



1 INFRASTRUKTUR

.6



TRAFIK	200
VATTEN OCH AVLOPP	210
EL- OCH BREDBANDSFÖRSÖRJNING	214

TRAFIK

Hörby ligger mitt i Skåne med direkt anslutning till två av Skånes största vägar, E22 och riksväg 13. Med ett väl utvecklat och väl underhållet trafiksystem ökar tillgängligheten till Hörby. Tillgängligheten inom Hörby kommun och till Hörby tätort är av stor vikt för både boende, besökare och verksamma inom Hörby kommun men även för de som arbetspendlar till grannkommunerna.



Karta: Europaväg 22 och riksväg 13

— E22

- - - E22, ny dragning

— Riksväg 13

VÄGTRAFIK

Europaväg 22, E22

Europaväg 22, som går från Trelleborg via Hörby till Norrköping, utgör en strategisk förbindelselänk mellan tillväxtcentrumet i Öresundsregionen och nordöstra Skåne och Blekinge. Vägen är en mycket viktig kommunikationsled genom Skåne och en viktig led för godstransporter inom Sverige. I dag är vägen hårt trafikerad och olycksdrabbad och på sina ställen en flaskhals.

För att öka framkomligheten och öka trafiksäkerheten beslutade Trafikverket att inom perioden för infrastrukturplaneringen 2010–2019 att bygga om stora delar av E22 till motorväg. Ombyggnationen har delats in i sex utbyggnadsetapper, Hurva–Rolsberga, Rolsberga–Fogdarp,

Fogdarp–Hörby Norra, Hörby Norra–Linderöd, Linderöd–Sätaröd Västra och Fjälkinge–Gualöv. Att bygga ut E22 till motorväg bidrar till att vägen blir säkrare och miljön bättre för dem som bor utmed vägen. Utbyggnaden bidrar även till att utveckla näringslivet och öka rörligheten på arbetsmarknaden inom hela Öresundsregionen.

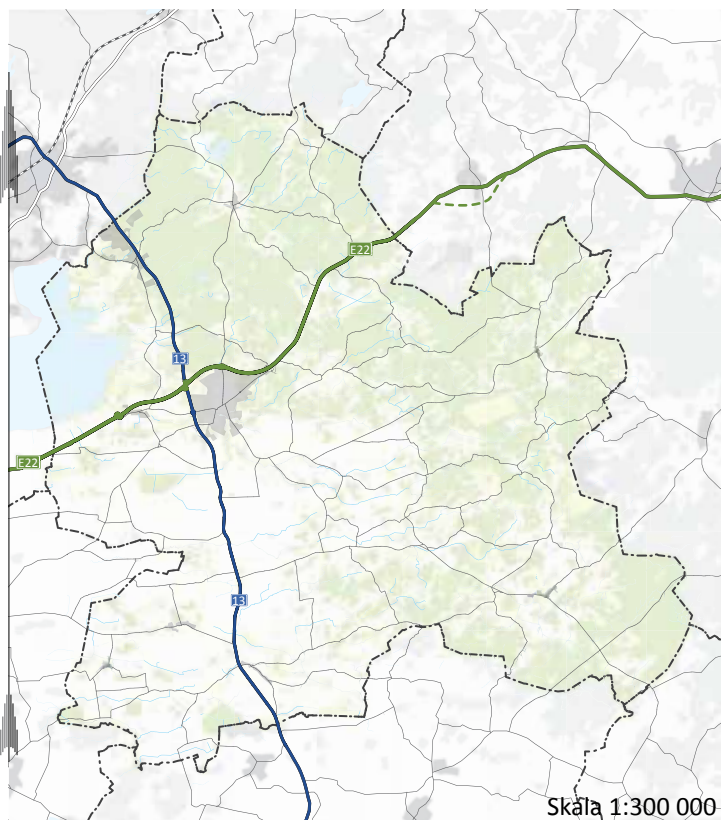
Åtgärder

Vägsträckan mellan Fogdarp och trafikplats Hörby Norra är en mötesfri väg, en så kallad 2+1-väg. Trafikverket har föreslagit att vägen ska byggas ut till motorväg. Sträckan finns däremot inte med i den internationella investeringsplanen för Region Skåne, 2014–2025, vilket innebär att utbyggnaden tidigast kan komma igång 2025. I samband med ombyggnaden av E22 har en ny trafikplats byggts vid avfarten till Stavröd och vid Ekeröd-Satserup.

Effekter

En ombyggnad av E22 till motorväg innebär positiva effekter för Hörby kommun. Åtgärderna innebär en minskad restid och vägförkortningar mellan nordöstra och sydvästra Skåne samt till Köpenhamnsregionen, och därmed ökar även tillgängligheten till Hörby. Kortare restider skapar även goda förutsättningar för arbetspendlingen inom regionen. Dessutom förbättras även framkomligheten och tillförlitligheten för de långväga godstransporterna. Dessa åtgärder medför att de positiva effekterna av Hörbys läge mitt i Skåne förstärks ytterligare.

Däremot kommer utbyggnaden medföra effekter på miljön då trafiken, inklusive transporter med farligt gods, kommer att öka. Detta innebär att luftföroreningarna förväntas öka inom kommunens gränser, där huvuddelen beror på att trafiken delvis omfördelas. Vad en övergång till miljöbränsle får för effekter på klimatpåverkan är svårbedömt. Sannolikt kommer på sikt effekterna av ökad trafik tas ut av en minskad klimatpåverkan. Risken för olyckor med farligt gods bedöms inte öka eftersom vägens säkerhet har blivit större. Problemen med buller beräknas ha en mindre ökning och bullerdämpande åtgärder har gjorts vid drabbade fastigheter.



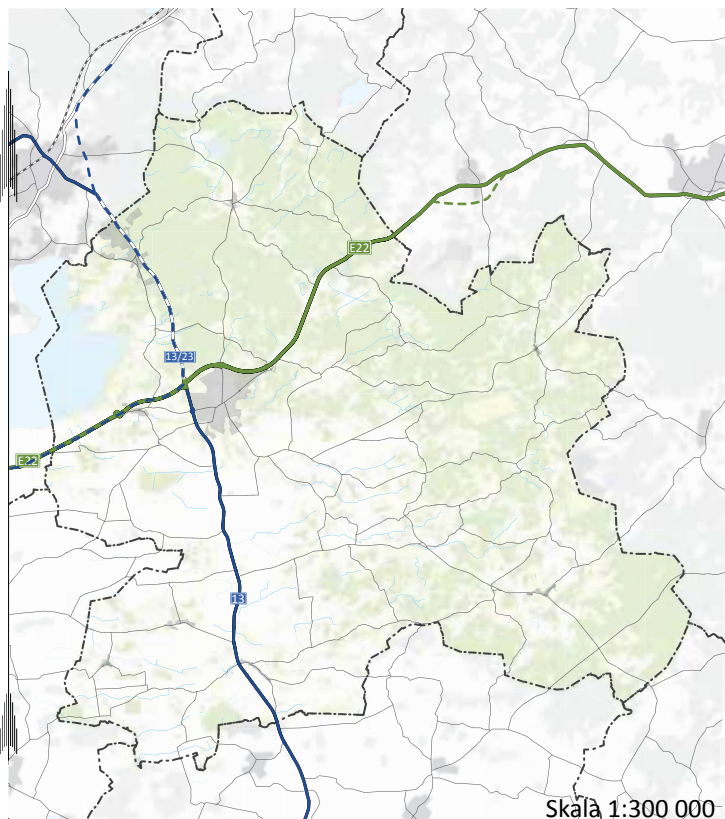
Riksväg 13 och 23

Riksväg 13

Riksväg 13 är en diagonal förbindelse mellan sydöstra och nordvästra Skåne via Hörby som är viktig för Hörby kommun och dess förbindelser med övriga Skåne. Vägen används till stor del för godstransporter till och från Ystads hamn via Hörby vidare upp till Höör och väg 23, alternativt E22 mot Kristianstad.

Under 2012 tog Trafikverket fram ett förslag till förstudie för riksväg 13 för ombyggnation vid Assmåsa, strax söder om Sjöbo. Befintlig väg utgörs i dag av en sträckning som har bristande trafiksäkerhet, framkomlighet och bärighet.

Korsningen mellan riksväg 13 och Lybyvägen är en mycket olycksdrabbad fyrvägs korsning som både boende och kommunen önskar förbättra.



Riksväg 23 – riksväg 13/23

Riksväg 23 är en viktig förbindelse mellan sydvästra Skåne och mellersta Skåne vidare upp mot Småland. Vägen är en särskilt viktig regional väg och ingår i transportnätet för långväga godstransporter. Befintlig vägsträckning genomkorsar ett antal mindre samhällen, Höör, Sätöfta, Ringsjösundet och Snogeröd, som alla har trafiksäkerhetsproblem och miljöstörningar för de boende. Vägen har även klassats som en av landets hundra farligaste vägsträckor. Vägen som korsar det känsliga Ringsjösundet har även ett förbud för transport med farligt gods eftersom Ringsjön är en viktig vattentäkt. För att öka trafiksäkerheten har Trafikverket föreslagit att vägsträckan Rolsberga–Höör läggs om till att gå i E22 till Hörby och vidare via riksväg 13 till Höör. Trafikverket föreslår även att en förbifart byggs öster om Höör. Omläggningen av vägsträckan finns med i den regionala transportinfrastrukturplanen 2014-2025 från Region Skåne. Enligt planen ligger omläggningen i den senare delen av perioden, 2023-2025, vilket innebär att omläggningen tidigast äger rum 2023. En åtgärdsvalsstudie kommer att genomföras av Trafikverket någon gång under perioden 2014-2025.

Åtgärder

Riksväg 13

En eventuell ombyggnation av riksväg 13 vid Assmåsa förväntas ge ökade trafikmängder av bland annat transporter till och från Ystads hamn. De ökade transporterna kommer troligtvis att generera ökade lastbilstransporter förbi Hörby tätort fram till dess att riksväg 23 blir färdig.

Beslut har fattats, i dialog med Trafikverket, att fyrvägs korsningen mellan riksväg 13 och Lybyvägen ska byggas om för att förbättra trafiksäkerheten.

Under 2016 har Trafikverket för avsikt att bygga om och förbättra Lybykorset som varit en olycksdrabbad korsning utmed riksväg 13. I samband med detta kommer även åtgärder

Karta: Riksväg 13 och 23

- Riksväg 13
- - - Riksväg 13/23 med en alternativ dragning förbi Höör

att göras för att förbättra tillgängligheten för gående och cyklister. I den åtgärdsvalsstudie, ÅVS, som Trafikverket genomföre under 2015 för korsningen framgick det att det mest samhällsekonomiska alternativet är att göra en överfart till riksväg 13.

Riksväg 23 – riksväg 13/23

Att leda om stråket Malmö–Växjö till Hörby via E22 kommer att innebära positiva effekter på trafiksäkerheten och miljöeffekten på Ringsjöarna. Däremot kan effekterna vara negativa för de boende och för miljön i de områden som berörs av omläggningen. Likaså kan den nya vägsträckningen även påverka kulturmiljöer av riksintresse i bland annat Fulltofta, vilket måste utredas i kommande planarbete.

Omledningen av trafiken kommer att innebära ökade trafikmängder på riksväg 13 vilket kommer kräva att vägsträckan mellan E22 och Höör förbättras. Trafikverket föreslår att det blir en mötesfri motortrafikled, en så kallad 2+1-väg. Stråkets nya sträckning kommer att bli cirka fem kilometer längre än den nuvarande vägen mellan Ringsjöarna. I samband med ombyggnaden kommer även en ny trafikplats att byggas i korsningen mellan E22 och riksväg 13/23.

Ombyggnaden av riksväg 13/23 kommer även att påverka Ludvigsborg, som i dag genomkorsas av riksväg 13. I samband med framtagandet av förslag till fördjupad översiktsplan för Ludvigsborg 2009 togs i samråd med Trafikverket en trafiklösning fram för byn. Förslaget innebär att en ny avfart skapas vid korsningen till Ludvigsborgsvägen och att en undergång till riksväg 13/23 skapas för Enevångsvägen. Förslag till fördjupad översiktsplan kom aldrig att antas.

Hörby kommun ställer sig positiva till en omläggning av riksväg 23 till riksväg 13. Med ombyggnationen ser Hörby kommun ett flertal fördelar genom att kommunen bland annat stärker sin centrala plats i regionen. När frågan aktualiseras av Trafikverket är kommunens inställning att noggrannare undersökningar, i form av åtgärdsvalsstudier, ska genomföras för att utreda möjligheterna att förlägga vägsträckningen utanför Ludvigsborg. Utredningen ska även visa på hur förslaget kommer att påverka det befintliga vägnätet i Ludvigsborg.

Effekter

En omläggning av riksväg 23 till riksväg 13 kommer att medföra både positiva och negativa effekter på Hörby kommun. Infrastrukturen kommer att förbättras på sträckan genom att riksväg 13 får en höjd standard samtidigt som Hörbys position som nav kommer att stärkas ytterligare i korsningen mellan två av Skånes viktigaste transportleder. Omledningen av riksväg 23 kommer innebära bättre förbindelse mot Höör och vidare norrut. Men omledningen ger också mer trafik på riksväg 13/23 och E22 förbi Hörby tätort vilket kan medföra både ökad miljöpåverkan och positiva effekter för kommunens verksamhetsområden. Med ökade godstransporter på riksväg 13 från Ystads hamn skapas goda förutsättningar för etablering av exempelvis logistikföretag i bland annat verksamhetsområde öster, delområde V3.

Förslaget kommer att medföra ökade trafikmängder med negativa effekter för de boende och för miljön i de områden som berörs av omläggningen. Ombyggnaden kommer bland annat att ge ökade barriäreffekter i Ludvigsborg som genomkorsas av riksväg 13. Ludvigsborgs trafiknät kommer även att påverkas av omläggningen genom att Trafikverket endast godkänner en av- och påfart i orten.

Kommunens önskemål om att förlägga vägsträckningen av riksväg 13/23 utanför Ludvigsborg hade medfört ett flertal positiva effekter. Effekter som minskad miljöpåverkan i form av avgaser och buller, minskad påfrestning på vägnätet samt minskad barriäreffekt bidrar till ökade utvecklingsmöjligheter för orten som lokal kärna och attraktiv boendeort.

Nya vägar

I anslutning till delområde V3 föreslås en ny genomfartsgata för att underlätta trafikförsörjningen till området. Den nya genomfartsgatan kommer att länka samman väg E22 och Kristianstadsvägen med Västervångsvägen, strax söder om motocrossbanan, vilket skapar goda förutsättningar för till exempel transportintensiva företag att etablera sig inom området. En separat trafikutredning kommer att genomföras av vägsträckningen tillsammans med Trafikverket när en eventuell byggnation blir aktuell.

För att avleda långsamtgående trafik söderifrån från Hörby tätorts centrala delar ska vägstatus på Råbyhållavägen undersökas och om möjligt uppgraderas då den utgör en viktig länk mellan Råbyvägen och riksväg 13.

Busstrafik

Hörby kommun har ett relativt väl utbyggt kollektivtrafiken, i huvudsak mot Malmö, Lund och Kristianstad. De viktigaste linjerna är SkåneExpressen 1 mellan Malmö och Kristianstad och SkåneExpressen 2 mellan Hörby och Lund, båda med upp emot 10 minuters avgångar vid rusningstrafik. Därutöver trafikerar även busslinjer Höör–Hörby–Sjöbo, Hörby–Eslöv och Hörby–Önneköp.

Busstrafiken är viktig för invånarna i Hörby kommun, som framför allt är en utpendlingsort. Ett stort antal av invånarna arbetspendlar mot i huvudsak Malmö och Lund, vilket ställer krav på turtätheten både morgon och kväll. Kollektivtrafiken är även viktig för kommunens ungdomar som pendlar till gymnasieskolorna i bland annat i Lund, Kristianstad, Sjöbo och Eslöv.

Linjetrafiken till och från landsbygden är ofta bristande eller saknas helt vilket medför att många utanför tätorten inte har tillgång till regionbussar. Detta påverkar även förbindelserna inom kommunen, mellan den lokala tillväxtmotorn, de lokala kärnorna och dess omland. Som komplement har de boende på landsbygden istället tillgång till närtrafik. Men det finns brister med närtrafiken då konceptet inte tillåter att invånarna åker direkt till destinationer i angränsande kommuner.

Åtgärder

För att Hörby ska locka boende, företag och besök måste kommunen arbeta för att utveckla och skapa attraktiva kommunikationer och ett väl utvecklat infrastrukturensystem. Ett väl utbyggt busstrafiknät är viktigt då kommunen saknar tågtrafik.

Hög framkomlighet, bra turtäthet och god komfort är viktiga förutsättningar för att antalet resande med kollektivtrafik ska öka inom kommunen. Hörby kommun har som mål att fortsätta att utveckla busstrafiken till och från och inom kommunen, till omkringliggande kommuner och till orter

ute på landsbygden. För att öka tillgängligheten i kommunen arbetat kommunen för att utöka den regionala busstrafiken på kvällar och helger för att öka tillgängligheten till bland annat Malmö, Lund, Kristianstad och Höör.

Kommunen har även som mål att behålla den nuvarande standarden för närtrafik på landsbygden. För att förbättra tillgängligheten ytterligare ute på landsbygden önskar Hörby kommun samarbeta med intilliggande kommuner så att invånarna kan åka närtrafik över kommungränserna på särskilt utpekade sträckor.

Vid en utveckling av verksamhetsområdet väster om Hörby tätort, V1, bör det undersökas om det går att anlägga en busshållplats längs väg 1134. Med en hållplats vid området skulle stora delar av personalen kunna åka kollektivt till sitt arbete. Det finns förutsättningar för en busshållplats inom området då sträckan i dag trafikeras av busslinjer till och från Malmö, Lund och Eslöv.

För att öka tillgängligheten till Höör, med tillgång till stambanan och hela kontinenten, föreslås att busslinjen mellan

Karta: Kollektivtrafik och nya vägar

-  Befintliga busslinjer mot Malmö, Lund, Kristianstad, Eslöv, Sjöbo och Önneköp samt ringbusslinje i Höör
-  Utökad busslinje mellan Hörby - Höör, och mellan Östraby - Hurva
-  Befintliga busshållplatser
-  Nya busshållplatser
-  Befintlig busslinje i Höörs kommun, ringbussen
-  Eventuell förlängning av Höörs kommuns ringbuss in i Ludvigsborg
-  Eventuellt ny dragning av busslinje till/från Kristianstad
-  Ny vägsträcka
-  Befintlig vägsträcka som eventuellt kan uppgraderas



Hörby och Höör får en förbättrad turtäthet, både vardagar, helger och kvällar. Förslagsvis skulle den linjen gå utmed riksväg 13/23 hela vägen upp till Höör och fånga upp boende från Ludvigsborg med busshållplatser utmed riksvägen. Linjen skulle även kunna gå till Fulltofta naturcentrum för att öka tillgängligheten till Fulltoftaområdet för både Hörby kommuns invånare och turister. Som ett komplement till förändringarna av linjen mellan Hörby-Höör kan även, vid överenskommelse med Höörs kommun, ringbusslinjen i Höör förlängas in i Ludvigsborg och därmed fånga upp boende inne i byn.

Hörby kommun önskar även återuppta den tidigare busslinjen mellan Östraby, Västerstad, Löberöd och Hurva för att skapa en god förbindelse med de stora kommunikationslinjerna på E22. Denna busslinje är viktig för de boende längs sträckan då den möjliggör för boende på landsbygden och i orterna att åka kollektivt, något som i dagsläget är relativt omständligt.

Hörby kommun arbetas även med att föra en dialog med Trafikverket och Skånetrafiken angående möjligheterna att förbättra busshållplatser inom kommunen som av olika anledningar inte uppfyller kommunens önsknings.

Som ett alternativ till spårbunden trafik har Skånetrafiken och Region Skåne tillsammans med berörda kommuner och konsulter arbetat med flera utredningar gällande ett högklassigt regionalt bussystem i Skåne, kallat Superbussar. Superbussarna ska kunna erbjuda snabba kommunikationer med komfort liknade pendeltåg och arbeta utifrån strategin ”snabbt in – snabbt ut” i tätorterna. Syftet med superbusskonceptet är att på ett billigare sätt än med järnväg förse utvalda sträckor i Skåne med ett kollektivtrafikförsörjningssystem med hög attraktivitet. I planerna har sträckorna Kristianstad–Malmö (SkåneExpressen 1) och Lund–Hörby (SkåneExpressen 2) pekats ut som två stråk av regional betydelse och utgör två av de tänkta busslinjerna. Med konceptet ”tänk tåg – åk buss” har Superbussarna ska ha hög komfort, hög punktlighet och en hög framkomlighet med relativt få busshållplatser.

Framtida kollektivtrafikförändringar med bland annat införande av Superbussar kan komma att innebära att åtgärder krävs för prioritering av kollektivtrafiken genom Hörby centrum.

Effekter

Avgörande för Hörby kommuns positiva utveckling för boende, företag och besökande är goda kommunikationer. De flesta av utbyggnadsområdena för bostäder, service och verksamhetsområden ligger i anslutning till kollektivtrafiklinjer och därmed inom ett kollektivtrafiknära läge. Genom en kontinuerlig marknadsföring av kollektivtrafiken som attraktivt transportmedel och en koncentrerad utbyggnad till kommunens orter kan ett bättre underlag för kollektivtrafiken skapas. Detta i sin tur skapar bättre underlag för kommunen att i dialog med Skånetrafiken arbeta för en förbättrad turtäthet på vardagar, helger och kvällar.

Ett väl utvecklat kollektivtrafiknät ökar tillgängligheten inom kommunen och till övriga delar av Skåne och därmed även till ett ökat utbud av service, kultur och arbetstillfällen. Med en förbättrad koppling till bland annat Höör ökar även tillgängligheten mot övriga Sverige och kontinenten. Genom att kommunen arbetar med att förbättra turtätheten för regionbussarna och närtrafiken ökar möjligheten för invånarna att arbetspendla till och från Hörby kommun.

En utökad busslinje mellan Östraby och Hurva skulle innebära positiva effekter för de boende längs med sträckan då barn, ungdomar och vuxna på ett smidigt skulle kunna pendla med kollektivtrafik till skola och arbete.

Ett attraktivt, snabbt och bekvämt Superbussystem där bussen kan likställas med tågtrafiken bidrar till ett flertal positiva effekter för Hörby tätort och kommun. Den största effekten av konceptet är att även de mindre orterna och kommunerna, som i dagsläget saknar tåganslutning, får en positiv utveckling.



Gång- och cykeltrafik

Bra gång- och cykelvägar med en god standard är viktiga för tillgängligheten i hela kommunen. Genom att utveckla gång- och cykelvägnätet och på sikt arbeta för att binda samman kommunens lokala kärnor med varandra och med den lokala tillväxtmotorn Hörby tätort, verkar kommunen för att öka tillgängligheten i hela kommunen. Arbeta pågår även med att koppla samman busshållplatser, skolor och andra viktiga servicefunktioner med gång- och cykelvägar för att skapa trygga resvägar samt underlätta möjligheten att åka kollektivt.

Hörby kommun har sedan en period tillbaka, tillsammans med Höörs kommun, drivit frågan om en gång- och cykelväg mellan Hörby och Höör via Ludvigsborg. Ett alternativt förslag redovisades redan 1994, utan framgång. Sträckan, som är en viktig länk i kommunen, finns med i Region Skånes cykelvägvisningsplan 2014–2025.

Hörby kommun har även ambitionen att studera möjligheterna att bygga ut en gång- och cykelväg till Lyby. En gång- och cykelväg längs med sträckan är önskvärd för de boende i Lyby.

Kommunen utreder möjligheterna att bygga ut en gång- och cykelväg mellan Östraby och Västerstad och vidare till Askeröd. I dag finns ett samarbete mellan Östrabys och Västerstads skolor som har vardera tre årskurser, Västerstad årskurs 1–3 och Östraby årskurs 4–6. För att eleverna på ett tryggt och säkert sätt ska kunna ta sig till skolan bör det finnas en gång- och cykelväg längs sträckan. Den här sträckan fanns med i dåvarande Vägverkets cykelvägvisningsplan för Skåne 2006–2015 men finns inte med i gällande cykelvägsplan för Skåne för 2014–2025.

Region Skåne och Trafikverket har en ambition att binda samman samtliga centralorter i Skåne med angränsande kommuners centralorter. För Hörby skulle det innebära vägvisande cykelleder till Eslöv, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Sjöbo och Tomelilla. Hörby kommun arbetar för ett sammanhängande system av cykelleder enligt denna modell. Ett system av cykelleder skulle öka möjligheterna för arbetspendling med cykel och ett bättre utbyte av kommunernas arbetsmarknader. Cykelleder skulle också ha positiv inverkan på turismen.

Hörby kommun önskar även utveckla en gång- och cykelväg runt Ringsjön i samarbete med Höör och Eslöv.

Åtgärder

Genom en strategisk planering av gång- och cykelvägnätet med utbyggnad i första hand inom en radie på 1 000 meter från busshållplatser eller där förutsättningarna för alternativa färdmedel till Hörby tätort eller annan service är goda kan kommunen öka tillgängligheten inom kommunen. Prioritet bör i synnerhet ske i anslutning till de mest centrala utbyggnadsområdena av bostäder, servicefunktioner och verksamheter samt sträckor utmed huvudstråken.

De föreslagna utbyggnadssträckorna Hörby–Höör, Hörby–Lyby och Östraby–Askeröd via Västerstad, kräver närmare studier om exempelvis vägsträckning. Sträckan mellan Hörby och Höör kan gå på den nuvarande gång- och cykelvägen upp mot Fulltofta och därefter vika av mot landsvägen väster



Separerad gång- och cykelväg i Hörby tätort.

om riksväg 13 som leder ända upp till Ludvigsborg. Från Ludvigsborg kan sedan två alternativa gång- och cykelvägar leda in mot Höörs kommun, vilket kommer att kräva närmare studier.

Gång- och cykelvägen mot Lyby föreslås bli en fortsättning på befintligt gång- och cykelvägnät i Hörby tätort. Förslagsvis utvecklas gång- och cykelvägen längs Ystadsvägen och fortsätter sedan parallellt med Lybyvägen.

Föreslagen sträcka mellan Östraby och Askeröd via Västerstad bör förslagsvis gå parallellt med väg 1123. Korsningen mellan riksväg 13 och väg 1123 bör utredas då den behöver en säker undergång med lämplig placering.

Effekter

Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät medför ett flertal positiva effekter på både miljön och invånarnas hälsa. Nätet mellan de lokala kärnorna, den lokala tillväxtmotorn, viktiga knutpunkter och mindre orter på landsbygden ökar tillgängligheten och därmed även möjligheterna för invånarna att transportera sig med alternativa färdmedel. Detta bidrar bland annat till bättre folkhälsa men skapar även positiva effekter på miljön genom färre bilresor.

Utbyggda gång- och cykelvägar mellan Hörby–Höör, Hörby–Lyby och Östraby–Askeröd skapar positiva effekter för de barn, ungdomar och vuxna som transporterar sig utmed sträckorna med alternativa transportmedel. Bland annat ökar trafiksäkerheten och tryggheten eftersom gående och cyklister inte längre behöver använda bilvägen.

Med en utvecklad gång- och cykelväg Hörby–Höör via Ludvigsborg ökar tillgängligheten för boende inom i huvudsak Ludvigsborg. Gång- och cykelvägen bidrar till att boende i Ludvigsborg kan arbetspendla till Höör och dess tillgång till pågatågstation.

Transporter av farligt gods

Transporter av farligt gods inom Hörby kommun hänvisas i första hand till Trafikverkets rekommenderade färdvägar, riksväg 13 samt E22. Ekerödsrasten pekas ut som uppställningsplats för rast och dygnsvila. Båda vägarna passerar i nära anslutning till Hörby tätort, riksväg 13 passerar även Ludvigsborg och E22 passerar Osbyholm. Skyddsavstånd till bebyggelse har upprättats i samband med att vägarna byggdes.

Vid exploatering i anslutning till leder med farligt gods kommer riskbedömningar att göra utifrån länsstyrelsens skrift *Riskhantering i detaljplaneprocessen* (Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods).

SPÅRBUNDEN TRAFIK

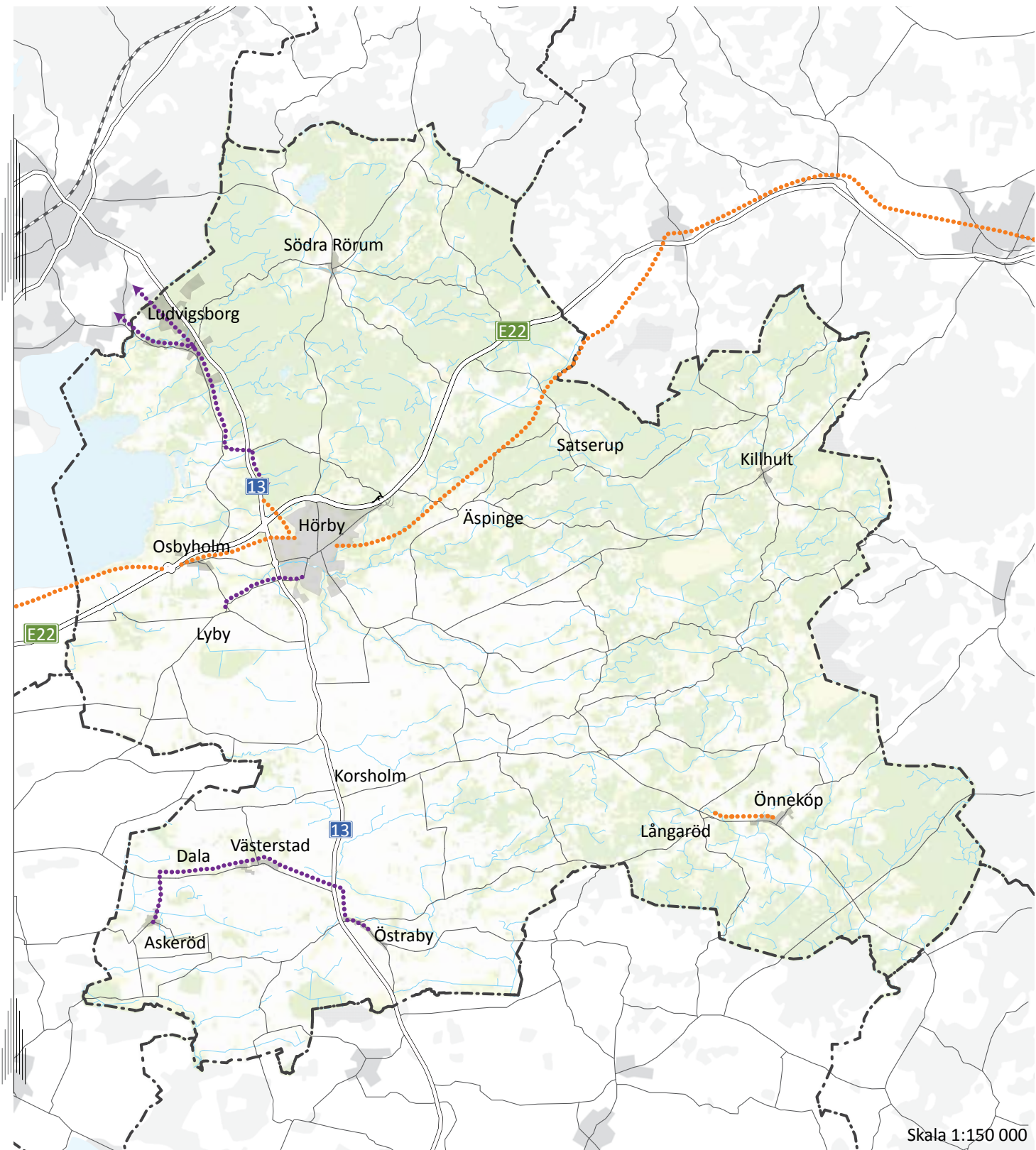
Hörby kommun saknar spårbunden trafik. Tankarna om att förkorta restiderna mellan nordöstra och sydvästra Skåne genom en ny järnväg mellan Lund, Hörby och Kristianstad har funnits med sedan länge och ett första förslag presenterades redan 1997 i Banverkets Systemplan Skåne. Därefter har ett flertal förslag presenterats. Idéerna om en ny järnvägsförbindelse återspeglas till 1960-talet då det fanns en järnväg mellan Kristianstad, Tollarp, Hörby och Eslöv.

Kommunen stödjer tankarna på en ny järnvägsförbindelse och verkar för frågans fortsatta utredning. Med eftersom stor osäkerhet råder kring projektet och beslut saknas från myndighetshåll, har kommunen inte lagt ut något spårreservat i översiktsplanen.

Karta: Gång- och cykeltrafik

••••• Nya gång- och cykelvägar

••••• Befintliga gång- och cykelvägar



VATTEN OCH AVLOPP

Hörby kommun håller på att arbeta fram en VA-plan som beräknas bli antagen under hösten 2015. I samband med denna kommer vatten- och avloppsfrågorna att utredas och redovisas mer ingående.



Dricksvatten och spillvatten

Vatten- och avloppssystemen är väl utbyggda för att försörja den befintliga bebyggelsen och de företag som är etablerade i kommunen. Vattentillgången för Hörby vattenverk begränsas av en vattendom som medger att kommunen tar upp 1 000 000 m³ per år från grundvattnet under Hörby tätort. I dag uppgår uttaget till ca 700 000 m³ per år. Det möjliga vattenuttaget uppskattas till ca 1 500 000 m³ men det förutsätter en ny vattendom. Tillgången på rent vatten i vattentäkten bedöms täcka behovet till följd av befolkningsökningen fram till 2030.

Hörby kommun saknar reservvattentäkt. I händelse av incident där befintlig vattentäkten blir förorenad kan inte rent vatten garantera. VA/GIS-nämnden har gett Mittskåne Vatten i uppdrag att utreda Hörbys och Höörs framtida vattenförsörjning och reservvattenförsörjning. Tanken är att en framtida produktion av vatten görs gemensamt mellan kommunerna eller via en extern leverantör. Mittskåne Vatten kommer även att arbeta med att säkra vattentäkter med uppdaterade vattenskyddsområden.

Reningsverket i Hörby tätort belastas med ca 9 000 personekvivalenter (pe) och är dimensionerat för 18 000 pe.

Den planerade bebyggelsen och industrierna i norra delen av Hörby tätort ligger i nära anslutning till högreservoaren i Hörby. På grund av höjdförhållandena kan vattentrycket behöva höjas. Avloppsvattnet från nyexploatering av delområde H5 ska transporteras genom tätorten och här räcker troligtvis inte kapaciteten till i det befintliga ledningssystemet. Ny huvudledning måste förmodligen byggas från detta område mot Lybyverket.

Ludvigsborg får rent vatten från Hörby vattenverk och avloppsvattnet förs över till Lybyverket genom pumpstationen i Ludvigsborg och en överföringsledning. En översyn av Ludvigsborgs avloppsförsörjning behöver göras inför att planerade områden exploateras och ansluts till det kommunala avloppsledningsnätet.

Karta: Områden med kommunal vatten- och avloppsförsörjning samt utpekad område för framtida reservvattentäkt



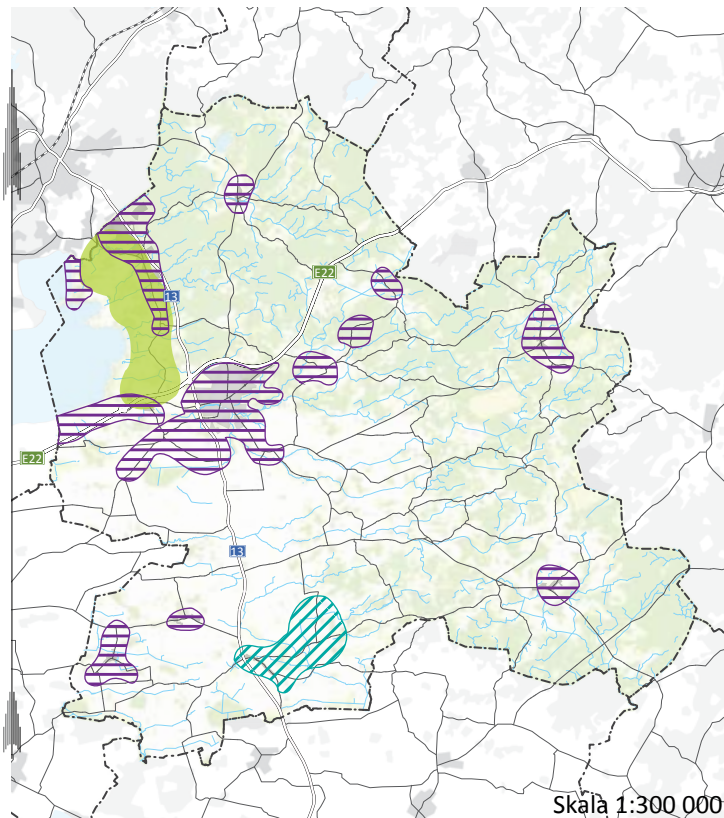
Områden med tillgång till kommunalt vatten och avlopp



Område med tillgång till kommunalt vatten



Framtida reservvattentäkt för Hörby kommun



Osbyholm och Ringsjöstrand får också rent vatten från Hörby vattenverk och avloppsvattnet förs över till Lybyverket genom tryckledningar med tillräcklig kapacitet.

Vatten- och avloppsreningsverken i Östraby, Askeröd, Önnköping, Svensköp och Södra Rörum har tillräcklig kapacitet för den planerade befolkningstillväxten.

För bebyggelse utanför samlad bebyggelse kommer även i fortsättningen VA-försörjningen i huvudsak ske genom egna vattentäkter och enskilda avloppsanläggningar.

I Hörby tätorts norra del berör delområde V2 vattenskyddsområdet för Hörby, området är i dag detaljplanlagt för verksamheter. Eventuell påverkan och krav på skyddsåtgärder har utretts i respektive detaljplan.

Dagvatten

Enligt kommunens dagvattenpolicy från 27 juli 2009 ska en eller flera av nedanstående lösningar övervägas vid ombyggnation eller nyexploatering för att rena och uppehålla mängden dagvatten som belastar ledningsnät eller recipienter.

- Grusade eller gräs/grus armerade parkeringsytor
- Plattsättning med genomsläppliga fogar
- Gröna tak, växtbeklädda
- Makadamfyllda svackdiken
- Fördröjningsdammar, översilningsytor
- Insatser, filter/oljeavskiljare mm., i dagvattenbrunnar som avvattnar speciellt trafikerade ytor
- Våtmarker och översilningsytor

I samband med förtätningar inne i Hörby tätort finns det risk för översvämningar. Dagvattenledningarna för vissa områden har inte tillräcklig kapacitet för att klara av ytterligare anslutning. Vid detaljplanläggning av dessa förtätningsområden bör en dagvattenutredning genomföras för att kartlägga hur de exploaterade områdena påverkas av och påverkar omkringliggande mark vid kraftig nederbörd. I samband med detta bör även rinnvägar och översvämningssytor att planeras för områdena.

I översiktsplanen uppmanas att områden för rening och fördröjning av dagvatten ska finnas inom respektive delområde. Närmare utredningar som redovisar dimensionering och lokalisering av fördröjningsytor sker i samband med detaljplanläggningen.





Hörbyån som dagvattenrecipient.

EL- OCH BREDBANDS- FÖRSÖRJNING

Tillgång till energismart uppvärmning och stabilt el- och bredbandsnät är viktigt för kommunens invånare och för kommunens framtida utveckling.



Omriksstation, Stälverket.

Fjärrvärme

Hörby kommun strävar efter att fasa ut fossila bränslen för uppvärmning av våra bostäder och verksamheter. Övergång till fjärrvärme kan vara ett alternativ för mera miljövänligt uppvärmningssystem.

I Hörby tätort finns ett relativt väl utbyggt fjärrvärmenät, det är koncentrerat till vissa huvudstråk och inte utbyggt till alla kvarter. Möjlighet finns att ansluta sig till fjärrvärmenätet, hur stora insatser som behövs beror på var fastigheten ligger i förhållande till befintligt nät.

Möjligheten att ansluta sig, eller bygga ut fjärrvärmenätet i nya exploateringsområden måste bedömas i varje enskilt fall. En begränsande faktor kan vara kapaciteten i fjärrvärmeverket.

Kraftnät

Kommunen verkar för att de mindre kraftledningarna ska grävas ner så att luftledningarna kan avlägsnas. Detta skulle medföra att skyddsavstånden till ledningarna minskas och att ytor frigörs för exempelvis exploatering.

I samband med planläggning och exploatering i anslutning till kraftledningar ska ledningsägarna kontaktas, byggnadsfritt avstånd respektera och försiktighetsprincipen tillämpas. Vid planläggning ska även kontakt tas i ett tidigt skede för att säkerställa att nödvändigt utrymme för exempelvis transformatorstationer finns.

Bredband

Som komplement till glesbygdens alla fördelar utgör en snabb internetförbindelse en betydande magnet för såväl företagare som enskilda hushåll.

Då distansarbete över internet främjar såväl miljö som effektivitet skapas stora förutsättningar att bo på landet. Kommuner och statliga myndigheter kommer i stor utsträckning att liksom banker erbjuda självservice (E-tjänster) vilket kan nyttjas vid goda tekniska förbindelser.

Målet för Hörby kommun är att 90 % av samtliga hushåll i kommunen ska ha tillgång till fiber år 2020. Arbetet med att förse hushåll med fiber har påbörjats under 2015. Trots att kommunen i allmänhet inte styr över utbyggnationen av fiber, mer än att kunna erbjuda kommunal kanalisation (där tomrör finns tillgängliga) till de aktörer som gynnar bredbandsutvecklingen bäst, anser Hörby kommun att det är av stor vikt att även förse de mindre orterna och dess omland med fiber, något kommunen hoppas ska ske inom de närmsta åren.



400 kV ledningar strax väster om Hörby tätort.