



**Fredrik Lager**

## Dialogmöte för Åhus, Horna, Yngsjö, Rinkaby och Ripa på Seaside 2021-11-18

Närvarande:

Politiker: Pierre Månsson, Peter Johansson och Katarina Honoré

Tjänstemän: Jimmy Källström, Jonas Schrevelius, Kajsa Björklund, Rickard Wilhelmsson, Henrik Wester och Jenny Grip, Tekniska förvaltningen, Marieth Johansson och Christian Björnsson, Mark och exploateringsavdelningen, Ellinor Dahlberg, Medborgarcenter, Ann-Mari Lindberg och Katarina Olsson, Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen, Peter Sonnsjö och Anna Nordin, Arbete och välfärdsavdelningen, Ulrika Cedell och Lars Jennfors, Kultur och fritidsförvaltningen, Pia Mastenstrand, Kommunikationsavdelningen, Kristina Persson och Camilla Forsbring, Omsorgsförvaltningen, Mathias Dettman, och Annika Månsson, Barn & Utbildningsförvaltningen, Eva-Marie Hagström, Johanna Pettersson och Fredrik Lager, Tillväxtavdelningen och Bobby Bengtsson och Ludwig Hilbertsson C4 Energi

Ett 90-tal besökare kom för att diskutera aktuella frågor med politiker och tjänstemän.

Dialogmötena genomförs under denna mandatperiod i form av öppet hus med stationer som bemannas av kommunens förvaltningar och bolag. Medborgarna har där möjlighet att träffa kommunens politiker och tjänstemän för att framföra och komma med synpunkter på vad som är angeläget för var och en.

Vissa frågor återkopplas till enskilda deltagare efter mötet. Svaren redovisas inte i denna sammanställning.

### Inkomna synpunkter

Inför dialogmötet har allmänheten givits möjlighet att lämna in synpunkter och önskemål. De tillsammans med en sammanställning av de tankar, idéer, diskussioner och synpunkter som framfördes på mötet redovisas här.

### Bredband/fiber och solceller

C4 Energi fanns på plats och informerade och svarade på frågor. Främst rörde det sig om frågor rörande solceller, laddstolpar och när fiberanslutningen kan installeras i de områden som mötet gällde.

Som svar på en del av de frågorna så är det kostsamma projekt, och det krävs en hel del beställningar i dessa områden. Men vi vet om detta och vi jobbar för att hitta olika lösningar på detta.

Mer information samt tidsplan kommer att presenteras på C4 Energis fiberkarta.

<https://www.c4energi.se/privat/fiber/fiberkartan/>



## Omsorgsfrågor

Representanter från kommunens mötesplatser var med på mötet. Mötesplatsernas fokus ligger på att skapa meningsfulla aktiviteter för invånare ute i samhället.

Mötesplatserna informerade om sin verksamhet fick frågor om hur man kan bli kontaktperson och vad det innebär samt var det även diskussioner om ofrivillig ensamhet, familjehem och att kommunen söker kontaktfamiljer.

## Trygghetsfrågor

Ett önskemål om en **större polisär närvaro i Åhus**. Både för att synas men även för att få en möjlighet att få prata med polisen.

Svar från polismyndigheten. Varje onsdag 10.00-14.30 står polisen mobila kontor vid ICA Kvantum. Dit är man välkommen och diskutera frågor med dem.

Det diskuterades och ställdes även frågor om **grannsamverkan**. Det finns mer att läsa om metoden på <https://www.kristianstad.se/sv/omsorg-och-hjalp/trygg-och-saker/brottsforebyggande-arbete/grannsamverkan/>

## Kultur- och fritidsfrågor

Det undrades över statusen på **Skateytan** i Åhus?

Svaret är att beställning är lagd till tekniska förvaltningen. Tidsplan har vi tyvärr inte fått ännu. Dialog har skett med företrädare för Åhus Skateboardförening samt barn/ungdomar på Åhus fritidsgård, för att landa i den utrustning som man vill ha på platsen

Angående **Utegymp i Åhusparken** så har en beställning lagts till tekniska förvaltningen och ambitionen är att det finns på plats till sommaren. Vi har försökt anpassa utegymmet, så att det attraherar en bredare målgrupp jämfört med det utegym som tidigare låg vid Åhus Seaside.

Frågor om Kristianstads kommuns **planer för Åhus Museum**

Svar: Det är Regionmuseet som är hyresgäst och det är i nuläget inte klart vad som kommer att hända med verksamhet och lokal.

Förslag om att ha Miró-utställning permanent i lokalen: Donationen är omfattande och lokalen är inte ändamålsenlig.

Önskemål om att **utöka nyttjandet av Kantarellbadet**. Förslag lämnades på att installera en enkel bastu i omklädningsrummen. Där finns gott om plats i de överdimensionerade lokalerna och en bastu behövs! Särskilt äldre och simskolebarn vill värma sig mellan simturer.

Förläng säsongen april-oktober med ett mobilt tak över bassängen. Det skulle betyda mycket för simskolan, då Rönnö nu är stängt. Likaså för allmänheten att kunna



motionssimma en stor del av året. Hotellet och hela byn får också en ökad attraktionskraft.  
Svar: Kultur- och fritidsförvaltningen och tekniska förvaltningen ser inte förslaget om bastu i omklädningsrum som en lösning. Däremot skulle det ev. kunna vara möjligt med en fristående bastu. Detta är då en fråga om kostnad och prioritering.

Ang. mobilt tak så är det en fråga som är förknippad med både utmaningar vad gäller ventilation och hållbarhet men det är också en stor kostnad för en begränsad tid

Fråga om på att upprätta speciella **cykelleder i skogen**, precis som det finns avsatta ridleder i skogen.

Svar: från Kultur- och fritidsförvaltningen Det finns inga sådana planer i nuläget. Det går naturligtvis att diskutera om det finns möjlighet och inte minst medel att projektleda anlägga och sköta en särskild MTB-led på den mark som kommunen äger. En särskild led kan avlasta de vanliga stigarna men det beror på hur intressant den kan utformas för cyklisterna. Att anlägga MTB-led är generellt ingen expertis vi har inhouse på kommunen utan bör ske med utövarna.

Allemansrätten är grunden för utomhusvistelse och utgångspunkten är att vi samsas i naturen med de resurser och anläggningar (ex stigar) som finns.

Är det flera eller många som upplever att MTB är ett problem i det området så får vi såklart titta närmare på det, med den brasklappen att vi endast har rådighet över den mark som kommunen äger.

## Barn och utbildningsfrågor

Det framfördes **önskemål om att dagis och skola ska byggas ut i Yngsjö** med tanke på den utbyggnad som sker i Yngsjö med omnejd?

Svar: Barn och utbildningsförvaltningen har svarat: Vi gör regelbundet analyser av nybyggnationer och följer barn- och elevutvecklingen i Åhus-området. Vi ser för närvarande inget behov av nybyggnationer för att inrymma de barn som kommer att ha behov av förskola i området i och omkring Åhus.

## Bostads- och utvecklingsfrågor

På mötet informerades det om den **Fördjupade översiktsplanen för Åhus**. Syftet med arbetet är att ta fram ett beslutsunderlag för den exploatering och utveckling som krävs för att Åhus ska fortsätta att utvecklas till en attraktiv ort i Kristianstads kommun.

Mer information finns även på [www.kristianstad.se/ahus](http://www.kristianstad.se/ahus), där finns möjlighet att skriva in synpunkter eller använda frågeformuläret digitalt.

Tanken är att fram till 2035 ska det planeras och uppföras 700 bostäder.

### **Transval 300 st**

- **Täppet 190**



- **Småhus Äspet 15**
- Kollekulla 100
- Stinsen 70
- Yngsjövägen/Transval 25

**Åhus 42:165** Ett förslag ny detaljplan har tagits fram för Åhus 42:165 med flera i Transval. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder i varierad utformning.

**Åhus 557:52** Ett förslag till ny detaljplan har tagits fram för framförallt parkering, lager och kontor.

**Horna 3:12** Ett förslag till ny detaljplan har tagits fram för blandad verksamhetsanvändning och förskola i Åhus.

En annan diskussion som var ventilerades var parkeringen vid evenemangsstranden. Enligt närboende var överenskommelsen att de var lovade skydd mot hamnverksamheten.

### Bygglövsfrågor

Varför är det fritt fram för vissa att bygga närmre än 4,5 m från allmänning, jag blev nekad och ingen dispens kunde ges, men flera platser i "nya" Tället är det tydligen ok, var finns likvärdigheten, eller kommer ni att stävja detta eller ska det vara vilda västern som gäller

Svar: Regler gällande bebyggelses avstånd till fastighetsgräns varierar beroende på om området är planlagt eller ej och om planerna är gjorda efter PBL trädde i kraft eller före.

För planer gjorda efter PBL så gäller de bestämmelser som anges i den gällande detaljplanen. I de relativt sentida detaljplanerna vid Tätörtsvägen tror jag att man tillåter komplementbyggnader 1 meter från gräns. Jag är tämligen säker på att man inte har tillåtit någon närmre placering än så i något bygglov men i teorin kan man alltid pröva en liten avvikelse från planbestämmelser.

I planer före PBL (1987) så gäller byggnadsstadgans generella bestämmelse om 4,5 meter.

Utanför detaljplan och sammanhållen bebyggelse gäller byggnadsstadgans generella regel om 4,5 meter för bygglovsbefriad bebyggelse som komplementbyggnader. I bygglov kan man dock pröva närmre placering då det saknas reglering i detta fall.

För bygglovsbefriade byggnader (friggebod, attefallsbyggnader) gäller andra regler som är direkt inskrivna i PBL. Där gäller avstånd 4,5 till gata och allmän plats (park, natur). Mot gränser för granne gäller 4,5 meter om grannen inte medger närmre placering. Om grannen medger närmre är det ok.



Om man bygger nära gräns måste man också beakta och följa de branskydds krav som kan ställas på byggnaden enligt BBR.

Sen finns ibland andra lagstiftningar än Plan- och bygglagen som kan påverka hur nära gräns man får bygga, t.ex. hinderfritt avstånd enligt väglagen. Då kan det handla om längre avstånd, generellt 12 meter och ibland utökat till 30 respektive 50 meter.

## Renhållningsfrågor

En fråga gällande **begränsningar på kommunens återvinningsstationer** och att det borde vara fritt att köra in där under öppettiderna så många gånger man behöver. Öppettiderna är tyvärr konstiga, öppnar mycket sent på vardagar. Ur miljösynpunkt bör man kunna köra in på tippen när man är på väg någon stans. Nu får man planera och fylla bilen varje gång.

Svar från Renhållningen. När det gäller antal besök/år på våra återvinningscentraler, så har vi gjort en bedömning utifrån vad som är rimligt att ett hushåll producerar i avfall/år.

I den taxa som är beslutad i fullmäktige ingår bl.a. en grundavgift. I denna ingår i sin tur bl.a. besöken på våra återvinningscentraler.

Grundavgiften finansierar de 24 besök/år som en villaägare tilldelas. Där är det viktigt att påpeka att samtliga taxebetalare delar på denna totala kostnad.

Om man kommer över gränsen på 24 besök/år betalar man därför en extra avgift för detta. På detta vis får alla kunder samma behandling och kostnad.

De kunder som har utökade behov, av olika anledningar, får därför betala extra.

Vi anser nog att våra öppettider totalt sett är väldigt generösa. Vid en förändring av öppettiderna tittar vi bl.a. på när våra kunder besöker oss.

Många av våra kunder är lediga på helgerna, och därför valde vi att utöka vår service då. Vi ser också att många gärna besöker oss sent på eftermiddagarna hellre än på morgonen.

Våra anläggningar kräver skötsel och underhåll, som är lättare att utföra och med mindre risker när vi inte har besökare på plats.

En annan aspekt är vår personal. De arbetar mycket, bl.a. på helgerna, och behöver vara lediga och återhämta sig mellan arbetspassen.

## Näringslivsfrågor

En diskussion om att kommunen kunde ta fram ett större område för **foodtrucksverksamhet**. Idag har vi specifika platser rekommenderar specifika platser



för foodtruck men det som önskas är att ett större område skulle tas fram med toaletter, bord, stolar.

### Skötsel frågor

En generell diskussion om ovårdade tomter och vad kan kommunen göra åt detta? När det gäller ovårdade tomter så är det kommunens bygglovsavdelning som handhar ärendet med ovårdade tomter. Finns det synpunkter på en specifik tomt som man tycker är ovårdad går det bra att göra en anmälan direkt till Kristianstads kommun.

Medborgare har uppmärksammat kommunen om att den återstående konventmuren är på väg att rasa då en sten har fallit. Området är nu avspärrat och det har börjat ett arbete med att skissa på ett sätt att rädda den återstående muren. Det kommer att byggas ett tak och mura fast några av de nerfallande stenarna. Innan vi börjar bygga krävs tillstånd från länsstyrelsen. Skiss är klar och ansökan är inskickad och nu inväntar vi besked.

### VA-frågor

Det upplevs att det är **dåligt vattentryck på det kommunala vattnet i Rinkaby**. Detta har märkts av ända sedan vår/sommaren 2018. Tekniska förvaltningen har utfört kontroller på vattenledningarna och konstaterat att det är väldigt dåligt vattentryck. Även efter att en tryckförstärkare har installerats i pumpstation är trycket väldigt dåligt.

Svar: Det som behöver göras är att reparerar serviser som läcker för att på så sätt kunna öka trycket till fastigheterna. Detta uppdrag ligger i verksamhetsplaneringen.

### Trafik- och kollektivtrafiksfrågor

Trafikfrågor i dess olika former kom fram på mötet. Framförallt var det mycket frågor och funderingar vad kommunen kan göra för åtgärder för att bilister ska hålla gällande hastighet på vägen. Frågor om belysningen och släntklippning längs vägen diskuterades också.

Generellt kan man säga att om man upplever att bilister kör för fort hänvisar vi att kontakt tas med polismyndigheten för att framföra sina synpunkter. När det gäller önskemål om de övriga önskemålen har inte kommunen rådighet i att göra förändringar på dessa vägar då Trafikverket är väghållare. Vägar som Trafikverket har rådighet över delger vi de inkomna synpunkterna till efter mötena.

De vägar som kommunen är ansvarig för kommer Tekniska förvaltningens trafikenhet att se över.

Här följer en lista på de diskussioner som fördes.

#### Synpunkter som är Trafikverkets ansvar:

Synpunkt på att Infart till Gälltoftavägen från väg 118 är för smal/trång för att en lastbil ska kunna ta svängen normalt utan att komma över på motsvarande körbana eller att lastbilen ska behöva använda trottoaren som är placerad på Gälltoftavägens högra sida



med riktning mot Gälltofta.

Även vägens bredd är inte enligt reglerna för att tung trafik ska kunna användas enligt säkerhetsregler. Mellan 100 - 300 meter in på vägen blir vägen smalare så två lastbilar eller traktorer inte kan mötas. Fordonstrafiken har ökat det senaste året och Rinkaby Övningsfält har ökat sin verksamhet med tunga transporter till och från övningsfältet. Det finns också en planerad omdragning av Gälltoftavägen ifrån Pansarvägen med anslutning till Hallingavägen. Vad händer med denna planerade omdragning?

Det önskas även en gångbana. Eftersom vägen idag används som genväg till E22 för många bilister.

Svar: Kristianstads kommun har gjort en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) av väg 118.

Utredningen är skickad till Trafikverket som är ansvarig trafikhållare. I ÅVS:en finns följande åtgärd. I dec har E22 varit öppen i ett år och det är så lång tid som Trafikverket rekommenderar att man avvaktar effekter av en ombyggnad. Hela ÅVS:en biläggs i mötesprotokollet.

#### Anslutade vägar/korsningar

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Första situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
18	Utred vidare: Gälltofta- och Hallingavägen (närmst väg 118) utifrån de brister som utredningen lyfter fram	Framkolighet och trafiksäkerhet för oskyddade och motortrafikanter	1	Krävs vidare utredning	90 000 (150 utredningstimmar)	Medel	Ja	Utredningen bör drivas av kommunen då nyttor och eventuella åtgärder sannolikt är störst på lokal nivå. Utredningen bör även avvaktas tills effekterna av ombyggnaden på E22 är synliga
10	Minska risken för att långa fordon kör upp på trottoaren, högersväng	Trafiksäkerhet oskyddade	2	Medel	50 000	Hög	Ja	Reflexstolpar eller liknande. Om stolparna körs ner är det en indikation

#### Synpunkter som är Kommunens ansvar

Södra Piggagatan, vid Åhusparken, är GC-vägen för smal, önskar ngn sorts åtgärd så att den breddas så att man kan mötas.

Potthål på Södra Piggagatan i höjd med Åhusparken.  
Notis: Felet är nu åtgärdat.

Köpmannagatan är i dåligt skick. Önskemål om att hålen i gatan lagas  
Svar: Upptaget i felanmälan. Planeras 2023-2024.

Slussvägen är i dåligt skick. Önskemål om att Kommunen ser över bidrag med vägföreningen.

Harkranksvägen, kommunens del, Det är mycket rötter och sliten beläggning





Övergångsställe täppetleden vid campingen. Svar: Tas med i översyn kring området.

### **Synpunkter som är Region Skånes ansvar**

Önskemål om pågatåg till Åhus framfördes.

Synpunkter på busstrafiken till och från Åhus. Det upplevs att det blivit sämre. Att köra in på Täppetleden är OK, kommunen säger att Åhus får en buss som går runt i Åhus men det är ju inte sant, idag går den mer runt när den går Fädriften i ena riktningen och sedan Stubbagatan och Kolonivägen tillbaka, varför ändra på den rundan? Nu fick ni bygga fler hållplatser på Fädriften och Södra Piggagatan helt onödigt.

Svar När det gäller att fortsätta köra linje 551 i Åhus som den är idag även i fortsättningen var inget alternativ för Skånetrafiken (som är huvudman för kollektivtrafiken).

Kommunen förde många diskussioner med Skånetrafiken om att få behålla kollektivtrafiken i den östra delen av Åhus, resultatet blev linje 552. Orsaken till sträckningen är bland annat att Skånetrafiken rent generellt inte är för att en buss går i en slinga runt. Kommunen ville också att om man stiger på bussen exempelvis på Fädriften att man även när man ska tillbaka kan hoppa av på Fädriften. Förändringen av busstrafiken i Åhus har varit en fråga som pågått under flera år och diskuterats mycket på ledningsnivå mellan kommunen och Skånetrafiken

### **Gång- och cykelvägar**

På Gång- och Cykelvägen vid Åhmans anmäldes det att det finns rotgenomträngningar. Notis: felanmälan lagd till ansvarig driftledare, finns redan inventering gjord

Sydostleden – önskar att den byggs ut på Ävägen sista biten ut mot 118.

Önskemål om cykelväg utmed täppetleden från 118 till campingen och mellan Ripa och Åhus.

### **Belysningsfrågor**

Önskemål om belysning på GC-väg Åhus -> Yngsjö. Svar: Kommunen följer trafikplan och dess prioriteringar.



# Åtgärdsvalsstudie

Väg 118 Kristianstad - Åhus

Ärendenummer: TRV 2017/62149



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 118 Kristianstad - Åhus

Författare: Markus Jonsson, Patrick Olsson och Lina Wells, PLsyu

Dokumentdatum: 2018-02-23

Ärendenummer: TRV 2017/62149

**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

<b>Namn på åtgärdsvalsstudie:</b>	VÄG 118 KRISTIANSTAD - ÅHUS
<b>Ansvarig för genomförande:</b>	LINA WELLS, PLsyu
<b>Organisation:</b>	PLANERING REGION SYD UTREDNING
<b>Datum - start:</b>	2017-06-01
<b>Datum - avslut:</b>	2018-02-23

---

## Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND OCH SYFTE .....</b>	<b>6</b>
<b>2. PROBLEMBILD .....</b>	<b>6</b>
<b>3. AVGRÄNSNINGAR.....</b>	<b>6</b>
<b>4. INTRESSETER.....</b>	<b>8</b>
<b>5. TIDIGARE PLANERINGSUNDERLAG OCH GÄLLANDE PLANER .....</b>	<b>8</b>
<b>6. NULÄGE.....</b>	<b>9</b>
Övergripande funktion .....	9
Målpunkter .....	10
Trafik och hastighetsgränser.....	10
Trafiksäkerhet och olycksdata .....	16
Cykel .....	18
Kollektivtrafik.....	20
Järnvägen (Åhusbanan) .....	24
Natur- och kulturvärden .....	25
<b>7. KOMMANDE UTVECKLING.....</b>	<b>25</b>
<b>8. PRECISERANDE AV PROBLEM, BRISTER OCH BEHOV .....</b>	<b>26</b>
Kollektivtrafik.....	26
Anslutande vägar/korsningar .....	26
Trafikmiljö.....	27
Järnväg.....	27
<b>9. KRAV, RÅD OCH REKOMMENDATIONER .....</b>	<b>27</b>
<b>10. MÅL FÖR LÖSNINGAR.....</b>	<b>28</b>
<b>11. STUDERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>29</b>
Kollektivtrafik.....	29
Anslutade vägar/korsningar .....	31
Trafikmiljö.....	32
Järnväg.....	32
Paketeringsförslag.....	33
Effektbedömning.....	33
Inriktning och rekommenderade åtgärder .....	34
<b>12. ARBETSPROCESSEN .....</b>	<b>35</b>

<b>13. KVALITETSGRANSKNING .....</b>	<b>35</b>
<b>14. AVSLUT AV STUDIE .....</b>	<b>35</b>

## 1. Bakgrund och syfte

År 2005 mötteseparerades väg 118 delvis mellan Kristianstad och Horna. Det löste vissa trafiksäkerhetsproblem, men orsakade samtidigt andra problem eftersom det längs sträckan finns ett större antal anslutningar och korsningar som inte åtgärdades vilket främst bedöms påverka trafiksäkerheten negativt.

Vägen utgör ett starkt regionalt busstråk som trafikeras av Skånetrafiken och det finns ett antal busshållplatser inom utredningsområdet som inte är lämpligt utformade.

Studiens syfte är att ta ett helhetsgrepp på vägsträckningen mellan Åhus Tälletleden och trafikplats Hammar med väg 118 som utgångspunkt. Trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet är områden som prioriteras.

## 2. Problembild

### **Kollektivtrafik**

Hållplatserna längs med sträckan behöver utredas ur ett trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv. Restiderna bedöms inte konkurrenskraftiga i dagsläget vilket främst beror på antal stopp (hållplatser) längs vägen och den ojämna hastigheten.

### **Anslutande vägar**

Det är problematiskt att biltrafikanter genar på mindre vägar till och från E22 vilket är negativt för trafiksäkerhet och boendemiljö. Denna trafik bedöms vara störst på vägarna Gälltoftavägen (väg 1662), Hallingavägen (1665) och Nybodalsvägen (2073) En god framkomlighet på väg 118 är viktig för att trafiken ska välja den säkrare vägen. Korsningarna till de anslutande vägarna behöver utredas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

### **Tillgänglighet**

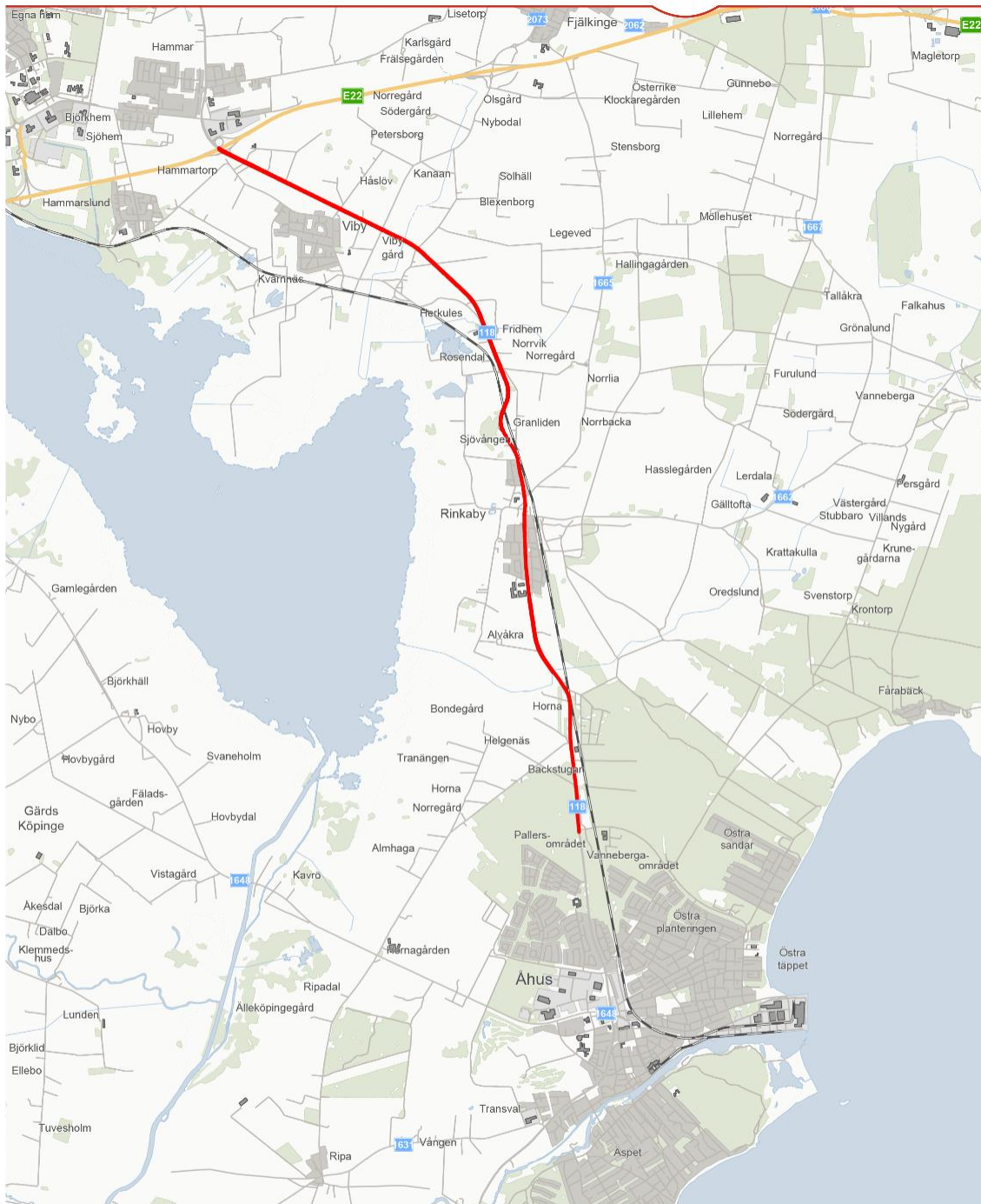
Längs sträckan är hastighetgränserna väldigt varierande vilket bidrar till en ojämn rytm. Detta skapar främst problem för kollektivtrafiken som har längre accelerationstider vilket minskar den upplevda attraktiviteten för kollektivtrafiksresenärer när bilister kör förbi. Hastighetsgränserna behöver utredas ur ett miljö- och framkomlighetsperspektiv.

### **Järnväg**

Plankorsningarna vid Gälltoftavägen och Hallingavägen behöver utredas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eftersom det har inträffat incidenter där.

## 3. Avgränsningar

Studien avgränsar sig till trafikslaget väg och inkluderar alla trafikantgrupper. Även järnvägen inkluderas, med fokus på plankorsningar, ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för motortrafikanter. Eventuella åtgärder kan bli aktuella på eller i anslutning till väg 118 mellan Tälletleden i söder och Trafikplats Hammar i norr. Sträckan är totalt 10,5 km lång.



## AVGRÄNSNING

Väg 118 mellan trafikplats Hammar och Åhus (Täppetleden)

Datum: 2017-08-07

Skala (A4): 1:63 399



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

 Fokusområde



Figur 1: Geografisk avgränsning, väg 118 mellan Tpl Hammar & Åhus Täppetleden



## 4. Intressenter

Tre primära intressenter har identifierats:

- Kristianstad kommun
- Region Skåne; Regional Utveckling och Skånetrafiken

Sekundära intressenter:

- Försvarsmakten
- Räddningstjänsten och Polisen

## 5. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

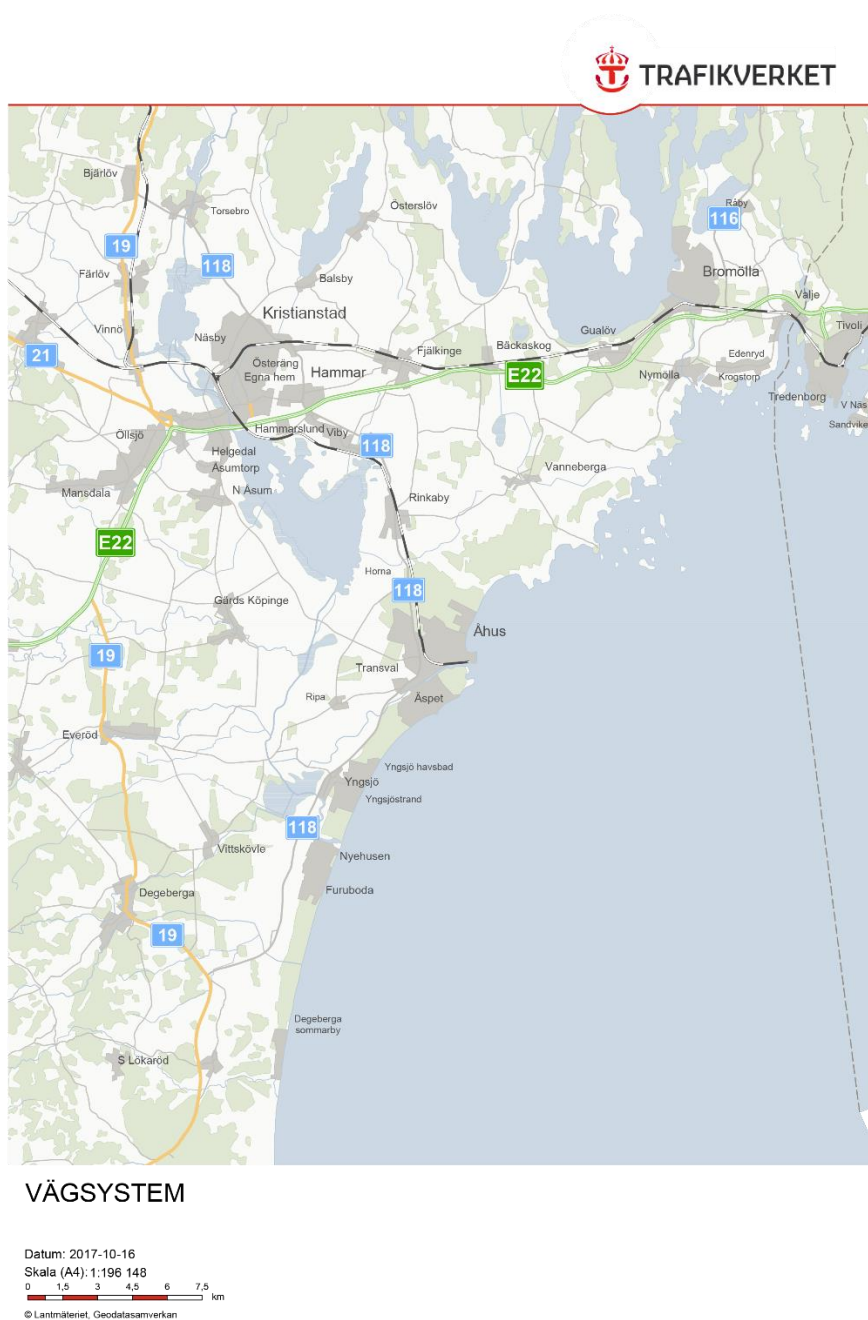
- PM Trafikomfördelning E22 (Sweco 2017-05-30)
- Trafikutredning Gälltoftavägen, (Tyréns 2014:10:02)
- Superbusskoncept Åhus-Osby/Älmhult, Trafikeringsstudie (Trivector 2014:13)
- Linjeutredning Åhus (Skånetrafiken)

## 6. Nuläge

I detta kapitel presenteras en nulägesrapport från utredningsområdet som ligger till grund för problembilden.

### Övergripande funktion

Väg 118 löper mellan Bjärlov i norr och Olseröd i söder. Både i norr och söder ansluter väg 118 till väg 19. Där imellan passeras Skånes fjärde största tätort Kristianstad och en av östra Skånes största basorter Åhus. Väg 19 är utpekad som en regionalt viktig väg då den binder samman nordöstra Skåne med Sydöstra Skåne. Väg 118 kompletterar väg 19 vad gäller att binda samma nordvästra delarna med sydöstra delen av Kristianstad kommun. Strax utanför Kristianstad kopplar 118 dessutom till E22.



Figur 2: Väg 118, övergripande roll i vägsystemet

## Målpunkter

Väg 118 mellan Åhus och Kristianstad har en viktig funktion som väg för pendling till och från arbetsplatser och gymnasieskolor. Det är mellan Åhus och Kristianstad som väg 118 är högst belastad. Kristianstad är en stor målpunkt för arbete och studier. Trafiken på väg 118 är tätast under några få timmar på morgon och eftermiddag.

Vägen används vidare av godstrafik mellan Åhus och E22 riktning österut. Målpunkter i Åhus för godstrafiken är förutom Åhus Hamn bland annat ett antal större industriföretag, där Absolut Company är mest tongivande. Vägsträckningen har ett starkt stråk för pendling med kollektivtrafiken med totalt sju busshållplatser på sträckan.

Väg 118 passerar även genom Rinkaby och Horna. Väster om Rinkaby ligger ett naturreservat och Försvarmakten har övningsverksamhet i området.

Vägsträckningen omges av jordbruk vilket genererar en hel del tunga och långsamma transporter under vissa delar av året. I Åhus har Lantmännen en spannmålsmottagning vilket utgör en målpunkt för långsamtgående fordon.

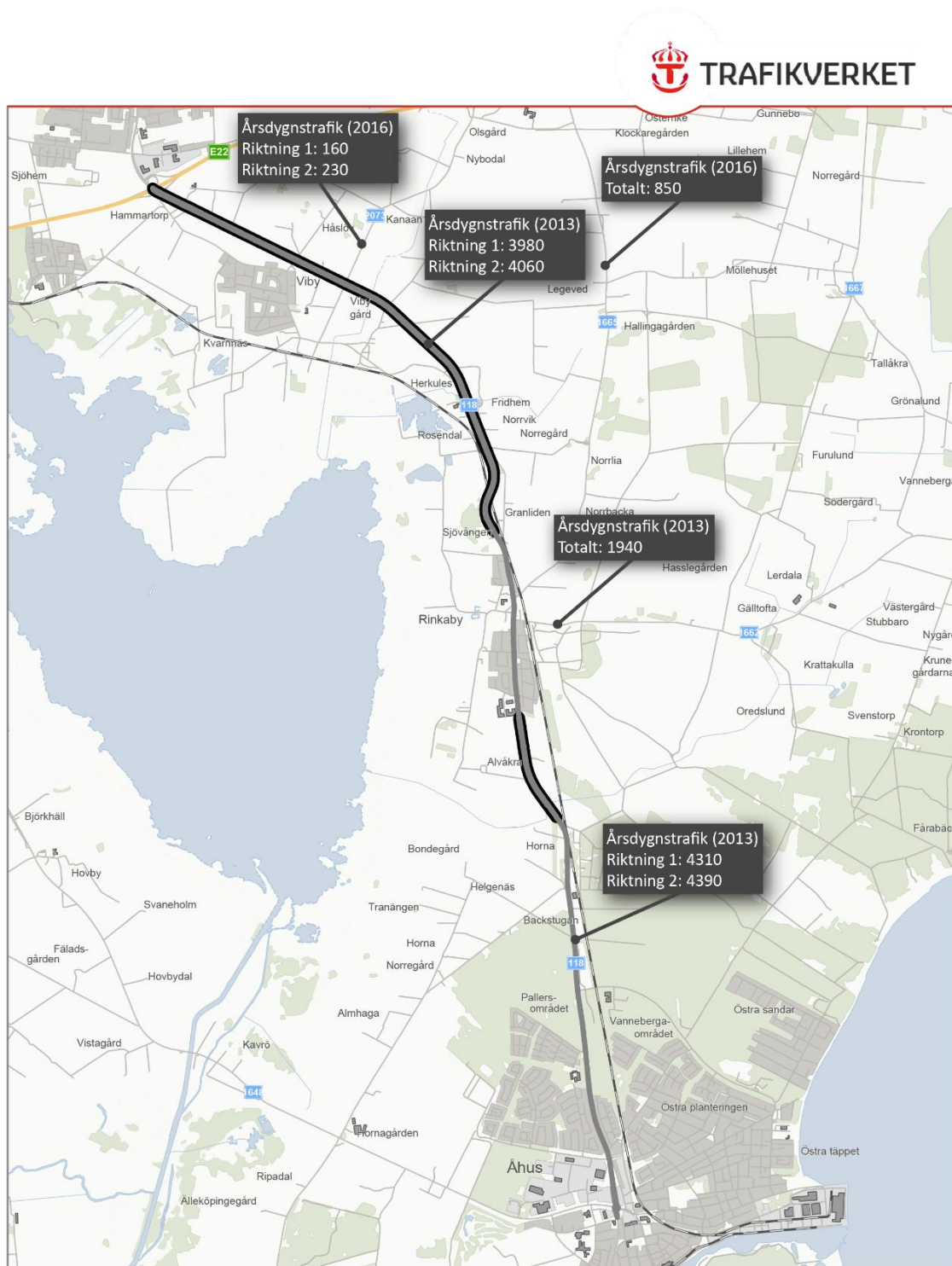
Vägen är under sommarhalvåret populär för turisttrafik. Besökare i östra Skåne använder ofta vägen då den fungerar som en koppling mellan besöksmål på Österlen och väg E22 riktning östra Götaland. Åhus är i sig också ett stort besöksmål som genererar mycket säsongsbetonad trafik under sommaren. Antalet boende i orten ökar från ca 10 000 till ca 30 000 under sommarmånaderna.

Ett handelsområde håller på att etableras vid trafikplats Hammar. Inom kort kommer en ny trafikplats att byggas i närheten av Eko (tpl Bäckaskog) vilken möjligen kan öka trafiken på de mindre vägarna norr om Åhus.

## Trafik och hastighetsgränser

Tillgängligheten på vägsträckningen 118 mellan trafikplats Hammar och Åhus Täfteleden är i stort god, det finns inga framkomlighetsproblem förutom på enstaka dagar under sommaren. Trafikverket eftersträvar en väginfrastruktur som är självförklarande och normal hastighetsgräns på mittseparerade vägar är 100 km/tim.

Trafiken mellan Åhus Täfteleden och Trafikplats Hammar varierar från strax över 8000 fordon per dygn norr om Rinkaby till nästan 9000 på södra sidan. Den tunga trafiken (lastbilar och bussar) står för 12 % av trafiken. Figur 3 visar trafikflödesuppgifter för väg 118 och de anslutande vägar som bedöms vara av betydelse. Figur 4 presenterar hastighetsgränserna på väg 1118.



### Trafikflöde

Väg 118 och anslutande vägar

== Vanlig väg mötesfri

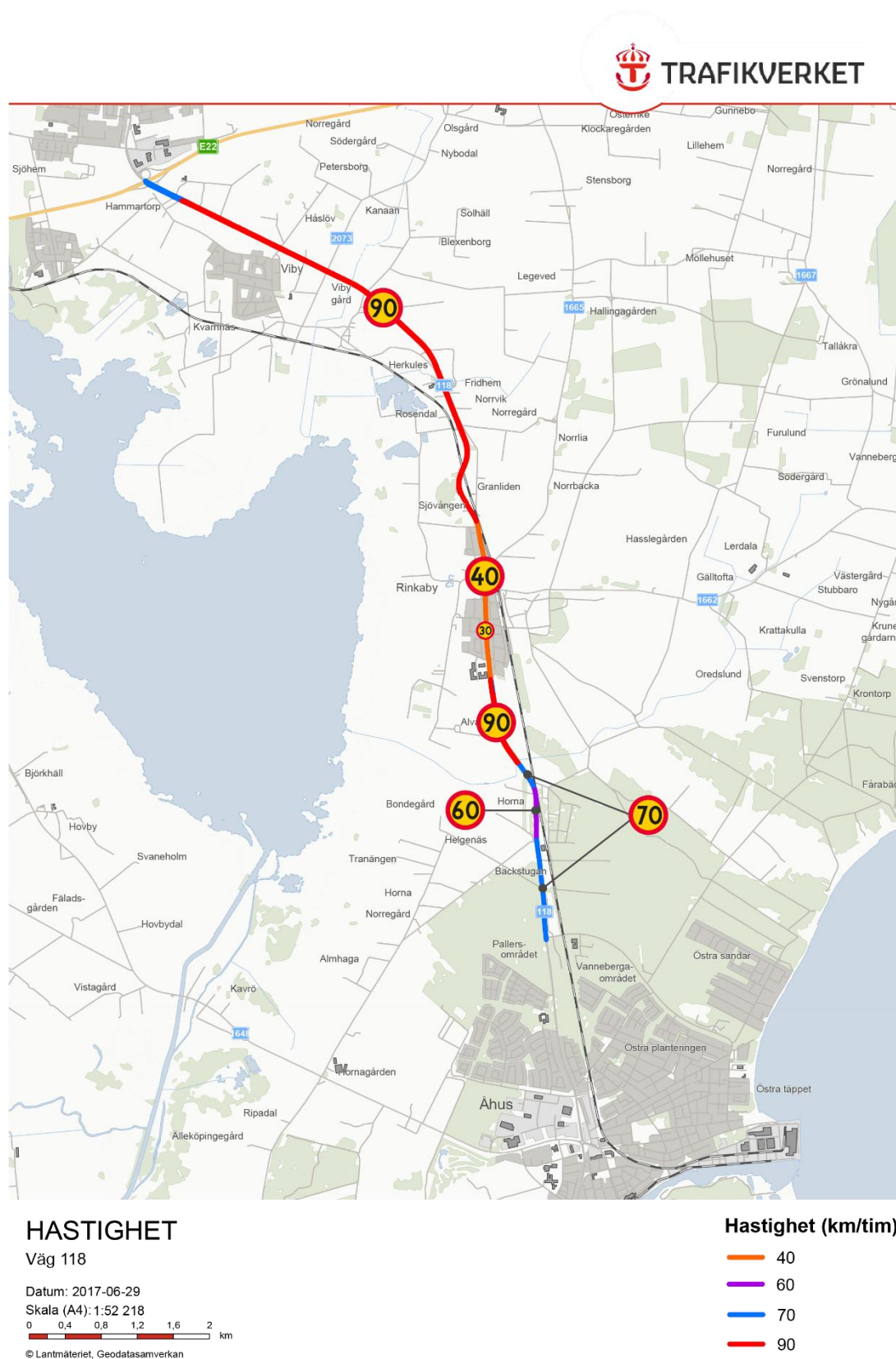
Datum: 2017-06-29

Skala (A4): 1:52 218

0 0,4 0,8 1,2 1,6 2 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 3: Trafikflöde, Väg 118 och anslutande vägar



Figur 4: Hastighetsgränser längs vägsträckningen



Genom Rinkaby har väg 118 en hastighetsgräns på 40 km/tim förutom i höjd med Kyrkvägen där det är 30 km/tim mellan 07:00 – 19.00. Sträckningen med dessa hastigheter är totalt cirka 1,7 kilometer lång. I Rinkaby finns ett antal övergångsställen med refug samt ett som är signalreglerat. Både i norr och söder finns tätortsportar. Längs den västra sidan finns separerad gång- och cykelväg och längs den östra sidan finns trottoar. Rinkaby har cirka 1000 invånare och en skola för årskurs förskola till 6 med tillhörande fritidsverksamhet. Skolan har cirka 60 elever.

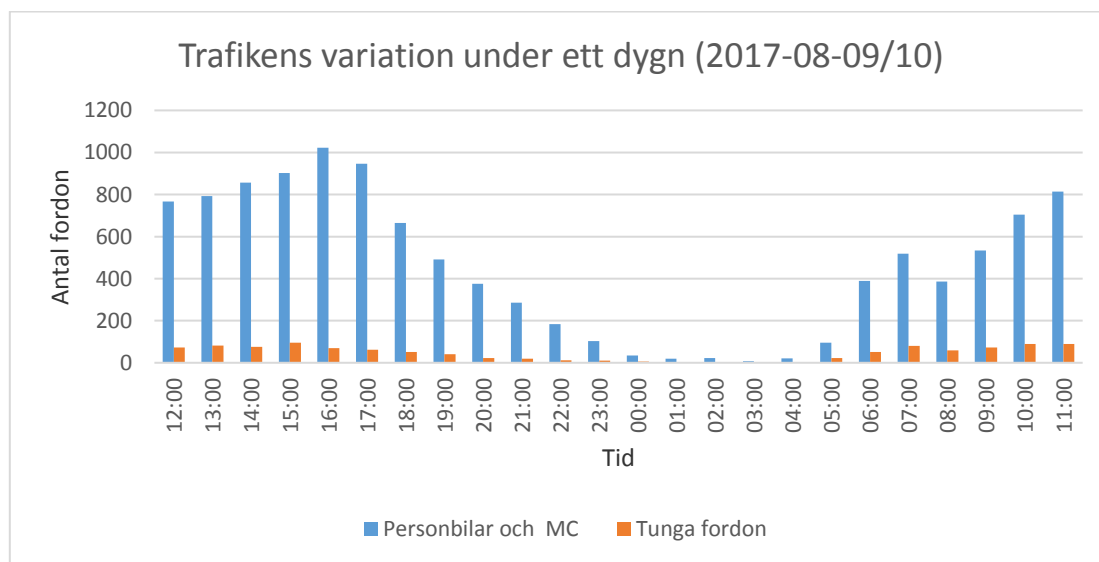
Horna har cirka 100 invånare och det ligger en del bebyggelse längs 118 i form av bostadshus. Hastighetsgräns är 60 km/tim och längs den västra sidan finns en separerad gång- och cykelbana. Det ligger även en busshållplats på sträckan.

Väg 118 passerar även Viby. Hastighetsgränsen på 118 i höjd med Viby är 90 km/tim och vägen är mötesseparerad. Det finns bland annat en skola i Viby med drygt 120 elever från förskoleklass till och med årskurs 6.

Hastighetsgränset på vägsträckan varierar från 40 – 90 km/tim (se figur 4). Vid de mätningar som är gjorda visar det sig att 85-percentil överstiger skyltad hastighet något. Mätpunkter saknas i Rinkaby där skyltad hastighet är som lägst. Nedan redovisas punkterna (samtliga mätningar är från 2006).

Mätpunkt	Skyltad hastighet (km/tim)	85-percentil (km/tim)
Strax norr om Tälletleden	90	93
Strax Söder om Rinkaby	90	94
I höjd med Viby	90	98

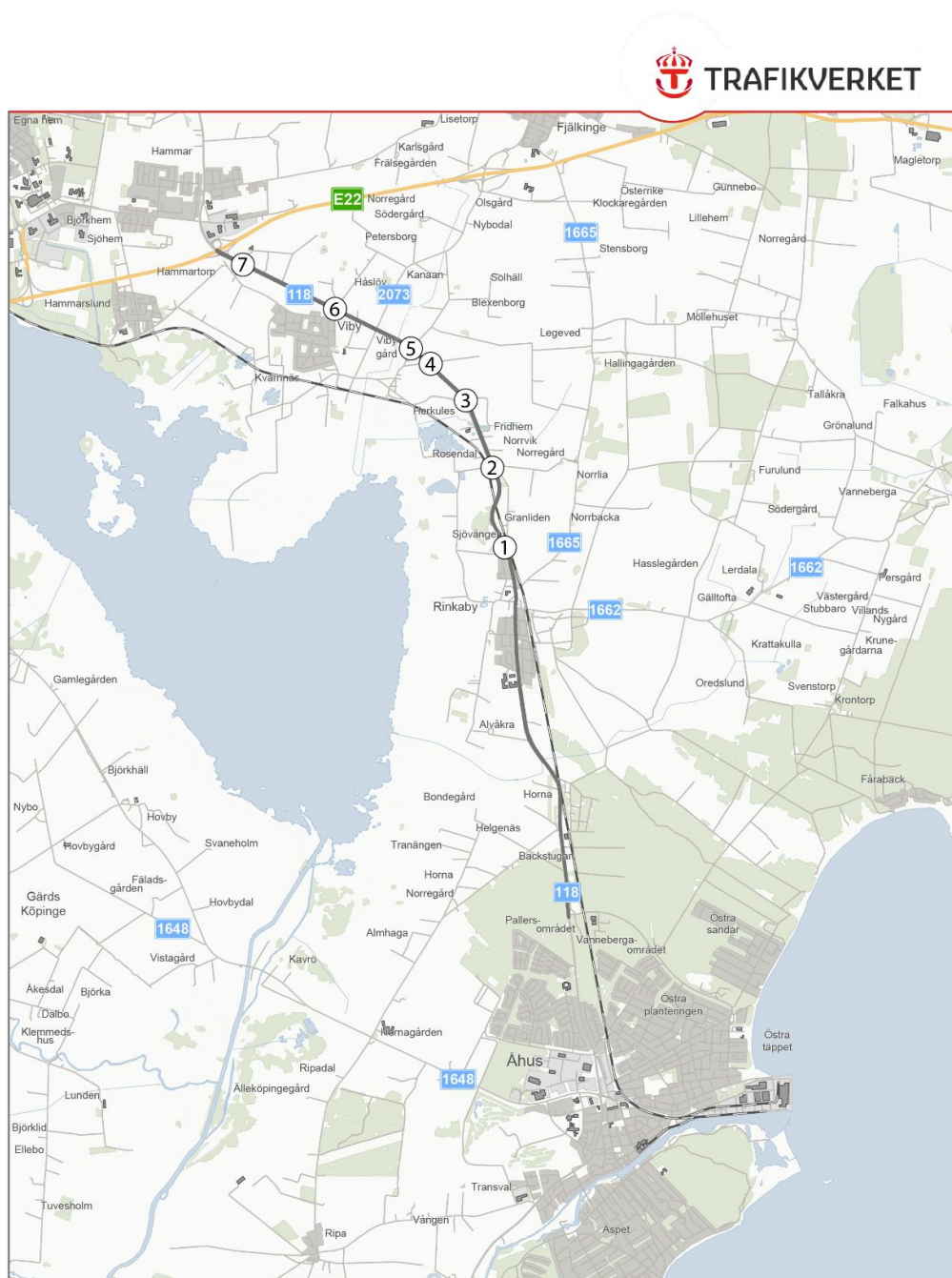
Från trafikmätningar i höjd med Horna i augusti 2017 har uppgifter tagits fram på hur trafiken varierade i snitt under ett vardagsdygn (se tabell 1).



Figur 5: Trafikens variation, väg 118 i höjd med Horna

### Övriga anslutande och alternativa vägar

Längs vägen finns ett antal anslutnings- och alternativvägar, nedan beskrivs dessa. De korsningar som bedöms påverka väg 118 är numererade i figuren nedan och beskrivs under *korsningar*.



### Anslutande och alternativa vägar

Väg 118 mellan trafikplats Hammar och Åhus (Täppetleden)

Datum: 2017-08-07

Skala (A4): 1:63 399

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Figur 6: Anslutande vägar och korsningar



Väg nr / namn	Trafikflöde (ÅDT)	Hastighet (km/tim)	85-percentil (km/tim)	Vägbredd (m)	Väghållare
1648	5000	80	Saknas data	6 - 9	Statlig
2073	390	70	67	9,3	Statlig
1665	850	70	92	6,5	Statlig
1662	1940	50	60	5,5	Statlig
Täppetleden	Saknas data	60	Saknas data	8	Kommunal

**(1648) Åsumvägen:** är en alternativväg för de som reser mellan Åhus och Kristianstad. Åsumvägen har hastighetsgräns 80 km/tim mellan tätortsgränsen i Norra Åsum och västra Åhus vid infarten till Åhus återvinningsstation. Sträckan präglas av relativt god standard med en vägbredd på 9m mellan Norra Åsum och Kavröbro där Helge Å passeras. En anslutning av större betydelse finns på sträckan vilket är väg 1646 mot Gärdsköpinge. Trafikflödet längs vägsträckningen är cirka 4000 fordon/dygn. Mellan Kavröbro och Åhus har vägen lägre standard med en vägbredd på 6,4 m och ett trafikflöde på cirka 5000 fordon/dygn.

Åsumvägen mellan Hovby och Åhus nyttjas av trafikanter som färdas mellan Åhus och E22. De ansluter/lämnar E22 vid Tings Nöbbelöv och ska vidare mot sydvästra Skåne alternativt mot Åhus. Relativt mycket lastbilstrafik och jordbruksmaskiner färdas längs denna rutt med ett trafikflöde på cirka 1200 fordon/dygn varav 150 tunga fordon. Bland annat är Åhus hamn en stor tongivande målpunkt.

I dagsläget går ingen buss i linjetrafik längs Åsumvägen. Ambitionen har varit att väg 118 ska alstra merparten av trafiken mellan Kristianstad och Åhus och att Åsumvägen ska ses som ett komplement för trafikanter som inte har målpunkter i centrala delarna av de bägge tätorterna. Vägens funktion som koppling mellan E22 - Åhus och väg 21 - Åhus är viktig och ökade flöden innebär risk för sämre framkomlighet och ökat antal incidenter i form av trafikolyckor. Målet har varit att främja väg 118 på ett sådant sätt så att det är den mest attraktiva vägen för arbetspendling.

**(1662) Gälltoftavägen:** Vägen är tänkt att användas för boende i området och lantbrukstransporter. Det har under en längre tid varit känt inom Trafikverket att väg 1662 används som smitväg till E22 vilket bidrar till ett högre trafikflöde, vägen är inte utformad för det. Trafikflödet var år 2013 cirka 2000 f/d varav 160 tunga fordon. Vägbredden är 6,5 meter.

**(1665) Hallingavägen:** Vägen är tänkt att användas för boende i området och lantbrukstransporter. Det har under en längre tid varit känt inom Trafikverket att väg 1665 används som smitväg till E22 vilket bidrar till ett högre trafikflöde, vägen är inte utformad för det. Trafikflödet var år 2016 cirka 850 f/d varav 70 tunga fordon. Vägbredden är 5,5 meter.

Trafikverket kommer inom kort att bygga en ny trafikplats på väg E22 vid Bäckaskog och det finns bedömningar<sup>1</sup> som visar att detta kan leda till att trafiken på Hallingavägen ökar (från 850 till 1350 fordon/dygn).

**(2073) Nybodalsvägen:** Ett körfält i båda riktningar och ett vänstersvängfält. Nybodalsvägen används flitigt som genväg till/från Tpl Fjälkinge vid E22. Vid platsbesök (juli 2017) observerades många fordon både på för- och eftermiddag.

### *Korsningar*

**(1) Fribetsvägen:** Trevägskorsning. Denna korsning bedöms inte påverka framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 118 på grund av det låga trafikflödet och utformningen.

**(2) Byholmsvägen/Fribetsvägen:** Fyrvägskorsning. Denna korsning bedöms inte påverka framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 118 på grund av det låga trafikflödet och utformningen.

**(3) Byholmsvägen:** Fyrvägskorsning med möjlighet att korsa väg 118 (öppning i räcknet). Ett körfält i södergående riktning, två i norrgående. Endast behörig trafik får använda den västra vägen.

**(4) Korsning med enskilda vägar:** Fyrvägskorsning. Ett körfält i södergående riktning och två i norrgående. Det finns en åkerväg på norra sidan av vägen. Grusvägen som ansluter väg 118 bedöms inte fylla någon funktion. Öppning i räcknet vilket gör det möjligt att korsa väg 118.

**(5) Viby Kyrkväg/Norrevångsvägen:** Fyrvägskorsning. Ett körfält i varje riktning och ett vänstersvängfält. Det finns en busshållplats i höjd med korsningen. Det har inkommit klagomål från boende om smittrafik på Norrevångsvägen. Trafikverket har nyligen prövat att få sätta 40 km/tim på Norrevångsvägen, men fick avslag.

Trafikverket kommer inom kort att bygga en ny trafikplats på väg E22 vid Bäckaskog och det finns bedömningar<sup>2</sup> som visar att detta kan leda till att trafiken på Nybodalsvägen ökar.

**(6) Stengårdsvägen:** Fyrvägskorsning. Två körfält i båda riktningarna och ett vänstersvängfält. Öppning i räcknet vilket gör det möjligt att korsa väg 118.

**(7) Byholmsvägen/Hommenasvägen:** Fyrvägskorsning. Två körfält i varje riktning. Stor och svåröverskådlig, jordbrukstransporter (långsamtgående) har möjlighet att korsa väg 118 i denna punkt.

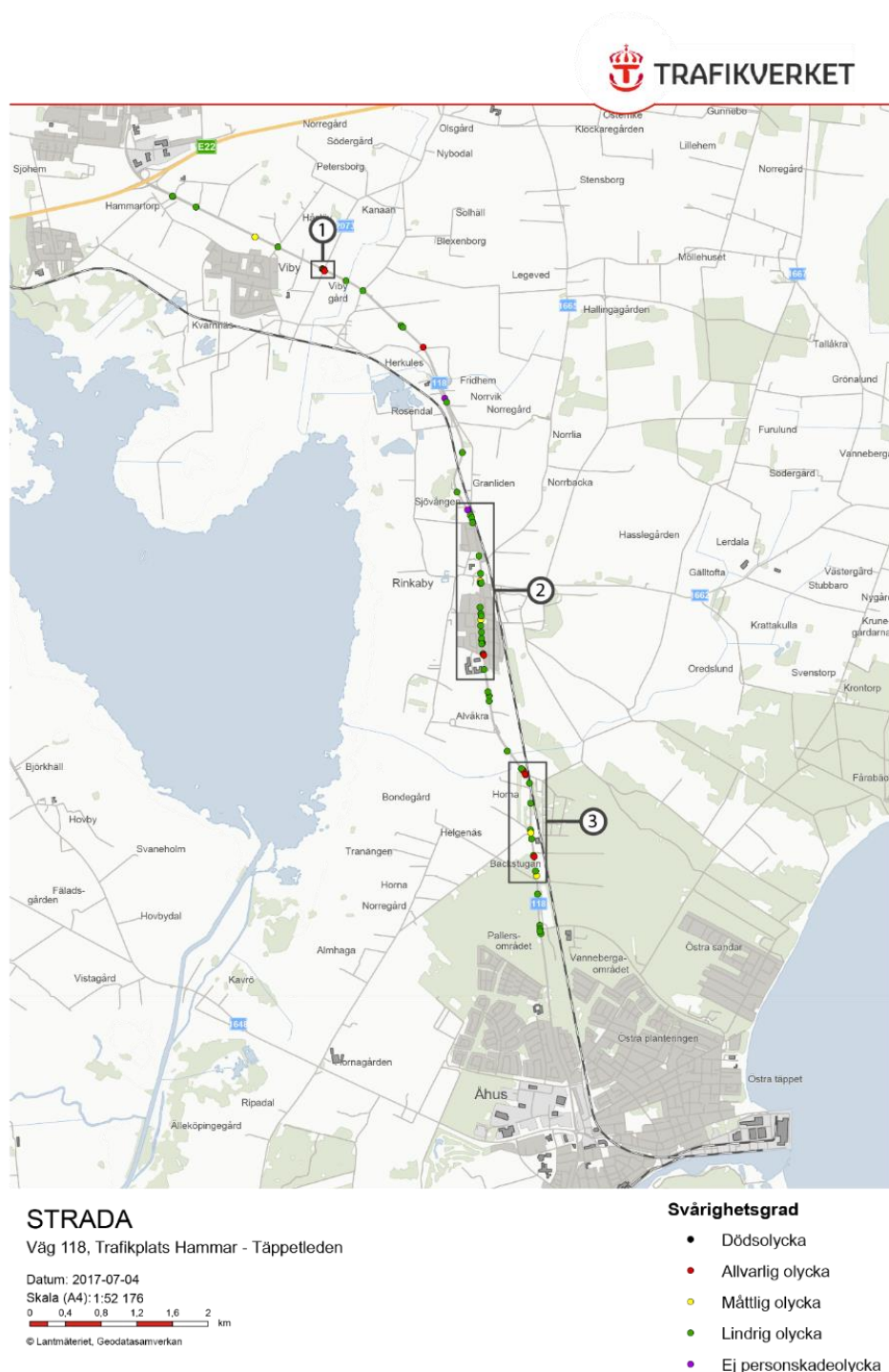
### **Trafiksäkerhet och olycksdata**

Nedan presenteras de punkter där flest incideter har inträffat. All data är hämtad från STRADA<sup>3</sup> och gäller perioden mellan år 2000 – 2017 (se figur 6).

<sup>1</sup> PM Trafikomfördelning E22, Sweco, 2017-05-13

<sup>2</sup> PM Trafikomfördelning E22, Sweco, 2017-05-13

<sup>3</sup> Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet.



Figur 7: Olycksdata, väg 118 mellan tpl Hammar och Tappetleden

### Punkt 1 – Korsning 118/2073

I korsningen har det skett åtta incidenter varav fem klassade som korsande-motorfordon, en fotgängare-motorfordon och en backning/vändning/u-sväng. En olycka hade dödlig utgång vilket skedde när en oskyddad trafikant skulle korsa väg 118. Två av incidenterna klassas som allvarliga, en dödsolycka och resterande incidenter lindriga.

**Punkt 2 – Rinkaby**

Genom Rinkaby har det skett 23 incidenter varav de flesta klassats som lindriga. Majoriteten av incidenterna är cykel singel/fotgängare singel och upphinnande-motorfordon.

**Punkt 3 – Horna**

Genom Horna har det skett 13 incidenter, tre upphinnande motorfordon, två singel-motorfordon, två avsvängande motorfordon, och resterande incidenter med oskyddade trafikanter. Tre av olyckarna klassas som allvarliga.

**Cykel**

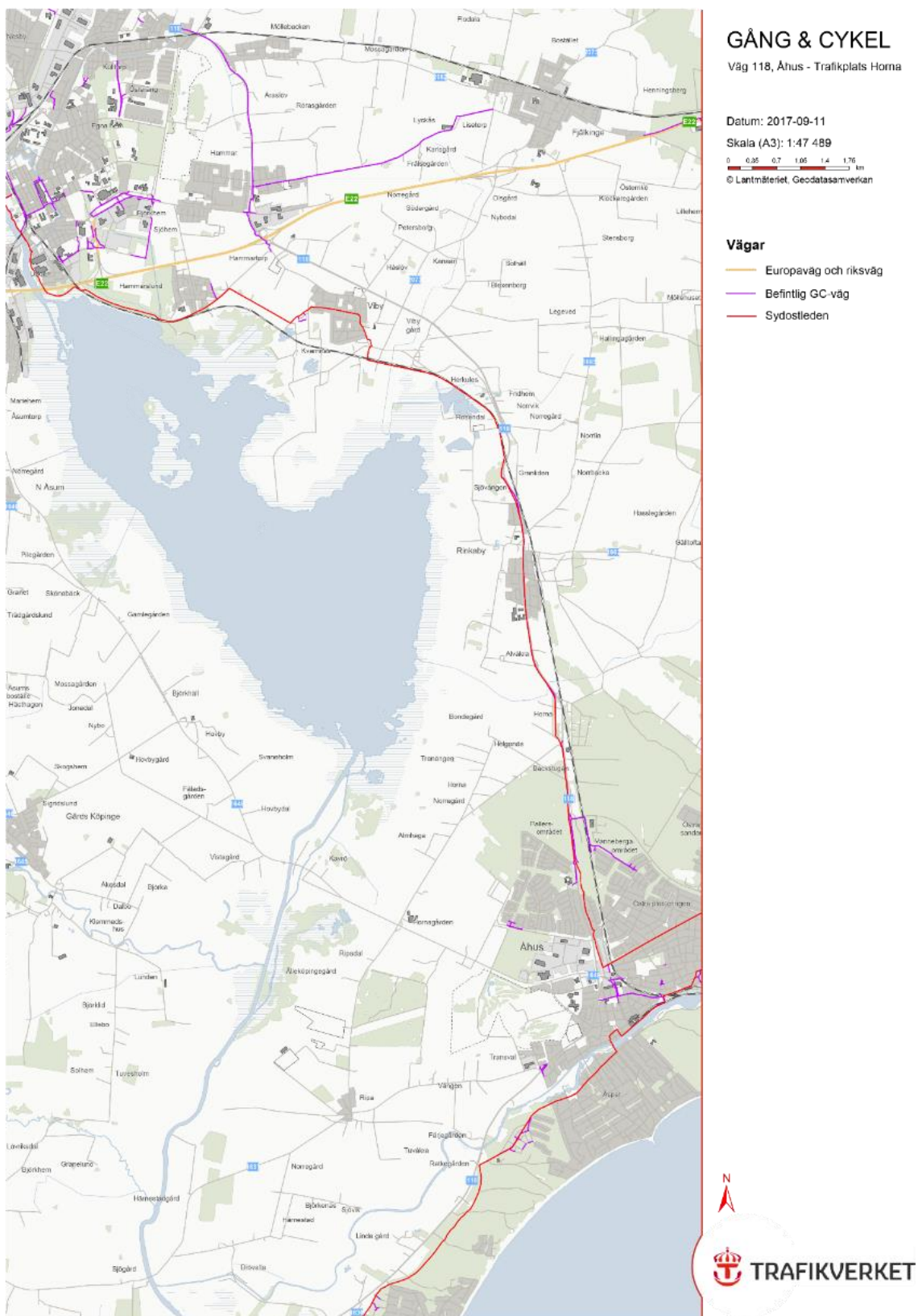
*Sydostleden*, den 27 mil långa cykelleden mellan Simrishamn och Växjö, har sin sträckning mellan Kristianstad och Åhus. Sydostleden blev 2016 Sveriges andra nationellt klassade turismcykelled. Certifieringen intygar att leden är av hög kvalitet, trafiksäker samt att det finns ett brett utbud av upplevelser och service längs leden. Certifieringen innebär även att leden är skyltad utifrån nationell standard och när man cyklar leden följer man tryggt de röda och vita skyltarna markerade med nr 2, oavsett från vilket håll du väljer att starta<sup>4</sup>.

Vad gäller pendling med cykel så är bedömningen är att det finns väldigt goda möjligheter att ta sig mellan Åhus och Kristianstad på ett trafiksäkert sätt. Framkomligheten är över lag god. Delsträckan inom Rinkaby tätort innefattar ett antal konfliktpunkter. Dels är det begränsad yta vid möte med oskyddade trafikanter. Därutöver finns det ett antal utfart från lokalt vägnät som ansluter till 118.

Åhus, såväl som Kristianstad, har ett mycket väl utbyggt lokalt cykelvägnät vilket bidrar att det finns goda kopplingar oavsett start- och målpunkt inom stråket. En mätning gjord strax söder om Rinkaby 2012 visar att 69 cyklister rörde sig i stråket (Trafikia). Detta är en punktmätning och tilläggas skall att sommarmånaderna torde visa på en ökning av cyklister som färdas i stråket.

---

<sup>4</sup><https://sydostleden.se/item/skyltning-navigering-pa-sydostle-den/weqxxxkbv21qom7pgzgkxkvah4ptlclg>



Figur 8: Cykelförbindelser inom utredningsområdet

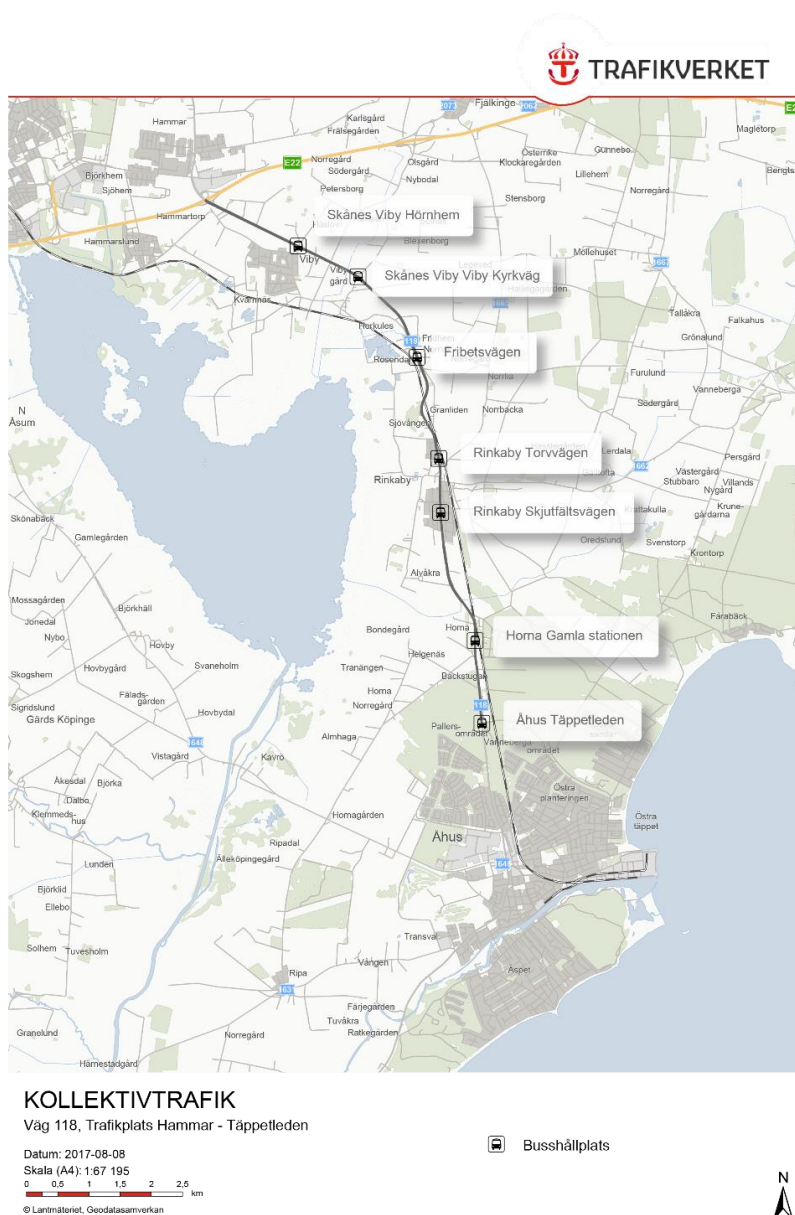


## Kollektivtrafik

Längs den aktuella sträckningen finns sju busshållplatser som trafikeras av Skånetrafikens linje 551 Kristianstad – Åhus – Yngsjö - Furuboda. Dessutom går linje 84 direkt till arenan i Kristianstad i samband handbollsmatcher. Pendling med bil är omfattande mellan Åhus och Kristianstad och det bedöms finnas en stor potential för överflyttning till kollektivtrafik.

Vid samtliga hållplatser måste trafikanterna korsa väg 118 i plan. Vid en av hållplatserna är väg 118 mittseparerad med vajerräcke vilket försvårar för bussresenärer att korsa vägen säkert avsevärt.

I en utredning gjord av Skånetrafiken diskuteras möjligheten att sänka restiden genom att slå ihop hållplatserna vid Viby till en för att kunna koncentrera resurser till att göra den kvarvarande hållplatsen trafiksäker för oskyddade trafikanter.



Figur 9: Busshållplatser inom utredningsområdet

### Åhus Tälletleden

Busshållplatsen är belägen strax innan Åhus i höjd med Tälletleden. Väg 118 är vid den aktuella platsen 8 meter bred med en hastighetsgräns på 70 km/tim. Det finns en passage med refug över väg 118 och på båda sidiorna finns en cykelparkering med plats för 45 cyklar var. Båda hållplatslägena är utrustade med plattform och bussficka.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	8	11
Mot Åhus	1	1



### Horna Gamla stationen

Busshållplatsen är placerad vid Horna cirka 2 kilometer söder om Rinkaby. Väg 118 är vid den aktuella platsen 11 meter bred med en hastighetsgräns på 60 km/tim. Hållplatsläge A är utrustad med plattform. Läge B är utrustad med väderskydd, plattform och cykelparkering.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	16	15
Mot Åhus	5	5





### Rinkaby Skjutfältsvägen

Busshållplatsen är placerad i Rinkaby cirka 1 kilometer söder om Rinkaby Torrvägen. Väg 118 är vid den aktuella platsen 9,5 meter bred med en hastighetsgräns på 40 km/tim. Hållplatsläge A är utrustad med plattform. Läge B är utrustad med väderskydd, plattform och cykelparkering.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	69	69
Mot Åhus	24	19



### Rinkaby Torrvägen

Busshållplatsen är placerad vid Rinkaby strax norr om väg 1665. Väg 118 är vid den aktuella platsen 9,5 meter bred med en hastighetsgräns på 40 km/tim. Hållplatsläge A och B är utrustade med väderskydd, plattform och cykelparkering.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	23	26
Mot Åhus	5	6



### Fribetsvägen

Busshållplatsen är placerad mellan Viby och Rinkaby. Väg 118 är vid den aktuella platsen 13 meter bred och mötesseparerad med en hastighetsgräns på 90 km/tim. Buss 551 trafikerar linjen men från och med 2015 stannar även buss "84 Kristianstad Arena" här. Linje 84 går till IFK Kristianstads

hemmamatcher i Elitserien. Hållplatsläge A och B är utrustade med väderskydd, plattform och cykelparkering.

Med hjälp av parallellvägar kan man ta sig säkert till och från bägge hållplatslägena, dock har anknýtningarna vid läge B brister. Mellan läge B och parallellvägen finns en hårdbelagd yta belägen cirka 50 meter söder om hållplatsen, detta på grund av den förmodat tilltänka passagen över väg 118.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	5	11
Mot Åhus	0	1



### Skånes Viby Viby Kyrkväg

Busshållplatsen är belägen i höjd med Viby kyrkväg cirka 6 kilometer öster om Kristianstad. Väg 118 är vid den aktuella platsen 13 meter bred och mötesseparerad med en hastighetsgräns på 90 km/tim. Hållplatsläge A och B är utrustade med väderskydd, plattform, bussficka och cykelparkering.

Eftersom busshållplatsen är belägen nära en fyrvägs korsning är det extra svårt att hålla uppsikt när resenären tar sig över vägen. Passagen mellan busshållplatserna ligger i plan. Trafikverket saknar mätningar för Viby Kyrkväg men trafikflödet upplevdes högt vid platsbesöket (juli 2017) vilket påverkade tryggheten ytterligare. Vid passage finns det ingen belagd yta vilket tvingar gångtrafikanten att stå väldigt nära körfältet. Viby Kyrkväg används även som GC-väg vilket ytterligare skulle motivera en säker passage.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	9	10
Mot Åhus	4	3



### Skånes Viby Hörnhem

Busshållplatsen är placerad i höjd med Viby tätort. Väg 118 är vid den aktuella platsen 13 meter bred och mötesseparerad med en hastighetsgräns på 90 km/tim. Hållplatsläge A och B är utrustade med väderskydd, plattform, bussficka och cykelparkering.

Hållplatsen är belägen vid en fyrvägs korsning vilket försvårar passagen över väg 118 som sker i plan. I STRADA finns en registrerad dödsolycka vilken skedde när en person skulle korsa väg 118.

Antal påstigande/vardag	2016 jan-maj	2017 jan-maj
Mot Kristianstad	11	14
Mot Åhus	10	7



### Järnvägen (Åhusbanan)

Åhusbanan går parallellt med väg 118. Från Kristianstad och söderut går järnvägen väster om väg 118. Strax norr om Rinkaby går järnvägen under väg 118 och fortsätter på östra sidan fram till Åhus. Åhusbanan korsar Hallingavägen, Gälltoftavägen, Skjutfälstvägen och Olas väg i plan.

Järnvägen trafikeras av godståg (till och från Åhus hamn) med ett tåg per vecka. Banan trafikeras även av musikföreningen *Östra Skånes järnvägar* som har sin bas vid Södra station i Kristianstad. Föreningen disponerar över ånglok, ellok, motorvagnar samt ett antal person- och godsvagnar. Med detta materiel anordnas några resor per år på Åhusbana.

Inom utredningsområdet finns tre plankorsningar:

- Tåppetleden – Plankorsning av typ A-helbom vilket innebär bommar med ljud och ljussignal. Denna anläggningen är relativt ny och bedöms inte utgöra någon trafiksäkerhetsrisk.
- Väg 1662 – Plankorsning av typ Förenklad bevakning med bevakningsalternativ 3 vilket innebär största tillåtna hastighet 10 km/tim och att det främsta järnvägsfordonet i körriktningen ska vara bemannat. I plankorsningen på väg 1662 har en incident inträffat vilket skedde 2011 då en bil körde in i spärrfärd (troligen pga. att solen bländade bilisten).
- Väg 1665 - Plankorsning av typ Förenklad bevakning med bevakningsalternativ 3 vilket innebär största tillåtna hastighet 10 km/tim och att det främsta järnvägsfordonet i körriktningen ska vara bemannat. I plankorsningen på Hallingavägen har två incidenter inträffat. Avvikelse som innebär risk (2016) och en olycka (2014) då en spärrfärd kolliderade med personbil i plankorsningen.

Järnvägen korsar även väg 118 planskilt genom viadukt strax norr om Rinkaby.

### Natur- och kulturvärden

Trafikverket har identifierat ett behov av en faunapassage för medelstora däggdjur mellan Horna och Rinkaby. Mellan väg 118 och väg 1648 ligger ett natura 2000-område. Detta bedöms inte påverka val av åtgärder på eller i närheten av utredningsområdet.

## 7. Kommande utveckling

I Kristianstad kommuns översiktsplan från 2013<sup>5</sup> står följande om väg 118:

”Väg 118 förbinder Bjärlöv - Kristianstad - Åhus med Väg 19 söder om Degeberga. Sträckan mellan Kristianstad och Åhus är en av östra Skånes mest trafikerade med upp till 10.000 fordon/dygn sommartid. På sträckan går också tunga transporter till Åhus hamn- och industriverksamhet vilket gör den regionalt viktig. Passagen genom Rinkaby är problematisk med besvärande bullernivåer och trafiksäkerhetsproblem. Dåvarande Vägverket påbörjade en utredning av en förbifart 1993 men denna finns inte med i den regionala transportinfrastrukturplanen. Med en ny förbifart på plats i Rinkaby kan möjligheten att stänga Åsumsvägen för tung trafik genom Hedentorp/Helgedal övervägas.

Kommunens ställningstagande:

*”Med hänsyn till den höga trafikbelastningen på Väg 118, sträckan Kristianstad-Åhus, anser kommunen att en förbifart behöver byggas förbi Rinkaby. Kommunen ska verka för att den ska finnas med i den regionala transportinfrastrukturplanen.”*

Handelsområdet vid trafikplats Hammar kommer sannolikt att påverka trafiken på väg 118. Förutom omfattande handelsetablering i anslutning till E22 pågår detaljplanering för bostäder i bl a Åhus. Även

<sup>5</sup> Översiktsplan 2013, Kristianstad kommun, antagen av kommunfullmäktige 2013-03-12

Rinkaby anges i kommunens ÖP som en ort intressant för bostadsutbyggnad och det finns planer på att exploatera med bostäder mellan Viby och Hammarslund.

Vid trafikplats Hammar har en cirkulationsplats byggts och där är förberett för ett femte ben mot Hammarslund. Det är planerat ny beläggning mellan Hammar och Rinkaby på väg 118 under 2018.

År 2015 beslutade Trafikverket att en automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) skulle placeras på väg 118 söder om Horna (ca 300 m innan Hornavägen när man kör norrut från Åhus). Den håller på att etableras nu (våren 2018).

## 8. Preciserande av problem, brister och behov

### Kollektivtrafik

- Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter vid och till busshållplatserna har brister. Resenärerna måste korsa väg 118 i plan för att ta sig mellan hållplatslägena och det finns i många fall inget som underlättar för detta.
- Det bedöms finnas potential att minska restiderna på sträckan genom att minska antal hållplatser och/eller förbättra framkomligheten.
- Vid hållplatserna Skånes Viby Hörnhem, Skånes Viby Krykväg och Fribetsvägen är väg 118 mittseparerad med vajer vilket utgör en barriär för bussresenärer som behöver korsa vägen.
- Det är svårt för bussen att komma ut från hållplatslägena vid Skånes Viby Hörnhem, Skånes Viby Krykväg, Fribetsvägen och Åhus Tåppetleden.

Brister och behov inspelade från Skånetrafiken:

Åhus Tåppetleden: Accelerationsfält i båda riktningar

Horna Gamla Stationen: Hållplatsficka i läge A (riktning mot Åhus)

Rinkaby Skjutfältsvägen: Bussficka och väderskydd vid läge A (mot Åhus) och flytt av väderskydd vid läge B (mot Kristianstad)

Fribetsvägen: Längre accelerationsfält från båda hållplatslägena

Skånes Viby Viby Krykväg: Längre accelerationsfält från båda hållplatslägena

Skånes Viby Hörnhem: Längre accelerationsfält från båda hållplatslägena

- Vid Rinkabykiosken inne i Rinkaby händer det ibland att bussen på väg mot Åhus hamnar i kö eftersom motortrafikanter framför står och väntar på att mötande trafik från Åhus ska passera så att de kan svänga vänster in till kiosken.

### Anslutande vägar/korsningar

- Gälltoftavägen (väg 1662): fastighetsägare har hör av sig till kommunen och påtalat problem att ta sig ut från sina fastigheter på grund av siktproblem och den stora trafikmängden. Även trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter ha rlyfts fram. Det är också svårt att ta sig ut från Gälltoftavägen till väg 118, främst i rusningstrafik och under sommaren. Längs med Gälltoftavägen är det trångt för oskyddade trafikanter att ta sig fram. Längre fordon som kör norrut och svänger höger in på Gälltoftavägen kör ibland upp på trottoaren.

- Hallingavägen (väg 1665): Vid korsningen väg 1665/väg 118 i höjd med Rinkaby finns vissa framkomlighetsbrister, främst i rusningstrafik och på sommaren.
- Byholmsvägen/Fribetsvägen: Vägvisningen är felutformad.
- Byholmsvägen: Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem för trafik som svänger vänster i södergående riktning.
- Korsning med enskilda vägar: Osäkert att korsa väg 118 rakt över.
- Viby Kyrkväg/Norrevångsvägen: Boende på Norrevångsvägen upplever en försämrad boendemiljö med tanke på smittrafik.
- Nybodalsvägen (väg 2073): Mycket smittrafik till/från E22 som Nybodalsvägen inte är utformad för att hantera. I korsningspunkten Nybodalsvägen/118 finns brister i trafiksäkerhet med tanke på flöden och hastigheter. Påverkar boendemiljön negativt.
- Stengårdsvägen: Oskyddade trafikanter korsar i plan (främst bussresenärer).
- Byholmsvägen/Hommenasvägen: Stor och svåröverskådlig. Linjeföringen är otydlig, främst i norrgående riktning.

### Trafikmiljö

- På väg 118 varierar hastighetsgränsen mycket, mer logiska hastighetsgränser borde vara möjligt att införa för att minska på accelerationer och inbromsningar vilket gynnar miljö (buller och klimat) och framkomlighet. De varierande hastighetsgränserna påverkar även bussen som har svårare att accelerera vilket minskar den upplevda attraktiviteten för kollektivtrafiken när bilister kör om bussen.

### Järnväg

- Järnvägsplankorsningarna på väg 1662 och 1665 är drabbade av incidenter. Det finns en viss risk att dessa kan öka om trafiken ökar så som prognoser visat i samband med ombyggnaden av E22.

## 9. Krav, råd och rekommendationer

### *Kollektivtrafik*

Enligt *Krav för vägars och gators utformning* (2015:086) ska placering av fickhållplats på mötesfri väg normalt placeras efter korsning. Möjlighet för gående ska finnas att korsa vägen i två steg. Fickhållplatsen ska vid behov förses med accelerationsfält.

I *Råd för vägars och gators utformning* (2015:087) rekommenderas vid lokalisering av gång- och/eller cykelkorsningar att konfliktzoner mellan olika trafikantgrupper är små och tydliga och att hela förbindelsen får en så jämn trafiksäkerhetsstandard som möjligt. Det innebär att säkerhetsnivån för trafikanterna bör vara så lika i korsningar och på sträcka som möjligt. Det rekommenderas även att en gång-, cykel- och mopedpassage endast kan anses som säker om den är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/tim.



Fickhållplats på mötesfri väg kan normalt utföras utan särskilt accelerationsfält. Vid utfart till ett körfält bör normalt accelerationsfält utföras.

När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen bör accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2-10 bussar per dygn bör accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik (ÅDT-DIM) av  $\geq 8.000$  fordon per dygn. Accelerationsfält bör i princip utföras som för avskild hållplats.

## 10. Mål för lösningar

Målen för lösningar som föreslås är att:

- Bibehålla god framkomlighet för biltrafik och cykeltrafik
- Öka framkomlighet, tillgänglighet, attraktivitet och trafiksäkerhet för kollektivtrafik (buss och resenärer)
- Säkerställa god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Hastigheterna på sträckan ska vara jämnare
- På lång sikt ska marknadsandelarna för kollektivtrafiken stärkas
- Vägen ska kunna hantera de trafikströmmar som genereras av besöksnäringen (varierar under året)

<b>Medverkande kompetenser och personer:</b>	
Trafikverket: Lina Wells, PLsyu, Markus Jonsson, PLsyu, Patrick Olsson, PLsyu, Ulrika Jeppsson, PLsyå, Kristina Johansson, PLsyu, Stefan Johansson, PLsyt, Peter Fredriksson, PLsys, Malin Dahlberg, PLsys	
<b>Eventuell kommentar:</b>	

## 11. Studerade åtgärder

## Kollektivtrafik

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	Planskildhet vid busshållplats Skånes Viby Hörnhem	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	4	Hög	10 – 15 mkr	Hög	Ja	Saknas idag säker passage. Höga trafikflöden, hög hastighet och mittseparering motiverar åtgärden
2	Planskildhet busshållplats Skånes Viby Kyrkväg	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	4	Låg	10 – 15 mkr	Hög	Nej	För få påstigande
3	Planskildhet busshållplats Fribetsvägen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	4	Låg	10 – 15 mkr	Hög	Nej	Trafikverket har nyligen försett hållplatsen med omfattande belysning vilket bedöms ge acceptabel trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Inte tillräckligt höga flöden på trafiken för att motivera planskildhet. Gående behöver bara korsa ett körfält i vardera riktning och det finns utrymme att stå inom spårområdet
4	Flytta hållplatsläge för busshållplats Fribetsvägen för att mer naturlig koppling till öppningen i räcket	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Medel	1 mkr	Hög	Nej	Bedöms vara för omfattande åtgärd i sammanhanget
5	Flytta öppningen i mitträcket närmare hållplatsläget vid busshållplats Fribetsvägen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Medel	2 mkr	Låg	Nej	Bedöms vara för omfattande åtgärd eftersom omDispositionering av körfält krävs
6	Öka framkomlighet och tydlighet för gångtrafikanter vid busshållplats Fribetsvägen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Medel	50 000 – 200 000 kr	Hög	Ja	Gångpassagen ligger söder om hållplatslägena och syns inte tydligt. Saknas gångbana på västra sidan
7	Stänga busshållplats Viby Kyrkväg	Minskad restid	1	Medel	200 000 kr	Hög	Ja	Boende i södra Viby har en stadsbusslinje inom kort promenadavstånd. Finns hållplats för regionbuss inom rimligt avstånd
8	Stänga busshållplats Viby Hörnhem	Minskad restid	1	Låg	200 000 kr	Hög	Nej	Hållplatsen ligger strategiskt bra med många påstigande. Skulle minska tillgängligheten till kollektivtrafik



9	Införa accelerationsfält i båda riktningar vid hållplats Åhus Tåppetleden	Minskad restid	3	Låg	1,4 mkr	Låg	Nej	Accelerationsfält mot Åhus är inte motiverat eftersom trafiken färdas mot tätorten och hastigheterna sjunker  Accelerationsfält mot Kristianstad är inte motiverat eftersom hastigheten troligen kommer att sänkas på sträckan
10	Anlägga hållplatsficka i läge A (mot Åhus) vid busshållplats Horna Gamla Stationen	Förbättrad tillgänglighet	3	Låg	Ingen kostnadsbedömning har gjorts	Låg	Nej	Kräver att ny mark tas i anspråk vilket inte kan motiveras av behovet
11	Anlägga bussficka och väderskydd vid läge A (mot Åhus) vid busshållplats Skjutfältsvägen	Ökad attraktivitet för kollektivtrafik	3	Medel		Låg	Nej	Trottoaren är endast 3m så kräver att fastighetsmark tas i anspråk.
12	Flytta väderskydd vid läge B (mot Kristianstad) vid busshållplats Skjutfältsvägen	Ökad attraktivitet för kollektivtrafik	3	Låg	Ingen kostnadsbedömning har gjorts	Låg	Nej	Utrymme och behov saknas
13	Förlänga accelerationsfältet i riktning mot Kristianstad vid busshållplats Fribetsvägen	Minskad restid	3	Låg	500 000 kr	Låg	Nej	Väg 118 har två körfält och ÅDT är under 8000
14	Förlänga accelerationsfältet i riktning mot Åhus vid busshållplats Fribetsvägen	Minskad restid	3	Medel	500 000 kr	Krävs vidare utredning	Ja	Utreda om accelerationsfältet bör förlängas, finns risk för konflikt med korsning med Byolmsvägen/Fribetsvägen
15	Förlänga accelerationsfälten i båda riktningar vid busshållplats Skånes Viby Hörnhem	Minskad restid	3	Medel	800 000 kr	Hög	Ja	Bedömer att accelerationsfälten behöver förlängas ca 60 m vardera
16	Vänstersvängfält (söderut) vid Rinkabykiosken för att öka framkomligheten för buss	Minskad restid	3	Låg	1 – 2 mkr	Låg	Nej	Åtgärden innebär breddning av vägen men behovet är inte tillräckligt stort. Om det däremot varit möjligt att anlägga vänstersvängfält i bef. väggropp hade studien troligen rekommenderat åtgärden
17	Trafiksignal vid Rinkabykiosken för norrgående trafik för att öka framkomligheten för buss	Minskad restid	2	Låg	250 000 kr	Medel	Nej	För att underlätta för bussen att passera Rinkabykiosken där det blir köbildning vissa dagar/tider. Problemet bedöms inte vara tillräckligt stort

## Anslutade vägar/korsningar

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
18	Utred vidare: Gälltofta- och Hallingavägen (närmst väg 118) utifrån de brister som utredningen lyfter fram	Framkolighet och trafiksäkerhet för oskyddade och motortrafikanter	1	Krävs vidare utredning	90 000 (150 utredningstimmar)	Medel	Ja	Utredningen bör drivas av kommunen då nyttor och eventuella åtgärder sannolikt är störst på lokal nivå. Utredningen bör även avvaktas tills effekterna av ombyggnaden på E22 är synliga
19	Minska risken för att långa fordon kör upp på trottoaren, högersväng söderifrån 118, i korsningen med Gälltoftavägen	Trafiksäkerhet oskyddade trafikanter	2	Medel	50 000	Hög	Ja	Reflexstolpar eller liknande. Om stolparna körs ner är det en indikation för att radien behöver förbättras
20	Utred vidare: stänga och/eller slå samman anslutningsvägar längs väg 118	Framkomlighet och trafiksäkerhet väg 118	1	Medel	Krävs vidare utredning	Hög	Ja	Möjliga att stänga: Byholmsvägen samt Nybodalsvägen  Möjliga att slå samman: Byholmsvägen/Hommenasvägen, korsning med enskild grusväg samt Hommenasvägen
21	Utred vidare: reglera framkomligheten på Nybodalsvägen	Boendemiljö och trafiksäkerhet längs Nybodalsvägen	1-3	Medel	50 000 kr	Kräver vidare utredning	Ja	Mycket smittrafik till/från E22 som Nybodalsvägen inte är utformad för att hantera.  I korsningspunkten Nybodalsvägen/118 finns brister i trafiksäkerhet med tanke på flöden och hastigheter.  GPS-verktyg hänvisar trafikanter till Nybodalsvägen (inte väg 118 till trafikplats Hammar)  Är det möjligt att stänga Nybodalsvägen och hänvisa till de två enskilda vägarna?
22	Åtgärda korsningen Stengårdsvägen ur framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv	Trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter	3	Medel	50 000 kr	Hög	Ja	Stänga för högersvängande från Stengårdsvägen?  Göra ett förskjutet vägska (öppet i all leder)?

23	Stänga anslutningsvägar och bygga parallellvägar	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för motortrafik	4	Hög	40 – 80 mkr	Låg	Nej	Bristerna motiverar inte kostnaden för att bygga parallellvägar.
----	--	---	---	-----	-------------	-----	-----	--

### Trafikmiljö

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
24	Se över och åtgärda hastighetsgränserna längs hela sträckan	Attraktivitet för kollektivtrafik., trafikmiljö	2	Hög	100 000 – 200 000 kr	Hög	Ja	Främst från Rinkaby och norrut. Åtgärden ska ge tydlighet och jämnare rytm vilket särskilt gynnar tung trafik (inkl. kollektivtrafiken)
25	Se över och förbättra vägvisning till E22 för att minska smittrafik på anslutande vägar	Trafikmiljö och boendemiljö	2	Medel	Krävs vidare utredning	Hög	Ja	Kan bidra till en minskad smittrafik på de anslutande vägarna
26	Se över och åtgärda vägvisningen i korsningen Byholmsvägen/Fribetsvägen	Trafikmiljö	1	Låg	50 000 kr	Hög	Ja	I utredningen har det visat sig att vägvisningen i denna punkt är felaktig

### Järnväg

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
27	Anlägg säkrare järnvägsplankorsning vid Hallingavägen	Trafiksäkerhet vid plankorsning	2-3	Låg	Ingen kostnadsbedömning har gjorts	Låg	Nej	Med dagens trafik går inte åtgärden att motivera.
28	Anlägg säkrare järnvägsplankorsning vid Gälltoftavägen	Trafiksäkerhet vid plankorsning	2-3	Låg	Ingen kostnadsbedömning har gjorts	Låg	Nej	Med dagens trafik går inte åtgärden att motivera.
29	Stäng en av plankorsningarna på Hallingavägen eller Gälltoftavägen	Trafiksäkerhet vid plankorsning	4	Låg	Ingen kostnadsbedömning har gjorts	Låg	Nej	Bygga en anslutning mellan vägarna. Dagens trafik på Åhusbanan motiverar inte åtgärder, vi en eventuell utveckling med högre trafikering kan detta omprövas. Med dagens trafik går inte åtgärden att motivera.

## Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	1, 6, 7, 14 och 15	Kollektivtrafikåtgärder; Paketet ska bidra till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafiken och resenärer
B	18, 19, 20, 21 och 22	Korsningar/anslutningsvägar; Paketet ska gynna jämnare rytm för trafiken på väg 118 samt bidra till trafiksäkerhet och framkomlighet
C	24, 25 och 26	Hastigheter och vägvisning ; Paketet bidrar till bättre trafikmiljö

## Effektbedömning

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-)	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
A	+ Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för buss Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter - Något sämre upptagningsområde för kollektivtrafiken	Nyttorna gynnar alla grupper i samhället och bidrar till ökat kollektivtrafikresande	Paketet bidrar till huvudmålet samt målen om god miljö, jämställt transportsystem, säker trafik, god tillgänglighet för människor och positiv regional utveckling	Ja	
B	+ Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för motortrafiken på väg 118 - Enskilda trafikanter kan få sämre tillgänglighet till väg 118	Nyttorna gynnar främst bilister och näringslivstransporter men kan ha positiv påverkan för kollektivtrafikresenärer	Paketet bidrar till huvudmålet samt målen om säker trafik och positiv regional utveckling	Ja	

C	+ Ökad framkomlighet för motortrafiken på väg 118 Ökad tydlighet  - Kan eventuellt leda till ökade utsläpp från trafiken	Nyttorna gynnar alla motortrafikanter på väg 118	Paketet bidrar till huvudmålet samt målen om säker trafik, god tillgänglighet för människor och gods samt positiv regional utveckling	Ja	
---	---	--	---	----	--

### Inriktning och rekommenderade åtgärder

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Kommentar
A	Kollektivtrafikåtgärder	1-4	2019-2025	Trafikverket	
B	Åtgärder för korsningar/anslutningsvägar	2-3	2019-2022	Trafikverket och Kristianstad kommun	
C	Åtgärder för hastigheter och vägvisning	1-2	2019-2020	Trafikverket	

#### Medverkande personer som inte ingått i övriga utredningsarbetet:

Stefan Rittbo, UHdsvs, Martin Berntsson, IVtas

## 12. Arbetsprocessen

Projektgruppen träffade Kristianstad kommun och Skånetrafiken för en första workshop där nuläge och problem, brister och behov diskuterades.

Projektgruppen jobbade därefter med att identifiera möjliga åtgärder och har under arbetets gång haft avstämningar med specialister för att reda ut de frågor som uppstått längs vägen. Verksamhetsområden Underhåll och Investering var med i dessa diskussioner.

Mot slutet av projektet skickades rapporten till kommunen och Skånetrafiken för påsyn och synpunkter.

## 13. Kvalitetsgranskning

<b>Genomförd:</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2018-02-09
<b>Utförd av:</b>	Stefan Berg och Mattias Holmqvist, PLSyu

## 14. Avslut av studie

Lina Wells, PLSyu – Projektledare

Tanja Jevtic, PLSyu - Enhetschef





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Region Syd, Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

# Ändring av översiktsplan Åhus

- **Syfte** är att ta fram ett beslutsunderlag för den exploatering och utveckling som krävs för att Åhus ska *fortsätta att utvecklas till en attraktiv ort i Kristianstads kommun.*

## Mål i strategisk färdplan;

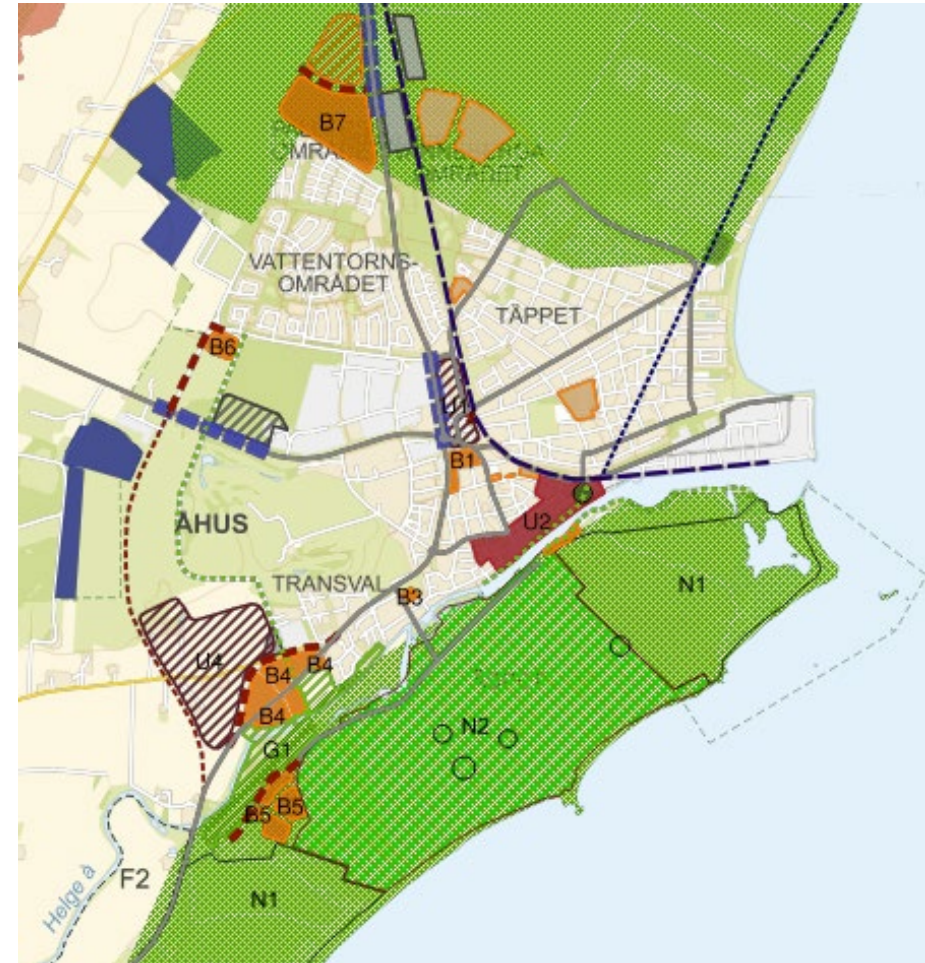
Hållbarhet, Utbildning, Arbetsmarknad, Trygghet, Attraktivitet.

Focus på: Hållbarhet  
Trygghet  
Attraktivitet

# Befintlig ÖP 2013

## Utvärdering av befintlig ÖP 2013 för Åhus

- Bostäder
- Verksamheter
- Centrumutveckling



# Planerade bostäder 2020-2035

- **Transval 300 st**
- **Täppet 190**
- **Småhus Äspet 15**
- Kollekulla 100
- Stinsen 70
- Yngsjövägen/Transval 25

Ca 700 bostäder i planering/uppförande, ca 50 bostäder/år



# Befolkningsstatistik

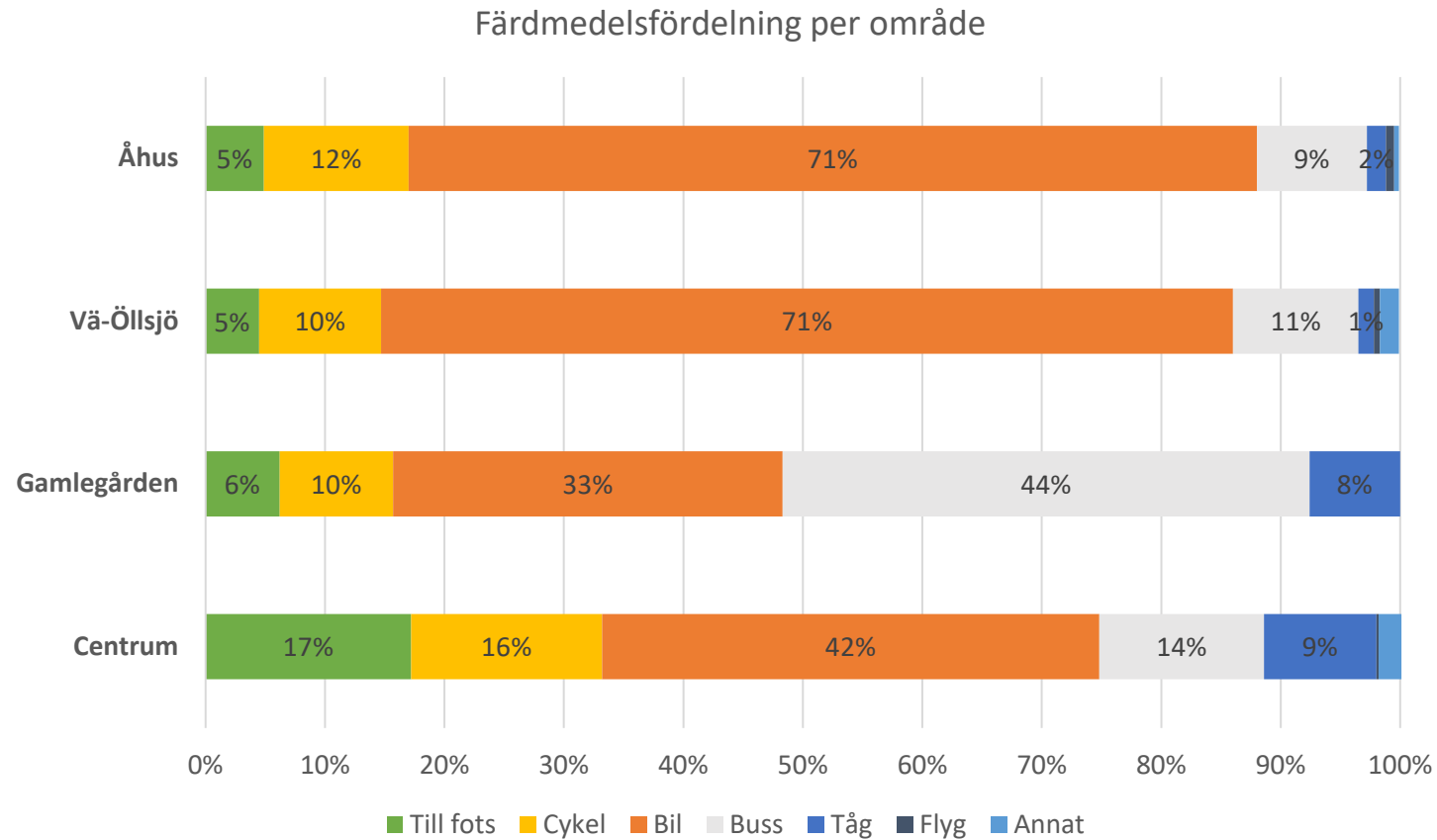
- Åhus befolkning

2018	2019	2020
10167	10341	10412

- Det är ca 130 barn /årgång men 7-10 år är 160/årgång
- Det är ca 450 personer som är 80+ och bor i egen villa.
- Det är ca 170 personer som är 80+ i flerfamiljshus.

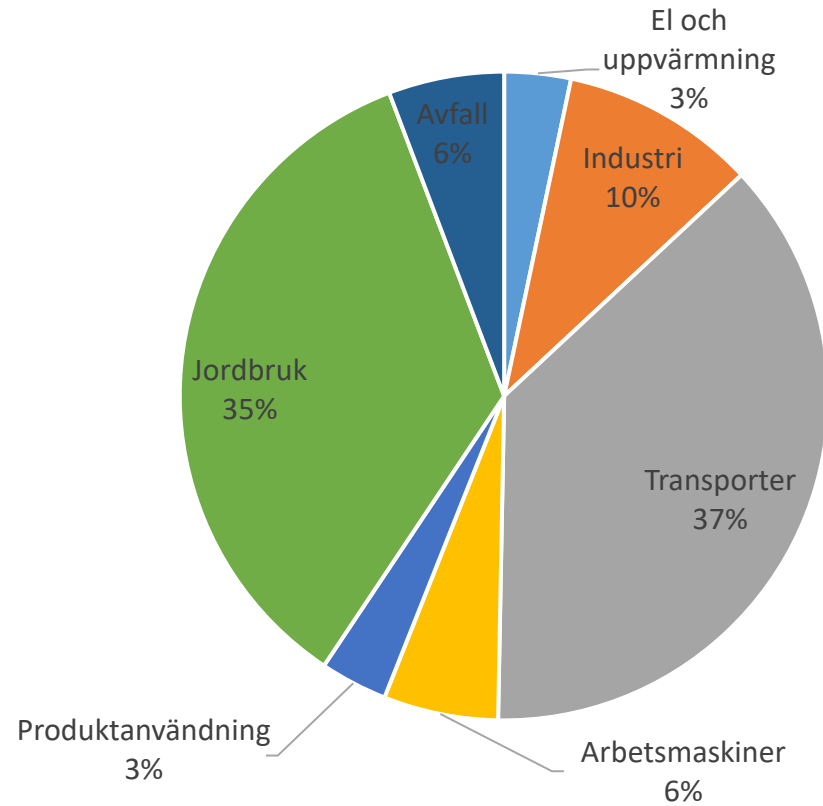


# Resvaneundersökningen 2018

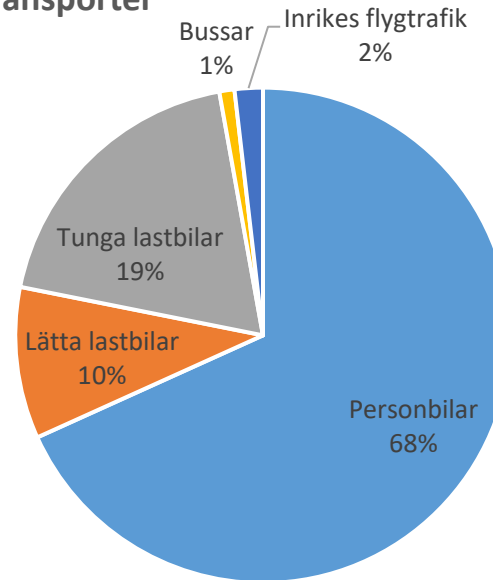


Källa: Region Skåne

# Växthusgasutsläpp i Kristianstads kommun



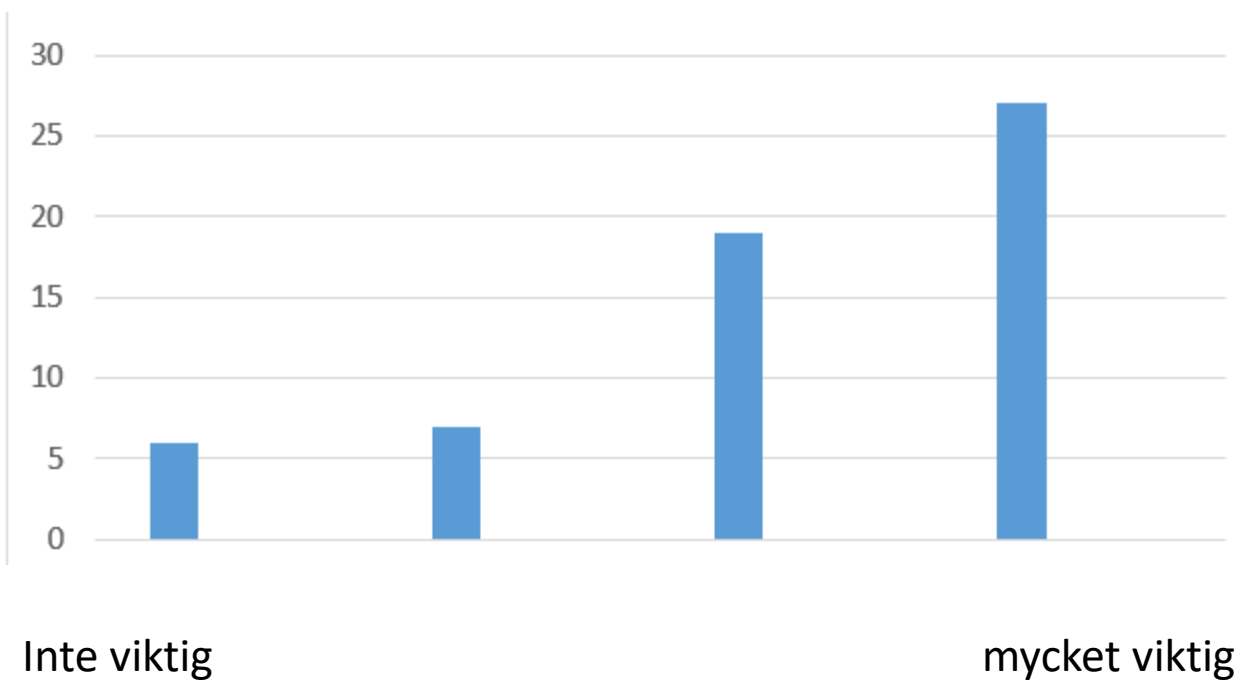
## Utsläpp från transporter



Källa: Nationella emissionsdatabasen



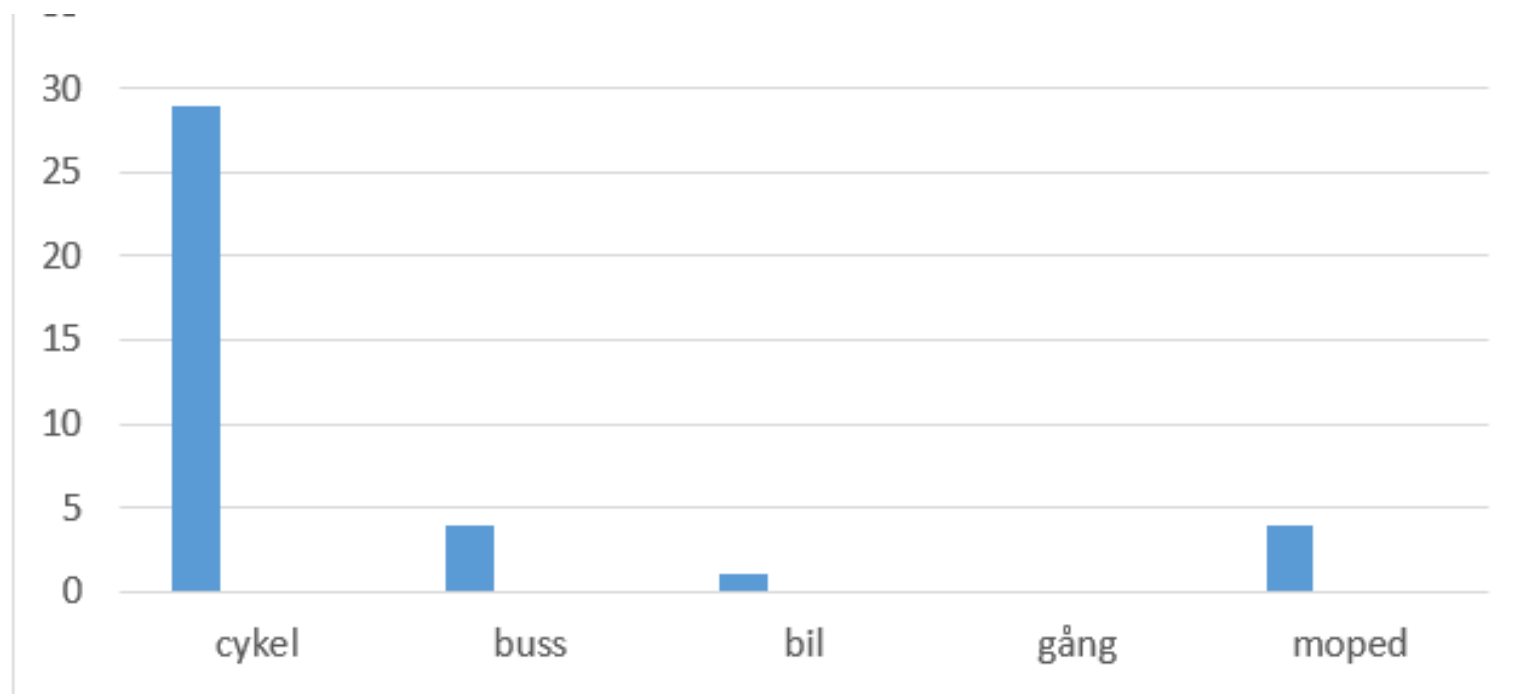
# Tidigt samråd enkätundersökning



Hur viktig är bilen för dig?



# Enkätundersökning högstadiet



Hur brukar du ta dig till skolan?



# Vad brukar du göra på din fritid?

- Största delen av ungdomarna sportar och hänvisar till Sånnahallen och idrottsplatsen
- Stranden och fritidsgården nämns av ett fåtal.
- Ridhuset är viktigt för några
- Hemmet är viktigt för fritiden för många.

## Vill du bo i Åhus som vuxen?

Övervägande del vill det.



# Utmaningar

- Öka gång och cykel på korta sträckor
- Omflyttning av äldre från villor till flerfamiljsboende
- Effektivare markanvändning inom verksamhetsmark
- Attraktivare stadsbild utifrån förstärkt kulturmiljövärde



# Förslag Mål och strategier Hållbarhet, Trygghet, Attraktivitet

## Minska bilanvändning för korta sträckor

1. Prioritera centrumnära nyproduktion
2. Utöka Gång- och cykelvägnätet
3. Skapa attraktiva/trygga miljöer längs gång- och cykelvägnät
4. Gestalta stadsrummen/utemiljö med prioritet gång- och cykel



# Befintligt cykelvägnät tillsammans med trafikplanens åtgärder.

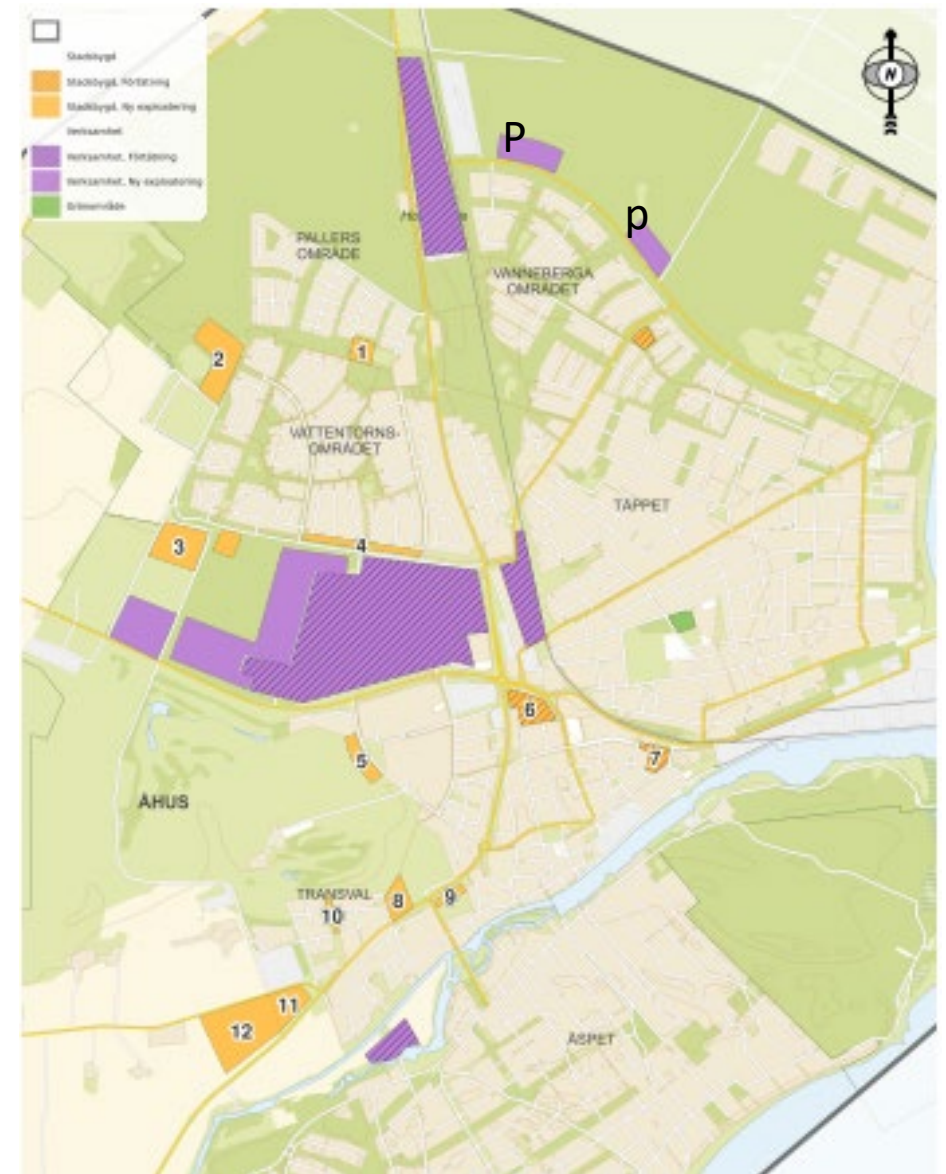


# Arbetsmaterial exploatering

Översiktsplan ska vara aktuell och den aktualiseras varje mandatperiod.

Många testytor för exploatering som konsekvensbeskrivs.

Arbetet pågår.





# MKB förslag på exploatering tidigt skede

Effekter\ Område	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10A	10B	V				
Detaljplan	park	nej	nej	bim	golf	abhc	park	park	?	?	nej	nej				
SBB	ja	nej	nej	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nej	nej				
GP nytt	ja	ja	ja	nej	nej	nej	ja	ja	nej	när						
GP bef	TN	TN	TN	SZ	golf	SZ	SZ	SN	GS	TN						
TP nytt	-	-	CV	-	CV	-	CV	-	CV	CV						
ÖP 2013	nej	grön	bost	bost	nej	CU	nej	nej	nej	bos						
RI	(väg)	nej	nej	kz	nej	Kz/km	nej	km	nej	nej						
MKN																
NVP	nej	ja	nära	nej	nej	nej	nej	nej	nej	nej						
Biosfär	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja						
Grönstrategi	-	ja	nej	nej	nej	nej	nej	nej	nej	nej						
Fornlämning	nej	nej	nej	ja	nej	ja	ja	nej	nära	ja						
Kulturmiljö	nej	nej	nej	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja						
FO	nej	nej	ja	ja	nej	nära	nej	nej	nej	nej						
Farlig transport	nära	-	-	ja	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	-				
Skyfall	lite	NA	nej	ja	NA	ja	ja	lite	ja	del	del	lite				
Översvämning	nej	nej	nej	ja	nej	ja	ja	ja	nej	nej	nej	nej				
Radon	LR	-		VO VA	ja	nej	nej	ja	nej	ja	del	nej	ja	nej	nej	nej
Sårbart GV	nej	ja		Bredband	nej	nej	nej	ja	nej	ja	nej	nej	nej	nej	nej	nej
Buller ekv	45	45		Fjärrvär/kyla	nära	nej	nej	nära	nej	ja	nej	ja	nej	nära	nej	nära
Buller max	55	55		Cykelväg	Ja	nära	nära	nära	nära	nära	nära	ja	ny	ny	ny	ny
				Buss	350	950	1300	50?	800	70	135	50	460	700	900	1700
				Förskola	180	750	900	320	300	250	400	450	800	1000	1200	NA
				Grundskola	130	800	1500	180	300	500	400	450	800	1000	1200	NA
				Lekplats	130	315	360	400	400	120	250	400	100	150	350	NA
				Park + värden	1300 <sup>4</sup>	1700 <sup>4</sup>	750 <sup>4</sup>	260 <sup>0</sup>	400 <sup>0</sup>	200 <sup>1</sup>	50 <sup>0</sup>	200 <sup>1</sup>	100 <sup>1</sup>	150 <sup>1</sup>	350 <sup>1</sup>	nej
				Strövområde	1400	1500	750	800	1300	400	1200	1000	1400	1200	1000	300
				Dagligvaror, apotek mm	2000	2300	2000	150	1000	50-500	1100	1000	1500	1800	2000	2000

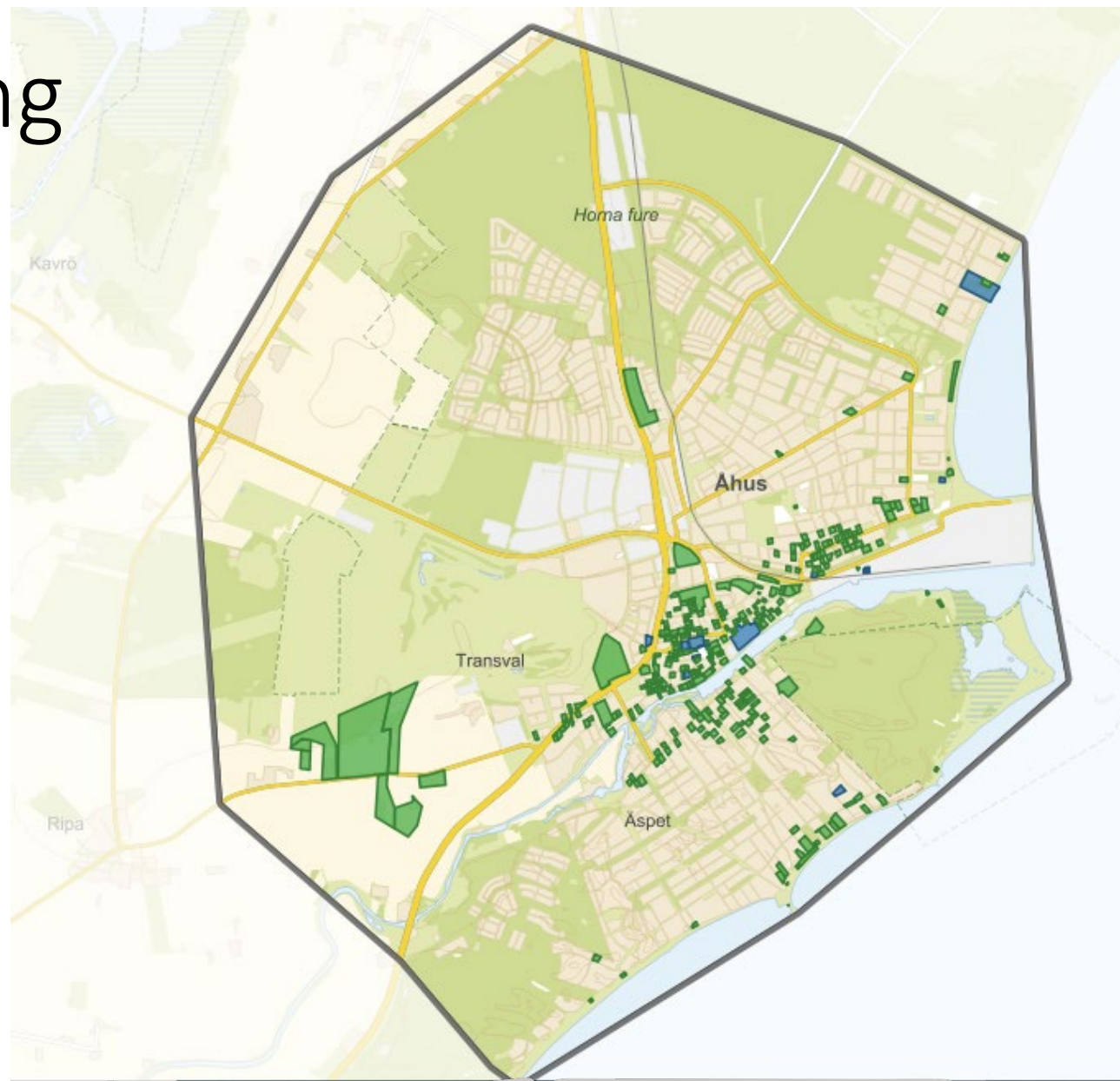
PBL krav intressen  
 Natur/ekologi  
 Infrastruktur (ekonomiska /sociala)



# Klassificering av kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer i Åhus



# Kulturmiljöinventering fastigheter



Tack!

Ann-Mari Lindberg  
Planarkitekt  
Katarina Olsson  
Stadsantikvarie



Kristianstads  
kommun

# Grön och blå kategori

- Inalles valdes **344** enskilda fastigheter ut som kulturhistoriskt intressanta och perspektiv som samhällshistoriskt-socialhistoriskt- byggnadshistoriskt-arkitekturhistoriskt och arkitektoniskt värde har används att karaktärisera byggnaderna.
- Två klassningar, en blå och en grön, har ytterligare värderat de kulturhistoriska kvaliteterna. Den blå klassningen innebär mycket högt kulturhistoriskt värde enligt PBL 8:13 samt byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen eller i klass med ett byggnadsminne. Grön klassning, där de flesta byggnaderna återfinns, har ett högt kulturhistoriskt värde enligt PBL 8:17.
- Fördelningen mellan blå respektive grön klassning fördelas till 14 blåa och 330 gröna. I den blå kategorin återfinns Gladan 18 och Bagaren 8 som båda är byggnadsminnen.





# Naturmark för bostäder verksamheter 2005-2020

- Bostäder yta 34 ha
- Verksamheter yta 17 ha

