

Ärendenummer	
Trafikverket	2018/110927
Region Skåne	
Malmö stad	
Lomma kommun	
Kävlinge kommun	

Medfinansierings- och samverkansavtal – Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2

Detta avtal avser planlägningsprocessen och/eller byggande för åtgärder och innefattar:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input checked="" type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om medfinansiering och samfinansiering enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket, region Syd, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket
 Region Skåne, org. nr. 232100-0255, 205 25 Malmö, nedan Regionen
 Malmö stad, org.nr. org.nr. 212000-1124, 205 80 Malmö, nedan Malmö stad
 Lomma kommun, org.nr. 212000-1066, 234 81 Lomma, nedan Lomma kommun
 Kävlinge kommun, org.nr. 212000-1058, 244 80 Kävlinge, nedan Kävlinge kommun

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Medfinansiering: Medfinansiering genom bidrag från t.ex. kommuner kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet och innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt. De transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Medfinansiering påverkar inte den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för transportinfrastrukturen. Medfinansieringens och samhällets nytta av åtgärden är en viktig utgångspunkt för att medfinansieringen kommer till stånd och bör också återspegla den andel medfinansiering som blir aktuellt i det enskilda fallet.

Samfinansiering: Finansiering genom ianspråktagande av flera anslag, ex via Nationell plan och Regional plan.

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/anpassningar som någon av parterna föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i grundutförandet. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Järnvägsplan: Järnvägsplanen är en detaljerad beskrivning av hur sträckningen av ett nytt eller ombyggt järnvägsavsnitt ska se ut, och hur det skall byggas eller byggas om. Lagen om byggande av järnväg kräver att en järnvägsplan upprättas och vinner laga kraft innan byggande kan påbörjas. Om det planerade arbetet enbart berör en ombyggnad som utförs inom befintligt järnvägsområde, ingen ny mark tas i anspråk, och ingen påtaglig miljöpåverkan torde komma att ske, så krävs inte

framtagande av ny järnvägsplan. En järnvägsplan innebär dels en rättighet att genomföra dess innehåll, men även en skyldighet att genomföra dess innehåll.

Lommabanan, del av Godsstråket genom Skåne: Järnvägssträckan mellan Kävlinge och Arlov. Lommabanan är enkelspårig och trafikeras idag endast av godståg. Genom satsningar på Lommabanan etapp 1 och 2 kan banan även trafikeras med persontåg. Lommabanan ansluter till Södra stambanan i Arlov.

Lommabanan etapp 1: Lomma kommun, Kävlinge kommun, Region Skåne och Trafikverket har tidigare tecknat avtal om satsningar på Lommabanan etapp 1 i samband med åtgärder på Söderåsbanan. Lommabanan etapp 1 innehåller kapacitetsförstärkande åtgärder (ex. nytt mötesspår i Stävie samt ban-, el-, signal- och teleåtgärder) samt nya stationer för resandeutbyte i Furulund och Lomma. Byggstart för Lommabanan etapp 1 planeras till 2019, planerat öppnande 2020/2021 med timmestrafik på sträckan Malmö-Kävlinge. I och med utbyggnaden av Lommabanan etapp 1 kan banan trafikeras med fyra tåg per timme (både gods- och persontåg), dvs. två i vardera riktningen.

Lommabanan etapp 2: Ytterligare kapacitetsförstärkande åtgärder på Lommabanan genom byggnation av mötesspår i Alnarp och Flädie för att möjliggöra halvtimmestrafik på sträckan Malmö-Kävlinge. På Kävlinge station genomförs plattformsförlängning vid spår 1 för att möjliggöra vändning av tåg. Möjliggörande av stationer för resandeutbyte i Flädie och Alnarp. I och med utbyggnaden av Lommabanan etapp 2 kan banan trafikeras med minst sex tåg per timme (både gods- och persontåg), dvs. tre i vardera riktningen. Slutlig trafikeringenslösning avgörs dock i tågplaneprocessen.

Malmöpendeln: Trafikeringsupplägg som knyter samman Lommabanan med Malmö längs Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Kontinentalbanan trafikeras åter med persontågstrafik och nya stationer för resandeutbyte öppnades under 2018. Stationer på Kontinentalbanan ger de östra delarna av Malmö direkt tillgång till det regionala tågsystemet.

Sverigeförhandlingen: Sverigeförhandlingen har på regeringens uppdrag arbetat för att möjliggöra en höghastighetsjärnväg från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö. Sverigeförhandlingen har även haft i uppdrag att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i våra tre storstäder; Stockholm, Göteborg och Malmö genom de så kallade Storstadsavtalen. Storstadsavtal Malmö innefattar bl.a. Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2, vilken finansieras gemensamt av staten, Malmö stad och Region Skåne. Malmö stad har tecknat avtal med Lomma kommun och Kävlinge kommun avseende både medfinansiering till infrastrukturen och utbyggnaden av totalt 1800 (900 vardera) bostäder i Lomma och Kävlinge kommuner fram till år 2035.

I och med regeringens beslut om Storstadsavtal Malmö så ikläder sig Trafikverket statens ansvar för avtal och genomförande av Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2.

§3 Syfte och bakgrund

Syftet med detta avtal är att reglera respektive parts åtagande, tidsplan och finansiella ansvar för kapacitetshöjande åtgärder på Lommabanan etapp 2 och utredningar för nya stationer. Avtalet utformas i enlighet med de avtal staten tecknat med Malmö stad och Region Skåne genom Sverigeförhandlingen och det samverkansavtal som Lomma kommun, Kävlinge kommun och Malmö stad tecknat i samband med Sverigeförhandlingen.

Syftet med åtgärderna är att möjliggöra halvtimmestrafik i och med återinförandet av persontrafik på Lommabanan samt bibehållen godstrafik på godsstråket genom Skåne. Därigenom ges förutsättningar för överflyttning av resor till kollektivtrafik och ett hållbart resande.

Avtalet omfattar även utredningar av två nya stationer för resandeutbyte i Flädie och Alnarp, vilka är möjliga att genomföra i och med de kapacitetshöjande åtgärderna. Utbyggnaden av stationer innebär ytterligare resandeunderlag och utvecklingsmöjligheter för orterna samt västra delen av Skåne.

Med- och samfinansiärernas nyttor och motivering av finansiering

- Förbättrade regionala kollektivtrafik- och pendlingsmöjligheter i västra Skåne, tillsammans med åtgärder på Lommabanan etapp 1, Söderåsbanan och Marieholmsbanan samt Kontinentalbanan - Regional och lokal nytta
- Säkerställer utvecklingsmöjlighet för godstrafiken – Nationell och regional nytta
- Avlastning av det nationella järnvägsnätet, t.ex. Södra stambanan – Nationell och regional nytta
- Avlastning av det nationella och regionala vägnätet, t.ex. E6 – Nationell och regional nytta
- Förutsättningar för ett mer miljöanpassat och hållbart transportsystem - Nationell, regional och lokal nytta
- Förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse i stationsnära lägen – Nationell, regional och lokal nytta
- Ökad attraktivitet för orterna Alnarp och Flädie (t.ex. arbetstillfällen) i och med möjligheter till nya stationer samt ett mer miljöanpassat resande med kollektivtrafik – Regional och lokal nytta

Tidigare studier och utredningar avseende Lommabanan

- Förstudie Kapacitetsförstärkning på Lommabanan. Banverkets ställningstagande 2001-12-31.
- Idéstudie Godsstråket genom Skåne, delen Ängelholm-Arlöv, Kapacitetsanalys och investeringsnivåer, 2009.
- Val av lokaliseringalternativ Lommabanan Kävlinge-Arlöv, med tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning och Gestaltningprogram. Åtgärdsnummer BNO3007, dat 2014-03-03.

Åtgärdsvalsstudie

Åtgärdsval persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan, TRV 2014/1466.

§4 Tidigare avtal avseende åtgärderna

Parterna har tidigare träffat följande avtal och överenskommelser avseende med- och samfinansiering:

- Överenskommelse om planering för införande av persontrafik på Lommabanan, del av Godsstråket genom Skåne, TRV 2013/42415, tecknad 2013-06-10 (mellan Trafikverket, Region Skåne, Kävlinge kommun och Lomma kommun).
- Medfinansieringsavtal – åtgärds paket för persontrafik på Söderåsbanan och Lommabanan, TRV 2014/31382, tecknat 2014-01-20 (mellan Trafikverket, Region Skåne, Bjuvs kommun, Svalövs kommun, Kävlinge kommun och Lomma kommun).

Avtal kopplat till Sverigeförhandlingen:

- Trafikverkets ställningstagande till Sverigeförhandlingen om utbyggnad av Lommabanan etapp 2, TRV 2017/15836, tecknat 2017-01-31.
- Malmö stad, Region Skåne, Lomma kommun och Kävlinge kommuns Överenskommelse om samverkan angående utbyggnad av Lommabanan etapp 2/Malmöpendeln inom ramen för Sverigeförhandlingens storstadsåtgärder, tecknat 2017-05-30.
- Statens avtal med Region Skåne och Malmö stad gällande Storstadsavtal Malmö, tecknat 2017-10-30:
 - Ramavtal 8 – Storstad Malmö
 - Ramavtal 8 – Storstad Malmö Objektavtal Kollektivtrafik Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2
 - Ramavtal 8 – Storstad Malmö Bilaga 1 – Finansieringsplan
 - Ramavtal 8 – Storstad Malmö Bilaga 2 – Spec ink tidsplan

Sverigeförhandlingens avtal omfattar parternas finansieringsansvar för utbyggnad av infrastruktur och kommunens bostadsåtagande. Därtill har Malmö stad, Lomma kommun och Kävlinge kommun tecknat Samverkansavtal avseende Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2, 2017-12-08, gällande medfinansiering till infrastruktur och utbyggnad av bostäder.

§5 Beskrivning av åtgärder

Avtalet omfattar spåråtgärder i form av långa mötesspår genom dels nyanläggning i Alnarp, dels förlängning av spår i Flädie och plattformsförlängning i Kävlinge, samt utredning för nya stationer för resandeutbyte i Alnarp och Flädie.

Avtalet omfattar följande åtgärder:

Kapacitetshöjande åtgärder (se bilaga 1 för förtydligande)

1. Nytt mötesspår i Alnarp för 750 m långa tåg
2. Förlängning av befintligt mötesspår i Flädie för 750 m långa tåg
3. Förlängning av plattform vid spår 1 på Kävlinge Station för möjliggörande av vändande tåg.

Utredning av nya stationer för resandeutbyte

4. I Alnarp, två sidoplattformar samt planskild plattformsförbindelse.
5. I Flädie, två sidoplattformar samt planskild plattformsförbindelse.

§6 Kostnad, finansiering och bostadsåtagande

Kapacitetshöjande åtgärder (1-3)

Kostnaden för genomförande av kapacitetshöjande åtgärd (1-3) bedöms grovt uppgå till 200 mnkr (prisnivå 2016-01).

- Staten genom Trafikverket finansierar 100 mnkr
- Region Skåne finansierar 50 mnkr
- Malmö stad finansierar 17 mnkr
- Lomma kommun finansierar 17 mnkr
- Kävlinge kommun finansierar 17 mnkr

Kostnadsuppskattningen för genomförande av kapacitetshöjande åtgärd (1-3) bygger på erfarenhetssiffror från tidigare projekt och underlag i planlägningsprocessen och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras på grund av t.ex. rådande marknadsläge och platsspecifika förutsättningar i ett senare skede. I och med framtagande av järnvägsplan kommer kostnaderna för kapacitetshöjande åtgärderna (1-3) preciseras ytterligare.

Samfinansieringen genom RTI till den statliga anläggningen, d.v.s. kapacitetshöjande åtgärder 1-3, bedöms grovt uppgå till 50 mnkr (prisnivå 2016). Beloppen ska indexuppräkas med KPI.

Medfinansieringen till den statliga anläggningen, d.v.s. kapacitetshöjande åtgärder 1-3, bedöms grovt uppgå till 50 mnkr (prisnivå 2016). Beloppen ska indexuppräkas med KPI. Medfinansieringen betalas genom rekvisition till Trafikverket.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Malmö stad har fullgjort sitt åtagande om finansiering i enlighet med Ramavtal 8 Storstad Malmö samt därtill fogat Objektavtal Kollektivtrafik Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 när Lomma kommun, Kävlinge kommun och Malmö stad har erlagt betalning till Trafikverket.

Bostadsåtagande

Vid sidan av detta avtal, ingår i Storstadsavtal för Malmö även bostadsutbyggnad som en del av åtaganden. Bostadsutbyggnad i Lomma och Kävlinge hanteras i annan särskild process mellan Malmö stad, Lomma kommun och Kävlinge kommun i enlighet med parternas gemensamma samverkansavtal.

Utredning av nya stationer för resandeutbyte (4-5)

Omfattning och utformning av nya stationer i Flädie och Alnarp (åtgärd 4-5) är vid ingång av detta avtal inte fullt ut klargjorda och beroende av Lomma kommuns möjligheter att finansiera respektive station. Lomma kommun ansvarar för framtagande av utredningar för stationerna i respektive ort.

Vid utredning av respektive station är dock de kapacitetshöjande åtgärderna (1-2) överordnad respektive stations placering och utformning, varför Lomma kommun ska samråda med Trafikverket om placering och utformning. Trafikverkets funktionella krav i enligheter med grundutförandet samt koppling till kringliggande vägnät, ska säkerställas av Lomma kommun.

Vid genomförande av nya stationer för resandeutbyte i Flädie respektive Alnarp krävs separat medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Lomma kommun, Lomma kommun bekostar dessa till 100 %.

§7 Ansvarsfördelning

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket är huvudman och ansvarar för planering, projektering samt byggnation.
2. Trafikverket ska i enlighet med den tidsplan, § 11, utföra eller låta utföra kapacitetshöjande åtgärder (1-3) enligt § 5 i detta avtal.
3. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas i samband med de åtgärderna som Trafikverket ansvarar för.
4. Trafikverket ansvarar för markåtkomst för genomförande av kapacitetshöjande åtgärder (1-3) enligt § 5 i detta avtal.
5. Trafikverket ska ta fram järnvägsplan för genomförande av kapacitetshöjande åtgärder (1-3) enligt § 5 i detta avtal. Trafikverket ansvarar för beslut om fastställande av järnvägsplan.
6. Trafikverket ansvarar för att fatta beslut om exakt placering och utformning av nya stationer för resandeutbyte i Flädie respektive Alnarp (4-5) i och med framtagande av järnvägsplan för kapacitetshöjande åtgärder (1-2). För genomförande av respektive station ska nytt avtal tecknas med Lomma kommun.

Regionens ansvar

1. Regionen ansvarar för genomförande av trafikering och depåer, vilket inte regleras i detta avtal.

Lomma kommuns ansvar

1. Lomma kommun ansvarar för och bekostar eventuella ändringar av detaljplaner eller framtagande av nya detaljplaner för genomförande av kapacitetshöjande åtgärd (1-2) enligt § 5 i detta avtal.
2. Lomma kommun ansvarar för att senast 2019-06 lämna besked till Trafikverket gällande önskad utformning och placering av nya stationer för resandeutbyte (åtgärd 4-5) enligt § 5 i detta avtal. Trafikverket har dock beslutanderätt gällande exakt placering och utformning för att säkerställa den övergripande järnvägsfunktionen. I händelse av att Lomma kommun inte inkommer med underlag till Trafikverket senast 2019-06 kommer Trafikverket att begränsa järnvägsplanen till att säkerställa de kapacitetshöjande åtgärderna (1-3) enligt § 5 i detta avtal.

Kävlinge kommuns ansvar

1. Kävlinge kommun ansvarar för och bekostar eventuella ändringar av detaljplaner eller framtagande av nya detaljplaner för genomförande av kapacitetshöjande åtgärd (3) enligt § 5 i detta avtal.
2. Vid eventuellt behov av mark, utöver mark inom statlig fastighet, för genomförande av kapacitetshöjande åtgärd (3) enligt § 5 i detta avtal ska kommunen tillhandahålla kostnadsfritt.
3. Kävlinge kommun ansvarar för eventuellt tillkommande kommunala kringåtgärder i stationsområdet till 100 %.

Generella principer

Trafikverket ska efter färdigställande av åtgärd (1-3) enligt § 5 i detta avtal ansvara för framtida drift, underhåll och reinvesteringar till 100 %.

Trafikverket ska äga trafikantinformationsutrustning inkl. kablage för strömförsörjning samt svara för drift, underhåll och reinvesteringar till 100%.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Eventuella kostnadsförändringar finansieras enligt följande:

Trafikverket 50 %

Region Skåne 25 %

Malmö stad en tredjedel av 25 %

Lomma kommun en tredjedel av 25 %

Kävlinge kommun en tredjedel av 25 %

Trafikverket ska tillhandahålla underlag vid kostnadsförändringar.

Malmö stad, Lomma kommun, Kävlinge kommun och Regionen är i enlighet med Överenskommelse om samverkan angående utbyggnad av Lommabanan etapp 2/Malmöpendeln inom ramen för Sverigeförhandlingens storstadsåtgärder medvetna om att Trafikverket ansvarar för genomförandet av detta avtal och att Trafikverket förbehåller sig rätten att ensamt besluta om en eventuell nedläggning av projektet på grund av väsentliga kostnadsökningar, exempelvis bullerskyddsåtgärder. Ett sådant beslut om nedläggning ska dock föregås av att Trafikverket för dialog med Malmö stad, Lomma kommun, Kävlinge kommun och Region Skåne.

I händelse av att de kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-3) avbryts i förtid genom gemensamt beslut av parterna eller av Trafikverket ensamt enligt ovan ska dittills nedlagda kostnader fördelas enligt samma procentuella fördelning som ursprungskostnaden i detta avtal.

Åtgärder utöver grundutförande utgör tilläggsåtgärder. I händelse av önskemål från någon avtalspart om tilläggsåtgärder ska dessa bekostas till 100 % av denne, inkluderande Trafikverkets interna kostnader för genomförandet. I händelse av tilläggsåtgärder ska tilläggsavtal tecknas mellan parterna, annars är önskemålet ogiltigt.

§9 Betalning

Trafikverket rekvirerar medfinansieringen utifrån genomförandetakten och finansieringen kan således variera mellan åren. Trafikverket ska tillhandahålla underlag för rekvireringen under genomförandet av åtgärd 1-3 enligt § 5 i detta avtal.

Rekvireringen adresseras till:

Malmö stad, org.nr. 212000-1124
205 80 Malmö

Lomma kommun, org.nr. 212000-1066
234 81 Lomma

Kävlinge kommun, org.nr. 212000-1058
244 80 Kävlinge

§10 Projektorganisation och former för samarbete

Styrelse för Ramavtal 8 – Storstad Malmö

För genomförande av Ramavtal 8 – Storstad Malmö tillsätter staten en styrelse och styrelsens ordförande. Styrelsen ska bestå av representanter från respektive part (d.v.s. Staten, Region Skåne och Malmö stad) och respektive part ska utse en ledamot och ersättare var. Styrelsen ska behandla frågor

som rör projektens omfattning, avgränsningar, tidsplan, budget och prognoser samt andra väsentliga frågor. Avsikten är att frågor som gäller praktiska utförandebeslut inte ska behöva föras upp i styrelsen, d.v.s. endast frågor som har viss betydelse ska föras till styrelsen. Styrelsen ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen om ramavtalets genomförande. Styrelsen ansvarar för hantering av kommunernas bostadsåtagande i enlighet med Sverigeförhandlingens avtal.

Projektstyrelsen

Under styrelsen Ramavtal 8 – Storstad Malmö tillsätts en särskild projektstyrelse för genomförande av Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2. Trafikverket utser ordförande och är sammankallande. Projektstyrelsen ska bestå av representanter från Malmö stad, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Region Skåne och Trafikverket, och varje organisation utser två representanter. Projektstyrelsen tillsätts i och med undertecknade av detta avtal.

Projektstyrelsen ska, som princip, ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut så länge beslut eller verkställande inte står i strid med avtal inom Ramavtal 8 – Storstad Malmö. De överenskommelser etc. som träffas inom projektstyrelsen ska tas i konsensus.

Lomma kommun ansvarar för att genomföra utredningar av nya stationer för resandeutbyte (åtgärd 4-5) enligt § 5 i detta avtal i nära samarbete med Trafikverket. Lomma kommun ska bjuda in Trafikverket till arbetet med utredningarna.

§11 Tidsplan

Parterna ser det som angeläget att åtgärder i detta avtal kan påbörjas och slutföras så fort som detta är möjligt. Ambitionen är att planering och projektering genomförs under 2019-2024. Ambitionen är att byggnation av kapacitetshöjande åtgärder (1-2) enligt § 5 i detta avtal sker under 2024-2026, såvida inte omständighet som Trafikverket inte råder över omöjliggör detta. Om Lomma kommun fattar beslut om finansiering av stationer (åtgärd 4-5) enligt § 5 i detta avtal är ambitionen att denna byggnation samordnas med tidsplan för kapacitetshöjande åtgärder (1-2) enligt § 5 i detta avtal.

Kapacitetshöjande åtgärd (3) enligt § 5 i detta avtal på stationen i Kävlinge tidigareläggs och genomförs som ett eget projekt. Ambitionen är att byggstart sker under 2020. Detta för att förhoppningsvis möjliggöra halvtimmestrafik, vid enstaka tillfällen på dygnet, i och med öppnandet av Lommabanan etapp 1.

§12 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det godkänts och undertecknats av samtliga parter och godkännandebesluten vunnit laga kraft.

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av parter för att vara giltiga.

§13 Övrigt

I samband med fastställd järnvägsplan ska ombyggnation av väg 913, söder om Flädie i Lomma kommun, påbörjas. Utformning och dragning av väg 913 är beroende av placering av åtgärd 2 och 5 i § 5 i detta avtal. Se Vägplan gällande gång- och cykelväg Bjärred-Flädie, vägport under väg 913, Lomma kommun. TRV 2014/60275. Ombyggnation av väg 913 hanteras inte i detta i avtal.

§14 Tvist

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i fem (5) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Lennart Andersson, Trafikverket

Region Skåne (Namnförtydligande)

Ort och datum

Ort och datum

Katrín Stjernfeldt Jammeh, Malmö stad

Robert Wenglén, Lomma kommun

Ort och datum

Pia Almström, Kävlinge kommun