



## Medverkande

### Framtagen av

Matilda Sandqvist, trafikplanerare

### Politisk styrgrupp

Stefan Pettersson (M)

Staffan Löfberg (S)

Marie Irlblad (C)

Mats Hannander (SD)

Åke Jonsson (KD)

Jörgen A Persson (SD)

Jonas Lindholm (ers.) (L)

Charlotta Eld (MP)

Christopher Ripa (FI)

### Intern referensgrupp

Elin Persson, plan- och exploateringschef

Hjalmar Christensen, planarkitekt

Anna Heyden, planarkitekt

Clara Ek, planarkitekt

Nellie Stenvall, planarkitekt

Tobias Varga, planarkitekt

### Illustrationer

Svalövs kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2022-02-28  
Diarienummer: SBN 165-2021 (KS 55-2021)

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|   |    |
|---|----|
| INLEDNING   | 1  |
| DEL 1   | 3  |
| SVALÖVS KOMMUN                                      | 4  |
| TRANSPORT- OCH TRAFIKPLANERING I SVERIGE            | 6  |
| NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL, STRATEGIER OCH PLANER | 7  |
| SVALÖVS KOMMUNS VISION, PLANER OCH PROGRAM          | 10 |
| DEL 2   | 13 |
| ÖVERGRIPANDE UTMANINGAR                             | 14 |
| ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR SVALÖVS KOMMUNS TRAFIKSYSTEM   | 15 |
| GÅNGTRAFIK  | 16 |
| CYKELTRAFIK   | 17 |
| KOLLEKTIVTRAFIK                                     | 18 |
| BIL- OCH LANTBRUKSTRAFIK                            | 19 |
| FORTSATT ARBETE                                     | 20 |
| KÄLLOR  | 21 |



# INLEDNING

## Bakgrund

I översiktsplanen beskrivs olika strategier och principer som behandlar trafik och infrastruktur. Även i kommunens olika program eller riktlinjer behandlas delar av trafiksystemet. I Åtgärdsprogrammet för Svalövs miljömål 2017-2022 arbetar kommunen med ett antal mål för trafiksystemet kopplat till miljöpåverkan. År 2014 antogs en cykelplan för Svalövs kommun där åtgärder och förändring föreslås för att ge cyklisterna bättre tillgänglighet och framkomlighet. Även i kommunens parkeringsriktlinjer behandlas trafikfrågor kopplat till parkering för cykel och bil.

Svalövs kommun saknar ett samlat styrdokument som behandlar trafiksystemet övergripande och i sin helhet. I samband med framtagandet av kommunens översiktsplan uppmärksammades behovet av ett styrdokument som tjänstepersoner kan utgå ifrån i planeringen och utvecklingen av trafiksystemet. Strategin är till för att skapa goda förutsättningar för invånarna, besökarna och näringslivet att röra sig både i tätorterna och på landsbygden.

Kommunfullmäktige beslutade 2021-05-24 att uppdra åt samhällsbyggnadsnämnden att arbeta fram ett styrdokument för trafikplaneringen i Svalövs kommun.

## Syfte

Trafikstrategin ska samla kommunens ställningstagande och mål gällande trafikplanering och skapa en helhetsbild av hur trafiksystemet ska utvecklas för att bidra till de mål och strategier kommunen har i den översiktliga planeringen. Strategin ska tydliggöra ställningstaganden och utgöra stöd för förvaltningen i arbetet med infrastruktur och samhällsplanering. Strategin ska utgöra ett tydligt underlag i kommunikationen med andra kommuner, Region Skåne och Trafikverket.

Strategin innehåller långsiktiga mål som sträcker sig fram till år 2040 och strategier för hur kommunen ska uppnå dessa mål.



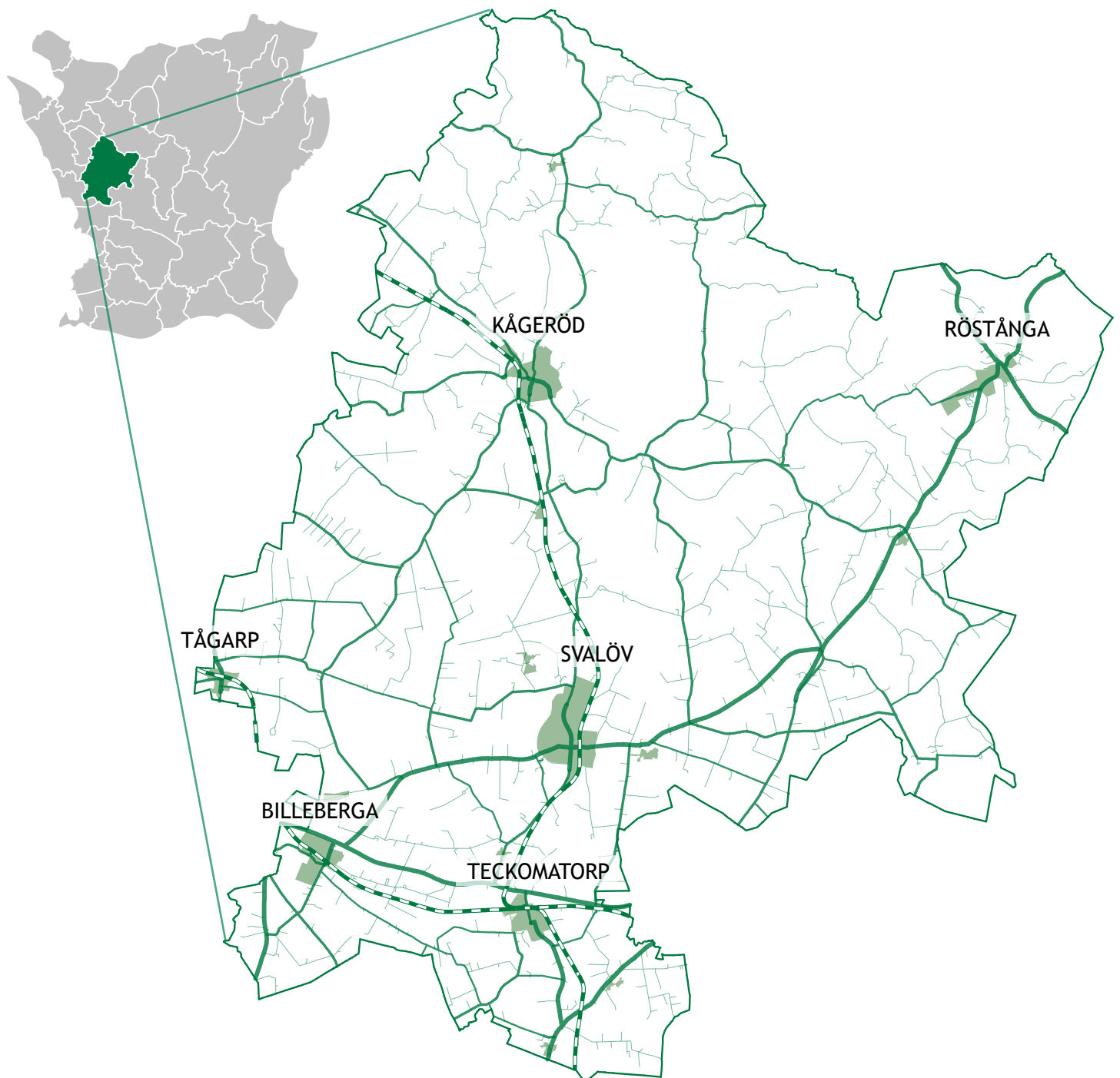


# DEL 1 BAKGRUND OCH NULÄGE



## SVALÖVS KOMMUN

Svalövs kommun är en flerkärnig kommun med sex tätorter samt tio småorter utspridda i kommunen. Tätorterna är Svalöv, Teckomatorp, Kågeröd, Billeberga, Röstånga och Tågarp. År 2020 hade Svalövs kommun 14 276 (SCB 2020) invånare och av dem bor cirka 70 procent i tätorterna och resterande på landsbygden (SCB 2018). Svalöv som centralort har cirka 4 800 invånare och har ett centralt läge mellan resterande tätorter. Alla invånare använder sig inte av Svalöv tätort som sin serviceort då många invånare har närmre till en större ort utanför kommunen. Av kommunens mark består cirka 59 procent av jordbruksmark, 33 procent av skog och endast 5,5 procent av bebyggelse (SCB 2015).





## Service

Svalöv har som tätort en god service med livsmedelsbutik, apotek och kommunal service samt kommunens enda högstadium och gymnasium. Teckomatorp, Kågeröd och Röstånga har livsmedelsbutik och enstaka annan service. Billeberga och Tågarp har enstaka service såsom pizzeria eller bageri. Samtliga tätorter har förskola och alla tätorter utom Tågarp har grundskola upp till femte klass.

## Befolkningsutveckling

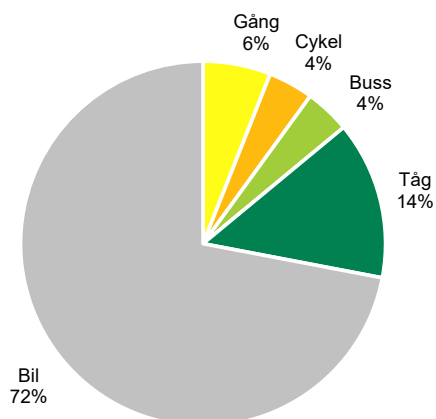
Svalövs kommun har under de senaste tio åren haft en positiv befolkningsutveckling, då kommunen ökat med 1034 invånare mellan år 2010 och 2020. Enligt befolkningsprognosen för Svalövs kommun 2020-2031 ska kommunen växa och år 2031 har kommunen cirka 16 200 invånare. Detta innebär en befolkningsökning, i medeltal, på 160 personer per år. Prognosen utgår från befolkningsstatistiken gällande dödlighet, barnafödande och flyttningsnetto samt förväntat bostadsbyggande i kommunen.

## Resvanor

Invånare i Svalövs kommun reser främst, enligt resvaneundersökningen från 2018, inom den egna kommunen. Städer som invånare i Svalöv reser till utanför kommunen är i första hand Landskrona därefter Lund, Malmö och Helsingborg. 61 procent av samtliga resor är en mil eller längre.

Enligt resvaneundersökningen från 2018 är färdmedelsfördelningen i Svalövs kommun för samtliga resor enligt cirkeldiagrammet nedan. Svalövs invånare reser mer med bil och tåg än Skåne i sin helhet men gör färre resor med gång, cykel eller buss. De senaste tre undersökningarna år 2007, 2013 och 2018 visar på att det inte skett några större förändringar kring hur invånare i Svalövs kommun väljer att resa.

Resvanor i Svalövs kommun



Region Skåne (2018) Så reser vi i Svalöv - Resvaneundersökningen.

## Hälsa

Folkhälsan i kommunen, enligt Region Skånes folkhälsoenkät 2019, är generellt sämre än Skåne i stort. När det kommer till vuxna sticker Svalöv ut i områden kopplat till fysisk ohälsa. Gällande rädsla att gå ut ensam samt sömnstörningar på grund av buller visade enkäten ett bättre resultat för Svalöv än för Skåne i stort. Ungdomar i Svalöv upplever större otrygghet i bostadsområdet jämfört med regionen i stort enligt enkäten. Trafiksystemet kan direkt eller indirekt påverkar dessa hälsoproblem och en större andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik påverkar människors fysiska hälsa positivt.

## Buller

Fyra procent av de boende i Svalövs kommun upplever sömnstörningar kopplat till buller enligt Region Skånes Folkhälsorapport från år 2020. I Skåne är andelen som upplever sömnstörningar på grund av buller i snitt 4,8 procent. Trafikbuller berör många människor och är den dominerande bullerkällan i samhället. Ljudet beror på typ av fordon, däck och vägbeläggning samt typ av tåg och last. I Svalöv kommer trafikbullret främst från järnvägen, de större riksvägarna och genomfartslederna i orterna.

## Trafiksäkerhet

Enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har ingen omkommit i trafiken inom kommunen under femårs-perioden, 2016-2019. Cirka 240 olyckor inträffade totalt under den perioden och i samband med dem var över 90 procent av personerna endast måttligt eller lindrigt skadade. I snitt var det 3-4 personer per år som fick allvarliga skador i samband med en trafikolycka i Svalövs kommun. Cirka 60 procent av olyckorna skedde på vägsträckor utanför tätorterna och var till största del singelolyckor. Inom tätorterna var cirka 65 procent av olyckorna singelolyckor med oskyddade trafikanter.

## Riksintressen

Riksintressen för kommunikation i Svalövs kommun är Söderåsbanan och Rååbanan. Även de tågstationer som finns utmed banorna är av riksintresse. Rååbanan omfattas av riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken 3 kap 8§ på grund av att Rååbanan är särskilt lämplig för kommunikationer. Inga delar av vägnätet inom kommunen ingår i riksintressen för kommunikation. Söderåsbanan är en del av godsstråket genom Skåne från Ängelholm till Trelleborg och utgör därför ett riksintresse. Områden som innefattas av riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

## TRANSPORT- OCH TRAFIKPLANERING I SVERIGE

Planering och utveckling av trafiksystemet är en komplex process med många aktörer. Planering av infrastruktur kan göras på tre olika nivåer nationellt, regionalt och kommunalt. Processerna som leder fram till att beslut sker i olika konstellationer och styrs av lagar och regelverk. Infrastrukturen i Sverige ägs antingen av staten, kommunen eller enskild fastighetsägare och dessa har ansvar och rätt att utveckla och underhålla vägnätet. Utveckling och planering av de statliga vägarna delas upp mellan nationell och regional planering.

Planeringen av trafiksystemet börjar med inriktningsplanering som sedan leder vidare till åtgärdsplanering och avslutas med genomförandet. Inriktningsplaneringen omfattar bedömning av ekonomiska ramar och ger vägledning för prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Medan åtgärdsplaneringens syfte är att ta fram nationell och regional transportinfrastrukturplan.

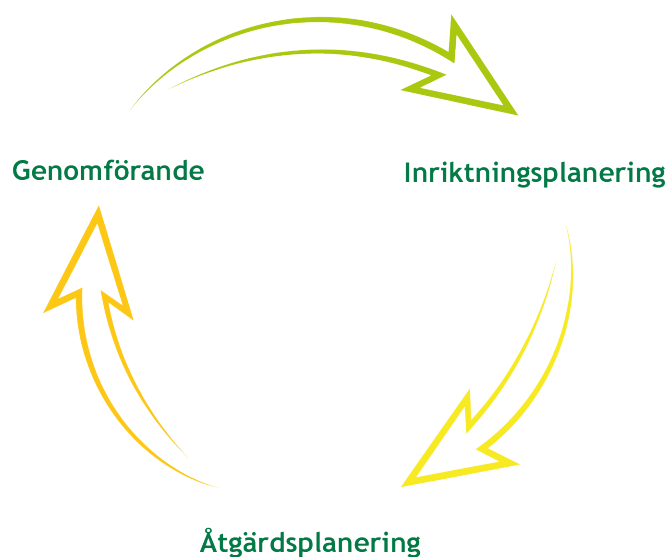
### Nationell planering

Inriktningsplaneringen börjar med att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, tar fram ett inriktningsunderlag för de ekonomiska ramarna för underhåll och utveckling av transportinfrastrukturen. Förslaget från Trafikverket går sedan ut på remiss och tillsammans med remissvaren blir det underlag till regeringens infrastrukturproposition. I propositionen föreslår regeringen hur infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas samt hur pengarna ska fördelas mellan utveckling och underhåll. Riksdagen fattar sedan beslut om infrastrukturpropositionen.

Under åtgärdsplanering definieras vilka satsningar som bör prioriteras inom de ekonomiska ramarna. Trafikverket arbetar fram ett förslag till en ny nationell infrastrukturplan utifrån infrastrukturpropositionen. Förslaget går ut på remiss och tillsammans med remissvaren beslutar regeringen om vilka satsningar som ska ingå i den nationella transportinfrastrukturplanen.

### Regional planering

Regional planering innefattar utveckling och underhåll av det statliga vägnätet som ingår i riks- och länsvägar. Åtgärder för utveckling av dessa framgår i den regionala transportinfrastrukturplanen, RTI-plan. I Skåne får Region Skåne tillsammans med kommunerna i uppdrag av regeringen att arbeta fram ett förslag till RTI-planen och den beslutas sedan av regionfullmäktige. Trafikverket är myndigheten som har genomförandansvar för åtgärderna i planen, men det krävs samverkan mellan alla aktörer för att få hög genomförandegrad av planen.



Regionen är även ansvarig för att tillgodose att de som bor i Skåne har tillgång till väl fungerande kollektivtrafik. Det vill säga att Region Skåne är den regionala kollektivtrafikmyndigheten i regionen och ansvarar både politiskt och ekonomiskt för utvecklingen och planeringen av kollektivtrafiken. De strategiska ramarna och målen för regionens kollektivtrafik fastställs i ett trafikförsörjningsprogram.

### Kommunal planering

Kommunen har en viktig roll i transport- och trafikplaneringen, vilket är att samråda och granska nationell samt regional planering. I den rollen är det viktigt att se till att den nationella och regionala planeringen går i linje med den kommunala strategiska planeringen samt tar hänsyn till invånarnas intresse och behov.

Utöver kommunens roll gentemot stat och region är kommunen ansvarig för utvecklingen och underhållet av det kommunala vägnätet. En trafikstrategi som denna är tillsammans med översiktsplanen de styrdokument som övergripande beskriver trafiksystemets utveckling. Precis som nationell och regional planering delas det upp i inriktningsplanering, som består av översiktsplanen och strategier, och åtgärdsplanering, som består av planer, riktlinjer och åtgärdsprogram. Utifrån dessa planer och riktlinjer sker en del av genomförandet i anslutning till kommunens detaljplanering och bygglovshantering där dessa måste följas. Genomförandet kan även ta form i projekt eller satsningar på vissa specifika platser eller områden.

# NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL, STRATEGIER OCH PLANER

## Nationella styrdokument

### Nollvisionen

Riksdagen tog beslutet år 1997 att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är det långsiktiga målet att ingen dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportssystemet. Synsättet är att omsorg för människors liv och hälsa ska vara krav vid utformning och funktion av vägar och gator.

### Transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till transportsystemets direkta effekt medan hänsynsmålet syftar till de sekundära effekterna. För att Sverige ska uppnå dessa mål måste förändring ske på alla nivåer, såväl på nationellt, regionalt och på kommunalt plan.

### Generationsmålet

Generationsmålet är det övergripande målet för miljöpolitiken. Riksdagens definition är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sverige.

### De globala målen

De globala målen, antagna i FN 2015, är en del av Agenda 2030 som innehåller 17 mål med syfte att tydliggöra den globala omställning som är nödvändig för att uppnå ett hållbart samhälle. Världens ledare har förbundit sig att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.

Då transportsektorn påverkar klimat, närmiljön och människors levnadsätt i stor utsträckning genom utsläpp, buller, barriärer och tillgänglighet påverkar transportsektorn många av de globala målen. Exempelvis målen god hälsa och välbefinnande, jämställdhet, hållbara städer och samhällen samt bekämpa klimatförändringarna.

### Nationell plan för transportinfrastrukturen

Trafikverket tar fram planen på uppdrag från regeringen och syftet är att vara en långsiktig ekonomisk plan för det samlade transportsystemet. Planen utgår ifrån de transportpolitiska målen, propositionen och inriktningsunderlaget och omfattar det nationella vägarna och järnvägsnätet. Planen omfattar en 12 årsperiod och revideras var fjärde år.

Både nationella och regionala brister identifieras utifrån transportsystemets utmaningar. Därefter prioriteras bristerna och åtgärder bestäms utifrån en rad faktorer såsom samhällsekonomisk effektivitet, regional prioritering och fördelning över landet. Det är slutligen regeringen som beslutar om innehållet i planen utifrån Trafikverkets förslag.

Den nationella transportinfrastrukturplanen omfattar specifika satsningar på det nationella stamnätet av väg och järnväg. Planen behandlar även riktade miljöåtgärder och anpassning för personer med funktionsnedsättningar på det regionala vägnätet samt investeringar inom digitalisering. Statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet, enskilda vägar och kollektivtrafik ingår också i den nationella planen.



Regeringskansliet (2015). Agenda 2030 för hållbar utveckling.

## Regionala styrdokument

### Det öppna Skåne 2030

Det öppna Skåne 2030 är en regional utvecklingsstrategi och Skånes gemensamma vision. Visionen "Det öppna Skåne 2030" är uppdelat i sex visionsmål. Målen är:

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

Till visionsmålen har Region Skåne formulerat strategier vad som ska göras, vad som behöver prioriteras och effektmål har satts till varje visionsmål.

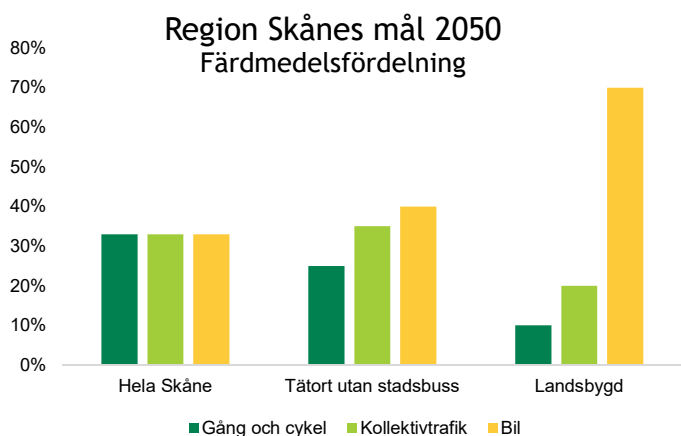
### Strategier för det flerkärniga Skåne

Detta är strategier för hur Skånes kommuner ska planera för hållbar utveckling av de fysiska strukturerna. Dessa gemensamma strategierna ska koppla samman det regionala utvecklingsarbetet med den kommunala översiktsplaneringen. Strategierna syftar till att skapa en levande, hållbar och attraktiv region som erbjuder hög livskvalitet för invånare, företagare och besökare.

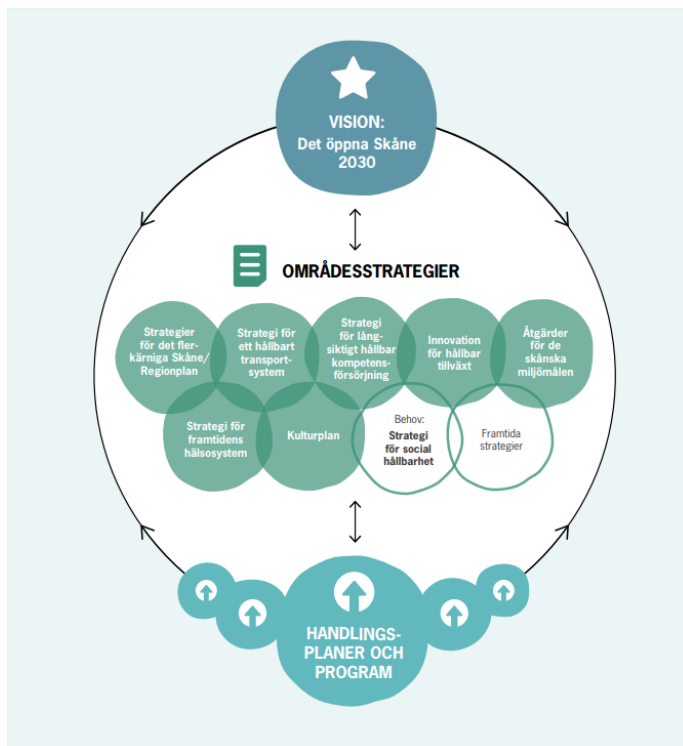
Kopplat till trafik beskriver strategierna att fokus ska ligga på att utveckla de regionala kollektivtrafikmöjligheterna samt det lokala gång- och cykelvägnätet. Strategierna nämner även att trafiksystemet är en pusselbit för mer effektiv resurs- och markanvändning.

### Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

I Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 tydliggör Region Skåne vägval, mål och prioriteringar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet. Strategin är ett övergripande dokument som konkretiseras och fördjupas vidare i en rad andra regionala dokument som exempelvis trafikförsörjningsprogram, cykelstrategi och mobilitetsplan.



Region Skåne (2017) Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.



Region Skåne (2020). Det öppna Skåne 2030

Till år 2030 är målet att Skåne ska vara klimatneutralt och fossilbränslefritt enligt strategierna, Region Skåne har satt upp ett mål för färdmedelsfördelningen för hela Skåne samt olika målsättningar för färdmedelsfördelningen för olika typer av orter, se i diagram till vänster. Målsättningen för hela Skåne till 2050 betyder att bilkörandet ska minska med 20 procent medan kollektivtrafik samt gång och cykel ska öka med 13 procent respektive 7 procent jämfört med 2018.

### Fördjupande strategier för Skåne

Region Skåne har tagit fram ett antal fördjupade strategier för bland annat kollektivtrafik, cykel, tåg samt gods och logistik. Dessa strategier synliggör varje trafikslag för sig och sätter fokus på utvecklingen mot ett mer hållbart användande av dessa.

### Mobilitetsplan för Skåne

För att nå den förändring i färdmedelsval som Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 har som målsättning krävs det utveckling av infrastruktur men även beteende och attitydförändring. Mobilitetsplanen är till för detta och tar ett samlat grepp om arbetet för mer hållbart resande i Skåne.

### Stationsnära läge 2.0

Stationsnära läge 2.0 är ett positionspapper där syftet är att lyfta fram gemensamma principer som bidrar till att stärka utvecklingen i stationsnära lägen både för stationer med eller utan spårburen trafik. Principerna är framtagna av Region Skåne, Länsstyrelsen Skåne, Trafikverket Region Syd och de fyra hörnsamarbetena i Skåne. Arbetet bygger på att regionen tar tillvara på ökat byggande och ett effektivt utnyttjande av de stationsnära lägena.

Principerna för stationsnära läge 2.0 är följande:

- Effektiv markanvändning
- Hela resan-perspektiv
- Stationen i fokus
- Samverkan och dialog
- Gemensamma målbilder

Översiktsplanen går i linje med dessa principer och ett av kommunens fokusområden är att stärka utvecklingen i stationsnära lägen.

### Regional transportinfrastrukturplan i Skåne

Precis som nationell plan har en regional infrastrukturplan, RTI-plan, tagits fram på uppdrag av regeringen men det är Region Skåne som föreslår inriktning och innehåll som sedan beslutas av regionfullmäktige. Planen ska bidra till nationella strategier och mål såsom de transportpolitiska målen och samtidigt främja Skånes utveckling utifrån visionen "Det öppna Skåne 2030". Planen upprättas med hänsyn till det samlade transportbehovet i regionen för en 12 års period och revideras var fjärde år. I planen ingår ett antal namngivna projekt som antingen finansieras helt eller delvis av RTI-planen.

Objekt i RTI-planen syftar till att ge bra tillgänglighet till invånarna där fokus ligger på kollektivtrafik och cykel. Andra delar av planen är samfinansiering av nationell plan och åtgärder för ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Satsningar gällande kollektivtrafikåtgärder fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet för att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik i Skåne, samt främja ett hållbart transportsystem. Satsningar för cykel på statliga vägar utgår från Cykelstrategi för Skåne samt kommunens önskemål där det både ingår namngivna objekt i planen samt en pott för mindre satsningar på statliga vägnätet. I RTI-planen ingår även medel för medfinansiering av kommunala satsningar gällande trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik.

## Mellankommunala mål och styrdokument

### Strukturplan för Familjen Helsingborg 2019

Familjen Helsingborg är ett kommunövergripande samarbete där Svalövs kommun tillsammans med tio andra kommuner inom nordvästra Skåne arbetar för gemensam utveckling. Samarbetet syftar till att stärka möjligheten för tillväxt, effektivitet och utveckling i kommunerna. Strukturplan för Familjen Helsingborg 2019 är gemensamma ställningstagande för översiktlig planering och hanterar stora regionala frågeställningar och projekt.

Tre framgångsfaktorer beskrivs i strukturplanen som viktiga för kommunerna. Framgångsfaktorerna är satsningar på infrastruktur, kvaliteter i landskap och näringsliv samt utveckling av regionalt viktiga orter. Dessa är kopplade till strategier för grönstruktur, arbete och verksamheter, boende samt för infrastruktur och kollektivtrafik.

### Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik

När det kommer till samverkan för infrastruktur och kollektivtrafik är det viktigt att få en samsyn kring långsiktiga satsningar i regionen. Därför har kommunerna som ingår i Familjen Helsingborg gjort prioriteringar för vissa satsningar inom transportinfrastrukturen som de tillsammans driver regionalt, nationellt och internationellt. Prioriteringarna tar utgångspunkt i Greater Copenhagens trafikcharter, Skånebildens och Familjen Helsingborgs strukturplan samt underlag framtagna genom Familjen Helsingborgs samarbeten med Region Skåne och Skånetrafiken. Var fjärde år revideras prioriteringarna med syfte att vara ett underlag till nationella och regionala planer samt trafikförsörjningsprogrammet. Prioriteringarna är till för att bidra till att nationella och regionala miljö- och utvecklingsmål uppnås.

Samverkan mellan Familjen Helsingborgs kommuner medför att Svalövs infrastruktur- och trafikplanering är en del av ett större perspektiv. Detta leder till att regionala satsningar är högt prioriterade i Svalöv och utvecklingen av kommunen gå i samma anda som regionens utveckling.

# SVALÖVS KOMMUNS VISION, PLANER OCH PROGRAM

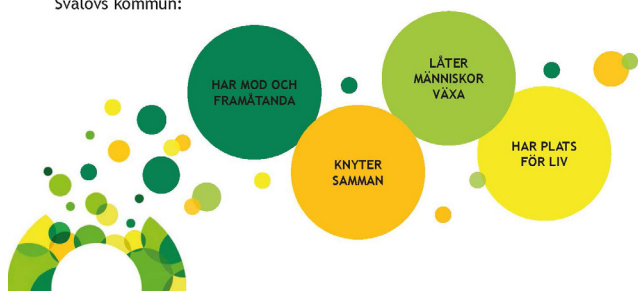
## Vision 2040

I december 2019 antogs Svalövs vision 2040 efter dialog och workshop med politiker, tjänstepersoner och kommuninvånare. Visionen består av fyra områden som beskriver den önskade bilden av Svalöv år 2040. De fyra områdena i visionen är att Svalöv ska ha mod och framåtanda, knyta samman, låta människor växa och att Svalöv ska ha plats för liv.

Kopplat till trafik visar visionen att kommunen ska ha mod att använda innovativa lösningar i arbetet för en hållbar utveckling och tillväxt. Kommunens allmänna platser ska främja goda livsmiljöer och vara en mötesplats för alla i kommunen. För att kommunen ska ha plats för liv uppmanar visionen kommunen att arbeta för en trygg miljö, god fungerande service och bra kommunikationer både inom och till kommunen.

## Visionens fyra rum

Svalövs kommun:



## Översiktsplan 2040

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste strategiska dokument och ger vägledning för all fysisk planering genom att ange hur vi ska utveckla och använda våra mark- och vattenområden. Planen sträcker sig till år 2040 och de övergripande strategierna som ska arbetas utifrån är att stärka kommunens unika läge i regionen, stärka möjligheterna att bo och verka på landsbygden, utgå från och bygga vidare på tätortens olika identiteter, utveckla i centrala och stationsnära lägen, bevara och utveckla grönbå stråk och ekosystemtjänster, främja nyetablering av verksamheter till strategiska lägen samt säkerställa att barnperspektivet finns med i all vår planering.

I översiktsplanen beskrivs trafiksystemets utveckling i en särskild temadel: planeringsprinciper för hållbart resande. Principerna är:

- Vi samverkar för täta tågavgångar och en robust regionbusstrafik som sammanlänkar landsbygden med stationsorterna och regionen.

- Vi samverkar för säkra och gena cykelförbindelser genom kommunen och regionen såväl som för cykelleder för rekreation och turism.
- Vi arbetar för att stärka möjligheterna för gång- och cykelresor i tätorterna och kopplar samman gång- och cykelvägar med viktiga målpunkter och grönbå stråk.
- Vi verkar genom fysiska åtgärder såväl som attityd- och beteendepåverkan för att öka möjligheterna att resa hållbart.
- Vi samverkar för infrastruktur- och trafiksäkerhetsåtgärder som minskar genomfartstrafiken i våra tätorter.
- Vi verkar för att stärka och effektivisera parkeringsmöjligheterna för cykel och bil.

Översiktsplanen utgör grunden för trafikstrategins mål och strategier då trafikstrategin är en fördjupning av översiktsplanen och byggs med samma byggstenar.

## Åtgärdsprogram för Svalövs miljömål 2017-2022

Programmet tar utgångspunkt i Sveriges miljömål, det regionala programmet Skånska åtgärder för miljömålen och kommunens dåvarande miljömålsprogram från 2010. Under 2022 kommer åtgärdsprogrammet uppdateras och denna plan följas upp och utvärderas. Åtgärdsprogrammet är indelat i fem fokusområden och ett av dessa är hållbara transporter. Varje fokusområde har ett övergripande mål med tillhörande underteman med åtgärder som ska uppfylla målet.

För hållbara transporter beskrivs ett antal åtgärder inom fysisk planering. Åtgärderna är stark kollektivtrafik genom en utvecklad översiktsplanering, där det ska planeras för kollektivtrafknära lägen. Samt även att planera för cykelstråk i tätorterna och pendlarparkering för landsbygden. För infrastruktur beskrivs åtgärder som attraktivare kollektivtrafik för ökat kollektivtrafikresande och stärkt infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Det redogörs även för ett antal åtgärder gällande information och beteendepåverkan. Dessa åtgärder handlar om kommunens roll att påverka medarbetare och kommuninvånare att välja en hållbarare livsstil. Åtgärder kopplat till drivmedel är fossilbränslefritt Skåne, ökad biogasproduktion och konsumtion samt utveckling av infrastruktur för energieffektiva och förnybara drivmedel.



## Cykelplan för Svalövs kommun

Cykelplanen antogs år 2014 och syftet med planen är att lyfta fram de åtgärder som krävs för att förbättra förutsättningarna för cykling. Genom att förbättra tillgänglighet och säkerhet för cykling: förbättras folkhälsan, främjas fritidscyklning, minskas utsläpp och buller samt främjas proportionerlig fördelning av resurser. Planen inriktar sig på fysiska åtgärder längs med utpekande huvudstråk och redovisar grundligt för varje tätort vilka åtgärder som krävs för att uppnå planens syfte. Varje åtgärd har kategoriserats utifrån typ och syfte samt prioriterats.

## Parkeringsriktlinjerna för cykel och bil i Svalövs kommun

Riktlinjerna uppdaterades år 2021 för att svara mot den nyantagna översiktsplanen och dagens parkeringsbehov.

Parkeringsriktlinjer är avsedda att fungera som en vägledning vid detaljplanläggning och bygglovs-hantering. Riktlinjerna ska tillämpas vid nybyggnation, tillbyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion. Riktlinjerna är vägledande för att beräkna vilket parkeringsbehov som ska tillgodoses av fastighetsägare eller byggherre, både gällande bil- och cykelparkering.

Kommunen måste enligt lag säkerställa att parkeringsbehovet för fastigheten tillgodoses. Detta kan kommunen göra genom att detaljplanen ställer krav på antalet parkeringsplatser utifrån typ av fastighet med hjälp av parkeringsriktlinjerna.

## Laddinfrastrukturplan Svalövs kommun 2021-2023

Syftet med planen är att definiera kommunens roll vid utveckling av laddinfrastruktur både för publika laddplatser för elfordon. Planen är vägledande för att skapa god tillgänglighet för laddplatser i kommunen. Planen är till för att säkerställa att kommunen möter nuvarande och framtida behov av laddplatser och i och med det vara en attraktiv plats att bo och arbeta på. Då utvecklingen och utbyggnaden av laddinfrastruktur ändras fort revideras planen varje år.





## DEL 2 ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER



# ÖVERGRIPANDE UTMANINGAR

## Hållbart resande

I nuläget (2018) gör invånare i Svalövs kommun främst sina resor med bil och endast 28 procent av resorna är hållbara. Öppnandet för persontrafik på Söderåsbanan ger större möjlighet för invånare att resa hållbart inom kommunen och i regionen. Men även de kortare resorna inom tätorten måste göras med hållbara transporter. För att öka andelen hållbara resor och en hållbar utveckling av kommunen krävs det mer än enbart fysiska åtgärder.

De fysiska åtgärderna får bäst effekt i kombination med beteende- och attitydsåtgärder. Med det menas att de åtgärder som görs på infrastrukturen och transportsätten kan effektiviseras genom användandet av dem. Genom Mobility management är syftet att påverka resan eller transporten redan innan den har börjat. Utmaningen är att det krävs en medveten förändring till hållbara resor. Förutsättningarna måste finnas men själva förändringen sker när invånarna aktivt väljer en hållbar transport.

## Klimatanpassning

I utvecklingen av infrastruktur och kommunens trafiksystem måste klimatanpassning tas i beaktning. En utmaning är att nederbörds mängderna kommer öka och skyfall kan komma allt oftare. Därför är det viktigt att säkerställa att infrastrukturen kan klara dess påverkan såsom översvämmad infrastruktur, instabilitet i grundläggningar samt ökad risk för ras och skred. I framtida planering måste även hänsyn tas till känsliga punkter som finns i kommunen och se till att utvecklingen av trafiksystemet inte förvärrar situationen.

## Landsbygdsstruktur

En del av vad som karakteriserar Svalövs kommun är landsbygden vilken historiskt sett har utvecklats efter hur marken har brukats. Vid utvecklingen av kommunen ska landsbygden värnas om, då det skapar hög biologisk mångfald och värdefulla natur- och kulturmiljöer. Dock medför glesbygden utmaningar för en hållbar utveckling. När det gäller trafiksystemets utveckling behöver fokus ligga på hållbara transportmöjligheter och god infrastruktur på landsbygden för både boende och företag.

## Hälsa och miljö

Svalöv har idag ett problem med folkhälsan enligt Region Skånes folkhälsoenkät, 2019, där kommunens invånare generellt hade sämre hälsa jämfört med regionen i stort. Trafiksystemet och vårt resande påverkar vår hälsa i stor utsträckning. Genom att förbättra möjligheterna för gående och cyklister möjliggör vi för fler att röra på sig, vilket förbättrar hälsan.

Även genom att välja att resa kollektivt jämfört med bil förbättras hälsan då resan ofta kombineras med gång eller cykling. Genom vardaglig motion minskar risken att bli sjuk vilket i sin tur ger mindre belastning på sjukvården och färre sjukskrivningar.

Fortsatt användande av fossila bränslen och mycket biltrafik försämrar både vår närmiljö och klimatet. Transporterna inrikes står för ca en tredje del av det totala utsläppen av växthusgaser i Sverige och av dem står vägtrafiken för 90 procent. Trafikens luftföroreningar uppskattas varje år orsaka 3 000 förtida dödsfall orsakande av främst avgaser men även slitagepartiklar.

## Buller

I dagsläget är det få i Svalövs kommun som störs på grund av buller. Men med utbyggnad i stationsnära läge och en förhoppning om ökat kollektivtrafikresande kan detta förändras och måste därför beaktas vid framtida exploatering i kommunen. Trafiksystemet orsakar buller i dess närmiljö främst från järnväg, riksvägar och genomfartsleder med större mängd trafik speciellt tung trafik. Förhöjda bullernivåer påverkar människors hälsa i form av sömnstörning, försämrad inlärning och prestation, effekt på hjärta och kärl samt hörselskador.

# ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR SVALÖVS KOMMUNS TRAFIKSYSTEM

Utifrån nulägets (2021) förutsättningar, visioner och mål samt kommunens övergripande utmaningar har följande mål för utvecklingen av kommunens trafiksystem tagits fram. Samtliga mål är kopplade till Svalövs översiktsplan 2040.

## I Svalövs kommun år 2040:

- Är möjligheterna goda att resa effektivt och hållbart inom kommunen, till och från kommunen samt till regionala målpunkter.
- Finns det hållbara transportmöjligheter med buss och cykel mellan landsbygden och kommunens tätorter.
- Är tätorterna tillgängliga, säkra och trygga att vara och röra sig i, för alla kommunens invånare.
- Ligger bostäder och verksamheter i pendlingsvänliga lägen och kopplar samman till olika målpunkter i tätorterna med gång- och cykelnät.
- Minskar de negativa effekterna av trafiksystemet på klimatet och närmiljön.
- Placeras nya verksamheter på strategiska platser utifrån deras transportbehov samt att lantbrukstrafik och transporter framförs på ett trafiksäkert sätt.
- Prioriteras barn och ungas behov, säkerhet och trygghet när vi utformar fysiska miljöer och trafiksystemet.



# GÅNGTRAFIK

## Infrastrukturen idag

I Svalövs kommun består gångvägnätet av främst grusade och asfalterade trottoarer och gångstigar i de centrala delarna av tätorterna. På kommunens villagator är det oftast inga markerade trottoarer utan gående hänvisas till att gå i blandtrafik. Längs med genomfartslederna är trottoarerna smala och hinder i form av belysningsstolpar, fastighetsentréer och buskage som sticker ut försvårar framkomligheten. I tätorternas grönstruktur finns ofta gångstigar som kan användas för att ta sig mellan bostaden och tätortens centrum och skola. Gångbanorna som finns idag är inte tillgänglighetsanpassade och utgår inte från Trafikverket och SKRs rekommendationer i GCM-handboken (2010).

Enligt STRADA, 2016-2019, skedde större delen av singelolyckor med oskyddade trafikanter på grund av halt eller ojämnt underlag. Kvalitén på underlag och bredd på gångbanorna i tätorterna varierar kraftigt och det är svårt att navigera sig i tätorterna. Gående har svårt att följa ett tydligt stråk då gångbanornas utformning varierar. För att ta sig runt i tätorterna behöver gående korsa större genomfartsleder för att ta sig mellan olika målpunkter. Dessa vägar uppfattas som en barriär i tätorterna på grund av trafikens mängd, hastighet och andel tung trafik. Samtliga genomfarter i kommunen har i Cykelplan från år 2014 utpekats som osäkra att korsa eller röra sig längs med för oskyddade trafikanter. Även järnvägen skapar en barriär i tätorterna och försvårar framkomlighet.

## Gångtrafiken idag

Enligt resvaneundersökningen från 2018 görs endast 27 procent av resor kortare än fem kilometer till fots. Idag finns flöden av gående från hållplatser och stationer till målpunkter som skola eller arbetsplats och en stor andel av gående är skolungdomar till och från skolan.

## Utmaningar

- Av trafikolyckorna som sker i tätorterna är det främst singelolyckor med gående och cyklister som inträffar, vilket oftast orsakas av halt eller ojämnt underlag.
- Gångnätet är osammanhängande och bristfälligt i samtliga tätorter.
- Idag finns det en konkurrens om utrymmet mellan gående, cyklister och andra fordon på kommunens gång- och cykelbanor.
- Trafiksystemet är inte tillgänglighetsanpassat i tätorterna.
- Andelen som går kortare resor är idag låg i kommunen.

## Strategier för gång

- Arbeta för att stärka möjligheterna för gångresor i tätorterna.
- Koppla samman gångvägar med viktiga målpunkter, kollektivtrafik och grönbå stråk.
- Skapa en säker och trygg miljö för gående i tätorterna, särskilt i anslutning till genomfartslederna.
- Möjliggöra säkra skolvägar för barn och ungdomar i kommunen.
- Samverka för utveckling av vandringsleder för rekreation och turism för ökad tillgänglighet till naturen.



# CYKELTRAFIK

## Infrastrukturen idag

I kommunen finns cykelbanor främst inom tätorterna och cyklister delar till viss del banan med gående. Nätet av cykelbanor i tätorterna är inte sammanhängande och på många vägar är cyklister hänvisade ut i blandtrafik. Detta gäller både på villagator, större vägar och genomfartslederna. Längs med grönstruktur i tätorterna finns stigar som även är tillåtna att cykla på. Dessa är gruslagda och delas med gående. De enda cykelbanorna utanför tätorterna är mellan tätorterna Svalöv och Teckomatorp, Billeberga och Asmundtorp samt mellan Svalöv tätort och Torrlösa. Det finns idag ingen skyltning för rekommenderad väg för cyklister i tätorterna eller längs med cykelväg på landsbygden. Däremot är det vid Teckomatorp station skyltat för cykel mot Svalöv.

Cykelparkering finns vid tågstationerna och större hållplatser i tätorterna samt vid centrumverksamhet och kommunala verksamheter. Precis som för gående upplevs genomfartslederna och järnvägen i tätorterna som barriärer för cyklister på grund av att de är svåra att korsa. I cykelplanen uppmärksammas flera korsningspunkter längs med genomfartslederna som osäkra för oskyddade trafikanter och i behov av åtgärd.

## Cykeltrafiken idag

För resor kortare än fem kilometer görs cirka 12 procent med cykel enligt resvaneundersökningen, 2018. Inom tätorterna går det lika fort att cykla som att ta bilen mellan bostaden och tätortens målpunkter såsom skola, förskola, livsmedelsbutik eller annan service.

## Utmaningar

- Av trafikolyckorna som sker i kommunen är det främst singelolyckor med gående och cyklister som inträffar, vilket oftast orsakas av halt eller ojämnt underlag.
- Det är osäkert och svårframkomligt att cykla på landsbygden samt på de större vägarna i tätorterna.
- Cykelnätet är osammanhängande och bristfälligt i samtliga tätorter.
- Idag finns det en konkurrens om utrymmet mellan gående, cyklister och andra fordon på kommunens gång- och cykelbanor samt mellan cyklister, bilister och tyngre fordon på de större vägarna.
- Andelen som väljer att ta cykeln för kortare resor är idag mycket låg i kommunen.

## Strategier för cykel

- Arbeta för att stärka möjligheterna för cykelresor i och mellan tätorterna.
- Skapa sammanhängande cykelvägar till viktiga målpunkter, kollektivtrafik och grönblå stråk.
- Skapa en säker och trygg miljö för cyklister i tätorterna, särskilt i anslutning till genomfartslederna.
- Skapa säkra skolvägar för barn och ungdomar i kommunen.
- Samverka för säkra och gena cykelförbindelser genom kommunen och regionen såväl som för cykelleder för rekreation och turism.
- Verka för att stärka och effektivisera parkeringsmöjligheterna för cykel.



## KOLLEKTIVTRAFIK

### Infrastrukturen idag

Kommunen har i dagsläget fem pågatågsstationer som är placerade i Svalöv, Teckomatorp, Billeberga, Kågeröd och Tågarp längs med antingen Rååbanan eller Söderåsbanan. Från Kågeröd, Svalöv och Teckomatorp finns möjligheten att resa direkt till exempelvis Malmö, Kävlinge och Åstorp. Medan man från Tågarp, Billeberga och Teckomatorp kan resa direkt till Helsingborg, Eslöv, Lund och Malmö samt vidare till Ystad. Röstånga är den enda tätorten utan tågstation, men med regionbuss till Svalöv eller Stehag kan boende i Röstånga fortsätta sin resa med tåg.

Inom kommunen kör Skånetrafiken fem regionbusslinjer som kopplar samman kommunens tätorter samt kommunen med grannkommunerna Landskrona, Bjuv, Klippan och Eslöv. Regionbussarna gör det även möjligt för boende på landsbygden att ta sig till tätorterna med service, arbete eller fortsätta sin resa med tåg. Däremot under begränsade tider framförallt under kvällar och helger.

### Kollektivtrafiken idag

I kommunen görs 14 procent av samtliga resor med tåg och 4 procent med buss, enligt resvaneundersökningen från 2018. Barn och ungdomar boende på landsbygden i närheten av en hållplats har sin skolskjuts via den regionala kollektivtrafiken.

I dagsläget går tågtrafiken med en timmes intervall till samtliga stationer i kommunen, utom i Teckomatorp som är knutpunkt mellan Söderåsbanan och Rååbanan och trafikeras därför av två tåglinjer.

Skånetrafikens fem busslinjer i och genom kommunen går dagtid på vardagar och linjerna mellan Svalöv - Röstånga, till och från Landskrona samt Stehag går även dagtid på helgerna.

### Utmaningar

- Kommunens positiva befolkningsutveckling kan leda till större belastning på trafiksystemet och ett utbud av fler och bättre transportmöjligheter kommer att behövas.
- Svårigheten att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafik för boende på landsbygden.
- Att prioritera hållbara kommunikationer när stora delar av kommunen är bilberoende.

### Strategier för kollektivtrafik

- Arbeta med attityd- och beteendeförändring för ökat hållbart resande.
- Samverka för täta tågavgångar som sammanlänkar stationsorterna med regionen.
- Samverka för en robust regionbusstrafik som sammanlänkar landsbygden med stationsorterna och regionen.
- Våga testa nya och alternativa lösningar för att ge fler tillgänglighet till kollektivtrafik inom kommunen.
- Arbeta för trafiksäkra hållplatser på landsbygden samt säkra vägar till och från hållplatsen för oskyddade trafikanter både i tätorterna och på landsbygden.
- Länka samman tågen med kommunens olika målpunkter genom säkra gång- och cykelvägar samt kompletterande busstrafik.



# BIL- OCH LANTBRUKSTRAFIK

## Infrastrukturen idag

Vägnätet i kommunen består av större vägar mellan tätorterna, såsom Riksväg 13 och 17 samt väg 106, 108, 109 och 110, kommunala gator i tätorterna samt statliga eller enskilda vägar på landsbygden. För dessa vägar ansvarar trafikverket för alla större vägar i kommunen där även samtliga genomfartsleder i tätorterna ingår. Kommunen är väghållare för resterande vägar inom tätorterna och samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare ansvarar för drift och underhåll av de enskilda vägarna. Detta betyder även att väghållarna är de som bestämmer om utveckling och förändringar av deras vägar.

## Biltrafiken idag

Enligt resvaneundersökningen från år 2018 sker 72 procent av samtliga resor samt 43 procent av resorna kortare än en kilometer med bil. Av kommunens invånare mellan 16 och 84 år har 85 procent körkort. Tillgången till kollektivtrafik varierar stort i kommunen vilket medför att många invånare är beroende av bilen.

Samtliga genomfartsleder i kommunen har mellan 7-10 procent tung trafik förutom på väg 13 i Röstånga och väg 110 i Tågarp där det är mellan 13-15 procent tung trafik. I Billeberga, Kågeröd, Röstånga och Tågarp samt delar av genomfartslederna i Svalöv och Teckomatorp är även hastigheten 50 km/h. Vilket är högre än resterande gator i tätorterna som har högst 40 km/h. Även mindre orter på landsbygden har trafikerade genomfartsleder med högre hastighet.

## Utmaningar

- Kommunen är starkt bilberoende och stor andel av resorna görs med bil, vilket ger flera negativa effekter på klimatet, närmiljön och hälsan.
- Kommunen är inte väghållare för genomfartslederna i tätorter.
- Delar av vägnätet medför försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av låg kvalitet på vägarna.

## Strategier för bil

- Samverka för infrastruktur- och trafiksäkerhetsåtgärder som minskar genomfartstrafiken i våra tätorter.
- Samverka för att öka säkerheten på kommunens vägar.
- Möjliggöra för utvecklingen av hållbara och innovativa sätt att nyttja bilen.
- På ett trafiksäkert sätt verka för att upprätthålla lantbrukstrafikens framkomlighet i kommunen.
- Verka för att effektivisera parkeringsmöjligheterna för bil.



## FORTSATT ARBETE

Trafikstrategins mål och strategier ska implementeras i kommunens processer, projekt och prioriteringar och vara vägledande för arbetet med trafik- och samhällsplanering i kommunen. För att kunna implementera strategierna i praktiken behövs det i vissa fall vidare utredning och framtagande av planer och åtgärdsprogram.

### Arbetsätt och samverkan

För att nå trafikstrategins övergripande mål och strategier krävs det att kommunen samverkar med grannkommuner, Familjen Helsingborg, Region Skåne och Trafikverket i gemensamma frågor. I dessa samarbeten bör trafikstrategins målsättningar vara en del av agendan och fokus från kommunens sida. Samarbetet med grannkommuner utanför familjen Helsingborg bör utvecklas för att ge ett bättre och mer sammanhängande trafiksystem för kommunens invånarna.

Även ett starkt samarbete mellan kommunens plan- och exploateringsenhet och gata & parkenhet krävs då de ansvarar för olika delar av processen och utvecklingen av trafiksystemet. Det är viktigt för att trafikstrategin ska få en hög uppfyllnadsgrad. Kommunen bör ta fram rutiner för att integrera mobility management i plan- och infrastrukturprojekt för att skapa större effekt av projekten. Samt utgå från Trafikverkets fyrstegsprincip i åtgärdsarbetet. Kommunen bör även kontinuerligt arbeta med kunskapshöjande åtgärder gällande trafiksäkerhet och hållbart resande både internt och mot invånarna.

### Framtida planer

Trafikstrategin rekommenderar att bland annat följande planer och program bör tas fram för att uppnå strategins övergripande mål. Dessa ska beskriva konkreta åtgärder och handlingsplaner.

### Nya planer

- Arbeta fram ett fördjupat trafiksäkerhetsprogram med konkreta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i kommunen.
- Ta fram en plan för gående som inventerar gångbanenätet i kommunen samt föreslår åtgärder för gångtrafikens strategier som medför att trafikstrategins mål uppfylls.
- Projektet: Säkra skolvägar som kartlägger skolvägarna i kommunen och inventera behovet av åtgärder för förbättrad trygghet och trafiksäkerhet längs skolvägarna samt innehåller kunskapshöjande åtgärder för barn, ungdomar och föräldrar.

### Revidering av planer

- Cykelplan från år 2014 är i behov av en uppdatering samt uppföljning och utvärdering av åtgärderna som pekades ut i planen.
- Laddinfrastrukturplanen revideras vart år för att kommunen ska hålla sig ajour med utvecklingen av elfordon i Skåne.
- Parkeringsriktlinjerna följs upp vartannat år och uppdateras vid behov för att fungera väl med dagens parkeringssituation och kommunens mål.

### Revidering av trafikstrategin

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att utvärdera samt vid behov uppdatera trafikstrategin. Trafikstrategin ska revideras av kommunfullmäktige i samband med revidering av översiktsplan eller vart fjärde år. Viktigt är att arbetet kopplat till trafikstrategin utvärderas och att mätning av uppfyllnadsgrad görs både för strategin samt kopplade program och planer. I samband med revidering bör även kopplade program och planer uppdateras utifrån nyantagna mål och strategier.





# KÄLLOR

## Kommunala källor och underlag

- Befolkningsprognos 2020-2031 Svalövs kommun (2020)
- Cykelplan för Svalövs kommun (2014)
- Laddinfrastrukturplan Svalövs kommun 2021-2023 (2021)
- Parkeringsriktlinjer för cykel och bil i Svalövs kommun (2021)
- Svalövs kommuns Vision 2040 (2019)
- Åtgärdsprogram för Svalövs miljömål (2017)
- Översiktsplan Svalövs kommun 2021 med utblick mot 2040 (2021)

## Övriga källor och underlag

- Familjen Helsingborg (2019). Strukturplan för Familjen Helsingborg.
- Familjen Helsingborg (2021). Prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik.
- Regeringskansliet (2015). Agenda 2030 för hållbar utveckling. Hemsida: <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-for-hallbar-utveckling/>. Hämtad: (2021-07-01).
- Region Skåne (2013). Strategier för det flerkärniga Skåne.
- Region Skåne (2017). Mobiliteitsplan för Skåne.
- Region Skåne (2017). Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.
- Region Skåne (2018). Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029.
- Region Skåne (2018). Stationsnäraläge 2.0.
- Region Skåne (2018). Så reser vi i Svalöv – Resvaneundersökningen 2018.
- Region Skåne (2019). Skånes folkhälsoenkät 2019.
- Region Skåne (2020). Det öppna Skåne 2030.
- Region Skåne (2020). Folkhälsorapport för Skåne.
- Riksdagen (1997). Nollvisionen.
- Riksdagen (XXXX). Transportpolitiska målen.
- SCB (2015). Markanvändningen i Sverige efter kommun och markanvändningsklass. Vart 5:e år 2010 – 2015.
- SCB (2018). Folkmängd och landareal i och utanför tätorter, efter region. Vart femte år 2005 – 2018.
- SCB (2020). Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 – 2020.
- Statens offentliga utredningar (2019). SOU 2019:17 Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling.
- Swedish Traffic Accident Data Acquisition (2019). Utdrag för Svalövs kommun 2016-2019.
- Trafikverket (2018). Transportplanering 2.0 En åtgärd initierad av Miljömålsrådet.
- Trafikverket (2018). Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 – Sammanställning och läshänvisning.

Upprättad av Samhällsbyggnad  
Svalövs kommun  
2022

