



Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Norra Åsum 3:3 och Vilan 1:75, ny sträckning av Hedentorpsvägen, Kristianstad

Inledning

Detaljplanen för del av Norra Åsum 3:3 och Vilan 1:75, ny sträckning av Hedentorpsvägen, Kristianstad har fram till och med samråd handlagts med standardförfarande. I samband med beslut om granskning beslutades om ändrat förfarande till utökat enligt plan- och bygglagen SFS 2010:900.

Hur granskningen genomförts

Granskning har enligt byggnadsnämndens beslut 2025-04-22, § 63 genomförts under tiden 2025-05-09 till 2025-06-02. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning har underrättats om granskningen och fått möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Granskningen har kungjorts på kommunens anslagstavla och i lokaltidningen.

Planförslaget har under tiden funnits tillgänglig i Rådhus Skåne i Kristianstad samt på kommunens webbplats. Sammanlagt 22 skriftliga yttranden har kommit in under samrådstiden, varav 8 med synpunkter och/eller invändningar mot planförslaget.

Föreslagna förändringar av planförslaget

Inkomna synpunkter under granskningen har medfört följande förändringar av planförslaget inför antagande:

- Kvartersmark för C₁, Långebro station, utgår från planområdet.
- Planhandlingarna kompletteras med rapporten Översiktlig miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten inom Vilans Strandäng, Kristianstads kommun, Structor Miljö Väst AB (2017-10-20).



- Planbeskrivningen kompletteras avseende förekomst av DDT inom fastigheten Vilan 1:12.
- Plankartans plangränser revideras redaktionellt så att hela fastigheten Släpvagnen 2 ingår i planområdet. Detta för att kunna släcka ut underliggande äldre detaljplan samt att möjliggöra för att fastigheten i sin helhet kan regleras till Vilan 1:75. Övriga redaktionella justeringar av planområdesgränsen är för att minska onödiga intrång på enskilda fastigheter. Fastighetsrättsliga frågor revideras i enlighet med justeringarna.
- Planbeskrivningen revideras redaktionellt avseende förslag på fastighetsförändringar i enlighet med lantmäteriets yttrande.
- Kvartersmark P₁, markparkering, kompletteras redaktionellt med prickmark. Markparkeringen ska inte förses med någon byggnad.

Synpunkter som helt eller delvis inte tillgodosetts:

- Stänga Långebrogatan för motortrafik
- Stänga Hedentorpsvägen för trafik
- Att möjliggöra för cykeltunnel under Långebrogatan
- Att järnvägsspårets ska göras om till gång-och cykelväg i sträckning ner till Hämplingevägen.
- Flytta skyddsvallarna längre väster ut.
- Bygga en mindre korsningslösning med signalreglering i stället för cirkulationsplats.

Meddelande inför antagande

Följande personer/organisationer/myndigheter har under samrådet och/eller granskningen framfört synpunkter som inte helt eller delvis kunnat tillgodoses och ska därför underrättas inför kommunfullmäktiges antagande av detaljplanen.

- Privatperson 1 ur samrådsredogörelse
- Privatperson 2 ur samrådsredogörelse
- Privatperson 1 ur granskningsutlåtande



- Fridays for Future
- Naturskyddsföreningen
- Cykelfrämjandet
- Fastighetsägarna Syd

Överklagandeanvisning

Fastighetsägare enligt upprättad fastighetsförteckning har under samråd och granskning inte framfört sådana synpunkter att de ska få överklagandeinformation.

Redovisning av inkomna synpunkter under granskning

Detta granskningsutlåtande utgör en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under granskningstiden. Yttrandena finns i sin helhet på Kristianstads kommun, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden utan synpunkter

Datum

1	Barn- och utbildningsförvaltningen	2025-05-09
2	Postnord	2025-05-09
3	Renhållningen Kristianstad	2025-05-13
4	Omsorgsförvaltningen	2025-05-14
5	Trafikverket	2025-05-20
6	Privatperson 2	2025-05-22
7	Arbete och välfärdsförvaltningen	2025-05-28
8	Räddningstjänsten	2025-05-22
9	St1 Biogas	2025-05-23
10	Kommunstyrelsens arbetsutskott	2025-05-28
11	Region Skåne	2025-06-02
12	C4 Energi	2025-06-03
13	Polismyndigheten Polisregion Syd	2025-06-03
14	Tekniska förvaltningen	2025-05-09



Yttranden med synpunkter

Datum

Statliga och regionala instanser		
1	Länsstyrelsen	2025-06-02
Kommunala myndigheter, nämnder, förvaltningar och bolag		
2	Lantmäterimyndigheten i Kristianstad	2025-06-02
3	Miljö- och hälsoskyddsavdelningen	2025-06-05
Yttrande från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning		
Yttrande från intresseorganisationer, föreningar och övriga		
4	Privatperson 1	2025-05-12
5	Fridays for Future Kristianstad	2025-05-27
6	Naturskyddsföreningen i Kristianstad och Bromölla	2025-06-01
7	Cykelfrämjandet Kristianstad	2025-06-02
8	Fastighetsägarna Syd	2025-06-05



Statliga och regionala instanser

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning gällande risker kopplade till verksamhet med gällande miljötillstånd. Aktuellt planförslag möjliggör samlingslokal i närheten av verksamhet. Länsstyrelsen efterfrågar därför en bedömning om markens lämplighet för föreslagen markanvändning utifrån ett fullt utnyttjat miljötillstånd.

Länsstyrelsen anser att riskerna för människors hälsa eller säkerhet från föroreningar inte är tillräckligt utredda kring Långebro stationshus, där centrumändamål (C1) - handel, service, restaurang och samlingslokal möjliggörs i planförslag. Det behöver säkerställas att marken och att befintliga byggnader, vars användning ska ändras, är lämpliga för sitt nya ändamål. Detta görs lämpligen genom en historisk inventering och vid behov materialinventering och -provtagning av byggnaderna samt provtagning av marken. Finns det eller har det funnits byggnader inom planområdet som antingen är uppförda, renoverade eller omfogade mellan år 1953-1973 så föreligger risk att PCB förekommer i mark. Även om PCB sedan dess har avlägsnats från byggnaderna (i enlighet med PCB-förordningen) kan det ha spridits till fasadnära mark. Det behöver beaktas särskilt vid den historiska inventeringen.

Om föroreningar påvisas inom kvartersmarken ska markens lämplighet säkerställas antingen genom avhjälpandeåtgärder som utförs innan planen antas eller genom villkorat lov eller startbesked enligt 4 kap. 14 § PBL. Villkorat lov gäller dock endast kvartersmark. För områden utanför kvartersmark, behöver kommunen säkerställa att området är lämpligt för planerad markanvändning.

Länsstyrelsen har tagit del av rapporten *Översiktlig miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten inom Vilans Strandäng, Kristianstads kommun*, Structor Miljö Väst AB, 2017-10-20, som inte har tagits med av kommunen som underlag för detaljplanearbetet. I rapporten framgår det delar av detaljplaneområdet är förorenad av bland annat DDT. Länsstyrelsen anser att resultaten från Structor Miljö Väst AB:s (2017) rapport behöver tas i beaktning i bedömningen av markens lämplighet.

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL gällande *människors hälsa – markförorening och risk för olyckor, verksamheter*



om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Kommentar

Kvartersmark för C₁ utgår från planområdet.

Marken inom planområdet ska enligt föreslagna avhjälpandeåtgärder saneras till MKM-nivå (mindre känslig markanvändning). Att MKM-nivå ska gälla som saneringsnivå inom planområdet har godkänts av miljö- och hälsoskyddsavdelningen i egenskap av tillsynsmyndighet, vilket också har varit en förutsättning när avhjälpandeåtgärder har arbetats fram.

Avhjälpandeåtgärder kompletteras med åtgärdsförslag för den DDT-hotspot som rapporten Översiktlig miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten inom Vilans Strandäng, Kristianstads kommun, Structor Miljö Väst AB, 2017-10-20, påtalar.

Planhandlingarna kompletteras med rapporten Översiktlig miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten inom Vilans Strandäng, Kristianstads kommun, Structor Miljö Väst AB, 2017-10-20.

Kommunen gör således bedömningen att utifrån ovanstående justeringar av planförslaget föreligger det inte någon risk för människors hälsa avseende markföroreningar samt risk för olyckor, verksamheter.

Kommunala myndigheter, nämnder, förvaltningar och bolag

2. Lantmäterimyndigheten

Servitut, figur 4 i kartan på sid 72 i planbeskrivningen, kan ej bildas genom lantmäteriförrättning då det ej är av väsentlig betydelse för Vilan 1:15. Vilan 1:15 har direktutfart till allmän väg enligt planförslaget. I tidigare planförslag hade Vilan 1:15 inte direktutfart till allmän väg varför servitut behövdes för att trygga fastighetens rätt till utfart. Skulle planförslaget ändras igen, så att Vilan 1:15 inte längre har direktutfart till allmän väg, så måste servitut för Vilan 1:15 säkras i planen. Så som servitut enligt figur 4 i karta på sid 72 är planerat så korsar det naturmark i äldre plan, 1180K-A2004.

Under rubriken "Förändrad fastighetsindelning" på sid 69 i planbeskrivningen anges att det till fastighet 1 och 2 ska fastighetsregleras mark, men fastighet 1 och 2 bildas genom avstyckning och inte fastighetsreglering. Däremot verkar det tänkt att det ska fastighetsregleras mark till fastighet 1 efter att den är bildad genom avstyckning, då C1 ligger inom både Norra Åsum 3:3 och Vilan



1:60 samt att det ska fastighetsregleras mark till fastighet 2 efter att den är bildad genom avstyckning då P1 ligger inom både Norra Åsum 3:3 och Vilan 1:75. För

Fastighet 1 redogörs även att det ska bildas servitut över Norra Åsum 3:3 för utfart. Enligt plankartan ser det ut som att servitut ska bildas även över Vilan 1:75. Enligt kartskiss på sid 72 är dock inte inritat att servitut ska belasta Vilan 1:75.

Norra Åsum 3:3 verkar idag vara en fastighet som endast innehåller mark utlagd för järnvägsändamål. Med denna nya detaljplan kommer Norra Åsum 3:3 att innehålla både allmän plats och kvartersmark. Ett förslag är att all allmän plats inom Norra Åsum 3:3 samt fig G och H i kartskissen på sid 72 fastighetsregleras till Vilan 1:75 istället. Vilan 1:75 innehåller redan idag både allmän platsmark och kvartersmark. På så vis blir Norra Åsum 3:3 fortsatt en fastighet innehållandes endast mark utlagd för järnvägsändamål.

En mindre del av Släpvagnen 2 lämnas utanför planområdet. Den del som ligger utanför planområdet berörs av äldre plan, 1180K-A2050. Kanske även denna del av Släpvagnen 2 kan tas med i planen? Om hela Släpvagnen 2 omfattas kan hela fastigheten regleras till Vilan 1:75 enligt ovanstående stycke. Förslagsvis kan även Lastbilen 1 fastighetsregleras till Vilan 1:75. Under rubriken "Förändrad fastighetsindelning" saknas i så fall en redogörelse för vilken förändring som kommer att ske med Lastbilen 1. Under samma rubrik saknas också en redogörelse för vad som ska hända med Vilan 1:75. Saknas då även vad som ska hända med de båda fastigheterna i kartskissen på sid 72.

Kommentar

En alternativ tillfart till Vilan 1:15 ska regleras med avtalsservitut mellan kommunen och fastighetsägaren.

Kvartersmark för C₁ utgår från planförslaget. Tillfart ska fortsatt finnas till byggnaden, fastigheter som påverkas av förslag på servitut justeras i enlighet med yttrandet.

Planbeskrivningen justeras även avseende förslag på fastighetsreglering avseende Vilan 1:75 snarare än Norra Åsum 3:3. Det samma gäller för Släpvagnen 2 och Lastbilen 1 som båda föreslås regleras till Vilan 1:75 i enlighet med lantmäteriets yttrande. Planområdet revideras redaktionellt så att hela Släpvagnen 2 omfattas.



3. Miljö och hälsoskyddsavdelningen

Resultaten av dagvattenutredningarna visar att den nya planen med ökad trafik ger ökade föroreningar i dagvattnet. Åtgärderna som ska göras i form av svackdiken och utjämningsmagasin kommer att innebära att mängderna av kväve, metaller, bens (a)pyren och PBDE (flamskyddsmedel) ut till recipienten kommer att minska jämfört med idag, vilket är bra. Mängden fosfor kommer trots åtgärderna dock att öka jämfört med idag. Miljökvalitetsnormerna för vatten får inte försämrats eller äventyras av en ny verksamhet och detta gäller för var kvalitetsfaktor för sig. Utredningen bör utifrån detta utvecklas gällande resonemanget kring ökningen av fosfor och kvalitetsfaktorn näringsämnen.

I utredningen står under 4.3 att dämning upp till marknivå accepteras enligt överenskommelse. Det framgår inte vem som har accepterat det och varför det har kunnat accepteras. Uppgifter om vem och varför hade gjort utredningen tydligare. Under 4.4 står det "Ledningen får en bedömd kapacitet på 370 l/s men avleder 255 l/s." Detta stämmer inte överens med det som står under 5.5 gällande Ny D600, vilket gör det otydligt vad som gäller. Texterna bör ändras så att det på båda ställena står hur det är verkligheten blir. Resonemanget kring att de teoretiska mängderna dagvatten från Lastbilen 8 inte överensstämmer med det som avleds i dag behöver framgå bättre i dagvattenutredningen. Det bör anges var man antar att det vatten som inte kommer ut i ledningar tar vägen och vilka eventuella åtgärder som vidtas för att hantera vattnet där det antas ta vägen.

Under punkten 3.6 Slutsats föreslås åtgärder. Vid samtal med VA och planhandläggaren har det framkommit att punkt "2) Justering av vallens placering" redan är beslutad. Skyfallsutredningen blir otydlig när det som redovisas som förslag till åtgärder (justeringar av vall) redan är beslutat och borde därmed finnas med i alla de olika scenarier som redovisas.

Vi instämmer med länsstyrelsens om att det behöver framgå i planhandlingarna hur den kända DDT-förorening som finns på del av Vilan 1:12 ska hanteras. Beslutet (dnr 2024.3512) som refereras till i bemötandet till länsstyrelsen behandlar inte DDT-föroreningen.

Eftersom det finns områden med beckningen Natur på plankartan behöver provtätheten ses över och det är inte givet att mindre känslig markanvändning (MKM) ska gälla som åtgärdsnivå.

En bedömning av hur vägen med dess beräknade trafikökning påverkar bullersituationen i området bör göras.



Kommentar

Bedömningarna i underlagen är tillräckliga för avvägningar i plansammanhang. Skyddsvallen (Norra Hedentorpsvallen) ligger kvar med oförändrad utbredning. Detaljplanen reglerar inte ledningsdimensioner och en eventuell underdimensionering kan åtgärdas i samband med ett genomförande.

Att mängden och halten fosfor enligt dagvattenutredningen ökar i sjön innebär inte nödvändigtvis att den ekologiska statusen kommer bli sämre eftersom mängden och halten kväve samtidigt kommer att minska från utredningsområdet i framtiden. Utifrån detta är bedömningen att statusen för recipienten kommer att förbättras med implementerade lösningar och miljökvalitetsnormerna för vatten försämrats inte. Planbeskrivningen förtydligas avseende fosfor och miljökvalitetsnormer för vatten.

Marken inom planområdet ska enligt föreslagna avhjälpandeåtgärder saneras till MKM-nivå (mindre känslig markanvändning). Att MKM-nivå ska gälla som saneringsnivå inom planområdet har godkänts av miljö- och hälsoskyddsavdelningen, vilket också har varit en förutsättning när avhjälpandeåtgärderna har arbetats fram. Avhjälpandeåtgärderna kompletteras med åtgärdsförslag för den DDT-hotspot som rapporten Översiktlig miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten inom Vilans Strandäng, Kristianstads kommun, Structor Miljö Väst AB, 2017-10-20, påtalar.

Planbeskrivningen kompletteras avseende miljökvalitetsnormer för vatten.

Det är inte aktuellt att revidera dagvatten- och skyfallsutredningarna inför detaljplanens antagande.

Planförslaget som sådant medger inte någon markanvändning som ökar trafiken på Långebrogatan. Däremot tar förslaget höjd för översiktsplanens utpekade bebyggelseområden och uppräknade trafiken enligt prognosår. Det är inte aktuellt att ytterligare undersöka trafiken inom ramen för aktuellt planarbetet.

Yttrande från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning

Inga yttrande från fastighetsägare enligt upprättad fastighetsförteckning har inkommit under granskningstiden.



Yttrande från intresseorganisationer, föreningar och övriga

4. Privatperson 1

Den globala uppvärmningen blir inte minskad av större och bättre bilvägar. Och var finns cykelbanorna i denna plan. Det vore mycket bättre att stänga av Långebrogatan för motortrafik.

Kommentar

Som planhandlingarna gör gällande ingår gång- och cykelbanor i allmän plats för gata och får fritt anläggas där inom. Det är inte aktuellt att stänga Långebrogatan för fordonstrafik. Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.

5. Fridays for Future Kristianstad

Föreningen hävdar fortsatt att en enkel signalreglerad korsning bör anläggas som ny anslutning av Hedentorpsvägen till Långebrogatan. Gatan bör inte breddas till fyrfilig. Den nya Hedentorpsvägen bör fortsättningsvis inte vara en extra infartsväg till centrum. Kommunen bör följa sina antagna mål, planer och kontrakt för trafikplanering och klimat.

Vi ställer oss frågande till att Långebrogatan går från att beskrivas som "stadsgata" till "stadsboulevard". Vi vill då erinra om att det närmaste vi har till "stadsboulevard" är Västra Boulevarden som enbart är tvåfilig, med låg hastighet, signalreglerade korsningar samt separat bussgata och bred gång- och cykelbana. Vi har erfart att vad planeringen i (delar av) kommunen snarare siktar på är en fyrfilig "stadsmotorled" genom centrala Kristianstad. Det är en vision som tillhör 1970-talet.

Kommentar

Planförslaget anger allmän plats för gata. Hur korsningen utformas regleras inte på plankartan. Däremot förespråkas cirkulationsplats framför signalreglerad korsning både av Skånetrafiken och kommun då detta ger bäst förutsättningar för kollektivtrafikens framkomlighet. Hedentorpsvägen är nödvändig för att avlasta Åsumsvägen från trafik.

Förslaget att göra om Långebrogatan till stadsgata motiverades i trafikplanen i första hand med en omvandling av markområdena i anslutning till Långebrogatan (B4 i Trafikplan 2019), som Vilans strandäng. Förslaget att bygga en "Vilan-led" skulle även vara ett sätt att avlasta Långebrogatan från biltrafik. Då Vilanleden inte är aktuell att genomföra finns det heller inte



trafikavlastande åtgärder som möjliggör att Långebrogatan byggs om till stadsgata i enlighet med vad som föreslås i trafikplanen från 2019. Planförslaget anger allmän plats för gata, vilket inte på något vis begränsar utformningen av gaturummet.

Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.

6. Naturskyddsföreningen i Kristianstad och Bromölla

Vi avstyrker detaljplanen då vi anser att den är en katastrof för både biltrafikanter, kollektivtrafiken, utsläppen, bullret, gång- och cykeltrafikanter. Vi är dessutom mycket besvikna över att man framhärdat med en så skadlig detaljplan trots alla våra gemensamma workshops, samråd och samtal - som har handlat om just detta område. Det saknas dessutom viktiga utredningar för att säkerställa trafiksäkerhet och cykelplan.

Vi är medvetna om att detta är en detaljplan och inte projektering, men detaljplanen begränsar möjligheterna till bra projektering.

Breddning av väg till fyra filer leder till ökad biltrafik enligt kapacitetsutredningen (inducerad trafik).

Vidare anser föreningen att det saknas utredning för trafiksäkerhet. Andra rondeller med liknande utformning upplever många som livsfarliga att korsa. Föreningen vill också se en cykelplan för området i enlighet med vad som angetts i Trafikplan 2019. Vi ser att cykelstråk är inritade - men vi ser inte en cykelplan som berättar och redogör för att detta skulle vara en bra lösning.

Föreningen vill även veta hur detaljplanen ska säkerställa att följande planer/strategier efterlevs:

Trafikplanen (2019) Ett genomgående tema i Kristianstads trafikstrategi är att minska andelen biltrafik till förmån för ökat resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

Översiktsplanen (2021) För att nå detta mål behövs omfattande satsningar för att minska bilkörandet och istället öka andelen kollektivt resande, cykel och gång.

Klimatkontraktet med Viable Cities (2022) Målsättningar är att utveckla gång- och cykelnät som är gent, tillgängligt, tryggt, trafiksäkert och attraktivt, att förbättra gång- och cykelstråk till hållplatser och stationer samt att minska biltrafiken i tätorter.



Klimat- och miljöplanen (2023) År 2030 ska hälften av alla resor i kommunen företas med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Kommentar

Planförslaget anger allmän plats för gata, vilket inte på något vis begränsar utformningen av gaturummet. Planförslaget tar höjd för övergripande ställningstagande och utpekade utbyggnadsområden i gällande översiktsplan samt uppräknig av trafikmängd mot prognosår enligt praxis. Långebrogatan har redan idag fyra filer på stora delar av den aktuella sträckan.

Planförslaget ger goda förutsättningar för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detaljutformningen av gaturummet regleras inte i detaljplanen. Däremot finns goda förutsättningar för en trygg och lättorienterad utformning av gatumiljön och dess närmaste omgivning. Förslaget bedöms inte heller försämra situationen för de olika färdställen i gaturummet utifrån nuvarande situation. Planförslaget anses inte heller vara motstridigt övriga klimatkument som gör gällande att kommunen ska verka för ett utvecklat gång- och cykelvägnät samt ett ökat hållbart resande (gång, cykel och kollektivtrafik).

Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.

7. Cykelfrämjandet Kristianstad

Cykelfrämjandet i Kristianstad anser att planförslaget befäster bilens dominerande ställning i stadsrummet utan att ta hänsyn till oskyddade trafikanters behov. Planförslaget är inte förenligt med kommunens strategier för trafik och miljö. Vidare föreslås att Hedentorpsvägen tas bort som en genomgående biltrafikförbindelse och att korsningen istället görs signalreglerad eftersom det är säkrare för oskyddade trafikanter.

Man har visserligen i vägförslaget ritat in gång- och cykelvägar men de är djupt problematiska av främst två skäl. Det första är att de inte utgår ifrån några som helst tankar om gång- eller cykelstråk i staden. Man har ritat dit dem för att man ändå bygger för bilisterna, inte av omsorg för att cyklister ska få en användbar och eftertraktad kvalitetshöjning av ett cykelstråk med ett större sammanhang.

Cykelvägarna i förslaget leder från den usla cirkulationsplatsen vid Långebrogatan / Allégatan till Långebro bro, bägge är platser som vi redan vet att cyklister undviker. Det andra problemet är att man leder in cyklister till och över en cirkulationsplats med två körfält – det här är en utformning man



avstår helt ifrån på platser med en genomtänkt infrastrukturstrategi eftersom det helt enkelt är för farligt för cyklisterna.

Kristianstads kommun har i flera – demokratiskt framtagna – styrdokument ambitionen att minska biltrafiken och öka andelen cyklande. Den nu framtagna förslaget till ny vägdragning följer inte dessa dokument någonstans, utan går tvärt emot de beslutade styrdokumenterna.

Kommentar

Planförslaget anger allmän plats för gata, vilket inte på något vis begränsar utformningen av gaturummet avseende gestaltning eller trafiksäkerhet.

Planförslaget tar höjd för övergripande ställningstagande och utpekade utbyggnadsområden i gällande översiktsplan samt uppräknade trafikmängd mot prognosår enligt praxis. På stora delar av aktuell sträcka av Långebrogatan finns redan fyra filer.

Planförslaget ger goda förutsättningar för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detaljutformningen av gaturummet regleras inte i detaljplanen med det finns goda förutsättningar för en trygg och lättorienterad utformning av gatumiljön och dess närmaste omgivning. Förslaget bedöms inte försämra situationen för de olika färdsmittorna i gaturummet utifrån nuvarande situation. Planförslaget anses inte heller vara motstridigt övriga klimatkommunikat som gör gällande att kommunen ska verka för ett utvecklat gång- och cykelvägnät samt ett ökat hållbart resande (gång, cykel och kollektivtrafik).

Det är inte aktuellt att stänga Hedentorpsvägen för genomgående fordonstrafik. Detta skulle bland annat medföra en ökad trafik på Åsumsvägen med intilliggande bostadsbebyggelse vilket inte är ett bra alternativ.

Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.

8. Fastighetsägarna Syd

Fastighetsägarna Syd Kristianstad vill inledningsvis uttrycka sitt stöd för Kristianstads kommuns ambition att utveckla infrastrukturen kring Långebrogatan och Hedentorpsvägen. Vi är positiva till den övergripande inriktningen i detaljplanen, särskilt vad gäller klimatanpassning, dagvattenhantering, utbyggnad av skyddsvallar samt förädlingen av Långebrogatan till en stadsboulevard.



Samtidigt ser vi behov av vissa kompletteringar för att säkerställa ett robust trafiksystem med en tydlig separering mellan gång-, cykel- och biltrafik i och omkring den nya cirkulationsplatsen vid Långebrogatan–Bomgatan–Hedentorpsvägen.

Att leda gång- och cykeltrafik till en separat passage via den gamla järnvägsbron skapar inte bara ett tryggt och effektivt stråk för oskyddade trafikanter, utan frigör även Långebrogatan från konkurrerande trafikslag. Detta ger större flexibilitet för att i framtiden bredda körfält, förbättra kollektivtrafiklösningar eller anpassa gatustrukturen för ökad biltrafik och framkomlighet. För att möjliggöra ett sådant stråk vill vi särskilt lyfta behovet av att detaljplanen skapar förutsättningar för en cykeltunnel under Långebrogatan i anslutning till cirkulationsplatsen.

Det är vår bedömning att detta ligger väl i linje med kommunens klimat- och miljömål, där målet är att 50 % av alla resor i kommunen år 2030 ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Kristianstads ambition att utveckla Långebrogatan till ett attraktivt stråk förutsätter inte bara estetiska kvaliteter, utan även ett tryggt och välfungerandetraffiksystem för fotgängare och cyklister.

Vi vill även betona att området norr om Långebrogatan är föremål för omfattande planläggning (Vilans strandäng), vilket kommer att leda till ökad befolkning och därmed fler oskyddade trafikanter. Att redan nu dimensionera cykelinfrastrukturen för denna utveckling är både kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart. Den gamla järnvägsbron utgör i detta sammanhang en i dagsläget outnyttjad tillgång som kan spela en nyckelroll i framtidens cykelnät.

Fastighetsägarna Syd anser att detaljplanen i huvudsak är väl avvägd och genomarbetad, men ser ett tydligt behov av komplettering när det gäller separering av trafikslag vid cirkulationsplatsen. Möjligheten att utveckla ett parallellt cykelstråk via den gamla järnvägsbron samt en tunnel under Långebrogatan bör därför utredas vidare och möjliggöras inom detaljplanens ramar.

Kommentar

Planförslaget anger allmän plats för gata, vilket inte på något vis begränsar utformningen av gaturummet avseende gestaltning eller trafiksäkerhet. Detaljutformningen av gaturummet regleras inte i planförslaget men det finns goda förutsättningar för en trygg och lättorienterad utformning av gatumiljön och dess närmaste omgivning. Förslaget bedöms inte försämra situationen för de



olika färsätten i gaturummet utifrån nuvarande situation. Planförslaget bedöms vara förenligt med kommunens klimatomdokument som gör gällande att kommunen ska verka för ett utvecklat gång- och cykelvägnät samt ett ökat hållbart resande (gång, cykel och kollektivtrafik).

Det pågår inte något arbete med planläggning norr om Långebrogatan. Däremot pågår en förstudie i ett tidigt skede för området. Det finns inte någon tidsplan på när det kan vara aktuellt eller möjligt att upprätta en detaljplan för Vilans strand.

Planförslaget anger allmän plats för gata, vilket inte på något vis begränsar utformningen av gaturummet. Det finns också stora möjligheter att över tid omforma ytorna för att möta framtida behov av infrastrukturen. En cykeltunnel under Långebrogatan är inte en aktuell åtgärd.

Att göra järnvägsbron över Helge å till cykelbro omfattas inte av uppdraget. Det finns dock inget i planförslagets utformning som motverkar en sådan utveckling av gång- och cykelvägnätet.