ny cykelväg som bör fortsatta en bit norrut på Kyrkovägen där parallellväg sedan kan användas.

Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:

2027-2029

Motivering av beslut:

Satsningen är motiverad och bör genomföras eftersom den skapar nya möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig på orten.

Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)

3 miljoner kronor

Planskildhet Linnavångsvägen, Näsum

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 12

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Brist i cykelvägnätet uppstår när exploatering sker norr om Linnavångsvägen.
Åtgärdens syfte:
Binda samman samhället och nödvändiga funktioner som skola, bibliotek, kollektivtrafik med mera.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Få målpunkter norröver, vilket gör att satsningen inte är motiverad. Diskussion kan föras under remisstiden då exploateringens omfattning inte framgår.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Folkets husgatan-Skjutbanan

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 13

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Finns idag ingen alternativ lämplig möjlighet för oskyddade trafikanter i synnerhet barn och unga att ta sig till skjutbaneområdet.
Åtgärdens syfte:
Möjliggöra för trafiksäker cykling till skjutbaneområdet.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Åtgärdsvalsstudie har gjorts som visar på nyttor. Objektet kan därför motiveras. Objektet finns kvar sedan Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Kristianstadsgatan, Bromölla

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 14

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

35 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det är många oskyddade trafikanter som nyttjar Kristianstadsvägen. Vägen binder samman handelsområdet Rattens gränd med järnvägsstationen och Skåneportens handelsområde.
Åtgärdens syfte:
Skapa en förbättradmöjlighet för de boende i sydvästra Bromölla ta sig till järnvägsstationen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Det finns idag målade cykelfält. Trafiksäkerheten för cyklister kan förbättras ytterligare. Det är en viktig relation som knyter samman södra delen av orten.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Linnavångsvägen, Näsum

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 190

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling på Linnavångsvägen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Satsningen bedöms bidra till ökade möjligheter att röra sig lokalt i Näsum och bör därför genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Sölvesborgsvägen, Välje

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 191

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling på Sölvesborgsvägen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2019
Motivering av beslut:
Det finns redan idag en acceptabel lösning mellan Östersjövägen och länsgränsen, men eftersom Sydkustleden passerar sträckan samt för dess betydelsen för ortskvalitéer bor satsningen genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Planskildhet, Råby

Kommun: Bromölla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 210

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker passage
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage over vägen
Förslag till åtgärd:
Säker passage
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Dyr lösning med planskildhet i förhållande till antalet resenärer. Bör överväga att flytta hållplatsen närmare orten och då använda befintlig planskildhet istället.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lomma-Malmö

Kommun: Burlöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund, Malmö
Objektsid för kartreferens: 100

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 6
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

75 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig cykelinfrastruktur är undermålig och behöver förbättras genom breddning och asfaltering.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare och bekvämare cykelmöjlighet
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Ingår i Prioriterade nätet för cykel men brister bör åtgärdas från pott Standardhöjning av stråk vid behov. Nuvarande lösning är acceptabel, men skulle kunna förbättras med anledning av den stora potentialen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Åkarp

Kommun: Burlöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö, Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 16

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Staffanstorp och Åkarp.
Förslag till åtgärd:
Räcke som separerar cyklister från biltrafiken.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Relationen Staffanstorp-Åkarp bör genomföras. Västra delen, Kabbarp-Åkarp har årsdygnstrafik under 600 fordon så den delen behövs eventuellt inte.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Arlöv-Staffanstorp

Kommun: Burlöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 15

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Otrygg och obekväm väg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Koppla orterna Staffanstorp och Åkarp med Arlöv/Burlöv C.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
En cykelväg utmed Malmövägen kommer att byggas och då förenklas även cyklingen Arlöv-Staffanstorp. När Arlöv-Staffanstorp är byggd och bristen upplevs kvarstå bör satsningen diskuteras igen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Åkarp

Kommun: Burlöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 213

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt:
Måttligt:
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

37 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Inte trafiksäkert att cykla i relationen med tanke på höga hastigheter på befintlig vägtrafik.
Åtgärdens syfte:
Skapa bättre koppling cykel och kollektivtrafik i Åkarp och Staffanstorp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Staffanstorp - Åkarp utmed Malmövägen kan attrahera många cyklister. Dubblett som därför stryks här.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Grevie-Västra Karup

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 18

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

41 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 105 är inte lämplig att cykla på. Det finns också potential för arbetspendling med cykel längs sträckan.
Åtgärdens syfte:
Skapa bättra möjligheter för arbetspendling med cykel och ett större sammanhängande regionalt stråk; Västra Karup-Grevie-Förslöv-Hjärup-Munka Ljungby.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Det finns behov av förbättrade cykelmöjligheter på Bjärehalvön. När det blir möjligt att cykla på den nedlagda banvallen som passerar Grevie blir cykelvägen mellan Grevie och Västra Karup än mer motiverad.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Glimming-Västra Karup

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 19

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

30 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Höga uppmätta hastigheter på Glimmingevägen gör det osäkert att cykla längs vägen.
Åtgärdens syfte:
Att knyta samman Västra Karup med idrottsplatsen i Glimminge samt Västra Karup med Glimminge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
En cykelväg mellan Västra Karup och Glimminge bedöms starka orternas kvaliteter för oskyddade trafikanter och kan därför motiveras. Hovgårdsvägen upplevs inte tillgodose målpunkterna tillräckligt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
11 miljoner kronor

Banvall Förslöv-Båstad

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 20

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Ja
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

41 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Ta tillvara på den möjliga kopplingen mellan Förslöv och Båstad på den nyligen nedlagda banvallen.
Åtgärdens syfte:
Skapa ett turism- och rekreationsstråk på den nedlagda banvallen.
Förslag till åtgärd:
Iordningställande av banvallen för cykling
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Banvallen är kommunal och kan därför inte ingå i objektslistan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hasslöv-Östra Karup

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 21

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 115 är olämplig att cykla på grund av stora trafikmängder.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelmöjlighet mellan Båstad och Östra Karup via idrottsplatsen i Hasslöv.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för lågt för att motivera satsningen. Närmare fyra kilometer bedöms dessutom vara för långt för barn och unga.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Förslöv-Fogdarp

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 22

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker trafikmiljö gör det inte attraktivt att cykla mellan orterna. Halva sträckan är redan byggd i och med Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025.
Åtgärdens syfte:
Färdigställa stråket mellan Förslöv och Fogdarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2018
Motivering av beslut:
Arbetet är redan påbörjar och kommer att genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Mjölhultsvägen

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 23

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
En möjlig sträckning för Kattegattleden.
Åtgärdens syfte:
Skapa en ny förbättrad sträckning för Kattegattleden
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Föreslagen sträckning ingår inte i Kattegattleden, men det finns behov av översyn av ledens sträckning på Bjärehalvön. Detta måste dock utredas vidare.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hov -Västra Karup

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 24

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

24 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 105 är olämplig att cykla på grund av stora trafikmängder.
Åtgärdens syfte:
Koppla samman Hovs Hallar och Förslöv med en säker cykelväg. Kopplar också Kattegattleden till Hovs Hallar.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Cykelmöjligheterna på Bjärehalvön är bristfälliga. Det potentiella antalet cyklister är dock för litet för att motivera satsningen. Kopplingen till Hovs Hallar är relevant. Det är ett viktigt besöksmål som bor kunna nås med cykel, men vad Region Skåne förstår är detta möjligt med acceptabel standard på småvägar både från Båstad och Ängelholm.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Förslöv-Vejbystrand

Kommun: Båstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Ängelholm
Objektsid för kartreferens: 25

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

58 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är inte lämplig att cykla på grund utav för höga trafikflöden.
Åtgärdens syfte:
Att tillsammans med efter framtida iordningsställande av banvallen skapa ett regionalt cykelstråk genom Båstads kommun med koppling till Ängelholms och Laholms kommuner.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Det finns två lågtrafikerade vägar (ex 1716 el 1719) som delvis skulle kunna användas (vilket kan diskuteras med kommunen), men kompletteras med cykelväg på vissa delar. Kopplingen till banvallen och vidare norrut på den samt den lokala kopplingen Förslöv-stranden motiverar dock en cykelväg hela vägen längs den genaste vägen 1717.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
14 miljoner kronor

Eslöv-Öslöv

Kommun: Eslöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 26

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 1
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan är olycksdrabbad. En åtgärdsvalsstudie har genomförts som motiverar objektet.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare trafikmiljö för cyklister.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Kopplingen mellan Stabbarp och Öslöv blir en fortsättning på befintlig cykelväg Eslöv-Stabbarp. Gör det möjligt att cykla mellan Eslöv och Stehag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
14 miljoner kronor

Harlösa-Holmby

Kommun: Eslöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 28

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg olämplig att cykla på grund av stora trafikmängder.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker anslutning till Gårdstångas motorvägshållplats. Kommer ansluta till cykelväg Gårdstånga-Lund och bilda ett stråk.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen skulle ingå i ett sammanhållet stråk, men det potentiella antalet cyklister är för lågt. Även om cykelvägen skulle kortas till Holmby-Revinge by och därifrån ansluta befintlig infrastruktur till Harlösa via Revingehed är satsningen svår att motivera. Att lägga en cykelväg utmed 104 skulle heller inte ha så stora upplevelsemässiga värden för att lägga en rekreativ led där.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Trollenäs-Östra Asmundstorp

Kommun: Eslöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 214

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan är olycksdrabbad.
Åtgärdens syfte:
Förbättrar cykelkopplingen till Marieholmsbanan. Anknyter basnätets relation Eslöv-Svalöv/Eslöv-Landskrona.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Satsningen är motiverad men bör utvidgas österut utmed Trollenäsvägen in till cykelvägnätet i västra Eslöv. Även förutsättning till Marieholm bör utredas för att satsningen ska ingå i större sammanhang.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Bjuv-Mörarp

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Bjuv
Objektsid för kartreferens: 6

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

60 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Bjuv och Mörarp har mycket trafik och saknar en separat cykelväg. Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykel och kopplingen som en del av sträckan Åstorp - Helsingborg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelmöjlighet mellan Bjuv och Mörarp för att på så vis åtgärda en felande länk i det Prioriterade nätet för cykling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det prioriterade nätet för cykling och bör därför genomföras. Objektet fanns även med i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
22 miljoner kronor

Mörarp-Påarp

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 30

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Relationen ingår i det prioriterade nätet för cykel. En åtgärdsvalsstudie finns.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen och bekväm cykelkoppling mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2018
Motivering av beslut:
Ingår i det prioriterade nätet för cykling och ska genomföras som planerat. Tidigare objektsnamn var Långeberga-Mörarp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
9 miljoner kronor

Bårslöv-Grantofta

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 31

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

22 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Oskyddade trafikanter upplever sträckan som otrygg.
Åtgärdens syfte:
Rååns dalgång tillgängliggörs för turism och rekreation. Bårslövsbor kan nå tågstation i Gantofta.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintliga trafikmängder motiverar inte en cykelväg utmed vägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Tånga-Utvälinge

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 34

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 3
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande mellan Tånga och Utvälinge.
Åtgärdens syfte:
Förbättra framkomligheten för cyklister i stråket.
Förslag till åtgärd:
Passage över/under väg 112 samt cykelväg från korsningen till Utvälinge.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Nästan hela sträckan Kattarp-Rögle-Tånga har acceptabelt årsdygnstrafik. Objektet begränsas därför till en passage i plan förbi Väg 112 och sedan cykelväg till Utvälinge.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Kattarp banvall - Mjöhult - Höganäs

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Höganäs
Objektsid för kartreferens: 33

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig cykelled med varierande standard.
Åtgärdens syfte:
Asfaltering för bättre cykelkomfort. Sträcka främst för turism och rekreation. Knyter an till Kattegattsleden i Höganäs och skapar ökad attraktivitet i Kattarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Banvallen är kommunal och kan därför inte ingå i objektslistan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Pålstorp-Glumslöv

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Landskrona
Objektsid för kartreferens: 29

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

77 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling. Delar av sträckan har idag separat cykelväg men cykelvägen är inte gen och går delvis genom bostadsområden med flera tvära svängar. Befintlig trafiksäker lösning längs med stranden mellan Rydebäck och H
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Helsingborg och Landskrona för att möjliggöra snabb och säker arbetspendling i en gen sträckning
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Den exakta sträckningen måste eventuellt fastställas i en fördjupad åtgärdsvalsstudie. Om Rydebäck passeras på väster sida krävs kompletterande åtgärder både på kommunalt och enskilt vägnät.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
30 miljoner kronor

Rydebäck - Tingvägen, Glumslövs vägen.

Kommun: Helsingborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Landskrona
Objektsid för kartreferens: 77

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

14 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Stora potential för många cyklister motiverar en eventuell snabbcykelväg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en snabb, bekväm och gen cykelväg mellan Landskrona och Helsingborg via Glumslöv och Rydebäck.
Förslag till åtgärd:
Uppgradering av cykelvägen till snabbcykelvägsstandard alternativt ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Sammanfaller med objektet Glumslöv-Pålstorp och utgår därför här. Bör genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Fleninge - Strövelstorp

Kommun: Helsingborg

Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Ängelholm

Objektsid för kartreferens: 32

Nuläge:

Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):

Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:

Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:

En sträcka på det prioriterade huvudnätet för cykel som har låg standard.

Åtgärdens syfte:

Upprustning av sträckan.

Förslag till åtgärd:

Ny cykelväg

Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:

Ej prioriterad

Motivering av beslut:

Bristen är sammanslagen med Strövelstorp-Ödåkra och stryks därför här.

Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)

-

Strövelstorp-Ödåkra

Kommun: Helsingborg

Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Ängelholm

Objektsid för kartreferens: 161

Nuläge:

Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):

Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:

Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:

Vägen har mycket trafik och upplevs inte som trafiksäker. Sträckan fram till Fleninge dit cykelväg byggts är en felande länk och ingår i det prioriterade nätet för cykling, relationen Helsingborg-Ängelholm. Från Strövelstorp norrut till Ängelholm finns cy

Åtgärdens syfte:

Skapa en trafiksäker miljö för cyklister och koppla samman Ängelholm med Helsingborg samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken.

Förslag till åtgärd:

Ny cykelväg

Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:

2024-2026

Motivering av beslut:

Sträckan ingår i det Prioriterade nätet för cykling och är motiverad.

Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)

25 miljoner kronor

Stråntevägen, Sösdala

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 35

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Ingen säker trafiksituation på sträckan idag. Sträckan är en av huvudgatorna genom Sösdala och går förbi flera målpunkter som skola, sporthall, förskola, ridhus, idrottsanläggning och arbetsplatser.
Åtgärdens syfte:
Skapa ortskvaliteer och förbättra kopplingen till viktiga målpunkter.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Objektet bör genomföras. De åtgärder för att förbättra trafiksituationen för cyklister kan även bidra till ökade kvaliteter för orten. Den sena placeringen i plan beror på att situationen är acceptabel idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Hågnarpsvägen, Bjärnum

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 36

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

29 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Smal 70-väg i blandtrafik. Längs sträckan bor många skolbarn och ungdomar som inte kan ta sig till Bjärnum. Tågstation och regionbusstation finns inom cykelavstånd.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare väg för cyklister till skolan och till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
De 100 meter på Hågnarpsvägen mellan Järnvägen och Ramsbergavägen skulle motivera en cykelväg. Uppfattningen är dock att trafiksäkerheten är tillräckligt god.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Sandåkra-Sösdala

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 37

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 23 är har mycket trafik och är olycksdrabbad. Regionbuss hållplatsen försvunnit till följd av den nya Pågatsågstationen i Sösdala vilket ökar behovet av att cykla.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker koppling för cyklister mellan Sandåkra och Sösdala.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Att bygga cykelväg utmed Väg 23 har dessutom för låga upplevelsekvaliteter för att attrahera rekreations- och turistcyklister.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Sandåkra-Tormestorp

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 38

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dagens cykelpendling hänvisad till mindre grusvägar i skogen utan belysning.
Åtgärdens syfte:
Ny cykelväg behövs för att skapa trygghet och som komplement till indragen buss.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Från Sandåkra saknas även fortsättning för att cykelvägen skulle ingå i längre stråk.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Arkelstorp-Stoby

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 39

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Ingen säker trafiksituation på sträckan idag. Många barn och unga.
Åtgärdens syfte:
Främjar cykeltrafik till orter med regionbusshållplatser.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Ballingslöv - Stoby

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 40

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Otrygg cykling idag på delvis smal 70-väg och med partier genom mörk skog.
Åtgärdens syfte:
Främja arbetspendling och cykling bland skolungdomar. Förbättra kopplingen till arbetsplatsen Ballingslöv kök samt Pågatsågstationen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Årsdygnstrafiken ligger under 1000 fordon för arbetspendlare bedöms situationen därför som acceptabel.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Finjavägen, Tyringe

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 41

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

113 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
I dagsläget är trafikmiljön inte trygg och säker för oskyddade trafikanter. Dagens smala cykelfält uppmuntrar inte till cykling.
Åtgärdens syfte:
En säker anslutning till tågstationen och målpunkter som skola och idrottsanläggning.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintlig lösning med målade cykelfält är en acceptabel lösning, att anlägga cykelväg är därför inte motiverat. Barn cyklande kan tillgodoses söder om Finjavägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Malmövägen, Tyringe

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 42

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

47 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Malmövägen under järnvägen är en brist i cykelinfrastrukturen. Det finns idag flera lämpliga passager över/under järnvägen, men järnvägsgatan under järnvägen är i många fall genast, i synnerhet för barn och unga som ska till skolan.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling genom orten.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Satsningen förutsätter att tunneln inte behöver breddas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Järnvägsgatan, Tyringe

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 43

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

69 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Trafiksituationen upplevs idag inte som säker för i synnerhet barn och unga då cykling måste ske i blandtrafik på en trafikerad väg.
Åtgärdens syfte:
Öka möjligheten för barn och unga att röra sig på orten samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken och skapa ortskvaliteer.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
En cykelväg på Järnvägsgatan upplevs bidra till ökad trafiksäkerhet, bättre koppling till kollektivtrafiken och till ortskvaliteer. Den bör därför byggas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
3 miljoner kronor

Piltavägen, Mala

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 44

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Piltavägen är smal och krokig och upplevs som otrygg att cykla på.
Åtgärdens syfte:
Knyta ihop befintliga gång och cykelvägar.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Relationen är en felande länk i cykelvägnätet inom Mala, men också mellan Hässleholm och Bjärnum. Relationen ingår i det prioriterade nätet för cykling. De saknade ca 200 meterna är svåra att åtgärda som separat cykelväg. Objektet utgår därför, men finansiering för övriga åtgärder kan sökas inom potten för standardhöjning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Emmaljunga-Vittsjö

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 203

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

13 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Förbättra trafiksäkerheten för cyklister.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Satsningen kräver att två broar byggs, vilket innebär höga kostnader. Objektet utgår därför.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Östra Storgatan, Hästveda

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 204

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

23 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Trafiksäkerheten upplevs som dålig.
Åtgärdens syfte:
Förbättra trafiksäkerheten.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Dagens lösning bedöms vara tillfredställande.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hässleholm-Kristianstad

Kommun: Hässleholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Kristianstad
Objektsid för kartreferens: 64

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 7
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
En sträcka på cirka 2,2 km saknar asfalt. Den dåliga beläggningen med grovgrus ger dålig komfort.
Åtgärdens syfte:
Förbättra komforten.
Förslag till åtgärd:
Ny beläggning
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Relationen Kristianstad-Hässleholm ingår i det prioriterade nätet för cykling. De felande länkarna, i huvudsak gruspartierna och otydliga passager, bör åtgärdas i potten för standardhöjning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Arild-Nyhamnsläge

Kommun: Höganäs
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 46

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Ja
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

14 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Sträckan är en del av Kattegattleden. Det finns behov av en skolväg för barn som går i skola i Nyhamnsläge. Ansluter till cykelvägar utmed Väg 111 samt kopplar till kollektivtrafik till och från Höganäs och Helsingborg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker skolväg för barn och unga samt förbättra Kattegattleden.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Avtal är klart och satsningen kommer att genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
21 miljoner kronor

Gamla Södåkravägen-Jonstorp

Kommun: Höganäs
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 48

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 1
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Barn som bor längs Gamla Södåkravägen och går på Jonstorps skola kan inte korsa Norra Kustvägen på ett säkert sätt.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage över vägen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg/ Säker passage
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
En cykelväg mellan Gamla Söderåkravägen och Gamla Glimmingevägen till Jonstorp skulle förenkla cyklingen västerut, men eftersom passage i plan över Norra Kustvägen inte är att rekommendera bör cykelvägen inte heller byggas. Tveksamt om barn bör cykla på Gamla Söderåkravägen och Gamla Glimmingevägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hjälmshult-Jonstorp

Kommun: Höganäs
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 135

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 3
Måttligt: 3
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
I nordsydlig riktning saknas idag trafiksäkra alternativ för cyklister. Cykelväg saknas för barn och ungdomar som bor i Mjöhult med omnejd. Målpunkten för dessa barn och ungdomar är skola, bibliotek, idrott, bad med mera i Jonstorp.
Åtgärdens syfte:
Skapa en cykelväg för barn och unga. Samt möjliggöra en alternativ sträckning eller genväg för dem som cyklar på Kattegattleden.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Skäret-Svanshall

Kommun: Höganäs
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 215

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Ja
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

27 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Attraktivt alternativ till Kattegattleden men befintlig väg mindre lämplig för cykling. Värden för turism och rekreation. Kommer utgöra del av Kattegattleden.
Åtgärdens syfte:
Öka attraktiviteten i Kattegattleden.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Objektet har höga turistiska varden och Kattegattledens sträckning bör korrigeras dit efter färdigstallande.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
21 miljoner kronor

Kattarp banvall - Mjöhult - Höganäs

Kommun: Höganäs
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 33

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig cykelled med varierande standard.
Åtgärdens syfte:
Asfaltering för bättre cykelkomfort. Sträcka främst för turism och rekreation. Knyter an till Kattegattsleden i Höganäs och skapar ökad attraktivitet i Kattarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Banvallen är kommunal och kan därför inte ingå i objektslistan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hörby-Lyby

Kommun: Hörby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 49

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

35 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 13 är en barriär för cyklister.

Åtgärdens syfte:
Överkomma barriären som Väg 13 utgör.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Löberöd-Östraby

Kommun: Hörby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 50

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Olycksdrabbad sträcka.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen till kollektivtrafik och handel samt överbrygga barriäreffekten av Väg 13.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Fulltofta-Hörby

Kommun: Hörby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 205

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

22 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckningen är utredd i en separat åtgärdsvalsstudie som påvisar brister i beläggning, en otrygg passage över Väg 13.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Höör och Hörby med en säker cykelkoppling via Ludvigsborg och Fulltofta.
Förslag till åtgärd:
Från Hörby ska banvallen upprustas fram till Väg 13. Under väg 13 byggs en planseparerad passage. Cykelvägen går sedan på västra sidan av vägen och sedan till Fulltofta. Vidare norrut mot Ludvigsborg är årsdygnstrafik så pass lågt att cykelväg inte behövs
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Sträckningsförslaget finns motiverat i den åtgärdsvalsstudie som genomförts.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
11 miljoner kronor

Rondell väg 13/Ringsjövägen

Kommun: Hörby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 216

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

81 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Korsningen upplevs otrygg. Barriäreffekt väg 13.
Åtgärdens syfte:
Förbättrad koppling till kollektivtrafiken och den nya Superbusslinjen, förbättrad koppling till handel samt ett sätt att överbrygga barriäreffekten av Väg 13.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg i rondellen
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Oklart vilka åtgärder som efterfrågas
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gamla Bo-Ängsbyn

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 53

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Riksväg 23 upplevs olämplig att cykla på.
Åtgärdens syfte:
Möjliggöra en trafiksäker cykling till Höör för de boende utmed Väg 23 samt för rekreationscykling invid Ringsjöarna, Stubbamöllan och Bosjökloster.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Att förlänga befintligt stråk från Höör kan motiveras även om målpunkten söderut är oklar. Stråket kan uppfattas som halvfärdigt idag. Efter att upprustningen av Väg 13 mellan Hörby och Höör är färdig bör Väg 23 kunna avlastas, vilket borde kunna möjliggöra en omprioritering av vägutrymmet till för att få plats med cyklister på befintlig väg. Med anledning av osäkerheterna stryks objektet i denna plan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Passage Nybykorset

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 54

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Krokig och svårframkomlig väg med dålig sikt. Väg 23 är en barriär där det finns behov av en trafiksäker möjlighet att korsa vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage för knyta samman cykelstråk samt gör det möjligt att förflytta sig med cykel inom orten till arbete, kollektivtrafik och skola.
Förslag till åtgärd:
Tunnel under väg 23.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
En tunnel under väg 23 kan motiveras för att binda samman bebyggelsen. Åtgärden bör dock omprövas i nästa cykelvägsplan i fall väg 23 avlastas i och med att väg 13 blir förstärkt. En eventuell cykelväg mellan Nyby-Ormanäs påverkar objektets relevans avsevärt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
11 miljoner kronor

Nyby-Ormanäs

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 55

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

27 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Gör det möjligt att på ett säkert sätt cykla från Stenstorp till tätortens centrum.
Åtgärdens syfte:
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
årsdygnstrafiken på runt 800 fordon är för lågt för att motivera en cykelväg. Tomtgränserna ligger nära vägen vilket gör satsningen svår och dyr att genomföra. Sträckan är inte heller olycksdrabbad även om den kan upplevas otrygg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Höör-Tjörnarp

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 56

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla längs Väg 23 upplevs som mycket otryggt.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling längs Väg 23 i samband med mitträckesprojektet.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Satsningen bör genomföras och finansieras i 2+1-projektet. Det skulle dock inte vara attraktivt att cykla utmed väg 23 så en parallell lösning bör eftersträvas om möjligt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bokeslund-Höör

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 57

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

32 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs som otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Öka tryggheten för cyklister.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. årsdygnstrafiken är dessutom låg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Fulltofta-Höör

Kommun: Höör
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 58

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

32 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckningen är utredd i en separat åtgärdsvalsstudie som påvisar brister i kopplingen mellan Höör och Ludvigsborg. Efter Ludvigsborg är det möjligt att cykla i blandtrafik till Fulltofta.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Höör och Hörby med en säker cykelkoppling från Höör till Ludvigsborg.
Förslag till åtgärd:
En fortsättning på cykelvägen österut från Sätofta fram till Röingevägen i Ludvigsborg.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Arbetet för cykelvägssatsningen mellan Höör och Hörby pågår. Detta objekt ingår i det sammanhanget.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Gråmanstorp-Östra Ljungby

Kommun: Klippan
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 207

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker trafikmiljö hindrar cykling mellan Klippan och Östra Ljungby.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Klippan med Östra Ljungby och vidare norrut som sammanhållen led (efter åtgärder i plan) till Båstad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg mellan Norra Gråmanstorp och Blästingevägen.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Satsningen förutsätter att kommunen åtgärdar kopplingen på kommunal mark utmed Blästingevägen till befintlig cykelväg i Östra Ljungby, ca 100 meter.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
11 miljoner kronor

Kristianstad-Ovesholm

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 59

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Smal väg med höga hastigheter.
Åtgärdens syfte:
Kopplar mindre ort till skola och stadsbusstrafik.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Relationen är gen och det finns stor potential för arbetspendling i relationen men trafiksituationen är idag osäker. Satsningen bör därför genomföras. Separat åtgärdsvalsstudie finns.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Färlöv-Kristianstad

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 60

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

40 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
För närvarande saknas och gen koppling mellan Färlöv, Araslöv och Kristianstad. Det finns en åtgärdsvalsstudie för en sträckning längs Väg 19 men genare alternativ finns.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen koppling mellan Färlöv och Kristianstad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Befintlig lösning med målade fält bör kunna ersättas med en cykelväg. För ökad genhet kan befintlig stig genom naturområdet användas för dem med MTB.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
14 miljoner kronor

Norra Åsum-Åhus

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 61

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Återkommande önskemål från medborgare att koppla samman Norra Åsum med Åhus.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg koppling för cyklister mellan Åhus och Norra Åsum.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det finns redan idag ett acceptabelt alternativ för cykling mellan Kristianstad och Åhus öster om Hammarsjön. Objektet är därför inte prioriterat. Broåtgärder skulle också göra objektet mycket kostsamt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Färlöv-Önnestad

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 62

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

25 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan mellan Färlöv och Önnestad upplevs som osäker. Det finns potential för arbetspendling med cykel i stråket.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen koppling mellan Färlöv och Önnestad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Satsningen är motiverad och bör genomföras. Det ger bland annat Färlöv en bättre koppling till tågstationen i Önnestad. Det finns en separat åtgärdsvalsstudie.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Bjärlöv-Torsebro

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 63

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Saknad länk gör att befintliga stråk i Nordöstra Skåne inte hänger samman. Cykling i blandtrafik upplevs som otryggt.
Åtgärdens syfte:
Skapa en koppling mellan Hanaskog, Torsebro och Färlöv.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg längs väg 118.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Cykelväg byggs mellan Bjärlöv och Torsebro. I Bjärlöv behövs en passage i plan vid cirkulationen förbi Väg 19. Objektet samordnas med ombyggnaden av Väg 19. Den kommunala banvallen till Färlöv bör upprustas av kommunen till god cykelstandard samtidigt för relationen Färlöv, Bjärlöv vidare mot Hanaskog.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Bäckaskog-Fjälkinge

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 226

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Okänt

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2019.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2019
Motivering av beslut:
-
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
6 miljoner kronor

Hässleholm-Kristianstad

Kommun: Kristianstad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Hässleholm
Objektsid för kartreferens: 64

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 7
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
En sträcka på cirka 2,2 km saknar asfalt. Den dåliga beläggningen med grovgrus ger dålig komfort.
Åtgärdens syfte:
Förbättra komforten.
Förslag till åtgärd:
Ny beläggning
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Relationen Kristianstad-Hässleholm ingår i det prioriterade nätet för cykling. De felande länkarna, i huvudsak gruspartierna och otydliga passager, bör åtgärdas i potten för standardhöjning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Trafiksäkerhetsåtgärder väg 110

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 65

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 110 är i behov av säker korsning. Sträckan är även en del av Skåneleden. En trafiksäkerhets åtgärd för cyklister skulle även gynna de gående.
Åtgärdens syfte:
Förbättra trafiksäkerheten för cyklister och gående.
Förslag till åtgärd:
Utnyttja den breda väggrenen och anlägg ett räcke för att separera cyklister och bilister.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Väg 110 har bred väggren skulle det vara möjligt med räcke, vilket skulle öka trafiksäkerheten på övergången. Detta kan förlängas ända till cirkulationen i Saxtorp och då även bli en del av relationen Hofterup-Häljarp. Mervärde finns för Skåneleden som idag går i väggrenen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Grand-Prix vägen, Hofterup

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 66

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

42 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg väg för cyklister.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Ingår i objektet Hofterup-Häljarp och stryks därför.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Dösjöbro-Ålstorp

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 67

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Cykelmöjligheterna mellan Dösjöbro och Ålstorp är i dagsläget bristfälliga. Stora trafikflöden och osäker bandtrafik alternativt större omvägar gör valet av cykel oattraktivt.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen och säker cykelkoppling mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Bristen är relevant att åtgärda. Flera alternativ har utretts som involverar enskilda väghållare utan statligt bidrag. Huvudförslag är därför en cykelväg utmed Ålstorps byväg västerut och i blandtrafik på Furuhillsvägen till Ålstorp eftersom det alternativet, jämfört med Galoppvägen, är på asfalt. Avtal med enskild väghållare är en förutsättning för genomförande.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Furulund-Hög

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 70

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Saknad koppling till kollektivtrafiken.
Åtgärdens syfte:
Knyta Hög och Löddeköpinge till Furulunds pågatågsstation.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det verkar redan finns en cykelbar passage mellan Hög och Furulund över Kävlingeån. Passagen består av kommunala och enskilda vägar och kan därför inte finansieras som objekt i planen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Kävlinge-Stora Harrie

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 71

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Saknad koppling mellan byn och huvudorten.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman byn och huvudorten.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Det finns ett alternativ i omväg för rekreationscykling.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Barsebäck - Hofterup

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 72

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

61 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Cykelmöjligheterna är idag bristfälliga. Stora trafikflöden och osäker bandtrafik alternativt större omvägar gör valet av cykel oattraktivt. Stor potential pendling till arbetsplats inom 30 min. Sträckan är även skolväg för fler än 10 elever.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen och säker cykelkoppling mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Objektet kan motiveras ur pendlingsperspektiv och som skolvägssatsning, men förbättrar även Hofterups koppling till havet och Center Syd. För genomförande förutsätts att avtal sluts med enskild väghållare på Byastugsvägen för vägvisning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Dösjöbro-Västra Karaby

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 217

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

24 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Saknad koppling mellan V Karaby och kollektivtrafiken.
Åtgärdens syfte:
Kopplar V Karaby till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lackalänga-Rinnebäck

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 224

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Okänt

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2018.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2018
Motivering av beslut:
Produktion pågår
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
9 miljoner kronor

Barsebäckshamn-Saxtorp

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Landskrona
Objektsid för kartreferens: 69

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Många cyklar där idag i rekreations- och turismsyfte. årsdygnstrafiken medger cykling i blandtrafik men det är på gränsen. En stor del av de cyklister som idag väljer att cykla sträckan är träningscyklister för vilka det är oklart om en cykelväg är attrak
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker dragning för Sydkustleden.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg alternativt, bygdeväg.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Sydkustleden kommer att gå på Kustvägen och en cykelväg vore önskvärd. Många cyklar där idag i rekreations- och turismsyfte. Ur pendlingshänseende är objektet av lågt intresse då relationen mellan Häljarp och Löddeköpinge föreslås gå via cykelväg på Landskronavägen/Grand Prixvägen med objektet Hofterup-Häljarp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
40 miljoner kronor

Hofterup-Häljarp

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Landskrona
Objektsid för kartreferens: 223

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling. Det är en felande länk som behöver åtgärdas för att knyta samman Malmö med Landskrona.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken och skapa en separat cykelvägs koppling från Malmö till Landskrona.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg bör byggas så att östra sidan av Väg 110 får GCM-stöd fram till rondellen med Väg 104. Utmed Grand Prix-vägen bör cykelvägen gå på västra sidan för att ligga nära bebyggelsen. Södergående anslutande cykelväg är på östra sidan.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Objektet är högst motiverat och skulle knyta samman Landskrona-Malmö. Häljarp-Saxtorpsrondellen på södra sidan av Landskronavägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
25 miljoner kronor

Furulund-Lund

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund
Objektsid för kartreferens: 86

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

313 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling mellan Östra Lund och Furulund-Kävlinge.
Åtgärdens syfte:
Förbättra koppling mellan orterna för att underlätta för arbetspendling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
En cykelväg mellan Lund och Kävlinge längs med Väg 108 kommer byggas och objektet kan därför inte motiveras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Kävlinge-Teckomatorp

Kommun: Kävlinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svalöv
Objektsid för kartreferens: 126

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

22 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling mellan Teckomatorp-Kävlinge och till Söderåsen i en relation där det i dagsläget saknas busstrafik.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Teckomatorp-Kävlinge och till Söderåsen i en relation där det i dagsläget saknas busstrafik.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Det är idag möjligt att cykla relativt säkert mellan Teckomatorp och Norrvidinge på väg 1183. Det är en omväg, men väl en möjlighet som skulle kunna vägvisas. Kävlinge har inte föreslagit sin del av objektet, men via Dagstorp är det möjligt att cykla Kävlinge-Teckomatorp. Det är delvis på grus och avtal med väghållare krävs för att vägvisa relationen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Passage E6

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 73

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Saknad cykelväg till utbyggnadsområde. Utbyggnad i ett stråk som är viktigt för rekreationscykling och efterfrågat av byborna.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen till utbyggnadsområdet.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Passagen under E6 mellan Saxtorp och Kustvägen är kommunal, E6 är nationell och anslutande väg enskild. Passagen kan därför inte finansieras som objekt i planen. I övrigt en motiverad satsning som bör genomföras med annan finansiering.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

väg 110 och Grand Prix-vägen

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 74

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

42 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande trafiksäkerhet.
Åtgärdens syfte:
Öka trafiksäkerheten. Koppla ihop Landskrona-Malmö.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Objektet är högst motiverat och skulle knyta samman Landskrona-Malmö. ingår i Prioriterade huvudnätet för cykel. Dubblett med Häljarp-Hofterup och stryks därför här.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Saxtorp - Scoutvägen -Landskronavägen

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 75

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Bristande trafiksäkerhet och koppling till skola och tågstation i Häljarp.
Åtgärdens syfte:
Förbättra trafiksituationen och skapa en säker koppling till skolan och tågstation i Häljarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Objektet ingår i Prioriterade huvudnätet för cykel och kommer att genomföras. Stryks här eftersom det är dubblett med Hofterup-Häljarp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Annelöv-Saxtorp

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 76

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling till tågstation i Dösjebro och station i Annelöv. Osäker skolväg mellan Annelöv-Kvarlöv-Häljarp.
Åtgärdens syfte:
Bättre koppling till kollektivtrafiken och säkrare skolväg.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Satsningen är motiverad, i synnerhet om cykelväg byggs utmed Landskronavägen. De vore bra att knyta an till banvallen i Kvarlöv och vidare till Kävlinge, men eftersom objektet kräver en bro över ett vattendrag och att tunneln under järnvägen norr om Saxtorp går att passera blir objektet mycket kostsamt. Bristen bedöms inte kunna åtgärdas inom rimliga kostnadsramar och därför bör annan lösning bör sökas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Asmundstorp-Tågarp

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 78

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan Asmundstorp och Tågarp upplevs som otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling mellan Asmundstorp och Tågarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg bör byggas ungefär en kilometer närmast Tågarp för att säkra kopplingen över väg 17 och in i Asmundstorp.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Satsningen kan motiveras om den i huvudsak kan gå på det lågtrafikerade och enskilda vägnätet. Kommunen behöver bekosta kopplingen till Asmundstorp och avtal om vägvisning måste lösas på enskilda vägnätet. Cykelväg utmed väg 110 hela vägen bedöms som för kostsamt och heller inte lika attraktivt. Nyttan är i huvudsak rekreativ, men relationen ingår i dagsläget inte i en led. Det finns en minimal potential för abetspendling i stråket.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Tullstorpsvägen, Säbyholm

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 79

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande trafiksäkerhet.
Åtgärdens syfte:
Förbättrad koppling till regionala cykelvägnätet och ökad trafiksäkerhet.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

E6-Säbyholm

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 80

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av cykelväg för att ersätta den nedlagda kollektivtrafiken mellan Smörhålan och Vadesjö.
Åtgärdens syfte:
Anlägga en säker cykelväg som ökar benägenheten att cykla mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Glumslöv-Ålabodarna

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 227

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda:
Allvarligt:
Måttligt:
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Okänt

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2020.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Bidrar till att bättre koppla Glumslöv till vattnet. Viktigt för boende i Glumslöv och för cykelturismen, inte minst när Sydkustleden tillkommer.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Pålstorp-Glumslöv

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 29

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

77 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling. Delar av sträckan har idag separat cykelväg men cykelvägen är inte gen och går delvis genom bostadsområden med flera tvära svängar. Befintlig trafiksäker lösning längs med stranden mellan Rydebäck och H
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Helsingborg och Landskrona för att möjliggöra snabb och säker arbetspendling i en gen sträckning
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Den exakta sträckningen måste eventuellt fastställas i en fördjupad åtgärdsvalsstudie. Om Rydebäck passeras på väster sida krävs kompletterande åtgärder både på kommunalt och enskilt vägnät.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
30 miljoner kronor

Rydebäck - Tingvägen, Glumslövs vägen.

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 77

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

14 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Stora potential för många cyklister motiverar en eventuell snabbcykelväg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en snabb, bekväm och gen cykelväg mellan Landskrona och Helsingborg via Glumslöv och Rydebäck.
Förslag till åtgärd:
Uppgradering av cykelvägen till snabbcykelvägsstandard alternativt ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Sammanfaller med objektet Glumslöv-Pålstorp och utgår därför här. Bör genomföras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Barsebäckshamn-Saxtorp

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Kävlinge
Objektsid för kartreferens: 69

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Många cyklar där idag i rekreations- och turismsyfte. årsdygnstrafiken medger cykling i blandtrafik men det är på gränsen. En stor del av de cyklister som idag väljer att cykla sträckan är träningscyklister för vilka det är oklart om en cykelväg är attrak
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker dragning för Sydkustleden.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg alternativt, bygdeväg.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Sydkustleden kommer att gå på Kustvägen och en cykelväg vore önskvärd. Många cyklar där idag i rekreations- och turismsyfte. Ur pendlingshänseende är objektet av lågt intresse då relationen mellan Häljarp och Löddeköpinge föreslås gå via cykelväg på Landskronavägen/Grand Prixvägen med objektet Hofterup-Häljarp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
40 miljoner kronor

Hofterup-Häljarp

Kommun: Landskrona
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Kävlinge
Objektsid för kartreferens: 223

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling. Det är en felande länk som behöver åtgärdas för att knyta samman Malmö med Landskrona.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken och skapa en separat cykelvägs koppling från Malmö till Landskrona.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg bör byggas så att östra sidan av Väg 110 får GCM-stöd fram till rondellen med Väg 104. Utmed Grand Prix-vägen bör cykelvägen gå på västra sidan för att ligga nära bebyggelsen. Södergående anslutande cykelväg är på östra sidan.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Objektet är högst motiverat och skulle knyta samman Landskrona-Malmö. Häljarp-Saxtorpsrondellen på södra sidan av Landskronavägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
25 miljoner kronor

Borgeby slott-Lomma

Kommun: Lomma
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 84

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2019.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2019
Motivering av beslut:
Arbete pågår för att genomföra projektet. Valhandlingar finns på Trafikverkets hemsida.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Lomma-Lund

Kommun: Lomma
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund
Objektsid för kartreferens: 82

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

30 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av belysning och läplantering behövs på sträckan.
Åtgärdens syfte:
Göra standardhöjande åtgärder för att öka benägenheten att cykla.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Om standardhöjning bedöms vara relevant bör den finansieras i den för sammanhanget avsedda potten.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjärred- Lund

Kommun: Lomma
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund
Objektsid för kartreferens: 218

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Brister i stråket, speciellt genom Flädie och Fjelie.
Åtgärdens syfte:
Se över och åtgärda bristerna i stråket.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Relationen ingår i Prioriterade nätet för cykel men bör åtgärdas från pott för standardhöjning på stråk vid behov.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Håstad-Lund

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 85

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

285 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som osäkert att cykla i stråket. Del av cykelstråk mellan Lund, Örtofra och Eslöv som ingår i det prioriterade nätet för cykling.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Håstad och Lund.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Objektet ingår i det prioriterade nätet för cykel och kommer att genomföras. En separat åtgärdsvalsstudie finns som beskriver tänkt genomförande.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
21 miljoner kronor

Planskildhet v11, Veberöd

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 87

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker passage
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage över eller under väg 11.
Förslag till åtgärd:
Planskildhet under väg 11
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det finns inga nära målpunkter norr om Väg 11 som motiverar planskild korsning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Dalby-Genarp

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 88

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs som otrygg för cyklister. Ge god cykelkoppling till tätorter på landsbygden.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker koppling mellan Dalby och Genarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg mellan Genarp och väg 800 vid Ugglesjön. Cykelvägen ska ansluta till Veberödsvägen där objekt Dalby-Väg 11 löser kopplingen till Dalby. För kopplingen till Kyrkheddinge bör cykelvägen utmed Attarpsvägens östra del förses med cykelväg.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Kopplingen mellan Genarp och Dalby har inte så hög potential för varken arbetspendling eller skolpendling. En kortare bit cykelväg längs den mest trafikerade vägen kan leda in cyklisterna på det lågtrafikerade vägnätet och på så vis lösa kopplingen till Dalby och Kyrkheddinge.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
20 miljoner kronor

Väg 945-Södra Sandby

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 89

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Behov av förbättrad koppling till utbyggnad av bostäder i norra delarna av Södra Sandby och åtgärder för ökad säkerhet för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen till utbyggnad av bostäder i norra delarna av Södra Sandby.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintligt alternativ är acceptabelt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Revinge-Södra Sandby

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 90

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande trafiksäkerhet.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Revinge och Södra Sandby
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Hallestadsvägen (väg 966) finns idag som trafiksäkert alternativ, men bör om möjligt vägvisas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lund-Skrylle

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 91

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Behov av cykelväg ur trafiksäkerhetssynpunkt. Del av cykelstråk mellan Lund-Skrylle. Målpunkter i form av naturområden.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Lund och Skrylle.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Relationen Lund - Skrylle är viktig då Skrylle är ett viktigt resmål, inte minst för barnfamiljer. Relationen bör inte förbättras via väg 941 utan via Hardeberga, så som det är vägvisat idag. Väg 945 har sommardygnsstrafik under 1000 fordon, men en cykelväg bör anläggas med tanke på resmålet är populärt bland barnfamiljer.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
9 miljoner kronor

Gödelövsvägen och Hackebergavägen, Genarp

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 93

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

27 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Utgör cykelstråk inom Genarp där cykling sker helt i blandtrafik. Behov av cykelväg ur trafiksäkerhetssynpunkt.
Åtgärdens syfte:
Bidra till en bättre ortsmiljö i Genarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Objektet bidrar till en mer trafiksäker miljö och förväntas ge ökade ortsmässiga kvaliteter. Bör genomföras tillsammans med objekt Dalby-Genarp
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Sjöbovägen, Veberöd

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 94

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

51 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av säker cykelväg mellan Blentarp/Hemmestorp och Veberöd. Delar av den felande länken är kommunalväg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelmöjlighet mellan Blentarp/Hemmestorp och Veberöd.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Vägen är kommunal och kan därför inte åtgärdas som objekt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Flyinge-Södra Sandby

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 95

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

29 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Cykelstråket mellan Södra Sandby och Flyinge upplevs inte som trafiksäkert.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling mellan Södra Sandby och Flyinge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Relationen är idag inte trafiksäker och en cykelväg däremellan skulle underlätta inte minst för unga. Det finns alternativ i om väg på lågtrafikerade vägar, men de är inte kompletta. Separat åtgärdsvalsstudie finns.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
15 miljoner kronor

Lund-Staffanstorp

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 96

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Förbättra cykelvägen mellan Lund och Staffanstorp.
Åtgärdens syfte:
Ta tillvara på den potential för cykelpendling mellan Lund och Staffanstorp via Gastelyckan.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
I samband med ombyggnaden av Väg 108 kommer en cykelväg byggas mellan Norra Åstorpsvägen och Sydöstra vägen utmed E22. Denna minskar behovet av föreslaget objekt, vilket har bedömts vara dyrt att genomföra på grund av den bro som krävs över ån. Beskriven lösning kommer inte att belasta cykelvägsplanen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Dalby-väg 11

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 194

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Cykelstråket mellan Lund, Dalby, Veberöd och Sjöbo upplevs inte som trafiksäkert. Målpunkter i form av naturområden.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling längs delar av Väg 11.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Trots relativt lagt årsdygnstrafik är satsningen är motiverad och bör genomföras. Möjliggör relationen Dalby-Veberöd samt förbättrad koppling till bad i Stenbrottet samt koppling till Genarp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
11 miljoner kronor

Hemmestorp-Veberöd

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Sjöbo
Objektsid för kartreferens: 98

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

28 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2020.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Arbete pågår för att genomföra projektet. Valhandlingar finns på Trafikverkets hemsida.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Kyrkheddinge Esarp - Genarp

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 118

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Hög trafikbelastning på sträckan samt avsaknad av vägren.
Åtgärdens syfte:
I samband med breddning av vägen också förbättra cykelkopplingen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen Staffanstorp-Genarp är relevant. Den faktiska potentialen att attrahera cyklister är dock ganska låg på grund av avståndet. I huvudsak bör därför en lösning på det lågtrafikerade vägnätet vara huvudalternativet. Ättarpsvägen/ Albvertavägen har en beläggning av grus och en omvägskvot på acceptabla 1,3. Relationen mellan Genarp och Lund föreslås hanteras via Dalby i objekt Dalby-Genarp men med tillägg om att cykelväg byggs på den östra delen av Ättarpsvägen där årsdygnstrafik är högt. I så fall blir det möjligt att nå den lågtrafikerade delen av Ättarpsvägen och vidare till Kyrkheddinge. Kostnaden för detta läggs i objekt Dalby-Genarp. Processen för att bredda Esarpsvägen har kommit för långt för att ta in en cykelväg i det projektet.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lomma-Malmö

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv, Malmö
Objektsid för kartreferens: 100

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 6
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

75 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig cykelinfrastruktur är undermålig och behöver förbättras genom breddning och asfaltering.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare och bekvämare cykelmöjlighet
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Ingår i Prioriterade nätet för cykel men brister bör åtgärdas från pott Standardhöjning av stråk vid behov. Nuvarande lösning är acceptabel, men skulle kunna förbättras med anledning av den stora potentialen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Furulund-Lund

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Kävlinge
Objektsid för kartreferens: 86

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

313 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling mellan Östra Lund och Furulund-Kävlinge.
Åtgärdens syfte:
Förbättra koppling mellan orterna för att underlätta för arbetspendling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
En cykelväg mellan Lund och Kävlinge längs med Väg 108 kommer byggas och objektet kan därför inte motiveras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lomma-Lund

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lomma
Objektsid för kartreferens: 82

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

30 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av belysning och läplantering behövs på sträckan.
Åtgärdens syfte:
Göra standardhöjande åtgärder för att öka benägenheten att cykla.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Om standardhöjning bedöms vara relevant bör den finansieras i den för sammanhanget avsedda potten.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjärred- Lund

Kommun: Lund
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lomma
Objektsid för kartreferens: 218

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Brister i stråket, speciellt genom Flädie och Fjelie.
Åtgärdens syfte:
Se över och åtgärda bristerna i stråket.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Relationen ingår i Prioriterade nätet för cykel men bör åtgärdas från pott för standardhöjning på stråk vid behov.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Malmö-Åkarp

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 99

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 22
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

165 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
För dålig standard på beläggning, kurvradier osv. i förhållande till antalet cyklister.
Åtgärdens syfte:
Uppnå önskad standard på bredder i och med anslutning till snabbcykelstråket.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Lundavägen är kommunal och kan därför inte ingå i planen som objekt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Borrebacksgatan, Klagshamn

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 102

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 8
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

324 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Bristande kopplingen mellan Malmö och Klagshamn.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Malmö och Klagshamn.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Klagshamnsvägen är kommunal och kan därför inte åtgärdas som objekt i planen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

S. Bulltofta - Staffanstorpsvägen

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 103

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 3
Måttligt: 13
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

400 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Avsaknad av cykelprioritet i stråket.
Åtgärdens syfte:
Prioritera cyklister på sträckan för att öka attraktiviteten för att välja cykel.
Förslag till åtgärd:
Upphöjning av korsningar för att prioritera cykel.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Kommunal väg och kan därför inte åtgärdas som objekt i planen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Oxie-Malmö

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 181

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 3
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

120 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av cykelprioritet i stråket.
Åtgärdens syfte:
Prioritera cyklister på sträckan för att öka attraktiviteten för att välja cykel.
Förslag till åtgärd:
Upphöjning av korsningar för att prioritera cykel.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det Prioriterade nätet för cykel men bör åtgärdas från pott för standardhöjning på stråk vid behov.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Malmö-Staffanstorp

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 120

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dålig belysning i stråket.
Åtgärdens syfte:
Skapa en tryggare miljö genom bättre belysning på sträckan.
Förslag till åtgärd:
Ny belysning
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Detta är en redan en befintlig relation om än delvis på enskilt vägnät, bitvis utan statligt driftsbidrag. Avtal måste lösas om vägvisning. Eventuella mindre åtgärder kan vara aktuella inom pott för standardhöjande åtgärder då sträckan ingår i prionätet.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Husie (cykelväg)

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svedala
Objektsid för kartreferens: 131

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Trafiksäkerhetsproblem utmed Väg 841.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda trafiksäkerhetsproblemet utmed Väg 841 samt förbättra kopplingen till Bokskogen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Cykelvägen i fråga är kommunal och åtgärder kan därför inte göras som objekt i cykelvägsplanen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Husie (v841)

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svedala
Objektsid för kartreferens: 132

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande möjligheter att cykla i relationen.
Åtgärdens syfte:
Öka andelen cykelresor Svedala-Malmö och koppla an en cykelväg till västra Svedala där det finns utbyggnadsplaner.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintlig cykelväg norr om väg 841 är ett bättre alternativ.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Oxie-Svedala

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svedala
Objektsid för kartreferens: 186

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk i det prioriterade nätet för cykling.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken och skapa en trafiksäker möjlighet att cykla mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Förutsätter att sträckan hela vägen till Oxie byggs för att satsningen ska vara aktuell.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
32 miljoner kronor

Tygelsjövägen, Tygelsjö

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Vellinge
Objektsid för kartreferens: 101

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

42 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dålig standard på befintlig cykelväg.
Åtgärdens syfte:
Öka standarden på cykelvägen för att öka den upplevda säkerheten.
Förslag till åtgärd:
Genomföra siktförbättringsåtgärder och upphöjning av korsningar längs med stråket.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det Prioriterade nätet för cykel och bör därför prioriteras. De delar som i synnerhet brister i kvalitet är de i norra Tygelsjö och där är vägen kommunal. Åtgärder kan därför inte ingå som objekt i cykelvägsplanen. Kommunen kan söka statlig medfinansiering för att åtgärda bristerna.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gessie Villastad-Klagshamn

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Vellinge
Objektsid för kartreferens: 147

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande kollektivtrafik mellan Gessie Villastad och Klagshamn som kan kompenseras med en bra cykelkoppling.
Åtgärdens syfte:
Skapa en cykelkoppling mellan Gessie Villastad och Klagshamn.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Årsdygnstrafiken är idag sa lågt att satsningen inte är motiverad. Det går bra att cykla där redan idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Åkarp

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv, Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 16

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Staffanstorp och Åkarp.
Förslag till åtgärd:
Räcke som separerar cyklister från biltrafiken.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Relationen Staffanstorp-Åkarp bör genomföras. Västra delen, Kabbarp-Åkarp har årsdygnstrafik under 600 fordon så den delen behövs eventuellt inte.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Lomma-Malmö

Kommun: Malmö
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv, Lund
Objektsid för kartreferens: 100

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 6
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

75 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig cykelinfrastruktur är undermålig och behöver förbättras genom breddning och asfaltering.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare och bekvämare cykelmöjlighet
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Ingår i Prioriterade nätet för cykel men brister bör åtgärdas från pott Standardhöjning av stråk vid behov. Nuvarande lösning är acceptabel, men skulle kunna förbättras med anledning av den stora potentialen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Tranebodavägen, Lönsboda

Kommun: Osby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 104

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Stor potential för arbetspendling med cykel. Bättre cykelkoppling kan motivera folk cyklar istället för att ta bilen korta sträckor. Det bidrar även till ökad trafiksäkerhet på en olycksdrabbad sträcka.
Åtgärdens syfte:
Ta tillvara på potentialen för arbetspendling med cykel och förbättra trafiksäkerheten samt bidra med att öka ortskvaliteerna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Kan bidra till ortskvaliteer. Cykelväg bör byggas från centrum till Folkets hus, sen avtagande nytta.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Broby-Osby

Kommun: Osby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 105

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker passage
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage över eller under väg 23 till kommande handelsområde.
Förslag till åtgärd:
Planskild passage under Riksväg 23.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Trafikflödena är för låga för att motivera planskild passage (norr om Strömsborg), eftersom avstånden är så långa förväntas i huvudsak vana cyklister passera platsen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Planskildhet, Osby No

Kommun: Osby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 106

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker passage till kommande handelsområde
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker passage över eller under väg 23.
Förslag till åtgärd:
Planskild passage under Riksväg 23.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Cykelpassage bör ordnas inom ombyggnaden av Väg 23 när avfart till handelsområdet byggs.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Osby - Killeberg väster om järnvägen

Kommun: Osby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 107

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Utbyggnad skolverksamhet i Killeberg kräver en genare cykelväg för de framtida eleverna.
Åtgärdens syfte:
Skapa en gen och bekväm cykelkoppling till Killeberg.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Ett acceptabelt alternativ finns redan. Vägarna väster om järnvägen är inte statliga. Vägvisning krävs och med det också avtal med väghållare.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Osby-Killeberg (väg 23)

Kommun: Osby
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 192

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av bra alternativ att cykla mellan Osby och Killeberg.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bekväm och trygg cykelkoppling mellan Osby och Killeberg.
Förslag till åtgärd:
Delvis ny cykelväg längs väg 23.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Trevligare och mer trafiksäker koppling mellan Killeberg och Osby kan ske väster om järnvägen på enskilt vägnät.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gärsnäs - Ö Tommarp

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 108

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Tågstation i Ö Tommarp lades ned 2002 med argument om att förbättra cykelmöjligheter till Gärsnäs som har kvar järnvägsstationen. Cykelmöjligheterna är idag bristfälliga.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg koppling till kollektivtrafiken med cykel.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Objektet är motiverat och bör genomföras. Stationen byggs om år 2018, men det kommer inte att vara möjligt att det är klart då. Cykelvägen bör fortsatta genom hela Ö Tommarp om möjligt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
9 miljoner kronor

Hammenhög-Hannäs

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 109

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

52 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Avsaknad av säker cykelväg mellan Ystad och Simrishamn samt dess mellan orter.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelväg längs kusten.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Objekt förefaller inte vara en felande länk i ett större sammanhang.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gärsnäs-Smedstorp

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 110

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

27 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av bra cykelmöjligheter mellan Gärsnäs och Smedstorp.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bra cykelkoppling i relationen för ansluta till bytespunkter längs vägen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Om relationen är en felande länk i ett längre stråk skulle det kunna motiveras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Simrishamn - Ö Tommarp

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 111

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

30 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det är idag inte möjligt att säkert cykla mellan Ö Tommarp och Simrishamn.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker koppling mellan Ö Tommarp och Simrishamn.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Det är idag inte möjligt att säkert cykla mellan Ö Tommarp och Simrishamn, vilket är en brist som bör åtgärdas. Två huvudsakliga alternativ finns. Det södra alternativet via Simris och sedan utmed väg 11. Det norra alternativet är utmed Drickavägen, via befintlig cykelväg till Järrestad, genom Järrestad på befintliga cykelfält och sedan utmed väg 11 till Ö Tommarp. Fördelar med det södra alternativet är att det ansluter till kollektivtrafiken på väg 11 norr om Simris och den befintliga bron över Tommarpsån är redan anpassad för cykeltrafik. Nackdelen är att det inte är särskilt attraktivt att cykla utmed väg 11. Det norra alternativet, vilket här förordas, har högre upplevelsemässiga värden. Det drar även nytta av ca 2,5 kilometer befintlig cykelinfrastruktur öster om Järrestad. Alternativet knyter också genare till centrala Simrishamn. Nackdelar med det alternativet är att allén närmast Simrishamn kan vara problematisk samt att en bro krävs över Tommarpsån.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
9 miljoner kronor

Borrby-Gärsnäs

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 112

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

25 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande cykelmöjligheter i stråket.
Åtgärdens syfte:
Förbättra cykelkopplingen mellan orterna för att det ska gå att nå arbetsplatser och skolor med cykel.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Bästa nuvarande alternativ (Riksväg 1528, 1530 och 1554) är bristfälligt, men acceptabelt med tanke på potentiella cyklistmängder.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Rörum-St. Olof

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 113

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Svårt att ta sig ut från inlandsbanan ut till Väg 9 och den bytespunkt som ligger utmed vägen.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen till bytespunkten.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera det en cykelväg och är för långt i synnerhet som koppling till kollektivtrafiken. Kopplingen till inlandsbanan är relevant, men tillgodoses i banans norra del som ansluter till Sydostleden.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Brösarp-Simrishamn

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 225

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda:
Allvarligt:
Måttligt:
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Okänt

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2019.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2019
Motivering av beslut:
Nuvarande lösning för Sydostleden är inte bra nog.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
20 miljoner kronor

Hammar-Skillinge

Kommun: Simrishamn
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Ystad
Objektsid för kartreferens: 151

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande länk som behöver åtgärdas för att Sydkustleden ska kunna klassas som nationell led.
Åtgärdens syfte:
Möjliggör trafiksäker cykling till turistmålet Kåseberga.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Viktig relation för rekreation och turism. Ska genomföras som planerat och byggas med start från väster. Sydkustleden kommer att gå på cykelvägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
70 miljoner kronor

Anklam-Ramsasa

Kommun: Sjöbo
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 114

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av säker cykelkoppling till kommunhuvudorterna Sjöbo och Tomelilla, Fyledalen och till den nya Superbuss-hållplatsen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker koppling för cyklister i relationen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det är relevant att knyta samman Sjöbo och Tomelilla, men föreslaget objekt utmed Väg 11 är för långt för att kunna motiveras. En lösning där det lågtrafikerade vägnätet används vore mer attraktivt även om det blir en omväg. Kopplingen till Fyledalen är viktig, men bör enklast tillgodoses från Tomelilla, förslagsvis via Tosselilla. Objekt Sjöbo-Tolånga kopplar samman Sjöbo och Tomelilla, vilket minskar behovet av detta objekt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Blentarp - Hemmestorp

Kommun: Sjöbo
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 115

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Cykelvägen mellan Hemmestorp-Veberöd behöver förlängas för att skapa en koppling till skola i Blentarp, arbetsplatser och till kollektivtrafiken.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken mellan Blenarp och Hemmestorp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Sjöbo - Tolånga

Kommun: Sjöbo
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 117

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 1
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

18 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Länk som fattas för att förbinda hela östra Sjöbo kommun med Sjöbo tätort. Det finns en relativt stor potential för arbetspendling med cykel i stråket. Det upplevs som otryggt att cykla på sträckan idag och en dödsolycka med en cyklist har inträffat.
Åtgärdens syfte:
Öka trafiksäkerheten för cyklister och koppla samman Sjöbo med omkringliggande orter.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Tolånga är för litet för att motivera hela satsningen men åtgärden bildar stråk Sjöbo-Vanstad-Tomelilla. Den första delen närmast Sjöbo har en viss potential till arbetspendling. En bro drar upp kostnaderna. ÅDT genom Tolånga är lågt så inga åtgärder bedöms behövas där förutom vägvisning.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
6 miljoner kronor

Sjöbo-Sövde

Kommun: Sjöbo
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 189

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande förbindelse mellan Sövde-Blentarp omland med Sjöbo tätort.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare och mer cykelvänlig koppling till Sjöbo.
Förslag till åtgärd:
Kortare bidar med ny cykelväg för att knyta samman det lågtrafikerade blandtrafiknätet.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Sträckan är för lång för att byggas som separat cykelväg. Utgångspunkten bör vara att det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet ska användas kompletterat med cykelvägar. Utredningsförslag via Illstorp med cykelväg utmed Illstorpsvägen. Potentialen för arbetspendling är mycket låg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
6 miljoner kronor

Hemmestorp-Veberöd

Kommun: Sjöbo
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund
Objektsid för kartreferens: 98

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

28 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2020.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Arbete pågår för att genomföra projektet. Valhandlingar finns på Trafikverkets hemsida.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Skurup – Svaneholm

Kommun: Skurup
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 1

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Svaneholm växer som turistattraktion och kultureventen blir fler. När fler besöker Svaneholm året om behövs en bättre cykelkoppling.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bra cykelkoppling till Svaneholm.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
ÅDT på sträckan är under 500, men den är räknat på en längre vägsträcka. Det är möjligt att den är högre mellan E65 och Svaneholm. Då skulle, till nästa cykelvägsplan, objektet kunna bli intressant.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Rydsgård-Skurup

Kommun: Skurup
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 2

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Smal väggren gör att vägen upplevs osäker.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bra cykelkoppling för att realisera potentialen för arbetspendling mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Satsningen är motiverad, det är relativt många som skulle kunna pendla på relationen. Satsningen får dock stå tillbaka för Skurup-Abbekås, eftersom det idag går att resa med kollektivtrafik på sträckan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Skurup-Skivarp

Kommun: Skurup
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 187

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Det upplevs som osäkert att cykla i mellan Skurup och Skivarp. I sträckan finns potential för arbetspendling med cykel.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Skurup med Skivarp på ett säkert sätt.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Objektet ingick i förra Cykelvägsplanen, men bedömningen är att underlaget är för lagt för att attrahera cyklister. Genom att kombinera Väg 732, Väg 731 Väg 755 och Väg 738 alternativt Kyrkvägen blir den saknade länken på Väg 755 bara 2 kilometer, vilket dock kan motiveras. I synnerhet med fortsatt koppling Abbekås. Denna lösning kopplar inte till Dalaled, vilket är ett önskemål som har förts fram.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
7 miljoner kronor

Abbekås-Skivarp

Kommun: Skurup
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 188

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som otryggt att cykla på sträckan. Det finns även viss potential för arbetspendling med cykel i relationen.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Abbekås med Skivarp på ett säkert sätt.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
En förbättrad koppling mellan Skivarp och Abbekås och havet bedöms höja attraktiviteten för Skivarp. Objektet kan därför motiveras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Skurup-Svedala

Kommun: Skurup, Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 133

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Relationen saknar idag en gen och bekväm cykelväg. Viktig länk för att koppla ihop Skurup-Börringe-Svedala.
Åtgärdens syfte:
Öka bekvämligheten och framkomligheten för cykel.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Det skulle inte heller vara attraktivt för rekreationscykling. Om objektet ska bli av måste det finansieras av nationell plan, inte av cykelvägsplanen. Kopplingen till Malmö Airport via objekt E65-Malmö Airport kan vara en delsträcka men blir tillsammans för långt för arbetspendling. Objektet skulle vara en kombination av nationell plan, regional plan och enskild väg utan bidrag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lommavägen, Hjärup

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 220

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk på sträckan Lomma - Hjärup som går i blandtrafik med höga trafikflöden. Det är möjligt att cykla i Hjärups tätort på parallellt ett cykelvägnät men sträckningen är inte gen.
Åtgärdens syfte:
Knyta samman Lomma med Staffanstorp med en gen cykelkoppling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
En cykelväg utmed Lommavägen väster om Hjärup skulle knyta samman Staffanstorp och Lomma på ett trafiksäkert sätt som är genare än att cykla genom Hjärup.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
7 miljoner kronor

Hjärup-Lund

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 221

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Cykelvägen mellan Lund och Hjärup går inte längs samma sida hela vägen vilket innebär att Lundavägen behöver korsas vid två tillfällen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en koppling som inte förutsätter att cyklisten behöver byta sida.
Förslag till åtgärd:
En ny cykelväg längs samma sida som den huvudsakliga kopplingen.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Objektet kommer byggas och bekostas av potten för standardhöjning på stråk.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Åkarp

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv, Malmö
Objektsid för kartreferens: 16

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

31 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Staffanstorp och Åkarp.
Förslag till åtgärd:
Räcke som separerar cyklister från biltrafiken.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Relationen Staffanstorp-Åkarp bör genomföras. Västra delen, Kabbarp-Åkarp har årsdygnstrafik under 600 fordon så den delen behövs eventuellt inte.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
10 miljoner kronor

Arlöv-Staffanstorp

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv
Objektsid för kartreferens: 15

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Otrygg och obekväm väg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Koppla orterna Staffanstorp och Åkarp med Arlöv/Burlöv C.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
En cykelväg utmed Malmövägen kommer att byggas och då förenklas även cyklingen Arlöv-Staffanstorp. När Arlöv-Staffanstorp är byggd och bristen upplevs kvarstå bör satsningen diskuteras igen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Åkarp

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Burlöv
Objektsid för kartreferens: 213

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt:
Måttligt:
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

37 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Inte trafiksäkert att cykla i relationen med tanke på höga hastigheter på befintlig vägtrafik.
Åtgärdens syfte:
Skapa bättre koppling cykel och kollektivtrafik i Åkarp och Staffanstorp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Staffanstorp - Åkarp utmed Malmövägen kan attrahera många cyklister. Dubblett som därför stryks här.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Kyrkheddinge Esarp - Genarp

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Lund
Objektsid för kartreferens: 118

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Hög trafikbelastning på sträckan samt avsaknad av vägren.
Åtgärdens syfte:
I samband med breddning av vägen också förbättra cykelkopplingen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen Staffanstorp-Genarp är relevant. Den faktiska potentialen att attrahera cyklister är dock ganska låg på grund av avståndet. I huvudsak bör därför en lösning på det lågtrafikerade vägnätet vara huvudalternativet. Ättarpsvägen/ Albvertavägen har en beläggning av grus och en omvägskvot på acceptabla 1,3. Relationen mellan Genarp och Lund föreslås hanteras via Dalby i objekt Dalby-Genarp men med tillägg om att cykelväg byggs på den östra delen av Ättarpsvägen där årsdygnstrafik är högt. I så fall blir det möjligt att nå den lågtrafikerade delen av Ättarpsvägen och vidare till Kyrkheddinge. Kostnaden för detta läggs i objekt Dalby-Genarp. Processen för att bredda Esarpsvägen har kommit för långt för att ta in en cykelväg i det projektet.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Malmö-Staffanstorp

Kommun: Staffanstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 120

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dålig belysning i stråket.
Åtgärdens syfte:
Skapa en tryggare miljö genom bättre belysning på sträckan.
Förslag till åtgärd:
Ny belysning
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Pott för standardhöjning
Motivering av beslut:
Detta är en redan en befintlig relation om än delvis på enskilt vägnät, bitvis utan statligt driftsbidrag. Avtal måste lösas om vägvisning. Eventuella mindre åtgärder kan vara aktuella inom pott för standardhöjande åtgärder då sträckan ingår i prionätet.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Mölleberga

Kommun: Staffanstorp, Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 119

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

13 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Åtgärder för säkrare cykling i blandtrafik.
Förslag till åtgärd:
Genomför hastighetssänkande åtgärder i stråket.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
årsdygnstrafiken är för låg för att motivera satsningen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Svedala

Kommun: Staffanstorp, Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 129

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

16 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 108 medger inte säker cykling och gör det svårt att cykla säkert mellan orterna.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelmöjlighet i stråket.
Förslag till åtgärd:
Anlägg cykelväg längs med hela Väg 108.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det är idag möjligt att cykla mellan Svedala och Staffanstorp genom bokskogen. En stor men vacker omväg. Objektet Holmeja - Bakeberg ska byggas och mellan Holmeja och Hyby finns grusväg. Vidare norrut finns den lågtrafikerade Vinningevägen till Staffanstorp. Att bygga en cykelväg på 14 kilometer utmed väg 108 är inte aktuellt i dagslaget då kostnaden i relation till förväntat antal cyklister är lågt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Marieholm - Teckomatorp

Kommun: Svalöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 122

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som osäkert att cykla mellan orterna.
Åtgärdens syfte:
Koppla an till utomhusbad och föreningsliv längs sträckan samt till Teckomatorpsgränden som är ett utbyggnadsområde.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Billinge-Röstånga

Kommun: Svalöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 123

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk mellan i stråket mellan Skäralid (Söderåsens nationalpark) till Eslöv.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker och gen koppling mellan Röstånga och Billinge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Relationen är för lång för att motiveras med arbets- eller skolpendling. Förutsättningarna för överflyttning från bil till cykel är därför låg. Som led eller för rekreation och turism är det en annan potential och det finns en asfalterad koppling mellan orterna österut. Den är nästan dubbelt sa lång, men skulle kunna ha högre rekreativa och turistiska värden än en cykelväg utmed väg 13. Med anledning av den stora omvägen bör cykelvägen byggas. Ut ledhänseende är kopplingen Röstånga-Skäralid en förutsättning för en ledsatsning, något som skulle kunna vara möjligt genom en kombination av banvall, lågtrafikerat vägnät och vissa åtgärd på statligt vägnät.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
17 miljoner kronor

Kågeröd-Svalöv

Kommun: Svalöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 124

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Saknad länk i stråk från Lund till Söderåsens national.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker koppling mellan orterna och till kollektivtrafiken på framtida Söderåsbanan för att gynna, arbets- och skolpendling samt rekreationscykling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera det en cykelväg. För rekreationscykling bör en omväg via Tarstad på det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet kunna accepteras.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Kävlinge-Teckomatorp

Kommun: Svalöv
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Kävlinge
Objektsid för kartreferens: 126

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

22 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling mellan Teckomatorp-Kävlinge och till Söderåsen i en relation där det i dagsläget saknas busstrafik.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen mellan Teckomatorp-Kävlinge och till Söderåsen i en relation där det i dagsläget saknas busstrafik.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Det är idag möjligt att cykla relativt säkert mellan Teckomatorp och Norrvidinge på väg 1183. Det är en omväg, men väl en möjlighet som skulle kunna vägvisas. Kävlinge har inte föreslagit sin del av objektet, men via Dagstorp är det möjligt att cykla Kävlinge-Teckomatorp. Det är delvis på grus och avtal med väghållare krävs för att vägvisa relationen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Svedala-Torup

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 127

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som olämpligt att cykla i nuvarande trafikmiljö.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker koppling mellan kommunens två största tätorter samt till rekreation i Bokskogen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det är idag redan en stor mängd landsvägscyklister på vägen, kanske mest i hela Skåne. Det är tveksamt om de kommer att föredra ett alternativ med cykelväg före befintlig lösning. årsdygnstrafiken är relativt lågt och förhoppningsvis finns stor hänsyn till cyklister här. Det potentiella antalet arbets- och skolcyklister är sammantaget för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Klagerup

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 128

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Den befintliga grusvägen mellan Bara och Klågerup är i dåligt skick samt saknar belysning.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda bristerna i beläggningen samt sätt upp belysning.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Vägen är kommunal och kan därför inte åtgärdas som objekt i planen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Malmö Airport-Svedala

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 130

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det saknas en bra cykelväg till Malmö Airport som är en stor arbetsplats i Svedala kommun.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bra cykelvägskoppling till Malmö Airport.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Objektet måste kompletteras med förbättrad koppling mellan objektet och Svedala för att kunna motiveras. Det skulle föreslaget objekt Skurup-Svedala skulle vara. Men tillsammans blir avståndet för långt för att kunna attrahera cyklister. Tveksamt om flygplatser en målpunkter med höga cykelandelar.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bakeberg - Holmeja

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 185

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Trafikosäker miljö utmed väg 108 som hindrar cykling.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda felande länkar och skapa en trafiksäker koppling mellan Bakeberga och Holmeja.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Relationen i sig har ganska liten potential då Holmeja är en mycket liten ort. Objektet skulle dock möjliggöra relationen Svedala-Staffanstorp. Väg 818 har så lågt trafikflöde att cykelväg inte behövs den sträckan. Cykelväg behövs därför bara utmed väg 108.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Svedala-Västra Ingelstad

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Vellinge
Objektsid för kartreferens: 134

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

26 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal och otillgänglig för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg koppling mellan Svedala och Västra Ingelstad.
Förslag till åtgärd:
Bredda vägen alternativ anlägg en Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Trafiksituationen är acceptabel (om än inte bra) redan idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Husie (cykelväg)

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 131

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Trafiksäkerhetsproblem utmed Väg 841.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda trafiksäkerhetsproblemet utmed Väg 841 samt förbättra kopplingen till Bokskogen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Cykelvägen i fråga är kommunal och åtgärder kan därför inte göras som objekt i cykelvägsplanen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Husie (v841)

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 132

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande möjligheter att cykla i relationen.
Åtgärdens syfte:
Öka andelen cykelresor Svedala-Malmö och koppla an en cykelväg till västra Svedala där det finns utbyggnadsplaner.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintlig cykelväg norr om väg 841 är ett bättre alternativ.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Oxie-Svedala

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 186

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk i det prioriterade nätet för cykling.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken och skapa en trafiksäker möjlighet att cykla mellan orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Förutsätter att sträckan hela vägen till Oxie byggs för att satsningen ska vara aktuell.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
32 miljoner kronor

Skurup-Svedala

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Skurup
Objektsid för kartreferens: 133

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Relationen saknar idag en gen och bekväm cykelväg. Viktig länk för att koppla ihop Skurup-Börringe-Svedala.
Åtgärdens syfte:
Öka bekvämligheten och framkomligheten för cykel.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Det skulle inte heller vara attraktivt för rekreationscykling. Om objektet ska bli av måste det finansieras av nationell plan, inte av cykelvägsplanen. Kopplingen till Malmö Airport via objekt E65-Malmö Airport kan vara en delsträcka men blir tillsammans för långt för arbetspendling. Objektet skulle vara en kombination av nationell plan, regional plan och enskild väg utan bidrag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bara-Mölleberga

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 119

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

13 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Åtgärder för säkrare cykling i blandtrafik.
Förslag till åtgärd:
Genomför hastighetssänkande åtgärder i stråket.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
årsdygnstrafiken är för låg för att motivera satsningen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Staffanstorp-Svedala

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Staffanstorp
Objektsid för kartreferens: 129

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

16 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 108 medger inte säker cykling och gör det svårt att cykla säkert mellan orterna.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelmöjlighet i stråket.
Förslag till åtgärd:
Anlägg cykelväg längs med hela Väg 108.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det är idag möjligt att cykla mellan Svedala och Staffanstorp genom bokskogen. En stor men vacker omväg. Objektet Holmeja - Bakeberg ska byggas och mellan Holmeja och Hyby finns grusväg. Vidare norrut finns den lågtrafikerade Vinningevägen till Staffanstorp. Att bygga en cykelväg på 14 kilometer utmed väg 108 är inte aktuellt i dagslaget då kostnaden i relation till förväntat antal cyklister är lågt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Trelleborg-Svedala

Kommun: Svedala
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Trelleborg
Objektsid för kartreferens: 141

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 3
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk som behöver åtgärdas om det ska vara möjligt att cykla säkert mellan Trelleborg-Svedala.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Potentialen att attrahera cyklister är relativt låg på grund av avståndet, men denna felande länk sammanbinder ett långt stråk och är därför av relevans. Kan möjliggöra att en regional led läggs på sträckan. Satsningen förutsätter att avtal om vägvisning sluts med alla enskilda väghållare mellan Trelleborg och Svedala. Delar av relationen kommer att bli på grus.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
6 miljoner kronor

Brösarp-Eljaröd

Kommun: Tomelilla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 136

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Brister i trafiksäkerheten för främst barnen barn som går i skola i Brösarp.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda trafiksäkerhetsproblemet.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen är delvis utbyggt, resterande del är inte motiverad enligt gjord åtgärdsvalsstudie.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lunnarp-Smedstorp

Kommun: Tomelilla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 137

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

20 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Relationen saknar ett bra alternativ för cykeltrafiken.
Åtgärdens syfte:
Koppla samman tätorterna med varandra och omgivande landsbygd med en cykelväg.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen är delvis redan byggd och resten kan inte motiveras enligt gjord åtgärdsvalsstudie. För rekreationcykling finns alternativa vägar.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Lunnarp-Tomelilla

Kommun: Tomelilla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 138

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

51 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Relationen saknar ett bra alternativ för cykeltrafiken.
Åtgärdens syfte:
Koppla samman Tomelilla och Lunnarp med en cykelväg.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen är redan idag vägvisad via Norra Kverrestad. Omvägskvot 1,4, vilket är acceptabelt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Ramsåsa-Tomelilla

Kommun: Tomelilla
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 139

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
I dagsläget finns ingen gen och säker cykelväg mellan Tomelilla och Ramsåsa. Detta är motiverat som koppling till Fyledalen och till kollektivtrafiken. I stråket finns potential för arbetspendling med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bättre cykelkoppling mellan Ramsåsa och Tomelilla för att ta tillvara på potentialen för arbetspendling och skapa en bra koppling till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Åtgärden bör genomföras i samband med ombyggnaden av väg 11 byggs cykelväg mellan Ramsåsa och Svampakorset. Detta för att underlätta kopplingen till kollektivtrafik och kopplingen Ramsåsa-Tomelilla.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Anderslöv-Sörby

Kommun: Trelleborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 143

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Cykelväg saknas längs väg 101. Relationen är en del av Söderslättleden men upplevs idag inte som trafiksäker för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg cykelmöjlighet i relationen.
Förslag till åtgärd:
Anlägg en cykelväg längs väg 101.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
årsdygnstrafiken är under 900 fordon och sträckan är kort. Anderslöv-Sörby-Grönby består av samlad bebyggelse. Sörby-Grönby har årsdygnstrafik på under 500 fordon, därför är en cykelväg är inte motiverad. Hastighetssänkning skulle kunna övervägas om det skulle förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Alstad-Grönby

Kommun: Trelleborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 144

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Alstad och Grönby har mycket trafik och upplevs osäker för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Knyt samman Alstad och Grönby.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Föreslaget objekt är, med tanke på upptagningsorternas storlek utmed sträckan, för långt och därmed dyrt för att kunna motiveras. Det blir också låga rekreativa värden att cykla utmed väg 101.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Trelleborg-Svedala

Kommun: Trelleborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svedala
Objektsid för kartreferens: 141

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 3
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Felande länk som behöver åtgärdas om det ska vara möjligt att cykla säkert mellan Trelleborg-Svedala.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Potentialen att attrahera cyklister är relativt låg på grund av avståndet, men denna felande länk sammanbinder ett långt stråk och är därför av relevans. Kan möjliggöra att en regional led läggs på sträckan. Satsningen förutsätter att avtal om vägvisning sluts med alla enskilda väghållare mellan Trelleborg och Svedala. Delar av relationen kommer att bli på grus.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
6 miljoner kronor

Höllviken-Trelleborg

Kommun: Trelleborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Vellinge
Objektsid för kartreferens: 140

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som otryggt att cykla på sträckan. Sträckan är en del som bör åtgärdas för att Sydkustleden ska bli en attraktiv nationell led.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Alternativ finns någon kilometer norröver, men satsningen utmed väg 11 blir en del av sammanhållen kustnära cykling utmed hela skånska sydkusten. Objektet ingår i Sydkustleden. Cykelvägen kommer att byggas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
33 miljoner kronor

Alstad-Ö Grevie

Kommun: Trelleborg
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Vellinge
Objektsid för kartreferens: 142

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Alstad och Östra Gerevie upplevs som otrygg. En säker koppling skulle möjliggöra för de boende i Alstad att ta sig till kollektivtrafiken med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker kopplingen till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Objektet har betydelsen för kopplingen till kollektivtrafiken och skolbussen på väg 108 samt till järnvägsstationen. Separat åtgärdsvalsstudie finns.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
16 miljoner kronor

Vellingevägen, Hököpinge

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 145

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

48 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Del av sydkustleden och det prioriterade nätet för cykling. Viktig för pendling Malmö-Vellinge. Sträckan går idag på enskild, delvis grusad väg. Liten del i sammanhängande stråk som saknar cykelväg.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda bristen i syfte att göra det mer attraktivt att cykla mellan Vellinge och Malmö.
Förslag till åtgärd:
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det prioriterade nätet för cykling och nuvarande lösning är inte tillräckligt bra. Spånvägen är med grusunderlag och det är svårt att hålla hastighet som cyklist. Cykelväg bör därför byggas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
3 miljoner kronor

Hököpinge Kyrkoby-Vellinge

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 146

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Hököpinge Kyrkoby och Vellinge är smal med mycket trafik.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bättre koppling mellan orterna för att de boende i Hököpinge Kyrkoby ska kunna ta sig till kollektivtrafiken i Vellinge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
årsdygnstrafiken är under 1000 fordon så det är inte en högt belastad väg. För lågt underlag i Hököpinge Kyrkby för att motivera en cykelväg på relationen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hököpinge-Hököpinge Kyrkby

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 148

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna på vägen.
Åtgärdens syfte:
Förbättrad koppling Hököpinge-Hököpinge Kyrkby.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Satsningen är motiverad, men en förutsättning är att tunneln under Trelleborgsvägen inte behöver breddas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Höllviken-Räng

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 149

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan upplevs otrygg och är olycksdrabbad.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bättre koppling till mellan orterna för att möjliggöra nå viktiga målpunkter som folktandvården, handel, bytespunkten, skolan och omtankens hus.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Föreslaget objekt är kommunalt och enskilt och kan därför inte ingå i cykelvägsplanen. årsdygnstrafiken är för lågt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Vellinge-Östra Grevie

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 183

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

19 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som otryggt att cykla på sträckan.
Åtgärdens syfte:
Ökad säkerhet på landsbygden. Ny tågstation i Ö Grevie som saknar cykelförbindelse. Kopplar ihop Vellinge-Trelleborg.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Relationen är i längsta laget. Med undantag från den km på Grievievägen närmast Vellinge är relationen idag cykelbar via Fuglie, men i omväg över 1,5. Oavsett är kopplingen till tåget för lång för vardagspendling. Huvudsaklig koppling till Trelleborgsbanan kan gå via Västra Ingelstad dit bättre väg finns redan idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Påhängsbro för cykel

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 219

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling. Idag måste cyklister byta sida två gånger eftersom det bara finns cykelväg på ena sida bron över kanalen.
Åtgärdens syfte:
Förbättra möjligheterna att cykla över bron.
Förslag till åtgärd:
Påhängsbro på den befintliga bron över kanalen.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Sträckan ingår i det prioriterade nätet för cykling.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
5 miljoner kronor

Tygelsjövägen, Tygelsjö

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 101

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

42 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dålig standard på befintlig cykelväg.
Åtgärdens syfte:
Öka standarden på cykelvägen för att öka den upplevda säkerheten.
Förslag till åtgärd:
Genomföra siktförbättringsåtgärder och upphöjning av korsningar längs med stråket.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen ingår i det Prioriterade nätet för cykel och bör därför prioriteras. De delar som i synnerhet brister i kvalitet är de i norra Tygelsjö och där är vägen kommunal. Åtgärder kan därför inte ingå som objekt i cykelvägsplanen. Kommunen kan söka statlig medfinansiering för att åtgärda bristerna.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Gessie Villastad-Klagshamn

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Malmö
Objektsid för kartreferens: 147

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande kollektivtrafik mellan Gessie Villastad och Klagshamn som kan kompenseras med en bra cykelkoppling.
Åtgärdens syfte:
Skapa en cykelkoppling mellan Gessie Villastad och Klagshamn.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Årsdygnstrafiken är idag sa lågt att satsningen inte är motiverad. Det går bra att cykla där redan idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Svedala-Västra Ingelstad

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Svedala
Objektsid för kartreferens: 134

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

26 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal och otillgänglig för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trygg koppling mellan Svedala och Västra Ingelstad.
Förslag till åtgärd:
Bredda vägen alternativ anlägg en Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Trafiksituationen är acceptabel (om än inte bra) redan idag.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Höllviken-Trelleborg

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Trelleborg
Objektsid för kartreferens: 140

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som otryggt att cykla på sträckan. Sträckan är en del som bör åtgärdas för att Sydkustleden ska bli en attraktiv nationell led.
Åtgärdens syfte:
Åtgärda den felande länken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Alternativ finns någon kilometer norröver, men satsningen utmed väg 11 blir en del av sammanhållen kustnära cykling utmed hela skånska sydkusten. Objektet ingår i Sydkustleden. Cykelvägen kommer att byggas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
33 miljoner kronor

Alstad-Ö Grevie

Kommun: Vellinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Trelleborg
Objektsid för kartreferens: 142

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen mellan Alstad och Östra Gerevie upplevs som otrygg. En säker koppling skulle möjliggöra för de boende i Alstad att ta sig till kollektivtrafiken med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker kopplingen till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Objektet har betydelsen för kopplingen till kollektivtrafiken och skolbussen på väg 108 samt till järnvägsstationen. Separat åtgärdsvalsstudie finns.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
16 miljoner kronor

Köpingebro-Stora Köpinge

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 152

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

15 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Stora Köpinge-Köpingebro.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Relevant satsning. Om möjligt bör cykelkopplingen ske på enskilda vägnätet utmed spåret med cykelvägar som komplement. Dagens ÅDT under 1000 fordon.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Löderup – Löderups strandbad

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 153

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Löderup och Löderups strandbad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Det finns två lågtrafikerade alternativ för cykling mellan Löderup och strandbadet (väg 1002 och väg 1004). Dessa bör användas och en koppling krävs därför utmed Österlenvägen till någon av dessa två, företrädesvis den västra väg 1002. På Östra Kustvägen kommer en koppling till strandbadet garanteras av cykelvägen mellan Hammar och Skillinge. Cykelväg utmed Norra strandbadsvägen hela vägen är därför inte aktuellt i dagslaget.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Glemmingebro – Nybrostrand

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 154

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det upplevs som osäkert att cykla till Glimminge från Nybrostrand-Ystad.
Åtgärdens syfte:
Skapa en bättre koppling mellan Glemminge och Ystad samt till kollektivtrafiken i Ystad och Köpingebro.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Sydkustleden passerar en annan sträcka. Finns idag koppling Ystad-Glimmingebro via Stora Köpinge och koppling till havet via Ingelstorp. Två broar skulle driva upp kostnaderna.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hedeskoga-Sövestad

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 155

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

61 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling mellan Hedeskoga och Sövestad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Stora Herrestad-Ystad

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 156

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 4
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

98 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling mellan St. Herrestad och Ystad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Projektet bör vara klart innan 2018 och kommer därför inte med i planen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hammar-Skillinge

Kommun: Ystad
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Simrishamn
Objektsid för kartreferens: 151

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Ja
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande länk som behöver åtgärdas för att Sydkustleden ska kunna klassas som nationell led.
Åtgärdens syfte:
Möjliggör trafiksäker cykling till turistmålet Kåseberga.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Viktig relation för rekreation och turism. Ska genomföras som planerat och byggas med start från väster. Sydkustleden kommer att gå på cykelvägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
70 miljoner kronor

Grytevad-Åstorp

Kommun: Åstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 157

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Grytevad och Åstorp.
Förslag till åtgärd:
Ev. ny cykelväg eller annan åtgärd.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Det är en relevant brist att åtgärda, men svår att lösa på ett trafiksäkert sätt inom rimlig kostnad. Objektet godkänns därför, men som förbättring av det befintliga snarare än att en ny bro byggs. Kräver förbättrade kopplingar till kommunala vägnätet både norr och söder om väg 21. Tyvärr finns även svårigheter att fortsätta cykelvägen genom hela Grytevad på grund av den smala tunneln under järnvägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Hyllinge-Nyvång

Kommun: Åstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 158

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

24 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Ge skolbarn en säker väg mellan skola, hem och aktiviteter. Koppling till storcenter-området i Västra Hyllinge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Denna relation ingår som ett utredningsalternativ i relationen Bjuv-Åstorp.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjuv-Hyllinge

Kommun: Åstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Bjuv
Objektsid för kartreferens: 7

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

94 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal och korsar på ett ställe också väg 109 som har stora trafikflöden.
Åtgärdens syfte:
Binda samman Bjuv och Hyllinge. Ta tillvara på den potential för arbetspendling med cykel som finns i stråket samt skapa en förbättrad cykelkoppling till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
En cykelväg längs Norra Storgatan och en säker passage över Väg 107.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Det är motiverat att kunna cykla säkert mellan Bjuv och Hyllinge. En cykelväg längs Norra Storgatan och en säker passage över Väg 107 är motiverade åtgärder. Åtgärden kan bli dyrare om det finns behov av säker passage under Ekebrovägen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Vram Gunnarstorp-Bjuv

Kommun: Åstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Bjuv
Objektsid för kartreferens: 8

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Hög trafikbelastning på sträckan samt avsaknad av vägren.
Åtgärdens syfte:
Skapa ett sammanhängande stråk mellan Bjuv och Åstorp. Gynna rekreationscykling kring Söderåsens nationalpark.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Denna relation ingår som ett utredningsalternativ i relationen Bjuv-Åstorp. Ensamt går det inte att motivera på grund utav för få potentiella cyklister.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Bjuv-Åstorp

Kommun: Åstorp
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Bjuv
Objektsid för kartreferens: 10

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Okänt
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Okänt

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Okänt cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Det bor runt 10 000 personer både Bjuv och Åstorp och det är fem kilometer mellan dem. Idag finns dock ingen cykelväg som förbinder orterna utan cykeltrafiken måste ske i blandtrafik där trafikflöden är för höga för att rekommendera cykling.
Åtgärdens syfte:
Att skapa en säker och gen cykelkoppling mellan Bjuv och Åstorp för att på så vis binda samman orterna.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg mellan Bjuv och Åstorp. Företrädelsevis via Järnvägsspåret eftersom det är den mest direkta kopplingen eller via Malmövägen.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2021-2023
Motivering av beslut:
Detta objekt ersätter alla inspelade önskemål som rör relationen Bjuv-Åstorp. Sträckan mellan Bjuv och Åstorp ingår även i det prioriterade nätet för cykling men är idag en felande länk som bör åtgärdas. En fördjupad åtgärdsvalsstudie kan komma att behövas för att utreda vilka sträckningar som är möjliga.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
14 miljoner kronor

Magnarp-Vejbyslätt

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 160

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Ge skolbarn en säkrare skolväg. Underlättar även för arbets- och kolltrafikpendlare som kan ta sig till hållplats i Magnarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Vejbyslätt är för litet för att motivera satsningen. Relationen skulle inte heller ingå i längre stråk.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hjärnarp-Munka Ljungby

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 162

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

14 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen. Finns potential för arbetspendling med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Munka Ljungby och Hjärnarp.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Stora delar av relationen Munka Ljungby- Hjärnarp är reda idag acceptabelt men det finns några felande länkar. Med en ny cykelväg på delar av sträckan skapas ett stråk mellan Munka Ljungby till Båstad via Förslöv. Särskild åtgärdsvalsstudie finns och därifrån är sträckningen och kostnaderna hämtade.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Pomona-Östra Kvarn

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 163

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

83 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen. Finns stor potential för arbetspendling med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Pomona och Östra Kvarn och knyta ihop Ängelholms tätort med skolor och arbetsplatser i Valhall park.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Objektet bör genomföras. Det är en felande länk. Sträckning och kostnader hämtade från den specifika åtgärdsvalsstudie som finns.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Flygplatsen-Ängelholm

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 164

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

32 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Väg 1701 hårt trafikerad och upplevs som otrygg för cyklister. Finns potential för arbetspendling med cykel.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Ängelholms flygplats och Ängelholm.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Relationen går till flygplatsens entré. Att förlänga till Margretetorp är det inte i dagslaget. Kopplingen in till Ängelholm måste ske på kommunalt väg. Via Ganarps Ängaväg skapas även koppling till Hjärnarp. En bro fördyrar satsningen avsevärt. Parallell bro finns redan, men den är enskild och förefaller gå in direkt på tomt.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
17 miljoner kronor

Barkåkra-Flygplatsen

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 165

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal och hårt trafikerad och upplevs därför som osäker.
Åtgärdens syfte:
På ett säkert sätt koppla samman Barkåkra station med Valhall park och flygplatsen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Barkåkravägen har cykelväg och Åkersholmsvägen är lågtrafikerad. Objektet utgår därför.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hillarp-Munka Ljungby

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 166

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 2
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

40 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är hårt trafikerad och upplevs som osäker.
Åtgärdens syfte:
Underlätta arbets- och skolpendling från Hillarp in till Munka Ljungby.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen ingår i objekt Munka Ljungby-Hjärnarp och stryks därför här.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Höja-Starby

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 168

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

17 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är smal, krokig och backig och upplevs därför som osäker.
Åtgärdens syfte:
Koppla samman Höja och Staby med Ängelholm.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Kungsgårdsleden, Ängelholm

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 169

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

19 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Binda ihop befintligt cykelvägnät. Underlätta för arbetspendling och skolpendling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Kan bli aktuell om utbyggnad i Ängelholm södra sker. Det bör dock vara mer attraktivt att cykla på en cykelväg i nybyggnadsområdet än utmed Kungsgårdsledenn.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Fogdarp - Margretetorp

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 209

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling:
Kattegattleden:
Sydkustleden:
Sydostleden:

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Långt gången åtgärd. Har funnits utpekad i Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 och kommer byggas under 2020.
Åtgärdens syfte:
-
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2020
Motivering av beslut:
Avtal finns så objektet kommer att genomföras
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
8 miljoner kronor

Förslöv-Vejbystrand

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Båstad
Objektsid för kartreferens: 25

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

58 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen är inte lämplig att cykla på grund utav för höga trafikflöden.
Åtgärdens syfte:
Att tillsammans med efter framtida iordningsställande av banvallen skapa ett regionalt cykelstråk genom Båstads kommun med koppling till Ängelholms och Laholms kommuner.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Det finns två lågtrafikerade vägar (ex 1716 el 1719) som delvis skulle kunna användas (vilket kan diskuteras med kommunen), men kompletteras med cykelväg på vissa delar. Kopplingen till banvallen och vidare norrut på den samt den lokala kopplingen Förslöv-stranden motiverar dock en cykelväg hela vägen längs den genaste vägen 1717.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
14 miljoner kronor

Fleninge - Strövelstorp

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 32

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

11 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
En sträcka på det prioriterade huvudnätet för cykel som har låg standard.
Åtgärdens syfte:
Upprustning av sträckan.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Bristen är sammanslagen med Strövelstorp-Ödåkra och stryks därför här.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Strövelstorp-Ödåkra

Kommun: Ängelholm
Eventuellt ytterligare berörda kommuner: Helsingborg
Objektsid för kartreferens: 161

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Ja
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

10 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Vägen har mycket trafik och upplevs inte som trafiksäker. Sträckan fram till Fleninge dit cykelväg byggts är en felande länk och ingår i det prioriterade nätet för cykling, relationen Helsingborg-Ängelholm. Från Strövelstorp norrut till Ängelholm finns cy
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker miljö för cyklister och koppla samman Ängelholm med Helsingborg samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Sträckan ingår i det Prioriterade nätet för cykling och är motiverad.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
25 miljoner kronor

Sonnarp-Örkelljunga

Kommun: Örkelljunga
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 170

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

28 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Sonnarp och Örkelljunga.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2027-2029
Motivering av beslut:
Föreslaget objekt från Örkelljunga till Östra Tockarp och Vemmentorp vidare till Åsljunga är för långt. Cyklistunderlaget kan inte motivera att bygga cykelväg hela vägen. En ny cykelväg kan motiveras utmed Hallandsvägen i norra Örkelljunga till den vägen som är skyltad Svinstorp eftersom det där finns ett underlag för arbetspendling. Efter Svinstorp är trafikflödena är så låga att cykelväg inte kan motiveras då det bör gå att cykla i blandtrafik.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
4 miljoner kronor

Kackarnäs-Örkelljunga

Kommun: Örkelljunga

Eventuellt ytterligare berörda kommuner:

Objektsid för kartreferens: 172

Nuläge:	**Potential:**
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017): Döda: 0 Allvarligt: 0 Måttligt: 1 **Del av nät eller led:** Prioriterat nät för cykling: Nej Kattegattleden: Nej Sydkustleden: Nej Sydostleden: Nej	Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen: 14 cyklister enkel väg. Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever: Nej

Nuläge/brister:
Knyta ihop väst med östsidan av Skåne.
Åtgärdens syfte:
Öka möjligheten att ta sig mot Hässleholm och Kristianstad.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Skånes Fagerhult-Åsljunga

Kommun: Örkelljunga
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 184

Nuläge:	**Potential:**
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017): Döda: 0 Allvarligt: 0 Måttligt: 0 **Del av nät eller led:** Prioriterat nät för cykling: Kattegattleden: Sydkustleden: Sydostleden:	Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen: 14 cyklister enkel väg. Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever: Nej

Nuläge/brister:
Vägen upplevs otrygg för cyklister.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare cykelkoppling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Cykelförbindelsen är idag acceptabel i relation till potentialen.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Harbäckshult-Örkelljunga

Kommun: Örkelljunga
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 222

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Ja

Nuläge/brister:
Otrygghet i trafiken gör det oattraktivt att ta sig med cykel till Munka-Ljungby och Ängelholm.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säkrare cykelkoppling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Rekreationscykling är inte intressant då väg 114 har för stora trafikflöden.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hjärsås-Sibbhult

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 173

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande cykelkoppling till Färe industricenter i Sibbhult.
Åtgärdens syfte:
Skapa en säker cykelkoppling.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Broby-Knislinge, Belysning

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 174

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 1
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

14 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Befintlig gång och cykelväg upplevs som otrygg och mörk. En bra koppling skulle möjliggöra för arbetspendling mellan kommunens två största orter.
Åtgärdens syfte:
Öka tryggheten i stråket.
Förslag till åtgärd:
Genomföra belysningsåtgärder och rusta upp stråket.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en belysningsåtgärder.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Planskildhet, Broby

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 175

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Osäker passage.
Åtgärdens syfte:
Anlägga en tunnel eller en gång och cykelport som överfart vid Väg 19
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Befintlig lösning är acceptabel.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Glimåkra-Osby

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 177

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

0 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Bristande koppling till järnvägsstationen.
Åtgärdens syfte:
Förbättra kopplingen till järnvägsstationen.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Det potentiella antalet cyklister är för låg för att motivera en cykelväg. Alternativet längsmed Hemlige vägen finns redan och bör vägvisas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hjärsås-Knislinge

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 178

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 1
Måttligt: 2
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

21 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt på grund utav hastigheterna och årsdygnstrafiken på vägen
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Hjärsås och Knislinge.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Relationen är för lång för att attrahera arbetspendling av betydelse. Om kostnader kan delas med VA-arbete, så som föreslaget av kommunen, är satsningen motiverad. Annars inte.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
12 miljoner kronor

Broby-Tyringe

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 180

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Nej
Sydkustleden: Nej
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

12 cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Avsaknad av säker cykelkoppling mellan Broby och Tringe.
Åtgärdens syfte:
Underlätta pendling till kollektivtrafik vid utbyggnad av nya bostadsområden genom en säker cykelkoppling och en gång och cykelport för att korsa Väg 19.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Relationen mellan Broby och badet i Tydlinge är viktig. Idag är årsdygnstrafiken mycket lågt men om detta ökar i samband med ny bebyggelse bör objektet omprövas.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

Hanaskog-Torsebro

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 211

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: 2Ja

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Röd cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Säkra en möjlighet att cykla mellan Hanaskog och Torsebro även efter ombyggnaden av väg 19.
Åtgärdens syfte:
Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Hanaskog och Torsebro.
Förslag till åtgärd:
Ny cykelväg
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
2024-2026
Motivering av beslut:
Finansieras inte av Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 utan inom ramen för ombyggnaden av väg 19.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
2 miljoner kronor

Glimåkra-Immeln

Kommun: Östra Göinge
Eventuellt ytterligare berörda kommuner:
Objektsid för kartreferens: 212

Nuläge:
Antal skadade (mellan 2000 och april 2017):
Döda: 0
Allvarligt: 0
Måttligt: 0
Del av nät eller led:
Prioriterat nät för cykling: Nej
Kattegattleden: Okänt
Sydkustleden: Okänt
Sydostleden: Nej

Potential:
Antal cyklister som kan cykla till arbetet på upp till 30 minuter och för vilka relationen skulle utgöra den genaste vägen:

Inga uppgifter cyklister enkel väg.

Snabbaste vägen till skolan för fler är tio elever:
Nej

Nuläge/brister:
Dåligt iordningsställd cykelväg på banvallen mellan Glimmåkra och Immeln
Åtgärdens syfte:
Skapa en möjlighet att cykla bekvämt på banvallen.
Förslag till åtgärd:
Iordningställ banvallen för cykling.
Beslut och eventuellt år då objektet kan öppnas för trafik:
Ej prioriterad
Motivering av beslut:
Banvallen är kommunal och kan därför inte ingå i objektslistan.
Ungefärlig kostnad (kostnaden är grovt uppskattad och kan komma att ändras)
-

På **skane.se/cykel** finns Region Skånes arbete med cykelfrågor samlat.

Kommunstyrelsen
2017-10-25

Ärende 14

14

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-10-11

PLG § 33

Dnr KS/KF 2017:209.212

Yttrande över Översiktsplaneutredningens delbetänkande SOU 2017:64 "Detaljplanekravet"

Ärendebeskrivning
Översiktsplaneutredningen föreslår i detta delbetänkande förändringar i plan- och bygglagen, bland annat när det gäller detaljplanekravet. Detaljplanekravet innebär att staten ställer krav på att kommunerna i vissa fall måste pröva att ett område är lämpligt för bebyggelse genom en detaljplan. Enligt plan- och bygglagen krävs normalt en detaljplan för en ny sammanhållen bebyggelse och en bebyggelse som ska förändras eller bevaras. I vissa fall krävs en detaljplan för enstaka byggnader och anläggningar. Översiktplaneutredningen föreslår att detaljplanekravet begränsas. Därmed kan fler byggprojekt prövas direkt genom ett bygglov eller ett förhandsbesked. Bland annat anser utredningen att det bör vara möjligt att avstå från att göra en detaljplan när bebyggelse kompletteras eller förändras inom ramen för den befintliga gatustrukturen. Att fler åtgärder kan prövas genom ett bygglov underlättar bland annat för mindre och medelstora företag att ta initiativ till byggprojekt som i dag kräver en detaljplan. Enligt utredningen kan förslaget på sikt bidra till en bättre konkurrens inom byggsektorn och därmed även till fler bostäder.

Biträdande planeringschef har lämnat förslag till yttrande.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse från planeringsavdelningen, 2017-10-04.
- Följebrev från regeringskansliet 2017-06-07.
- Vem har ansvaret? Betänkande av Klimatanpassningsutredningen. SOU 2017:42.

Planledningsgruppen föreslår kommunstyrelsen besluta följande:
- Lomma kommun lämnar följande yttrande:

Inskränkningar i planmonopolet
Planmonopolet innebär som bekant att kommunen bestämmer hur mark skall användas och bebyggas inom kommunen. Lomma kommun ser allvarligt på att planmonopolet ifrågasätts både i föreliggande delbetänkande och i övriga delar av Översiktsplaneutredningen. Planmonopolet är en av de viktigaste förutsättningarna för det kommunala självstyret i Sverige. I det nuvarande planeringsförfarandet med översiktsplan – detaljplan – bygglov prövas och planeras även den kommunala försörjningen, skola, förskola, teknisk försörjning. Genom att bebyggelsen framgent inte nödvändigtvis är styrd genom detaljplan är det ytterst svårt att planera för den försörjning som kommunen enligt lag ska stå för då utbyggnad och främst förtätningar sker genom bygglov. Planeringsunderlaget för försörjningssystemen blir således mycket svårförutsägbart. Hur ska man fortsättningsvis kunna styra bebyggelsetäthet och bebyggelsespridning och därigenom behovet av kommunal försörjning?

PLANLEDNINGSGRUPPEN

2017-10-11

PLG § 33 (forts.)

Dnr KS/KF 2017:209.212

Enligt det föreliggande förslaget blir detaljplanering, i vissa fall, ett frivilligt instrument. Visserligen uttalar delbetänkandet att kommunen kan välja att pröva en åtgärd genom detaljplaneläggning i sådana fall där lagen inte ställer krav på detaljplan. I författningsförslaget står följande:
4 kap. 2§
Kommunen ska med en detaljplan pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk samt reglera bebyggelsemiljöns utformning för (de fall där reglering med detaljplan ska ske)
Trots första stycket 1–3 krävs det ingen detaljplan om åtgärden kan prövas i samband med en prövning av ansökan om bygglov eller förhandsbesked och, i fråga om en ny sammanhållen bebyggelse, åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En följd av detta kan bli att rättspraxis utvecklas så att avslag på bygglov/förhandsbesked pga detaljplanekravet i vissa fall blir en omöjlighet. En starkare koppling till översiktsplanen, likt den i 5 kap. 7§ 1, dvs överensstämmelse med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande skulle eventuellt till viss del kunna avhjälpa en olämplig utveckling.

Förutsebarheten för den förmodade utvecklingen inom en "planlös" bebyggelse är vidare mycket låg. En liten utbyggnad på en fastighet som på grannfastigheten blir fem kvadratmeter större än på grannfastigheten osv leder exempelvis till avsevärt mycket större dagvattenflöden än planerat, vilket i sin tur leder till översvämningar.

Lomma kommun vill vidare framhålla att det planeringsverktyg som detaljplanen utgör är ett mycket välfungerande verktyg, där lämplighetsbedömningar kan ske i rimlig takt av personal som är specialutbildad för att göra de avvägningar som krävs av lagstiftningen i samråd med både medborgare och myndigheter. Det är ett utbrett missförstånd att det är detaljplane-processen som sådan som medför att bebyggelse inte kan komma till stånd i den takt som samhället önskar. Det finns utredningar som visar att det finns massor av detaljplanelagd mark redo att bebyggas. Det är viktigt att ha klart för sig att det privata bostadsbyggandet inte är någon filantropisk verksamhet och att bebyggelse inte kommer till stånd om inte konjunkturen ger exploatörerna tillräckligt goda förutsättningar att bygga.

Lämplighetsbedömning i översiktsplanen
Lagstiftarens krav på utredningen av markens lämplighet kvarstår oavsett i vilket skede bedömningen ska göras. Med andra ord kommer samma arbete att behöva göras även i fortsättningen men i andra skeden. Om arbetet flyttas till översiktplaneskedet i form av att översiktplanen ska vara mer detaljerad och bindande kommer framtagandet av översiktplaner att bli mer omfattande än de är idag, vilket innebär att de inte kommer att kunna förnyas med den frekvens som nu är aktuell. Därmed finns risk att de blir förlegade redan innan de antas. Det medför också att den utredningskostnad som idag

A.B. W

ligger på exploatören i detaljplaneskedet framgent belastar den skattefinansierade översiktsplaneringen. Eftersom delbetänkandet utgör endast en liten del av Översiktsplaneutredningen är det omöjligt för kommunen att skaffa sig en överblick av helheten som översiktsplaneutredningen avser att få fram, vilket även utredaren delvis påtalar på sidan 16
"Vi konstaterar även att det saknas förutsättningar för att redan nu föreslå en begränsning av kravet på detaljplan som är kopplad till en utvecklad översiktsplan, dvs. till de förslag som vi enligt kommittédirektiven ska utreda inom ramen för vårt nästa delbetänkande."
Lomma kommun anser att det hade varit lämpligare att redovisa Översiktsplaneutredningens förslag i den ordnings som planering normalt genomförs enligt plan- och bygglagstiftningen dvs "Översiktsplan-Detaljplan-Bygglov".

Lämplighetsbedömning i bygglov/förhandsbesked
Om utredningen av markens lämplighet istället ska flyttas till förhandsbesked/bygglovprövning kommer bygglovhandläggarna att få hantera mycket mer komplexa projekt än idag utan den ledning som man nu har av detaljplanen. Detta ska då ske på en lagstadgad handläggningstid som idag uppgår till tio veckor. Lagkraven för lämplighetsbedömningen har inte ändrats och därmed kommer det att krävas ungefär samma utredningar i ett förhandsbesked eller bygglov som det gör i detaljplaneskedet idag. Detta innebär t ex att det bara för att ärendet ska kunna anses komplett måste inlämnas diverse kostsamma utredningar och provtagningar, innan exploatören ens har fått en försiktig tumme upp av byggnadsnämnden i form av det planbesked som idag används som svar på detaljplaneförfrågningar. Det är därför inte troligt att kostnaden i någon större utsträckning blir mindre för exploatören. Inte heller är det säkert att det kommer att gå särskilt mycket snabbare, då utredningarna ändå ska tas fram. Snarare är riskerna för exploatören större i form av exempelvis att utgången av ett eventuellt överklagande är mera oviss då det inte finns någon detaljplan att luta bedömningen på. Därmed är det inte heller säkert att det kommer att medföra en bredare exploatörskonkurrens såsom man förutspår. Vissa utredningar måste dessutom göras för ett större område än en enskild fastighet, exempelvis flertalet utredningar kopplade till risk- och klimatförändringar. Hur detta ska kunna genomföras på ett rättssäkert och effektivt sätt i förhandsbeskeds/ bygglovskedet har Lomma kommun svårt att se.

Förutsebarhet – kommuner gör olika bedömningar av när detaljplan krävs
Till följd av den föreslagna ändringen av detaljplanekravet föreslås diverse följdändringar i annan lagstiftning. Eftersom vissa områden som nu är detaljplanelagda inte längre behöver/kommer vara det i framtiden, måste vissa ändringar i PBL göras. T ex föreslås nya förutpekade områden av tätbebebyggelse där de regler som nu gäller inom detaljplanelagt område ska gälla framöver. Utredaren menar att förutsebarheten för t ex lovplikt för vissa åtgärder bli bättre för den enskilda. Likaså ska det vara förutpekat i vilka fall detaljplan alltid måste upprättas till följd av MKB-kravet. Detta låter visserligen

bra, men samtidigt utgörs delbetänkandets huvudförslag av att göra detaljplaneringen frivillig i vissa fall. Tolkningen av när en detaljplan behövs eller inte kommer därför att vara väldigt olika från kommun till kommun. Förutsebarheten för vilken hantering som krävs i de olika kommunerna kommer att vara låg för de exploatörer som verkar i flera olika kommuner. Frågan är vidare om en ökad frivillighet inför detaljplanen skapar fler bostäder. De enstaka kommuner som idag inte är intresserade av att bygga och förtäta kommer inte att tillhöra de kommuner som utnyttjar möjligheten att hoppa över detaljplaneskedet.

Statlig brist på kontroll av tillkommande bebyggelse

Förslaget berör även hur staten ska kunna förhindra att en ur statlig synvinkel olämplig bebyggelse kommer till stånd. Enligt gällande lagstiftning sker denna kontroll vid framtagandet av såväl översiktsplanen som detaljplan. Denna möjlighet för statlig kontroll saknas helt i författningsförslaget. Utredaren skriver på sidan 173" *Om det kan antas att länsstyrelsen vid en detaljplaneläggning skulle motsätta sig den sökta åtgärden med hänvisning till att åtgärden är olämplig i förhållande till någon av ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, bör bebyggelsen prövas genom detaljplan."* men konstaterar vidare på sidan 218 *"Vi har övervägt om det finns behov av bestämmelser med innebörden att staten ska kunna förhindra att en åtgärd prövas genom bygglov eller förhandsbesked inom vissa geografiska områden. Det skulle kunna handla om att länsstyrelsen får möjlighet att besluta att undantagsregeln i 4 kap. 2 § andra stycket PBL inte ska kunna tillämpas i vissa områden där de statliga intressena är särskilt starka, i linje med den modell som gäller för bygglov och förhandsbesked enligt 11 kap. 12 § PBL. Vi bedömer att det inte finns något behov av sådana bestämmelser som vi nu har skisserat. Det handlar bl.a. om att de justeringar som vi föreslår i detaljplanekravet är av begränsad omfattning. Vi bedömer även att det ofta finns ett intresse från kommunens sida för att reglera markanvändningen genom en detaljplan, om förutsättningarna är sådana att det kan finnas skäl för länsstyrelsen att ingripa. Länsstyrelsen kan liksom i dag redovisa sin uppfattning inom ramen för översiktsplaneringen, om länsstyrelsen bedömer att vissa åtgärder behöver prövas genom en detaljplan. Om detta inte är tillräckligt, finns även möjligheten att besluta om att den tillsyn som gäller för detaljplaner även ska gälla för bygglov och förhandsbesked enligt 11 kap. 12 § PBL."*
Lomma kommun anser även att denna problematik till viss del kan avhjälpas med en koppling motsvarande den i 5 kap. 7§ 1, dvs överensstämmelse med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande.

Slutsatsen att kommunens kostnader förväntas minska något ifrågasätts starkt, både till följd av behovet av kommunal service och till följd av det som utredaren befarar under "konsekvenser för enskilda" på sidan 377 *"När rättigheter och skyldigheter på varje enskild tomt inte längre har reglerats i en detaljplan kan förändringar ske i grannskapet som uppfattas som störande av den enskilde, vilket kan leda till fler klagomålsärenden."*
Tillsynsärenden såväl som rådgivning är skattefinansierade, såtillvida inte

sanktionsavgifter kan dömas ut, vilket långt ifrån alltid är fallet. Likaså kan, som tidigare påtalats, kostsamma utredningar behöva göras med skattemedel om översiktsplanen ska bli mer detaljerad och ta ställning t ex rörande markens lämplighet för olika ändamål.

– Akten – KS

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Lovisa Liljenberg
Biträdande planeringschef

LOMMA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN
Samhällsbyggnadsförvaltningen

2017-10-04

Vår referens: Lovisa Liljenberg
Direkttel: 040-641 12 39
E-post: lovisa.liljenberg@lomma.se
Diarienr: KS/KF 2017:209.212
Er referens:

Angående remiss av Översiktsplaneutredningen delbetänkande SOU 2017: 64 ”Detaljplanekravet”

Bakgrund

Översiktsplaneutredningen föreslår i detta delbetänkande förändringar i plan- och bygglagen, bland annat när det gäller detaljplanekravet. Detaljplanekravet innebär att staten ställer krav på att kommunerna i vissa fall måste pröva att ett område är lämpligt för bebyggelse genom en detaljplan.

Enligt plan- och bygglagen krävs normalt en detaljplan för en ny sammanhållen bebyggelse och en bebyggelse som ska förändras eller bevaras. I vissa fall krävs en detaljplan för enstaka byggnader och anläggningar.

Översiktplaneutredningen föreslår att detaljplanekravet begränsas. Därmed kan fler byggprojekt prövas direkt genom ett bygglov eller ett förhandsbesked. Bland annat anser utredningen att det bör vara möjligt att avstå från att göra en detaljplan när bebyggelse kompletteras eller förändras inom ramen för den befintliga gatustrukturen. Att fler åtgärder kan prövas genom ett bygglov underlättar bland annat för mindre och medelstora företag att ta initiativ till byggprojekt som i dag kräver en detaljplan. Enligt utredningen kan förslaget på sikt bidra till en bättre konkurrens inom byggsektorn och därmed även till fler bostäder.

I betänkandet föreslår utredningen även ändringar i andra lagar som är kopplade till förekomsten till en detaljplan. Det handlar bland annat om krav enligt miljöbalken och ordningslagen.

(Utredningen i sin helhet återfinns på: http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2017/06/sou-201764/ där även texten ovan är hämtad.)

Förslag till yttrande

Inskränkningar i planmonopolet

Planmonopolet innebär som bekant att kommunen bestämmer hur mark skall användas och bebyggas inom kommunen. Lomma kommun ser allvarligt på att planmonopolet ifrågasätts både i föreliggande delbetänkande och i övriga delar av Översiktsplaneutredningen. Planmonopolet är en av de viktigaste förutsättningarna för det kommunala självstyret i Sverige. I det nuvarande planeringsförfarandet med översiktsplan – detaljplan – bygglov prövas och planeras även den kommunala försörjningen, skola, förskola, teknisk försörjning. Genom att bebyggelsen framgent inte nödvändigtvis är styrd genom detaljplan är det ytterst svårt att planera för den försörjning som kommunen enligt lag ska stå för då utbyggnad och främst förtätningar sker genom bygglov. Planeringsunderlaget för försörjningssystemen blir således mycket svårförutsägbart. Hur ska man fortsättningsvis kunna styra bebyggelsetäthet och bebyggelsespridning och därigenom behovet av kommunal försörjning?

Enligt det föreliggande förslaget blir detaljplanering, i vissa fall, ett frivilligt instrument. Visserligen uttalar delbetänkandet att kommunen kan välja att pröva en åtgärd genom detaljplaneläggning i sådana fall där lagen inte ställer krav på detaljplan. I författningsförslaget står följande:
4 kap. 2§
Kommunen ska med en detaljplan pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk samt reglera bebyggelsemiljöns utformning för
(de fall där reglering med detaljplan ska ske)
Trots första stycket 1–3 krävs det ingen detaljplan om åtgärden kan prövas i samband med en prövning av ansökan om bygglov eller förhandsbesked och, i fråga om en ny sammanhållen bebyggelse, åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En följd av detta kan bli att rättspraxis utvecklas så att avslag på bygglov/förhandsbesked pga detaljplanekravet i vissa fall blir en omöjlighet. En starkare koppling till översiktsplanen, likt den i 5 kap. 7§ 1, dvs överensstämmelse med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande skulle eventuellt till viss del kunna avhjälpa en olämplig utveckling.

Förutsebarheten för den förmodade utvecklingen inom en ”planlös” bebyggelse är vidare mycket låg. En liten utbyggnad på en fastighet som på grannfastigheten blir fem kvadratmeter större än på grannfastigheten osv leder exempelvis till avsevärt mycket större dagvattenflöden än planerat, vilket i sin tur leder till översvämningar.

Lomma kommun vill vidare framhålla att det planeringsverktyg som detaljplanen utgör är ett mycket välfungerande verktyg, där lämplighetsbedömningar kan ske i rimlig takt av personal som är specialutbildad för att göra de avvägningar som krävs av lagstiftningen i samråd med både medborgare och myndigheter. Det är ett utbrett missförstånd att det är detaljplane-processen som sådan som medför att bebyggelse inte kan komma till stånd i den takt som samhället önskar. Det finns utredningar som visar att det finns massor av detaljplanelagd mark redo att bebyggas. Det är viktigt att ha klart för sig att det privata bostadsbyggandet inte är någon filantropisk verksamhet och att bebyggelse inte kommer till stånd om inte konjunkturen ger exploatörerna tillräckligt goda förutsättningar att bygga.

Lämplighetsbedömning i översiktsplanen

Lagstiftarens krav på utredningen av markens lämplighet kvarstår oavsett i vilket skede bedömningen ska göras. Med andra ord kommer samma arbete att behöva göras även i fortsättningen men i andra skeden. Om arbetet flyttas till översiktplaneskedet i form av att översiktplanen ska vara mer detaljerad och bindande kommer framtagandet av översiktplaner att bli mer omfattande än de är idag, vilket innebär att de inte kommer att kunna förnyas med den frekvens som nu är aktuell. Därmed finns risk att de blir förlegade redan innan de antas. Det medför också att den utredningskostnad som idag ligger på exploatören i detaljplaneskedet framgent belastar den skattefinansierade översiktsplaneringen. Eftersom delbetänkandet utgör endast en liten del av Översiktsplaneutredningen är det omöjligt för kommunen att skaffa sig en överblick av helheten som översiktsplaneutredningen avser att få fram, vilket även utredaren delvis påtalar på sidan 16
”Vi konstaterar även att det saknas förutsättningar för att redan nu föreslå en begränsning av kravet på detaljplan som är kopplad till en utvecklad översiktsplan, dvs. till de förslag som vi enligt kommittédirektiven ska utreda inom ramen för vårt nästa delbetänkande.”
Lomma kommun anser att det hade varit lämpligare att redovisa Översiktsplaneutredningens förslag i den ordnings som planering normalt genomförs enligt plan- och bygglagstiftningen dvs ”Översiktsplan-Detaljplan-Bygglov”.

Lämplighetsbedömning i bygglov/förhandsbesked

Om utredningen av markens lämplighet istället ska flyttas till förhandsbesked/bygglovprövning kommer bygglovhandläggarna att få hantera mycket mer komplexa projekt än idag utan den ledning som man nu har av detaljplanen. Detta ska då ske på en lagstadgad handläggningstid som idag uppgår till tio veckor. Lagkraven för lämplighetsbedömningen har inte ändrats och därmed kommer det att krävas ungefär samma utredningar i ett förhandsbesked eller bygglov som det gör i detaljplaneskedet idag. Detta innebär t ex att det bara för att ärendet ska kunna anses komplett måste inlämnas diverse kostsamma utredningar och provtagningar, innan exploatören ens har fått en försiktig tumme upp av byggnadsnämnden i form av det planbesked som idag används som svar på detaljplaneförfrågningar. Det är därför inte troligt att kostnaden i någon större utsträckning blir mindre för exploatören. Inte heller är det säkert att det kommer att gå särskilt mycket snabbare, då utredningarna ändå ska tas fram. Snarare är riskerna för exploatören större i form av exempelvis att utgången av ett eventuellt överklagande är mera oviss då det inte finns någon detaljplan att luta bedömningen på. Därmed är det inte heller säkert att det kommer att medföra en bredare exploatörskonkurrens såsom man förutspår. Vissa utredningar måste dessutom göras för ett större område än en enskild fastighet, exempelvis flertalet utredningar kopplade till risk- och klimatförändringar. Hur detta ska kunna genomföras på ett rättssäkert och effektivt sätt i förhandsbeskeds/ bygglovskedet har Lomma kommun svårt att se.

Förutsebarhet – kommuner gör olika bedömningar av när detaljplan krävs

Till följd av den föreslagna ändringen av detaljplanekravet föreslås diverse följdändringar i annan lagstiftning. Eftersom vissa områden som nu är detaljplanelagda inte längre behöver/kommer vara det i framtiden, måste vissa ändringar i PBL göras. T ex föreslås nya förutpekade områden av tätbebebyggelse där de regler som nu gäller inom detaljplanelagt område ska gälla framöver. Utredaren menar att förutsebarheten för t ex lovplikt för vissa åtgärder bli bättre för den enskilda. Likaså ska det vara förutpekat i vilka fall detaljplan alltid måste upprättas till följd av MKB-kravet. Detta låter visserligen bra, men samtidigt utgörs

delbetänkandets huvudförslag av att göra detaljplaneringen frivillig i vissa fall. Tolkningen av när en detaljplan behövs eller inte kommer därför att vara väldigt olika från kommun till kommun. Förutsebarheten för vilken hantering som krävs i de olika kommunerna kommer att vara låg för de exploatörer som verkar i flera olika kommuner. Frågan är vidare om en ökad frivillighet inför detaljplanen skapar fler bostäder. De enstaka kommuner som idag inte är intresserade av att bygga och förtäta kommer inte att tillhöra de kommuner som utnyttjar möjligheten att hoppa över detaljplaneskedet.

Statlig brist på kontroll av tillkommande bebyggelse

Förslaget berör även hur staten ska kunna förhindra att en ur statlig synvinkel olämplig bebyggelse kommer till stånd. Enligt gällande lagstiftning sker denna kontroll vid framtagandet av såväl översiktsplanen som detaljplan. Denna möjlighet för statlig kontroll saknas helt i författningsförslaget. Utredaren skriver på sidan 173" *Om det kan antas att länsstyrelsen vid en detaljplaneläggning skulle motsätta sig den sökta åtgärden med hänvisning till att åtgärden är olämplig i förhållande till någon av ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL, bör bebyggelsen prövas genom detaljplan."* men konstaterar vidare på sidan 218 *"Vi har övervägt om det finns behov av bestämmelser med innebörden att staten ska kunna förhindra att en åtgärd prövas genom bygglov eller förhandsbesked inom vissa geografiska områden. Det skulle kunna handla om att länsstyrelsen får möjlighet att besluta att undantagsregeln i 4 kap. 2 § andra stycket PBL inte ska kunna tillämpas i vissa områden där de statliga intressena är särskilt starka, i linje med den modell som gäller för bygglov och förhandsbesked enligt 11 kap. 12 § PBL. Vi bedömer att det inte finns något behov av sådana bestämmelser som vi nu har skisserat. Det handlar bl.a. om att de justeringar som vi föreslår i detaljplanekravet är av begränsad omfattning. Vi bedömer även att det ofta finns ett intresse från kommunens sida för att reglera markanvändningen genom en detaljplan, om förutsättningarna är sådana att det kan finnas skäl för länsstyrelsen att ingripa. Länsstyrelsen kan liksom i dag redovisa sin uppfattning inom ramen för översiktsplaneringen, om länsstyrelsen bedömer att vissa åtgärder behöver prövas genom en detaljplan. Om detta inte är tillräckligt, finns även möjligheten att besluta om att den tillsyn som gäller för detaljplaner även ska gälla för bygglov och förhandsbesked enligt 11 kap. 12 § PBL."*
Lomma kommun anser även att denna problematik till viss del kan avhjälpas med en koppling motsvarande den i 5 kap. 7§ 1, dvs överensstämmelse med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande.

Slutsatsen att kommunens kostnader förväntas minska något ifrågasätts starkt, både till följd av behovet av kommunal service och till följd av det som utredaren befarar under "konsekvenser för enskilda" på sidan 377 *"När rättigheter och skyldigheter på varje enskild tomt inte längre har reglerats i en detaljplan kan förändringar ske i grannskapet som uppfattas som störande av den enskilde, vilket kan leda till fler klagomålsärenden."* Tillsynsärenden såväl som rådgivning är skattefinansierade, såtillvida inte sanktionsavgifter kan dömas ut, vilket långt ifrån alltid är fallet. Likaså kan, som tidigare påtalats, kostsamma utredningar behöva göras med skattemedel om översiktplanen ska bli mer detaljerad och ta ställning t ex rörande markens lämplighet för olika ändamål.

Förslag till beslut

- att Lomma kommun yttrar sig i enlighet med ovanstående förslag.

Remiss plan. avd.

REGERINGSKANSLIET

Remiss

LOMMA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2017 -07- 07

2017-06-29

Dnr N2017/04517/PBB

Näringsdepartementet

Avdelningen för bostäder och transporter
Enheten för plan-, bygg och bostadsfrågor
Ann-Kristin Kaplan
E-post: ann-kristin.kaplan@regeringskansliet.se
Telefon: 08-4058474

Delbetänkande Detaljplanekravet (SOU 2017:64)

Remissinstanser:

1. Justitieombudsmannen (JO)
2. Svea hovrätt, mark- och miljööverdomstolen
3. Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen
4. Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen
5. Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolen
6. Blekinge tekniska högskola
7. Boverket
8. Domstolsverket
9. Folkhälsomyndigheten
10. Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas)
11. Fortifikationsverket
12. Försvarets radioanstalt
13. Försvarsmakten
14. Havs- och vattenmyndigheten
15. Konkurrensverket
16. Kungl. Tekniska högskolan
17. Lantmäteriet
18. Länsstyrelsen i Blekinge län
19. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
20. Länsstyrelsen i Jönköpings län
21. Länsstyrelsen i Norrbottens län
22. Länsstyrelsen i Skåne län
23. Länsstyrelsen i Stockholms län
24. Länsstyrelsen i Södermanlands län
25. Länsstyrelsen i Västmanland
26. Länsstyrelsen i Örebro län

27. Myndigheten för delaktighet
28. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
29. Naturvårdsverket
30. Polismyndigheten
31. Riksantikvarieämbetet
32. Sametinget
33. Skogsstyrelsen
34. Statens centrum för arkitektur och design
35. Statens energimyndighet
36. Statens fastighetsverk
37. Statens geotekniska institut
38. Statens jordbruksverk
39. Statistiska centralbyrån
40. Statskontoret
41. Sveriges geologiska undersökning
42. Sveriges lantbruksuniversitet
43. Sveriges metrologiska och hydrologiska institut
44. Tillväxtverket
45. Tillväxtverket, Regelrådet
46. Trafikverket
47. Transportstyrelsen
48. Uppsala universitet, juridiska fakulteten
49. Åklagarmyndigheten
50. Västernorrlands läns landsting
51. Västra Götalandsregionen
52. Region Kronoberg
53. Region Östergötland
54. Stockholms läns landsting
55. Upplands-Väsby kommun
56. Huddinge kommun
57. Stockholms kommun
58. Nacka kommun
59. Sundbybergs kommun
60. Uppsala kommun
61. Trosa kommun
62. Linköpings kommun
63. Söderköpings kommun
64. Vetlanda kommun
65. Mörbylånga kommun
66. Västerviks kommun
67. Gotlands kommun
68. Olofströms kommun
69. Lomma kommun
70. Båstads kommun

71. Malmö kommun
72. Helsingborgs kommun
73. Kristianstad kommun
74. Varbergs kommun
75. Kungsbacka kommun
76. Orust kommun
77. Tibro kommun
78. Göteborgs kommun
79. Mölndals kommun
80. Kristinehamns kommun
81. Örebro kommun
82. Västerås kommun
83. Rättviks kommun
84. Avesta kommun
85. Sandvikens kommun
86. Söderhamns kommun
87. Sundsvalls kommun
88. Åre kommun
89. Vännäs kommun
90. Skellefteå kommun
91. Luleå kommun
92. Kiruna kommun
93. Sveriges advokatsamfund
94. Bygg Partner i Dalarna AB
95. Byggherrarna Sverige AB
96. Fastighetsägarna Sverige
97. Föreningen för samhällsplanering
98. Föreningen Sveriges Bygglovgranskare och Byggnadsnämndssekreterare
99. Föreningen Sveriges stadsbyggare
100. Ikano Bostad AB
101. IQ Samhällsbyggnad
102. JM AB
103. Jägarnas riksförbund
104. Lantbrukarnas riksförbund
105. Lantbrukarnas riksförbund, Skogsägarna
106. Naturskyddsföreningen
107. Näringslivets regelnämnd
108. Riksförbundet Enskilda vägar
109. Samhällsbyggarna
110. Skanska Sverige
111. Skogsindustrierna
112. Skogssällskapet
113. Småkom

114. Sveaskog
115. Svenska Byggnadsvårdsföreningen
116. Svenska Jägareförbundet
117. Svenska samers riksförbund
118. Sveriges Allmännyttiga Bostadsbolag (SABO)
119. Sveriges Arkitekter
120. Sveriges Byggindustrier
121. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
122. Sveriges Stadsarkitektförening
123. Trä- och möbelföretagen
124. Villaägarnas Riksförbund

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet **senast den 31 oktober 2017**. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post. Vi ser gärna att remissvaren även skickas i elektronisk form via e-post till n.registrator@regeringskansliet.se och marie.egerup@regeringskansliet.se i både word- och pdf-format. Vi skulle uppskatta om filnamnet är Regeringskansliets diarienummer, SOU_2017_64, följt av remissinstansens namn.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Delbetänkandet finns tillgänglig för nedladdning på http://www.regeringen.se

Som framgår av betänkandet föreslår Översiktsplaneutredningen att vissa bestämmelser ska kopplas till termerna tätbebyggelse respektive samlad bebyggelse (avsnitt 5.5). Utredningen har låtit en konsult analysera vilka områden som kommer att utgöra sådan bebyggelse i Västmanlands län, utifrån olika kart- och registerdata. Via nedanstående länk är det möjligt att ta del av hur olika parametrar påverkar räckvidden av de föreslagna bestämmelserna.

https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/tyrenswebmaps/samladbebyggelse/index.html

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan

laddas ner eller beställas från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Annika Gottberg
Departementsråd