



Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Planavdelningen

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Norra Åsum 3:3 och Vilan 1:75 m.fl.
(ny sträckning av Hedentorpsvägen)





ALLMÄNT

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny sträckning av Hedentorpsvägen mellan E22 i söder och Långebrogatan i norr. Detaljplanen anger erforderliga ytor för gata och gång- och cykelvägar, samt intilliggande rekreativa ytor för att skapa ett attraktivt gaturum och entré till stadskärnan. Detaljplanen hanterar även justeringar i den anslutande gatustrukturen för Långebrogatan och Bomgatan.

Läge och omfattning

Planområdet ligger inom den östra delen av Vilan i Kristianstad och är ett äldre industri- och spårområde. Detaljplanen omfattar ca 5 ha och berör fastigheterna Vilan 1:12, 1:15, 1:18, 1:60, 1:69, 1:70, 1:71, 1:72, 1:73, 1:75, 1:83, Norra Åsum 3:3, Härlöv 50:30, Konditorn 5, Filaren 8, Slakteriet 4, Lastbilen 1 och Släpvagnen 2.

Uppdrag och bakgrund

Kommunstyrelsens beslutade om planuppdrag 22-09-28 §166. Uppdraget avser möjliggöra för ny vägdragning av Hedentorpsvägen norr om E22 med ny anslutning till Långebrogatan.

Byggnadsnämnden gav 22-12-20 § 200 i uppdrag åt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att påbörja planarbete för en ny sträckning av Hedentorpsvägen.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Vilan 1:12, 1:18, 1:60, 1:69, 1:70, 1:71, 1:72, 1:73, 1:75, 1:83, Norra Åsum 3:3, Härlöv 50:30, Konditorn 5, Filaren 8, Lastbilen 1 och Släpvagnen 2 ägs av Kristianstad kommun. Fastigheterna Vilan 1:15 och Slakteriet 4 är i privat ägo.

Planhandlingar

- Plankarta
- Plan- och genomförandebeskrivning inkl. behovsbedömning för MKB
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Utredningar tillhörande planförslaget

- PM-Kapacitetsberäkningar, Långebrogatan-Hedentorpsvägen, Tyrens, 2022-11-23
- PM-Gatuutformning, Långebrogatan-Hedentorpsvägen, Tyrens, 2022-11-23



- Miljöteknisk markundersökning för Slakteriet 4, Släpvagnen 2 och längs med Långebrosåret, Sandström Miljö & Säkerhetskonsult, 2011-05-04
- Naturvärdesinventering; Invallning väster om Helgeå, WSP, 2021-11-23

Behov av strategisk miljöbedömning (SMB)

En *undersökning* om behovet av strategisk miljöbedömning (SMB) enligt 6 kap Miljöbalken (MB) har tagits fram för nu aktuell detaljplan. Se sidan 28. Enligt undersökningen antas planförslaget inte ha en sådan betydande miljöpåverkan att en SMB behöver göras.

Planprocess

Processen för en detaljplan regleras i plan- och bygglagen (PBL). Denna detaljplan handläggs med standardförfarande.



Tidplan

Uppdrag	Kommunstyrelsens AU	22-09-28 §166
Godkännande för samråd	Byggnadsnämnden	2023-03-28
Godkännande för granskning	Byggnadsnämnden	2023-08
Antagande	Byggnadsnämnden	2023-11
Laga kraft (tidigast)		2023-12

Medverkande

Förutom planförfattare Mari Wagner har bland annat tjänstepersoner från mark och exploatering och tekniska förvaltningen medverkat i planarbetet.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Gällande planer

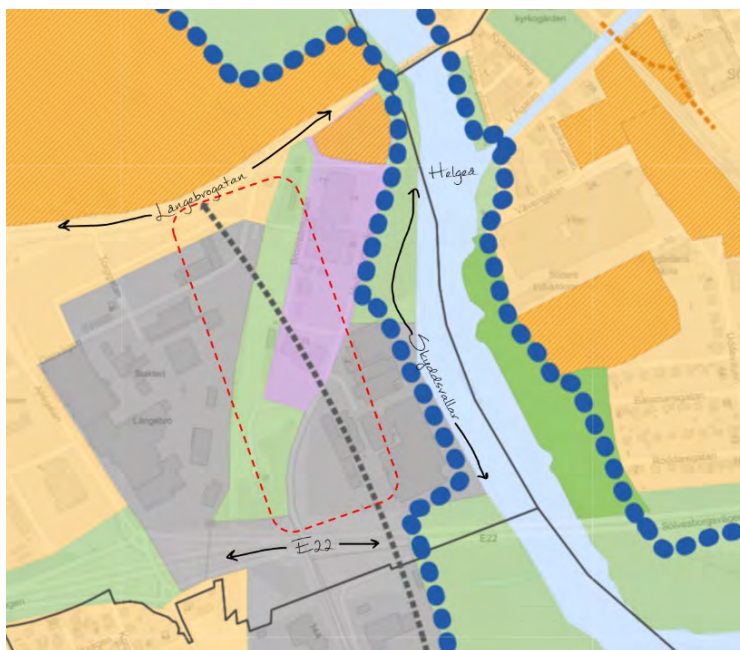
Gällande detaljplaner

För området gäller detaljplan 6 stadsplaner och 1 detaljplan (11-KRI-1536/77, 11-KRI-1954/80, 1180-P85/0328, 1180K-A2026, 1180K-A2050, 1180K-A237, 1290K-P00/77) och samtliga genomförandetider har löpt ut. Markanvändningen anges till allmän plats för gata och natur, spårområde (järnväg) samt kvartersmark för industri, småindustri och fordonsändamål.

Översiktsplaner och fördjupningar

De föreslagna åtgärderna är förenliga med gällande översiktsplan (KF 2021-12-14).

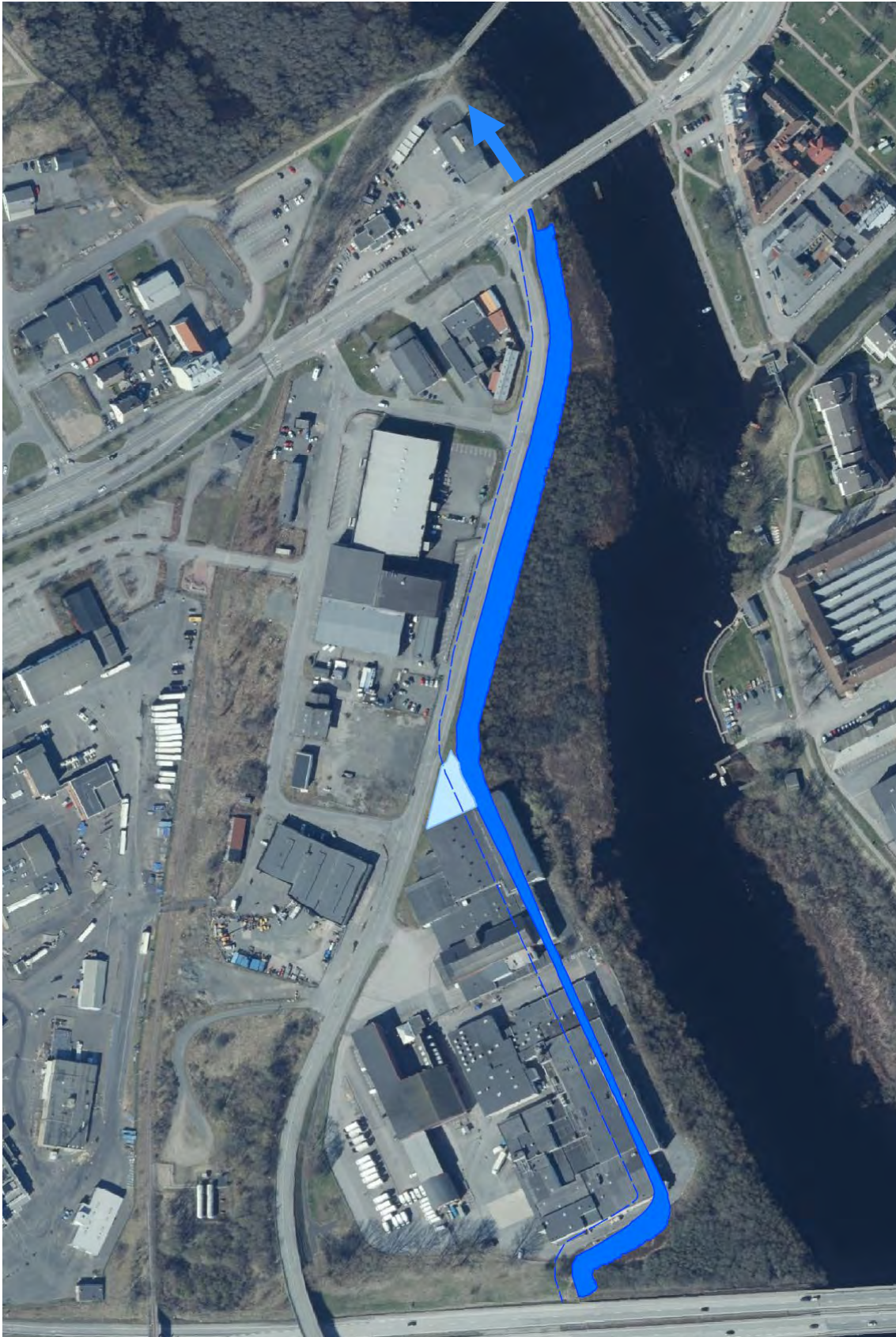
Översiktsplanen för Kristianstad anger ett vägreservat för åtgärder på Hedentorpsvägen och detaljplanen berör sträckan norr om E22 mot Långebrogatan.



Utdrag ur Översiktsplan för Kristianstad (KF 21-12-14) med angivet vägreservat för en ny sträckning av Hedentorpsvägen. Planområdets ungefärliga läge är markerat med rött.

Plan för utbyggnad av skyddsvallar

Detaljplanen är förenlig med ställningstagandena i Plan för utbyggnad av skyddsvallar (KS 21-01-27). Behovet att leda om Hedentorpsvägen är en följd av det pågående arbetet med Norra Hedentorpsvallen (BN 22-1122) som innebär att mark väster om den befintliga vallen, motsvarande Hedentorpsvägen i sin nuvarande sträckning, behöver tas i anspråk för skyddszon för att kunna möta framtida stigande vattennivåer i Helgeå. På nästa sida visas ungefärlig utbredning av Norra Hedentorpsvallen samt tillhörande skyddszon med blå markering samt streckad linje. Blå pil visar var valletappen norr för Bomgatan-Långebrogatan tar vid.



Ungefärlig utbredning av Norra Hedentorspallen samt tillhörande skyddszon. Blå pil visar var anslutande valletapp, Bomgatan-Långebrogatan, kommer att ta vid i norr.



Aktuella pågående detaljplaner

För området norr om Långebrogatan pågår arbetet med ett planprogram för Vilans strandäng. Projektet innebär att man i ett tidigt skede skissar på om en omvandling av området för att möjliggöra för cirka 600-800 nya bostäder, service och verksamheter i ett centralt och vattennära läge.

Övriga planeringsunderlag

Grönplan

I planeringsunderlag för grönplanen anges banvallen som ett grönstråk med utvecklingspotential. Ett genomförande av detaljplanen bedöms öka medborgarna tillgänglighet till banvallen och möjliggör även för en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelnätet med möjlig sträckning i banvallen.

Riksintressen

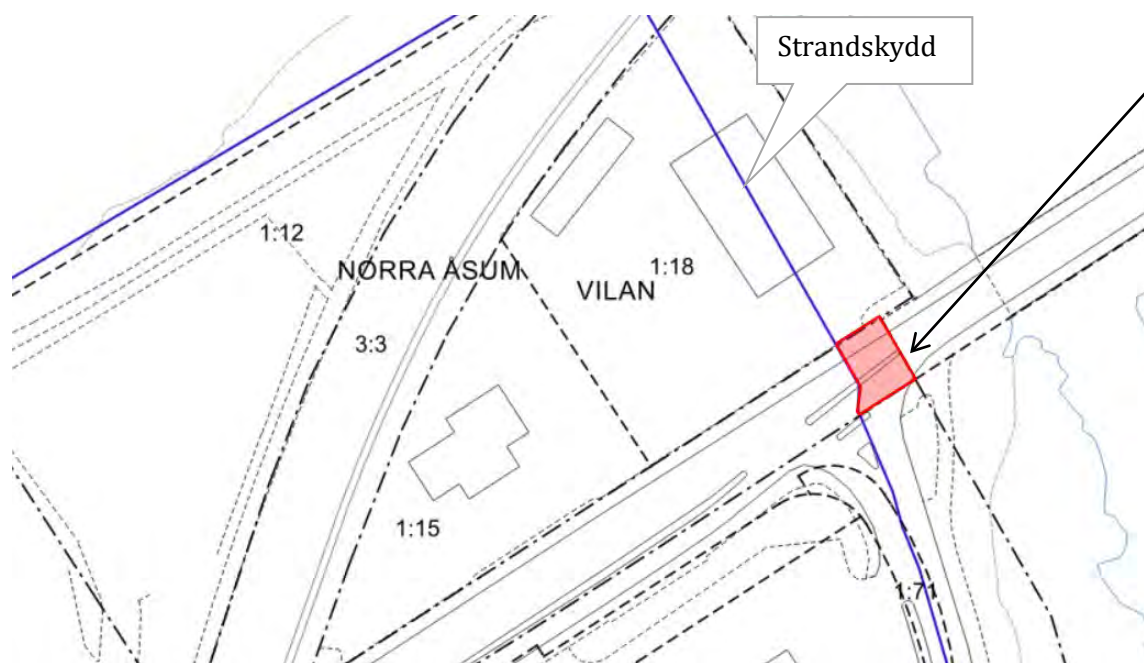
Planområdet berörs inte av något riksintresse.

Natura 2000

Planområdet innefattar inte något Natura 2000-område.

Strandskydd

Cirka 140 m² i planområdets östra del för Långebrogatan i anslutning till brofästet berörs av strandskydd. Förutsättningarna för strandskyddet förändras inte som en följd av detaljplanens genomförande.



Röd markering visar område (cirka 140 m²) som berörs av strandskydd, strandskyddslinje visas med blå färg.



Fornlämningar

Det finns inte några kända uppgifter om att det skulle förekomma fornlämningar inom planområdet.

För ingrepp eller borttagande av eventuella påträffade fornlämningar krävs Länsstyrelsens tillstånd. Om andra fornlämningar (stenpackningar, härdar, skelettdelar etc.) skulle framkomma i samband med markarbeten i området skall dessa omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen (1988:950). För ingrepp eller borttagning av eventuella påträffade fornlämningar krävs Länsstyrelsens tillstånd.

Biotopskydd

Utmed Långebrogatan i planområdets norra del finns upp till 4 parallella trädrader med hästkastanj. Trädraderna omfattas av biotopskydd och kommunen svarar för att ansöka om erforderlig biotopskyddsdispens.



Utmed Långebrogatan finns upp till 4 parallella trädrader med hästkastanj. Bild: Anna Grönlund, 2023-02-16



PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark och bebyggelse

Planområdet ligger inom den östra delen av Vilan i centrala Kristianstad som är ett äldre industri- och spårområde. Hedentorpsvägen passerar idag genom området utmed Helgeå och är en viktig koppling till stadskärnan. I dag är själva Långebrospåret helt avstängt för trafik och på en del sträckor är även rälsen bortplockad.

Markhöjderna inom området ligger mellan cirka +3,3 och +1,3.

Geotekniska förhållanden

Marken utgörs av fyllnadsmassor ovanpå svämsediment, ler-silt och glacial lera. Geotekniska undersökningar har genomförts 2011 och tidigare och ligger till grund för detaljplanen.

Planområdet ligger inom ett område som succesivt och under en lång tidsperiod kommit att fyllas ut, redan så tidigt som på 1800-talet. Flygbilder på nästa sida visar hur markområden mellan spårområdet och Helgeå succesivt har tagits i anspråk och fyllts ut.

Enligt tidigare utförda geotekniska undersökningar är hela området utfyllt med cirka 3-4 meter sandiga grusiga massor på naturliga torv-/lerlager. I de geotekniska undersökningarna har det även påvisat fasta avfall i fyllningen, såsom rivningsrester, slagg och "sopor". Utfyllnaderna tillsammans med de verksamheter som bedrivits i områdena ger följande förväntade bild av marklagren: Överst ligger ytlager (ofta asfalt) med bärlager som har påförts efter 1970-talet. Dessa lager bedöms vara tämligen rena.

Markföroreningar beskrivs vidare på sid 8.

Provpunkter i planområdets södra del visar att marken utgörs av fyllnadsmaterial i form av relativt genomsläppligt fyllnadsmaterial som sten, grus och sand ner till ca 2,5 meter under markytan. Därefter följer tätare naturligt material i form av varvig siltig lera. I prover hämtade närmre spårområdet finns svarta lager med någon typ av "slaggmaterial" (BH1, BH4, BH6 och BH8). Dessa lager börjar på allt från 0,2 till 1,0 meters djup och varierar i mäktighet från någon decimeter till en meter. Fyllnadsmaterialets mäktighet varierar mellan cirka 1-4 meter inom området.

I den gamla banvallen utgörs de översta tre metrarna generellt av fyllnadsmaterial i form av sand och grus. Naturligt material påträffades enbart i de två provtagningspunkterna längs söderut längs spåret (BH101 och BH102). I dessa provtagningspunkter är mäktigheten på fyllnadsmaterialet 1,0 respektive 2,0 meter och under fyllnadsmaterialet följer tätare naturliga jordlager i form av varvig, siltig lera.

Grundvattennivån ligger cirka 2,5 meter under markytan.



*Flygbilderna visar hur marken mellan spårområdet och Helgeå succesivt har fyllts ut från 1940-1999.
Källa: Miljöteknisk markundersökning för Slakteriet 4, Släpvagnen 2 och längs med Långebrospåret, Sandström Miljö & Säkerhetskonsult, 2011-05-04*

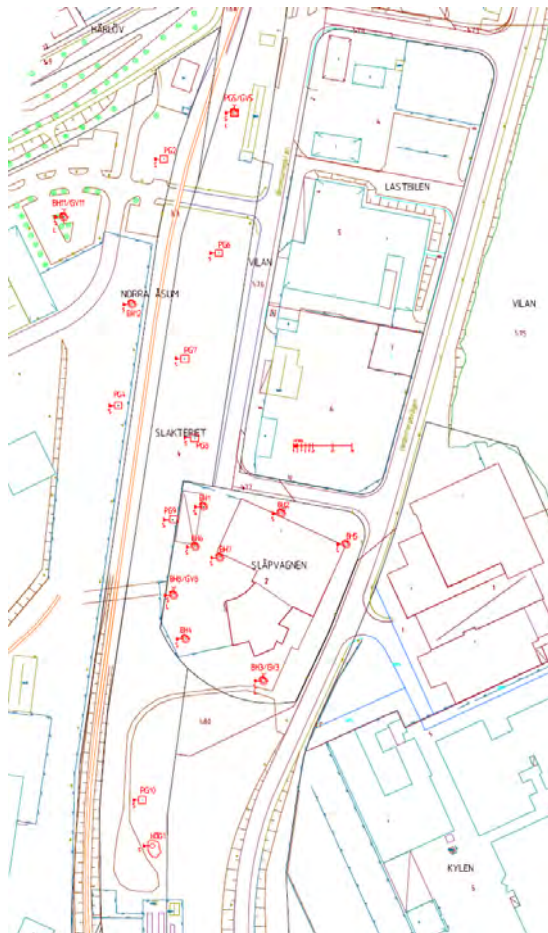


Markföreningar

2011 genomfördes markundersökningar inom området och bedömningen är att utredningen fortsatt är aktuell i för ställningstaganden i plansammanhang. Syftet med den miljötekniska markundersökningen var att identifiera potentiella föroreningskällor inom området samt konstatera om det finns föroreningar i mark eller grundvattnet.

Den påvisade föroreningsituationen i området kan härledas till fyllnadsmaterialet som använts i samband med den utfyllnad som skett sedan 1800-talet, se flygbilder på föregående sida. Fyllnaden utgörs av sandiga grusiga massor ovanpå naturliga torv-/lerlager med en mäktighet som varierar mellan 1-4 meter. I de geotekniska undersökningarna har det även påvisat fasta avfall i fyllningen, såsom rivningsrester, slagg och hushållsavfall, däremot bedöms den underliggande naturliga jorden vara ren. Utöver de förorenade områdena som konstateras i markundersökningen kan det också finnas hot-spots där diesel, bensin, lösningsmedel och andra vätskor hanterats. Vid sådana platser kan ovan nämnda marklager lokalt kontaminerats av petroleumkolväten eller klorerade ämnen som också kan ha spridits till grundvatten.

Den miljötekniska markundersökningen (Miljöteknisk markundersökning för Slakteriet 4, Släpvagnen 2 och längs med Långebrospåret, Sandström Miljö & Säkerhetskonsult, 2011-05-04) redovisar totalt 14 provpunkter inom fastighet Släpvagnen 2 samt i banvallen längs med det gamla Långebrospåret. Utöver provpunkterna har även 4 samlingsprov samlats in längs med Långebrospåret och 6 grundvattenrör har installerats i undersökningsområdet. Jordproverna har analyserats med anseende på metaller, petroleumämnen, PAH, PCB och pesticider. Grundvattnet har analyserats med avseende på petroleumämnen, metaller, VOC och pesticider. Resultatet av analyserna visar på förhöjda halter av petroleum, PAH, PCB, metaller och pesticider i ett par av jordproverna. I grundvattnet påvisades förhöjda halter av pesticider och metaller och i ett prov även PAH och petroleumämnen.



Provpunkter inom planområdet. Källa: Miljöteknisk markundersökning för Slakteriet 4, Släpvagnen 2 och längs med Långebrospåret, Sandström Miljö & Säkerhetskonsult, 2011-05-04



Kulturmiljövården

Området har en lång historia av industriverksamhet blandat med bebyggelse och järnvägsverksamhet. Del av s.k. Långebrospåret, som sträcker sig genom planområdet, anlades redan i slutet av 1800-talet med flera tillhörande stickspår, växlingsspår, verkstäder, bangårdar mm. Ett större lokstall var placerat inom fastighet Släpvagnen 2. Långebrospåret omfattar cirka 2 500 meter banvall från centrala delen av Kristianstad till Helgedal. Det togs i bruk i början av 1900-talet varför själva banvallen anlades på 1800-talets slut. Långebro fick förbindelse med Kristianstad C först 1919 då bron över Helge å färdigställdes. Under tiden fick de passagerare som hade behov av att ta sig mellan stationerna hålla till godo med den hästomnibuss som järnvägsbolaget tillhandahöll.



*Långebro station med det provisoriska stationshuset i trä, fotografi från 1940.
Källa: Järnvägmuseet Kristianstad.*

Långebro station byggdes 1901 med ett provisoriskt stationshus i trä som 1955 ersattes av ett nytt stationshus i tegel. Övrig bebyggelse knutet till järnvägen var ett lokstall (Släpvagnen 2, revs 2011) och ett godsmagasin. Järnvägen avvecklades successivt från 1970-talet och idag används stationshuset som samlingslokal för föreningsverksamhet och godsmagasinet nyttjas av industrin i området. Järnvägsverksamheten var som mest omfattande från 1940-talet och kom att successivt avvecklas vid slutet av 1970-talet.



Järnvägsövergång, Långebrogatan, fotografi från 1957. Källa: Järnvägsmuseet Kristianstad.

Natur- och rekreativsvärden

Marken inom planområdet utgörs av ett gammalt spårområde och delar av verksamhetsmark. Det bedöms inte finnas några särskilda rekreativsvärden inom planområdet. Naturvärdena utgörs främst av trädplanteringar (hästkastanj) utmed Långebrogatan och intilliggande gång- och cykelvägar. Det gamla spårområdet utgörs idag av grusig ruderatmark som till största delen är igenväxt.

En naturvärdesinventering har genomförts i samband med angränsande detaljplaneprojekt för utbyggnad av skyddsvallar och aktuellt planområde innefattas även av utredningens avgränsning. Enligt rapporten påvisas inga naturvärden inom planområdet.

Ytterligare naturvärdesinventering kan dock bli aktuell under planprocessen då återstående bangårdar i kommunen har höga naturvärden men även med hänsyn till förekomst av invasiva växter, se sid 11.



Det gamla Långebrospåret sträcker sig genom planområdet, bilden visar bangårdsområdet strax öster om Långebro station. Bild: Anna Grönlund, 2023-02-16

Invasiva växter

Det finns kännedom om invasiva växter inom planområdet och de arter som anträffats är främst kanadensiskt gullris men även förekomst av jätteloka och vresros har rapporterats. Det är fastighetsägarens ansvar att vidta åtgärder enligt EU-förordningen (1143/2014) och Naturvårdsverkets rekommendationer för att förhindra spridning av växten.



Den invasiva arten kanadensiskt gullris förekommer inom planområdet. Bild: Naturvårdsverket



PLANFÖRSLAG



Upprättat förslag till plankarta, samrådsskede



Planens huvuddrag

Då befintliga Hedentorpsvägen söder om Långebrogatan behöver tas i anspråk för förstärkt skyddsvall och föreslås få en ny sträckning av vägen från bron över E22 fram till en ny korsning på Långebrogatan. Utöver Hedentorpsvägens nya sträckning hanterar även detaljplanen justeringar i gatustrukturen för Långebrogatan och Bomgatan. Detaljplanen omfattar allmän plats för gata och tillhörande erforderliga markområde för gestaltning av gaturummet, samt parkering, natur och parkmark. Ingen kvartersmark eller byggrätter anges i planförslaget. Inom detaljplanen anges ca 40 000 m² gatumark, 6 500 m² för parkering och 9 700 m² för park/natur.

Planområdets avgränsning

Planområdet följer den föreslagna vägsträckningen för Hedentorpsvägen samt berörd del av Långebrogatan och Bomgatan. I öster begränsas planområdet av Helgeå och den planerade utbyggnaden av skyddsvallen Norra Hedentorpsvallen. I väster avgränsas planområdet av fastigheten Slaktaren 4 som inrymmer Scans anläggning.

Allmän platsmark för gata, lokalgata, parkering park och natur

Markanvändning

Den allmänna platsmarken utgörs på plankartan av gata, parkering, park och natur. Allmän plats för gata innefattar utöver körfält även plantering, gång- och cykelväg och andra erforderliga funktioner till gaturummet. Inom allmän plats för parkering får markparkering iordningställas.

Utformning av allmän platsmark

Parkmarken centralt i området möjliggör för fördröjning av dagvatten. I övrigt regleras inte utformningen av allmän plats med gemenskapsbestämmelser.

Barnperspektiv

Barnperspektiv är när vuxna ser barnet, strävar efter att förstå det och vidtar åtgärder som de bedömer vara till barnets bästa. Barnperspektivet kan inrymma barnets perspektiv men behöver inte göra det. Till gruppen barn hör varje människa under 18 år. Barn kan dock komma att besöka platsen tillsammans med vuxna men bedöms ändå inte vara påverkade av detaljplanen.

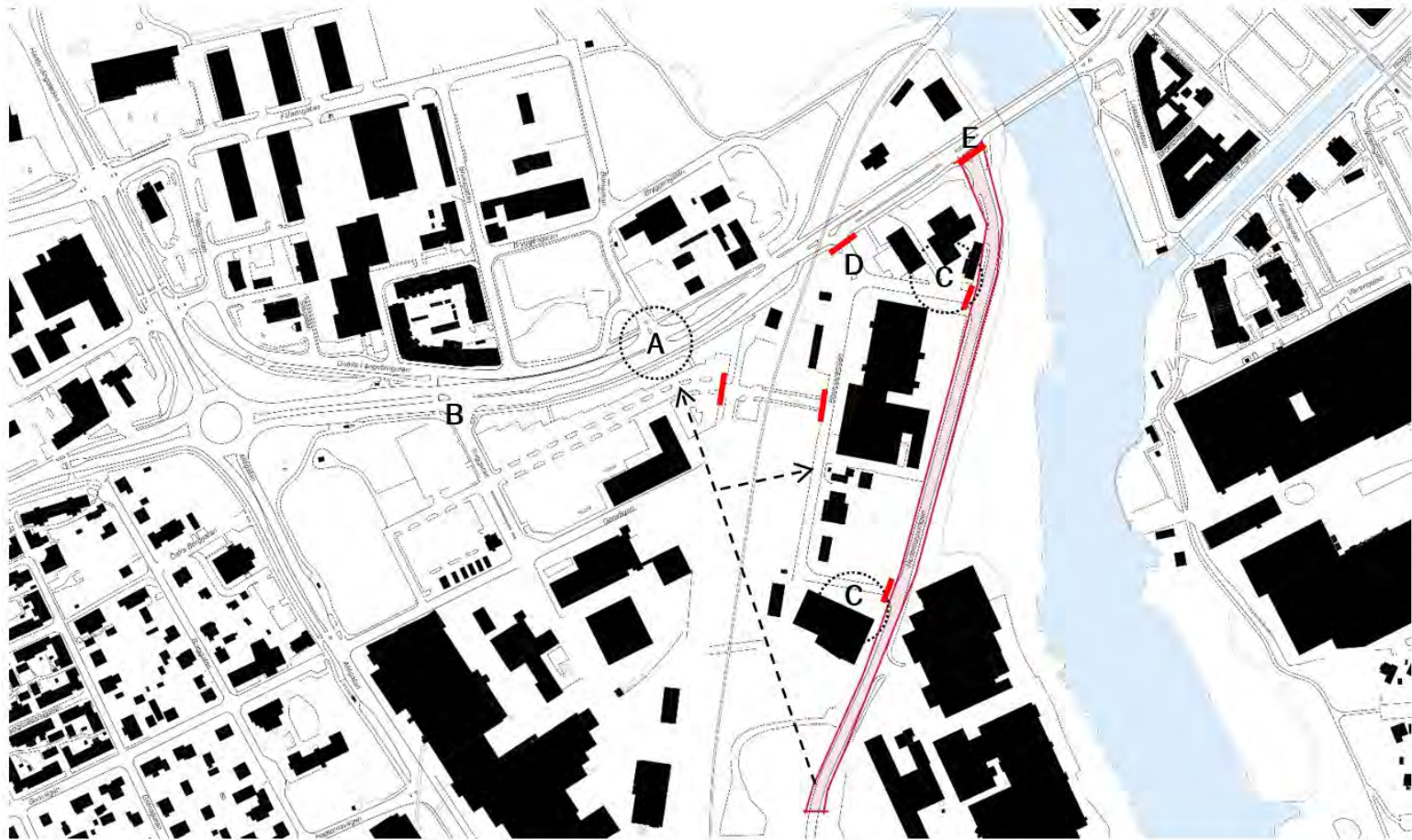
Den föreslagna markanvändningen vänder sig inte till barn som målgrupp. En trafiksäker utformning av gaturummet är likvärd till fördel för alla trafikanter. Området utgörs idag av verksamheter och bilservice samt en del tomma industrilokaler intill det gamla spårområdet. Platsens läge och nuvarande skick medför att den inte nyttjas. Syftet med detaljplanen är att ge Hedentorpsvägen en ny sträckning och korsningspunkten med Långebrogatan föreslås i ett inledande skede utformas med cirkulation vilket ökar trafiksäkerheten för de som färdas i gaturummet. Korsande gång- och cykelstråk mot



centrum ska ges en trafiksäker och gen utformning. Det är inte aktuellt att skapa nya rekreativa ytor inom detaljplanen i detta skede, däremot kan gaturummet med fördel ges en attraktiv och trygghetsskapande gestaltning för oskyddade trafikanter. Detaljplanen berör därför inte barn på ett uppenbart sätt och syftet med detaljplanen bedöms inte medföra uppenbara negativa konsekvenser för barn och en barnkonsekvensanalys bedöms därför inte vara nödvändig. Barnkonventionen ska alltid beaktas i samband med detaljplanarbetet.

Trafik och parkering

I samband med kommunens arbete att förstärka skyddet mot översvämningar av Kristianstads tätort, kommer nya skyddsvallar att ta vissa gator i anspråk vilket medför att nya trafiklösningar måste skapas (se bild på sid 5).



Bilden visar nuvarande förutsättningar och föreslagna förändringar i trafikstrukturen inom och i anslutning till planområdet.

På Vilan innebär det att Hedentorpsvägen ges en ny sträckning längre västerut med en ny anslutning till Bomgatan (streckad pil). Hedentorpsvägens befintliga sträckning inom röd markering på bilden ovan kommer att rivras för att möjliggöra för vall och skyddszon.



Att Hedentorpsvägen försvinner från det östliga läget medför att Bomgatan kommer att kompletteras med vändplatser i två lägen (figur C).

Markåtkomsten utmed Långebrogatan behöver säkras för att klara framtida trafikökning, vilket innebär att allmän plats för gata breddas. Körbanan på Långebrogatan kommer även att behövas höjas från brofästet i öster och cirka 200 meter väster ut för att ge vägbanan en flackare lutning. En jämnare vägprofil utan lågpunkter i körbanan är nödvändig för en fungerande avledning av dagvatten i området, vilket aktualiseras i samband med det kommande vallbygget.

Trafik

Nya Hedentorpsvägen föreslås ansluta till Långebrogatan i en fyrvägskorsning vid Bomgatan (figur A). Två alternativa utformningar har skisserats i en tidig förprojektering för aktuellt område, dels en signalreglerad korsning, dels en cirkulationsplats. Befintlig korsning (signalreglerad) med Torggatan avses finnas kvar (figur B) medan korsningarna med Bromsaregatan (figur D) och befintliga Hedentorpsvägen (figur E) som också är signalreglerade avses stängas. I korthet medför den föreslagna gatustrukturen att befintliga korsningar med Bromsaregatan och Hedentorpsvägen ersätts med en ny 4-vägskorsning vid Bomgatan (figur A). Föreslagen gatuutformning redovisas i PM – Gatuutformning, Långebrogatan – Hedentorpsvägen, 2022-11-23, med tillhörande ritningsbilagor. Den nya gatuutformningen ska klara framtida prognostiserade trafikmängder. Tabellen nedan visar resultatet av trafikräkningar (årsdygnstrafik) med dagens trafikmängder.

Gata	Sträcka	Anm	Mätår	Ådt (fordon/dygn)	Andel tung trafik
Långebrogatan	ö Allégatan		2021	13 300	7 %
Långebrogatan	Långebro bro		2021	16 500	8 %
Torggatan	s Långebrogatan		2022	800	20 %
Bromsaregatan	s Långebrogatan	enkelriktat söderut	2022	1 100	9 %
Hedentorpsvägen	s Långebrogatan	enkelriktat norrut	2022	1 700	9 %

Resultat av trafikräkningar på årsdygnstrafik. Källa: PM-Kapacitetsberäkningar, Långebrogatan-Hedentorpsvägen, Tyrens, 2022-11-23



I samtliga korsningar var summan av inkommande trafik högst kl 7:00-8:00 på förmiddagen respektive kl 16:00-17:00 på eftermiddagen. Tabellerna nedan visar trafikflödena under peaktid på morgon och eftermiddag.

Gata	Sträcka	Maxtim FM (fordon/timme kl 7:00-8:00)	Andel tung trafik	Andel per riktning
Långebrogatan	ö Allégatan	896	12 %	62 % österut, 38 % västerut
Långebrogatan	Långebro bro	1 061	13 %	65 % österut, 35 % västerut
Torggatan	s Långebrogatan	47	23 %	47 % norrut 53 % söderut
Bromsaregatan	s Långebrogatan	71	14 %	100 % söderut
Hedentorpsvägen	s Långebrogatan	230	14 %	100 % norrut

Ovan: Uppmätta trafikflöden under förmiddagens maxtimme.

Nedan: Uppmätta trafikflöden under eftermiddagens maxtimme.

Källa: PM-Kapacitetsberäkningar, Långebrogatan-Hedentorpsvägen, Tyrens, 2022-11-23

Gata	Sträcka	Maxtim EM (fordon/timme kl 16:00-17:00)	Andel tung trafik	Andel per riktning
Långebrogatan	ö Allégatan	1 412	6 %	39 % österut, 61 % västerut
Långebrogatan	Långebro bro	1 779	9 %	50 % österut, 50 % västerut
Torggatan	s Långebrogatan	111	11 %	78 % norrut 22 % söderut
Bromsaregatan	s Långebrogatan	82	7 %	100 % söderut
Hedentorpsvägen	s Långebrogatan	122	7 %	100 % norrut

Området norr om Långebrogatan är föremål för en planerad omvandling ("Vilans strandäng"), där stadsdelen väntas omvandlas med bl.a. betydligt större andel bostäder än idag vilket bedöms ge stor påverkan på trafikalstringen i framtiden.

För kapacitetsberäkningarna har därför en framtida prognos utifrån trafikalstringsberäkning använts istället för att utgå från dagens trafiksiffror med uppräknig enligt övergripande prognosmodeller.

För att ta fram bedömda framtida trafikmängder ca år 2040 har underlag erhållits från Kristianstads kommun i form av utdrag från Trafikprognos för centrala staden (Ramboll), där skillnaden mellan prognos 2040 och nuläge redovisas. Detta omfattar Långebrogatan samt Hedentorpsvägen /Bromsaregatan (dubbelriktat), på årsmedeldygnsnivå (Ådt). De erhållna trafikökningarna har lagts till trafikräkningarna, där summan antas motsvara Ådt för prognosåret 2040. För Torggatan antas ingen trafikökning. För Bomgatan används den siffra som erhållits från kommunen, med utgångspunkt från trafikalstringsberäkningar för det framtida omvandlade området norr om Långebrogatan. Andel tung trafik har förenklats



antagits vara lika stor som i nuläget, då kunskap om trafikökningar för personbilar respektive lastbilar saknas.

Gata	Sträcka	Nuläge, Ådt	Trafikökning till prognosår	Prognos år 2040, Ådt	Procentuell ökning till prognosår
Långebrogatan	ö Allégatan	13 300	+ 2 200	15 500	17 %
Långebrogatan	Långebro bro	16 500	+ 2 200	18 700	13 %
Torggatan	s Långebrogatan	800	0	800	0 %
Bromsaregatan/ Hedentorpsvägen	s Långebrogatan (dubbelriktat)	2 800	+ 400	3 200	13 %
Bomgatan	n Långebrogatan	---	---	1 200	---

Trafikflöden på årsdygnsmedelnivå, nuläge samt prognos 2040. Källa: PM-Kapacitetsberäkningar, Långebrogatan-Hedentorpsvägen, Tyrens, 2022-11-23

För korsningen Långebrogatan-Bomgatan-Nya Hedentorpsvägen har två alternativa utformningar utretts, dels en trafiksignalreglerad korsning, dels en cirkulationsplats. Bedömningen är att ett alternativ med cirkulationsplats är det alternativ som har högst kapacitet och bäst kan hantera den prognostiserade framtida trafikmängden. En lösning med cirkulationsplats är även det alternativ som bäst motsvarar Skånetrafikens önskemål om hög framkomlighet för kollektivtrafiken i området.

I förstudien har principsektioner skisserats och det finns goda möjligheter att skapa ett attraktivt gaturum inom den gatubredd som planförslaget medger, både för nya Hedentorpsvägen och berörd del av Långebrogatan. Den aktuella sträckningen av Långebrogatan är ett entréstråk till stadskärnan vilket också ställer krav på en attraktiv gestaltning.

Nya Hedentorpsvägen föreslås ha dubbelriktad trafik likt nuvarande utformning samt gång och cykelbana på gatans ena sida. I den föreslagna gatubreden finns även erforderliga ytor för trädplantering och ledningsdragningar.

Långebrogatan föreslås genom planförslaget ges en något bredare gatusektionen i jämförelse med dagsläget. Det kan till exempel möjliggöra för dubbla körfält i vardera riktningen, ett bättre utvecklat gång- och cykelvägnät och attraktivitetshöjande åtgärder i form av ny vegetation. Långebrogatan har stor utvecklingspotential för att bli ett urbant stråk men för att det ska vara naturligt och självklart att välja att promenera eller cykla här behöver det vara enkelt, tryggt och trevligt att gå och cykla. Gångbanor och cykelbanor bör vara väl tilltagna för att möjliggöra för både rörelse och vistelse, och att rullstolsburna och barnvagnar kan mötas, samt ge plats för eventuella stolpar, skyltar och andra möbler i det offentliga rummet. Grönska på gatorna i form av träd och annan vegetation har många positiva effekter på staden och dess invånare. Den gröna utformningen av gaturummet behöver även här utvecklas vidare under den fortsatta planprocessen.

Gatumarken och principsektionerna behöver studeras vidare inför detaljplanens granskningskede för att vidareutveckla gatans karaktär. Långebrogatans norra sida



behöver även utformas för att i framtiden kunna möta Vilans strandäng, ett område av stadskaraktär med service, verksamheter och 600-800 bostäder. Här behöver gaturummet gestaltas för att även fungera som entréstråk som uppfyller gällande tillgänglighetskrav.

Planförslaget möjliggör för markparkering inom fastigheten Släpvagnen 2. I samband med den framtida utbyggnaden av skyddsvallar kan befintlig markparkering i anslutning till planområdet behövas för annat ändamål. För att kompensera för att befintlig markparkering tas i anspråk möjliggör planförslaget för att en ny markparkering kan iordningställas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp. Detaljplanen medger inte någon byggrätt som ska anslutas till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp.

Dagvatten

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten gata. Dagvatten som uppkommer inom planområdet ska ledas till det kommunala ledningsnätet.

Inom allmän plats, park, anges yta som möjliggöra för att iordningställa fördröjningsyta för dagvatten.

Fjärrvärme, el, tele och bredband

C4 energi är elnätsägare i området och har ledningar inom planområdet. Det finns utöver el-ledningar även fiber, gas och fjärrvärmeledningar inom området.

Planförslaget medger inte några nya byggrätter som ska anslutas till omgivande ledningsnät. I samband med byggnationen nya Hedentorpsvägen och utbyggnaden av Norra Hedentorpsvallen behöver flertalet ledningar ges en ny sträckning. Nya ledningsdragningar föreslås förläggas inom allmän plats och ytor finns avsatta i anslutning till de föreslagna gatusträckningarna.



Brottsprevention

Situationell brottsförebyggande redan i detaljplaneskedet är ett arbete som syftar till att förhindra eller försvåra att brott begås genom att tänka till hur ett nytt område utformas och gestaltas. En specifik plats eller situation kan påverka en person att begå brott. Brottsförebyggande åtgärder kan göras av t.ex. polis, fastighetsägare, olika kommunala förvaltningar och kollektivtrafiken. I samband med pågående planläggning av aktuell fastighet förs här ett resonemang kring hur man genom den fysiska planeringen inom planområdet i ett tidigt skede kan förebygga brott.

Hur gaturummet och dess omgivning gestaltas har avgörande betydelse för möjligheten till god situationell brottsprevention. Lägre fordonshastigheter och ökad trafiksäkerhet är nyckelfrågor för att göra gatan till en del av en attraktiv livsmiljö och inte bara en transportmiljö. De ger en direkt påverkan på trygghet och säkerhet. Vid nyplantering av vegetation inom planområdet ska ta hänsyn till sikt och orienterbarhet vilket även ökar trygghetskänslan för dom som rör sig inom och i anslutning till området. Andra brottsförebyggande åtgärder man kan arbeta med i detaljplanens genomförandeskede är t.ex. belysning och attraktiva gång- och cykelstråk som bjuder in fler människor att röra sig i anslutning till gatorna.

Risker och störningar

Planförslaget medger inte någon kvartersmark som kan komma att beröras av några föreliggande risker inom planområdet.

Risk för översvämning

Området ligger lågt och är lokaliserat inom riskzon vid vallbrott. Detaljplanen är förenlig med ställningstagandena i Plan för utbyggnad av skyddsvallar (KS 21-01-27). Behovet att leda om Hedentorpsvägen är en följd av det pågående arbetet med Norra Hedentorpsvallen (BN 22-1122) som innebär att mark väster om den befintliga vallen, motsvarande Hedentorpsvägen i sin nuvarande sträckning, behöver tas i anspråk för skyddszon för att kunna möta framtida stigande vattennivåer i Helgeå.

Detaljplanen medger inte några byggrätter och bedöms inte ge upphov till fara för människors liv och hälsa. Detaljplanen bedöms heller inte medföra några oförsvarbara ekonomiska förluster.



GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum då planen får laga kraft.

Genomförandetid är den tidsrymd inom vilken planen är tänkt att genomföras och fastighetsägare inom planområdet har en garanterad bygg rätt i enlighet med planen under denna tid. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Huvudmannaskap för allmän platsmark

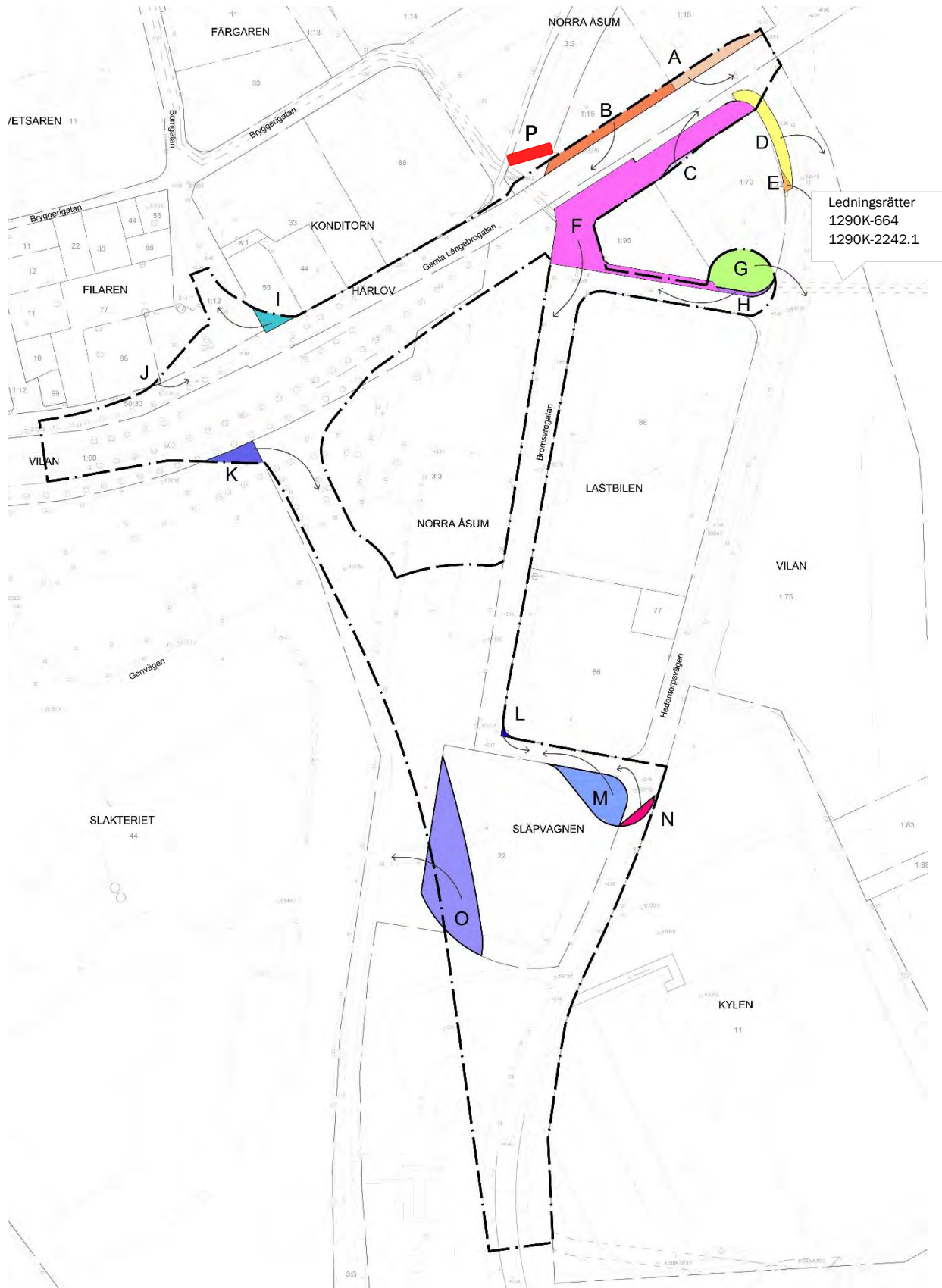
Att ett område är allmän platsmark innebär att marken är avsedd för ett gemensamt behov. Kommunen är huvudman för den allmänna platsmarken som på plankartan utgörs av gata och tillhörande markområde för gestaltning av gaturummet, natur, park och parkering. Kommunen ansvarar för den allmänna platsmarkens utbyggnad, drift och underhåll.

Fastighetskonsekvenser

Fastighetsbildning

Detaljplanen medför inte att några nya fastigheter behöver bildas. Däremot föreslås en rad fastighetsregleringar dels mellan olika kommunala fastigheter, dels för kvartersmark som genom planförslaget föreslås övergå till allmän plats.

Befintliga ledningsrätter inom planområdet, 1290K-2242.1 och 1290K-664, avses ligga kvar i oförändrat läge och påverkas inte av planförslaget.



Kartbilden visar förslag på fastighetskonsekvenser till följd av detaljplanens genomförande. Ledningsrätter inom planområdet föreslås ligga kvar oförändrat.



Fastighetskonsekvenser

Följande fastigheter föreslås genomgå förändring eller upphöra vid detaljplanens genomförande. Observera att sammanställningen inte är bindande för kommande lantmäteriförrättning:

Vilan 1:18

Från Vilan 1:18 avses cirka 270 m² regleras till Härlöv 50:30, figur A enligt karta.

Vilan 1:15

Från Vilan 1:15 avses cirka 410 m² regleras till Härlöv 50:30, figur B enligt karta.

Servitut för utfart till förmån för Vilan 1:15 avses bildas på och belasta Norra Åsum 3:3. Servitutsområdet upptar ca 130 m², figur P enligt karta.

Vilan 1:69

Vilan 1:69 avses i sin helhet (cirka 2240 m²) regleras till Vilan 1:75, figur F enligt karta.

Vilan 1:70

Från Vilan 1:70 avses cirka 40 m² regleras till Vilan 1:75, figur C enligt karta.

Från Vilan 1:70 avses cirka 570 m² regleras till Vilan 1:75, figur G enligt karta.

Vilan 1:71

Vilan 1:71 avses i sin helhet (cirka 320 m²) regleras till Vilan 1:75, figur D enligt karta.

Vilan 1:72

Vilan 1:72 avses i sin helhet (cirka 25 m²) regleras till Vilan 1:75, figur E enligt karta.

Vilan 1:73

Vilan 1:73 avses i sin helhet (cirka 55 m²) regleras till Vilan 1:75, figur H enligt karta.

Konditorn 5

Från Konditorn 5 avses cirka 110 m² regleras till Vilan 1:12, figur I enligt karta.

Filaren 8

Från Filaren 8 avses cirka 10 m² regleras till Härlöv 50:30, figur J enligt karta.

Slakteriet 4

Från Slakteriet 4 avses cirka 170 m² regleras till Norra Åsum 3:3, figur K enligt karta.

Lastbilen 1

Lastbilen 1 avses i sin helhet (cirka 12 m²) regleras till Vilan 1:75, figur L enligt karta.

Släpvagnen 2

Från Släpvagnen 2 avses cirka 580 m² regleras till Vilan 1:75, figur M enligt karta.

Från Släpvagnen 2 avses cirka 1600 m² regleras till Norra Åsum 3:3, figur O enligt karta.



Vilan 1:83

Från Vilan 1:83 avses cirka 80 m² regleras till Vilan 1:75, figur N enligt karta.

Härlöv 50:30

Till Härlöv 50:30 avses cirka 270 m² regleras från Vilan 1:18, figur A enligt karta.

Till Härlöv 50:30 avses cirka 410 m² regleras från Vilan 1:15, figur B enligt karta.

Till Härlöv 50:30 avses cirka 10 m² regleras från Filaren 8, figur J enligt karta.

Vilan 1:12

Till Vilan 1:12 avses cirka 110 m² regleras från Konditorn 5, figur I enligt karta.

Vilan 1:75

Till Vilan 1:75 avses cirka 40 m² regleras från Vilan 1:70, figur C enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses cirka 570 m² regleras från Vilan 1:70, figur G enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses hela fastigheten Vilan 1:71 regleras (cirka 320 m²), figur D enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses hela fastigheten Vilan 1:72 regleras (cirka 25 m²), figur E enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses hela fastigheten Vilan 1:69 regleras (cirka 2240 m²), figur F enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses hela fastigheten Vilan 1:73 regleras (cirka 55 m²), figur H enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses hela fastigheten Lastbilen 1 regleras (cirka 12 m²), figur L enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses cirka 580 m² regleras från Släpvagnen 2, figur M enligt karta.

Till Vilan 1:75 avses cirka 80 m² regleras från Vilan 1:83, figur N enligt karta.

Norra Åsum 3:3

Till Norra Åsum 3:3 avses cirka 170 m² regleras från Slakteriet 4, figur K enligt karta.

Till Norra Åsum 3:3 avses cirka 1600 m² regleras från Släpvagnen 2, figur O enligt karta.

Servitut för utfart till förmån för Vilan 1:15 avses bildas på och belasta Norra Åsum 3:3.

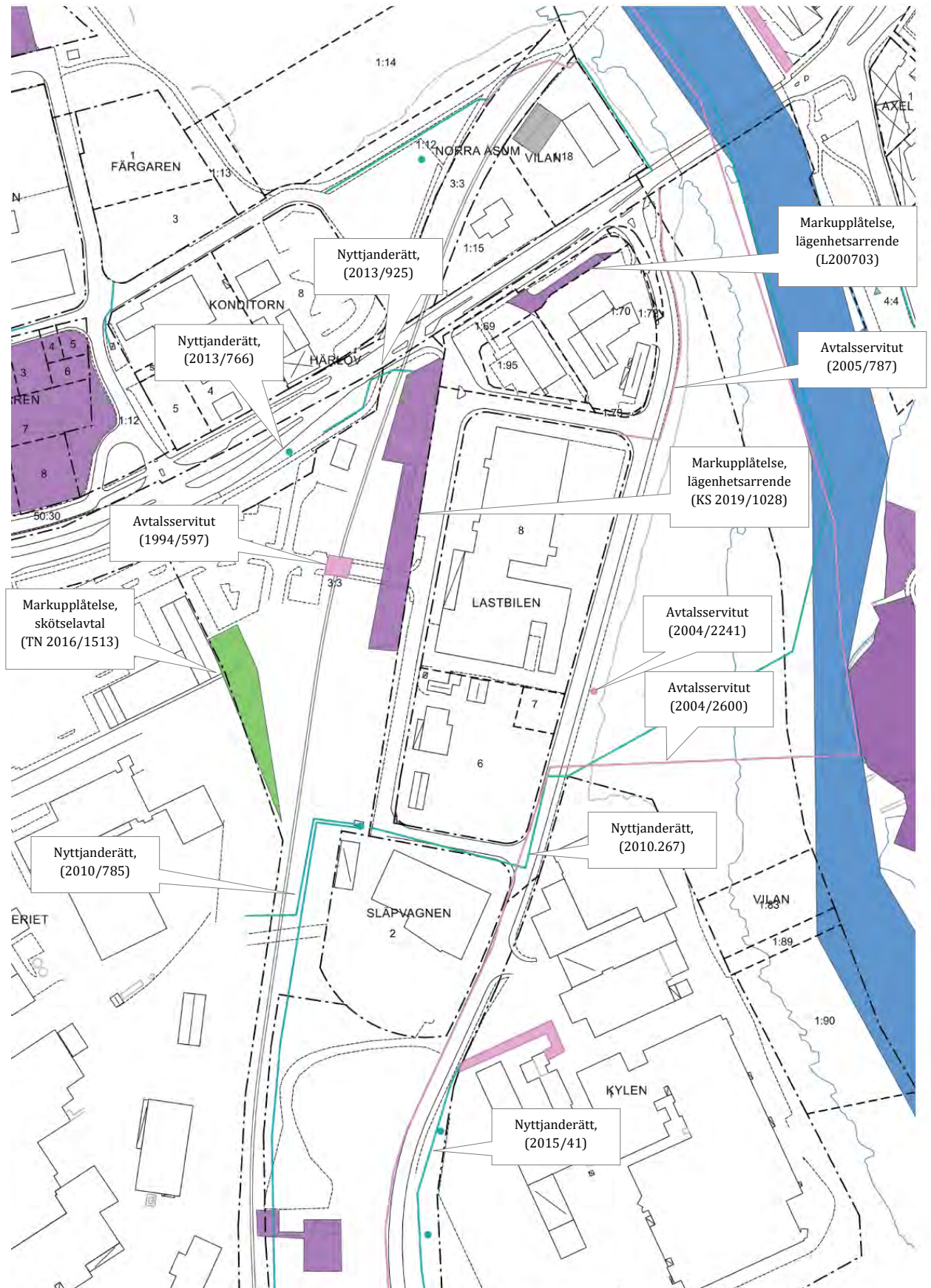
Servitutsområdet upptar cirka 130 m², figur P enligt karta.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansöker om och bekostar erforderliga lantmäteriförrättningar.

Avtalsservitut, arrendeavtal och markupplåtelser

Inom planområdet upplåter kommunen mark på olika sätt genom avtalsservitut, markupplåtelser och olika former av arrenden. Planområdet berör 3 olika arrendeområden där kommunen upplåter mark. Lägenhetsarrende inom Norra Åsum 3:3 som omfattar cirka 2700 m², lägenhetsarrende inom Vilan 1:69 som omfattar cirka 340 m² samt ett skötselavtal inom Norra Åsum 3:3 som omfattar 1260 m². Här finns även 4 olika avtalsservitut och 5 nyttjanderätter. Kommunen ansvarar för att säga upp eller revidera berörda avtal om markupplåtelse i samband med detaljplanens genomförande.



Kommunen upplåter i dagsläget mark inom området genom arrendeavtal, avtalsservitut och nyttjanderätter.



Ekonomiska frågor

Kostnader för planläggning

Kostnaden för upprättandet av nu aktuell detaljplan svarar kommunen för.

Kommunala utbyggnadskostnader

Kommunen bekostar utbyggnaden av allmän platsmark och vatten- och avloppsnät i området. Kommunen kan även komma att bekosta del av eventuella omläggningar av befintlig ledningsstruktur som kan komma att krävas i samband med detaljplanens genomförande. Dialog sker kontinuerligt med berörda ledningsägare under detaljplaneprocessen.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Alla anläggningar, utfyllnader, byggnationer och ledningsdragningar inom kvartersmark bekostas av kommunen, liksom eventuella kompletterande geotekniska eller andra erforderliga utredningar.

Slakteriet 4

Kommunen avser lösa in erforderlig mark för allmän plats motsvarande cirka 170 m², figur K enligt karta. Ersättning för inlösen kan komma att utgå. Kommunen ansöker om och bekostar erforderlig förrättning.

Vilan 1:15

Kommunen avser lösa in erforderlig mark för allmän plats motsvarande cirka 410 m², figur B enligt karta. Ersättning för inlösen kan komma att utgå. Servitut för utfart till förmån för Vilan 1:15 avses bildas på och belasta Norra Åsum 3:3. Servitutsområdet upptar cirka 130 m², figur P enligt karta. Kommunen ansöker om och bekostar erforderlig förrättning.

För fastighetsreglering mellan kommunala fastigheter ska ingen ersättning utgå.

Tekniska frågor

Behov av ytterligare tekniska utredningar

Den översiktliga geotekniska utredning som gjorts är tillräcklig för överväganden i plansammanhang.

Medverkande

Genomförandebeskrivningen är framtagen i samråd med Lantmäterimyndigheten, Kommunledningskontorets mark- och exploateringsenhet samt tekniska förvaltningen.



UNDERSÖKNING – BEHOV AV STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen göra en undersökning av behovet av en strategisk miljöbedömning (SMB). Bestämmelser om detta finns i 6 kap 3-8 §§ miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (2017:966) 5 § p 1-9. Undersökningen ska identifiera och redovisa omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan.

Byggnadsnämnden beslutar om behovet av miljöbedömning och samråd om undersökningen sker med länsstyrelsen i samband med plansamrådet.

Nedanstående sammanställning utgör undersökning för att klargöra behovet av strategisk miljöbedömning eller inte.

Faktorer som utlöser eller undantar krav på strategisk miljöbedömning

Planområdet berör inget Natura 2000 område. Det berör eller möjliggör inte för någon tillståndspliktig verksamhet. Detaljplanen syftar inte till att tjäna några intressen för totalförsvaret eller räddningstjänst (vilket skulle innebära att planen helt undantas från krav på strategisk miljöbedömning).

För att klargöra om detaljplanen medför risk för betydande miljöpåverkan har en undersökning genomförts enligt nedan.

Identifikation av omständigheter för och emot en miljöbedömning

(Miljöbedömningsförordningen (2017:966) 5 § p 1-9, nedan hänvisas till relevanta punkter)

Områdets förutsättningar (punkt 2, 8, 9)

Planområdet ligger på Vilan i Kristianstad, mellan Långebrogatan och E22, direkt väster om skyddsvallen mot Helge å. Vallen ska byggas om vilket medför att Hedentorpsvägen behöver flyttas väster ut i enlighet med planförslaget. Marken inom planområdet utgörs av ett äldre industri- och spårområde som sedan 1940-talet succesivt fyllts ut åt väster mot ån. Fyllnadsmassorna, industriverksamheten och spårområdet medför att det inom området förekommer markföroreningar. Föroreningarna är inte ett hinder för detaljplanens genomförande som inte medger några byggrätter inom kvartersmark.

Naturvärden inom planområdet utgörs av trädrader av Hästkastanj utmed Långebrogatan som på vissa sträckor uppgår till 4 parallella trädrader. I övrigt anger genomförd naturvärdesinventering inga värden inom området. Det finns dock en dokumenterad förekomst av invasiva arter i anslutning till den gamla banvallen. Det är kommunen i egenskap av fastighetsägare som har ansvaret att vidta åtgärder enligt EU-förordningen (1143/2014) och Naturvårdsverkets rekommendationer för att förhindra spridning av de invasiva växterna.



Området ligger lågt i direkt anslutning till Norra Hedentorpsvallen. Att flytta Hedentorpsvägen för att möjliggöra för att Norra Hedentorpsvallen ska kunna byggas om samt tillhörande skyddszon är förenligt med gällande översiktsplan samt plan för utbyggnad av skyddsvallar. Detaljplanen anger endast allmän plats och möjliggör inte för någon kvartersmark eller byggrätt. Det bedöms således inte föreligga några betydande risker i samband med detaljplanens genomförande.

Drygt 300 m sydöst om planområdet ligger Hammarsjön. Detta är en grund, näringsrik slättsjö av måttlig ekologisk status, som är 10 km lång och 4 km bred. Sjöns yta och djup varierar betydligt över året beroende på årstiden, men medeldjupet är 0,7 m. Hammarsjön utgör Natura 2000-område vad gäller fågeldirektiv och habitatdirektiv och är det närmaste Natura 2000-området. Hammarsjöområdet ingår i naturreservatet Åsums ängar och Åsumsallet.

Avståndet till Natura 2000-området Araslövssjöområdet norr om planområdet är ca 800 m. Araslövssjöområdets SPA område (Special protection areas, ett specifikt skyddsområde för fåglar) utgör den nordligaste delen av våtmarksområdet längs Helge å, utmed dess flacka lopp mellan Torsebro och havet. Området omfattar den näringsrika, grunda och delvis igenväxta Araslövssjön med omkrets. Detta Natura 2000-område ingår i naturreservaten Årummet och Näsby fält.

Cirka 140 m² i planområdets östra del för Långebrogatan i anslutning till brofästet berörs av strandskydd. Förutsättningarna för strandskyddet förändras inte som en följd av detaljplanens genomförande.

Planens påverkan på området (punkt 3, 9)

Detaljplanen medger inte någon ny kvartersmark eller nya byggrätter utan leder om och/justerar befintliga gatustrukturer i området. Planförslaget innebär att det gamla spårområdet tas i anspråk för den nya vägdragningen. Det bedöms inte finnas några kulturhistoriska värden som tar skada av den förslagna förändringen i området. Området bedöms inte vara sårbart på ett sådant sätt att det negativt skulle påverkas av ett genomförande av planförslaget.

Planens påverkan på hälsa och miljö (punkt 1c, 1d, 3, 4, 5, 6, 7)

Upprättat förslag till detaljplan är en förutsättning för att arbetet med stadens skyddsvallar ska kunna genomföras på sträckan för Norra Hedentorpsvallen och ingår således i kommunens arbete för att klara framtida extremväder och höjda vattennivåer.

Detaljplanen bedöms ge goda möjligheter att skapa ett gaturum som främjar hållbart resande där kollektivtrafik, gång och cykel får förbättrade förutsättningar och möjliggör därmed för en minskad miljöpåverkan. Gaturummet ska utformas trafiksäkert för gatans alla trafikanter och främja de oskyddade trafikanterna.



Planförslaget möjliggör för att skapa flera olika typer av gaturum som positivt kan påverka både sociala och ekonomiska aspekter. En gata skapar ett stadsrum, ger förutsättningar för liv och rörelse och ger staden karaktär. Stadens gator är förutom transportnät också viktiga offentliga rum och allmänna platser. Det bör finnas plats för att vistas på gatorna, vilket kan möjliggöras av att separera gångtrafiken till gångbanor som görs så pass breda att de kan rymma socialt och ekonomiskt liv. Vi behöver ge mer plats för hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik.

Den föreslagna gatusektionen för Långebrogatan medför att även intilliggande trädtrader påverkas och tekniska förvaltningen har i samband med detaljplanearbetet genomfört en inventering av träden i gaturummet. I samband med flytten av Hedentorpsvägen kommer ombyggnationen innebära avverkning av ett 60-tal träd. Vid inventering av dessa exemplar konstateras samtliga bestå av arten Hästkastanj (*Aesculus Hippocastanum*), med idag varierande vitalitet. Framför allt har de exemplar som planterats i mittrefugerna i Långebrogatan utvecklats dåligt och visar tydliga tecken på dålig vitalitet. Träden planterades troligen i samband med ombyggnation av Långebrogatan under slutet på 1990-talet.

För att gaturummet ska vara en del av stadens ekosystem behöver de vara gröna, trädplanterade, artrika och klimatanpassade. Med tanke på stadslivet, stadens och trafikens ständiga förändring så är det avgörande för gators hållbarhet att de är flexibla i sin användning och utformning och en återplantering av träd ska ske.

Att återplantera Hästkastanj ses dock inte som ett alternativ, framför allt då den inte trivs i ståndorten. Arten är dessutom upptagen på en lista över arter att undvika vid nyplantering i Kristianstad. Listan är framtagen av MSF inom ramen för ett LONA-finansierat projekt med fokus på hanteringen av invasiva arter. Listan baseras på Artdatabankens riskklassificering av växter som ännu inte är, men riskerar att bli, invasiva och därför bör undvikas i nya projekteringar. På senare år har arten även drabbats av parasiten kastanjeminerarmal som gör att bladen torkar in och blir bruna och fula (främst ett estetiskt problem då träden överlever angrepp), men även av kastanjblödarsjuka (*Pseudomonas syringae* pv. *aesculi*).

Hästkastanjen är idag ett av Kristianstads vanligaste träd (12% av beståndet enligt rapporten 'Träd i Kristianstad', ett av underlagen till Grönplan 2019). Ett strävansmål enligt grönplan 2019 är att inget trädslag ska utgöra mer än 10% av beståndet för ekologiska och estetiska skäl, men även för att uppnå ökad resiliens. Detta är ytterligare ett skäl att avråda från återplantering av arten. Även lind utgör en vanlig art i staden, för att öka diversiteten avråds även denna att användas i projektet.

I valet av träd spelar dels det estetiska uttrycket en roll men ännu viktigare ett par funktionskrav utöver ståndort. Träden som placeras nära vägbanan ska tåla att stammas upp till en höjd av fyra meter. Om träden placeras närmare gång- och cykelbana räcker 3 meter. Sorten kan även vara av pelarform. De nya alléerna kan med fördel utföras med en



variation av arter för att gynna dess resiliens för framtida störningar och öka stadens biodiversitet. De olika arterna kan väljas antingen för att ha liknande utseende för att skapa ett enhetligt uttryck eller arter som skiljer sig gällande form och egenskaper som höstfärg eller blomning för att skapa en årstidsvariation. Blommande träd skulle bland annat kunna placeras närmare gång- och cykelbanan för att bidra till positiva upplevelsevärden.

I platsen närhet idag finns bland annat plataner som är väldigt tåliga träd som är torktåliga och anspråkslösa gällande ståndort. Vid ombyggnad av Långebrogatan under 20-talet planterades i stället för hästkastanj, Skogsek (*Quercus robur*) som komplement, fågelbär (*Prunus avium*) och tall (*Pinus sylvestris*). Andra sorter att överväga är Alm, Skogslönn, Flikbladig al och Avenbov.

Grönska på gatorna i form av träd och annan vegetation har många positiva effekter. Effekterna kan delas in i miljöeffekter, sociala effekter och ekonomiska effekter. Exempel på positiva direkta miljöeffekter är förbättrad luftkvalitet och mikroklimat, minskning av översvämningsriskerna vid extrema regnhändelser och ökad biologisk mångfald. Exempel på sociala effekter är en förbättrad hälsa, både genom att förbättra luftkvaliteten och genom att inbjuda till mer promenader och annan fysisk aktivitet. Även mental hälsa, livskvalitet och trygghet påverkas positivt av grönska. Slutligen ger gatuvegetation ekonomiska fördelar både direkt, genom höjda fastighetsvärden och indirekt, genom att öka attraktiviteten och betalningsviljan. Den viktigaste typen av grönska är gatuträd, följt av buskar. Båda är emellertid också förknippade med möjliga negativa effekter. På breda gator kan till exempel träd och buskar filtrera trafikrelaterade föroreningar och förbättra luftkvaliteten, men på smala gator kan täta och stora vintergröna träd på små avstånd i stället blockera vind och hindra ventilation, vilket har negativa effekter på luftkvaliteten. Samtidigt är trädtätheten den viktigaste faktorn för att förbättra mikroklimatet genom att minska den lokala temperaturen, särskilt i varma klimatzoner. Valet av olika trädarter är också nyckeln till att stödja den biologiska mångfalden. Buskar bidrar bättre än träd till luftkvaliteten, eftersom de filtrerar trafikrelaterade föroreningar men utan att blockera vind. De påverkar emellertid inte mikroklimatet på samma sätt som träd. Dessutom konstateras att täta och höga buskar kan minska känslan av trygghet. Den kombinerade effekten av träd och buskar tillsammans är också dokumenterad, till exempel genom ökad biologisk mångfald och bättre luftkvalitet, där flera studier förespråkar en kombination.

Den samlade bedömningen är att planförslaget inte innebär risk för att gällande miljökvalitetsnormer överskrids.

Planens påverkan på annan planering/planläggning och verksamhet (punkt 1a, 1b)

Planen möjliggör endast för allmän plats i form av gata, parkering samt park/natur och bedöms inte leda till ändrade förutsättningar för befintliga verksamheter i närområdet. Den föreslagna markanvändningen påverkas inte heller av omgivande verksamheter.



Slutsats

Bedömningen är att den befintliga miljön inte har sådana värden eller en sådan sårbarhet och att planens storlek och dess risker för människors hälsa och miljön inte är av en sådan omfattning att denna kan väntas leda till betydande miljöpåverkan. Detaljplanen utgör inte heller en del i ett sådant större utbyggnadsprojekt där de olika delprojekten sammantaget kan innebära betydande miljöpåverkan.

Ställningstagande

Enligt undersökningen antas planförslaget inte ha en sådan betydande miljöpåverkan att en strategisk miljöbedömning behöver göras.

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Daniel Wasden
planchef

Mari Wagner
planeringsarkitekt