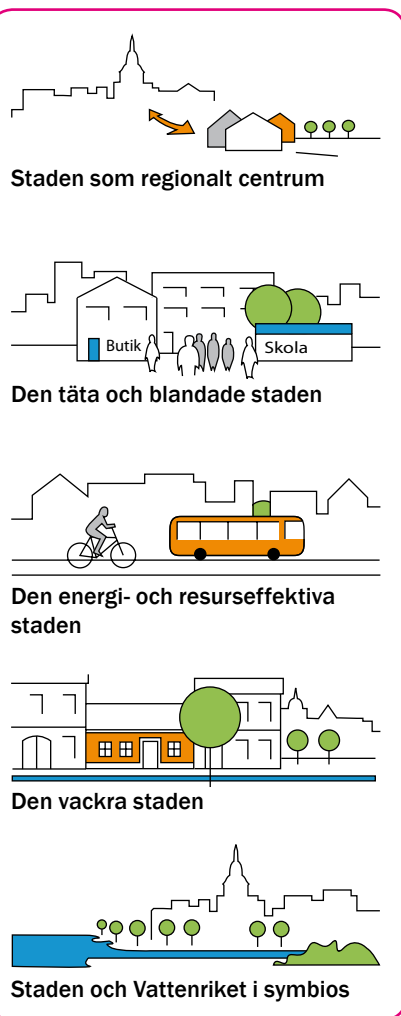


Infrastruktur



Principen för stadens framtida kollektivtrafik är en fortsatt utveckling av starka stråk med hög turtäthet och hög framkomlighet.

Vid planering av nya bostäder och besöksintensiva och personaltäta verksamheter ska dessa i första hand lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen.

Stadens gång- och cykelvägnät ska vara tryggt, säkert, bekvämt och inbjudande.

Gator och gång- och cykelvägar ges en utformning som främjar en god trafiksäkerhet.

Utformningen av stadens entréer ska ge en positiv bild av Kristianstad och hålla en hög kvalitet.

Vid beslut om vägutbyggnader ska kommunen följa Vägverkets "Fyrstegsprincip" där man i första hand undersöker möjligheterna att minska biltrafiken eller förbättra och komplettera befintligt vägnät.

REGIONAL INFRASTRUKTUR

Det regionala resandet och pendlandet över kommungränserna har ökat under lång tid och bidragit till att Skåne fungerar som en gemensam marknad för boende, arbete och utbildning. Viktiga pendlingsutbyten sker med den danska sidan av Öresundsregionen och med angränsande delregioner i Sydsverige. För nordöstra Skåne är förbindelserna mot Småland och Blekinge väl så viktiga som förbindelserna västerut.

Det trafikslag som haft den största ökningen är tågtrafiken. De moderna regionaltågen är ett snabbt transportmedel och har god konkurrenskraft gentemot bilen. För att inte brister i infrastrukturen ska bli en begränsning för regionens utveckling kommer stora investeringar att behöva göras, bl a i utbyggd spårkapacitet.

Järnvägsförbindelser och tågtrafik

Kristianstad har järnvägsförbindelser för person- och godstrafik österut på Blekinge Kustbana och västerut på Skånebanan mot Hässleholm. Åhusbanan mellan Kristianstad och Åhus används bara för godstrafik.

Enligt den nyligen fastställda "Tågstrategi 2037" föreslår Skånetrafiken en rad åtgärder som, efterhand som de genomförs, kan förbättra pendlingsmöjligheterna med tåg till och från Kristianstad. Bland annat planeras utbyggnader med dubbelspår och 4-spår på olika sträckor och en utbyggnad av Pågatågstrafiken.

Sammantaget har kommunen, tillsammans med övriga kommuner i Skåne Nordost, uppfattningen att "Tågstrategi 2037" borde innehålla både fler åtgärder och tidigare genomförda

åtgärder för att inte brister i infrastrukturen ska bli en begränsning för den regionala utvecklingen. Bland annat föreslår Skåne Nordost att en ny järnvägsdragning tillkommer mellan Kristianstad-Hörby-Lund och att stråket Åhus-Kristianstad-Broby byggs ut med lätt tågtrafik före 2030.

Åhusbanan

Tågstrategi 2037 tar även upp en ny järnväg för Pågatågstrafik på sträckan Kristianstad-Åhus som en tänkbar satsning till 2037. Kommunen har reserverat en korridor för den tänkta sträckningen öster om Möllebacken.

Skånetrafiken tar inte upp möjligheten att använda befintligt godsspår till Åhus för persontrafik. Hastigheten är idag begränsad till 30 km/h och det skulle krävas stora investeringar att rusta upp spåret för persontrafik. Det skulle också bli problematiskt att passera Långebrogatan där trafiken idag måste stoppas upp för att släppa fram enstaka godståg. En variant för att undvika passagen över Långebrogatan kan vara att använda befintligt spår mellan Åhus och Viby och sedan knyta ett stationsläge i Viby till ett buss- eller lightrailstråk in mot centrum. En korridor reserveras genom Hammarslund och vidare till Fågelängsvägen i Viby för att möjliggöra en sådan lösning, se kartbild i avsnittet Särskilt område: Skånes Viby-Hammarlund.

Regionala vägförbindelser

E22 är tillsammans med riksvägarna 19 och 21 de viktigaste vägförbindelserna till och från Kristianstad. Därefter kommer väg 118 som förbinder staden med Åhus och kustområdet i söder.

Följande åtgärder i det regionala vägnätet berör i hög grad Kristianstad och har inom Skåne Nordost lyfts fram som viktiga att genomföra:

- E 22 byggs ut till motorvägsstandard.
- Väg 118 får förbifart vid Rinkaby och ny infart till Åhus hamn.
- Väg 21 rustas upp med nya anslutningar till Önnestad och Vinslöv.
- Väg 19 mellan Broby och Kristianstad byggs ut till 90-väg.

Region Skåne har i investeringsplaneringen för perioden 2004-2015 pekat ut väg 19 och väg 21 som regionala vägstråk som tillsammans med de nationella stamvägarna har särskilt stor betydelse för den regionala utvecklingen i Skåne. Vägverket ska inför den aktuella planeringsomgången för 2010-2019 analysera dessa stråk för att peka på möjliga och lämpliga åtgärder för ge god standard ur framkomlighets-, trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Utöver de regionala stråken behövs insatser på större pendlingsvägar vilka ofta knyter ihop basorter.

E22

Bland kommande utbyggnader av det regionala vägnätet är utbyggnaden av E22 genom Skåne den viktigaste för Kristianstads utveckling. Enligt Vägverkets nuvarande planering kommer vägen att byggas ut till motorväg eller fyrfältsväg för att öka framkomligheten och göra vägen trafiksäkrare.

Planområdet berörs i sydväst av den planerade utbyggnadsetappen Sätaröd-Vä där en ny motorvägssträckning byggs norr om Sätaröd och Tollarp. Vägen planeras vika av från nuvarande sträckning norr om Sätaröd och ansluta till nuvarande E22 med en trafikplats strax söder om det planerade Storfängelset i Mosslunda. Utbyggnaden samordnas med tidsplanen för Storfängelsets utbyggnad.

Väg 19

I väster berörs planområdet av Vägverkets planerade ombyggnad av väg 19 mellan Kristianstad och Broby till mötesfri väg, så kallad 2 + 1 väg. Planerad byggstart för etappen Härlöv – Karpalund är 2015. I översiktsplanen redovisas två alternativa sträckningar för hur väg 19 ska ansluta till väg 21 och E22 i Härlöv. Läs mer i avsnittet ”Nya viktiga väglänkar”.

Flygtrafik

En väl fungerande flygtrafik är viktigt för den regionala utvecklingen. Vid Kristianstad Airport är en bättre infartsväg och förbättrade bussförbindelser önskvärt.



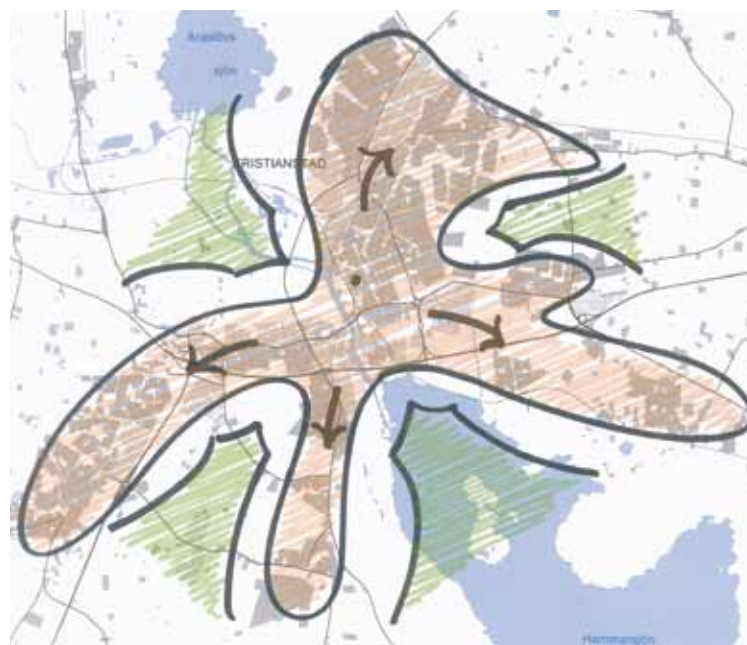
Läs mer om spårtrafik i "Lätt spårtrafik i Skåne", 2007.

KOLLEKTIVTRAFIK

Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik är viktigt både för att begränsa biltrafiken och dess negativa effekter i form av buller och luftföroreningar och för att göra staden tillgänglig för alla. Många av stadens invånare kan eller får av olika skäl inte köra bil.

Kristianstads stadsbusstrafik består idag av tre genomgående stråk; Gamlegården-Resecentrum-Viby, Österäng-Resecentrum-Vä/Talldalen och Möllebacken-Resecentrum-Norra Åsum. Därutöver finns en kompletterande linje mellan Resecentrum-Högskolan och en som trafikerar det mera finmaskiga vägnätet mellan Charlottesborg-Söder-Resecentrum-Lyckans Höjd. Befintligt busstrafiknät och de förändringar som föreslås i anslutning till planerade utbyggnadsområden redovisas på kartbilden "Kollektivtrafik".

Principen för stadens framtida kollektivtrafik är en fortsatt utveckling av starka kollektivtrafikstråk med hög turtäthet och hög framkomlighet. Den planerade Kristianstadslänken är en satsning i linje med detta där målsättningen är att inom några år ha ett stråk med full prioritet för busstrafiken mellan



Principskiss för hur starka kollektivtrafikstråk ska främjas i Kristianstads bebyggelsestruktur. De fyra benen förtätas och effektiv kollektivtrafik utgår från den nya knutpunkten vid järnvägsstationen.

Centralsjukhuset – Centrum – Järnvägsstationen – Högskolan. I Kristianstadslänken samordnas flera olika stads- och regionbusslinjer för att tillsammans skapa ett kollektivtrafikstråk med mycket hög turtäthet.

Framöver kan satsningar göras även på övriga stadsbusstråk för en förbättrad framkomlighet och turtäthet. Linje 1 mellan Gamlegården-Viby och linje 2 mellan Österäng-Vä/Talldalen bedöms ha bäst förutsättningar för detta. Där det är lämpligt kan regionbussar som passerar genom staden ledas genom stråken och öka turtätheten ytterligare.

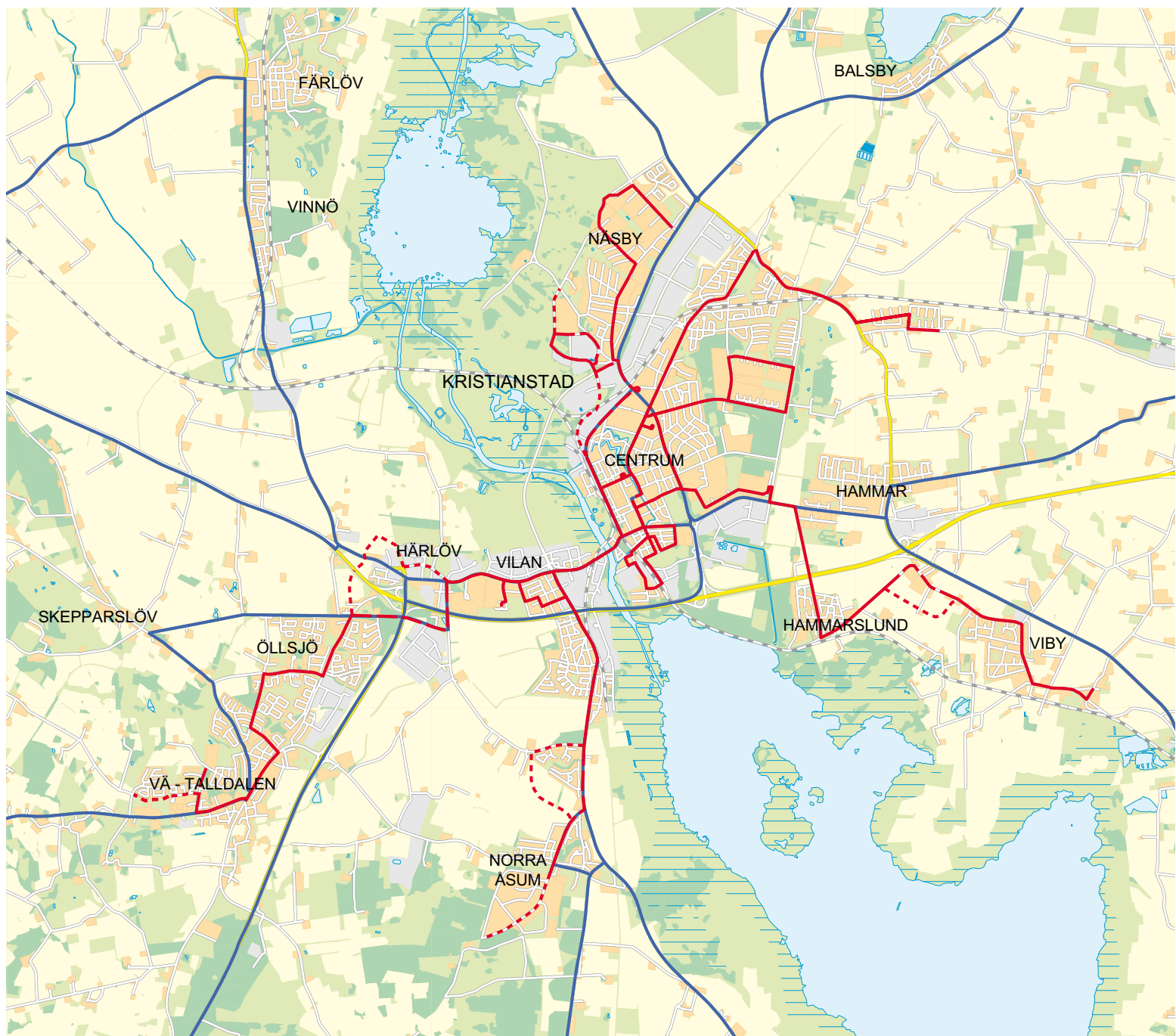
Där framtida prioriterade stråk planeras behöver utrymmet säkras. Vid en utbyggnad av Härlövsområdet är det t ex viktigt med en bussprioritering igenom området för att inte restiden till Vä ska öka. Där egna prioriterade färdvägar skapas öppnas också möjligheten för framtida alternativa fordon som lightrail beroende på teknikutvecklingen.

Vid planering av nya bostäder och besöksintensiva och personaltåta verksamheter är det viktigt att dessa i första hand lokaliseras till starka kollektivtrafikstråk. Kompletterande busslinjer med dåligt resandeunderlag kan accepteras för att försörja befintlig bebyggelse men bör inte tillkomma för att försörja ny bebyggelse.

Nytt resecentrum vid järnvägsstationen

I samband med utbyggnaden av Östra centrum och Kristianstadslänken planeras också en ny knutpunkt för stadens kollektivtrafik vid järnvägsstationen. Befintligt resecentrum har kapacitetsbrist beroende på den positiva resandeutvecklingen och en brist är också att centrum för buss- och tågtrafik inte är samlokaliserade. Ett gemensamt resecentrum kan stå klart inom några år och kommer att underlätta byten mellan buss och tåg och öka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Diskussioner har tidigare förts om att lokalisera ett gemensamt resecentrum för tåg och buss i bangårdsområdets norra del. I ett sådant alternativ skulle säckstationen i Kristianstad ersättas med en genomgående tågstation. Inga sådana planer finns i Banverkets nuvarande långsiktiga planering men kommunen reserverar ändå marken för ändamålet. (läs mer om bangårdsområdet i avsnittet "Särskilt område: Centrala staden")



Förslagskarta

Kollektivtrafik

- Befintligt stadsbussnät
- - - Föreslagen ny bussträckning
- · - Bussträckning som utgår
- Regionbussnät

STADENS ENTRÉER

Det första intrycket av Kristianstad är viktigt och mötet vid stadens infarter och entréer spelar stor roll för den totala uppfattningen av staden. Målsättningen är att nå en högre kvalitet på stadens entréer och det är viktigt att då inte bara tänka på entréer för biltrafiken utan också för tåg- och cykeltrafiken.

Kristianstad har stora möjligheter att marknadsföra sig mer med hjälp av skyltar och upplevelser. Det ska vara enkelt att passera staden men den ska vara svår att missa. Varje entré kan ha sin karaktär och på så sätt bidra till att visa stadens särdrag. Med skyltar ”Välkommen till Kristianstad” visas tydligt att man kommit till Kristianstad.

Kraven på vägrummens utformning bör vara högre ju närmre in mot stadens centrum man kommer. Åtgärder längs entréstråk ska vara genomtänkta i sin utformning och särskilt med hänseende till landmärken, orienterbarhet, belysning, träd och

annan vegetation. Bebyggelsens placering i förhållande till vägrummet har stor betydelse liksom skalans. Långa och händel-sefattiga gator bör undvikas liksom en alltför innehållsrik och spretig utformning av bebyggelse och detaljer som kan uppfattas som kaotisk. Mötet mellan stad och land är tydligt på många sträckor och är ett särdrag för staden. Vyer över det öppna landskapet är viktiga att bevara, då de är unika för staden och en viktig del av identiteten. För att ytterligare utreda vad som är viktigt att beskriva kan gestaltningsprogram upprättas.

GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Liksom när det gäller kollektivtrafiken är förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik viktigt både för att begränsa biltrafiken och dess negativa effekter i form av buller och luftföroreningar och för att göra staden tillgänglig för alla. Många av stadens invånare kan eller får av olika skäl inte köra bil. För folkhälsan har också möjligheten till vardagsmotion stor betydelse.

Attraktiva gång- och cykelstråk är gena och separerade från biltrafik. Om cykeln är det snabbaste och bekvämaste sättet att ta sig mellan två målpunkter väljer man cykeln. För att uppmuntra till gång- och cykeltrafik är det också viktigt att miljön kring stråken känns trygg och inbjudande. Precis som för andra resor ska en cykelresa fungera hela vägen genom att t ex cykelställ finns vid hållplatser. På regional nivå kan cykelturismen utvecklas. Ett sätt att uppnå detta är att bygga bilfria cykelvägar med bra skyltning vilket efterfrågas av turister. För att främja cykeltrafiken har kommunen nyligen tagit fram en ”Strategi- och handlingsplan för cykeltrafik”.

Föreslagna utbyggnader av gång- och cykelvägnätet redovisas på Kartbilden ”Gång- och cykelvägnät”. Där finns de utbyggnader som planeras enligt dokumentet ”Säkrare cykelvägar 2005” samt de utbyggnadsbehov som bedöms uppstå i samband med översiktsplanens exploateringar.

Stadens entréer

- Entré från järnvägen
- Mindre entréer
- Större entréer
- Välkommen till Kristianstad





Förslagskarta

Gång- och cykelväg nät

— Befintligt gång- och cykelväg nät

— Planerade gång- och cykelvägar enligt "Säkrare cykelvägar 2005".

— Förslag till ytterligare utveckling av gång- och cykelvägnätet i samband med föreslagna exploateringar.

TRAFIKSÄKERHET

Kommunen har nyligen antagit ett trafiksäkerhetsprogram med visionen att ingen ska behöva dödas eller få bestående men till följd av trafikolyckor.

Viktiga mål i kommunens trafiksäkerhetsarbete:

- Risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade.
- Barns, äldres och handikappades problem skall särskilt beaktas.

I den fysiska planeringen är det viktigt att gator och gång- och cykelvägar ges en utformning som främjar en god trafiksäkerhet.

UTVECKLING AV STADENS VÄGNÄT

Biltrafiken i Kristianstad har ökat med ca 2% per år under de senaste 20 åren. Orsakerna till denna ökning är både den allmänna trafikökningen med fler och längre resor och transporter och att staden vuxit med fler bostäder och verksamheter. I rusningstrafik finns idag kapacitetsproblem på östra Långebrogatan, Allégatan och på södra delen av Snapphanevägen.

Kommunens målsättning är att trafikökningen ska begränsas under kommande år trots de större utbyggnader som planeras. Viktiga strategier i översiktplanen som främjar en sådan utveckling är lokaliseringen av ny bebyggelse i starka kollektivtrafikstråk och att möjligheter att förtäta och utveckla nya områden i centrumnära lägen tas tillvara. En annan viktig åtgärd är fortsatta satsningar på ett attraktivt gång- och cykelvägnät.

Vid beslut om vägutbyggnader ska kommunen följa Vägverkets ”Fyrstegsprincip” där man i första hand undersöker möjligheterna att minska biltrafiken eller förbättra och komplettera befintligt vägnät.

Fyrstegsprincipen:

Steg 1: Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Steg 2: I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som omstyrning av trafiken, reglering, information och avgiftssystem.

Steg 3: I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning av befintlig väg eller ombyggnad av korsningar.

Steg 4: I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av mera omfattande ombyggnader eller en helt ny vägsträckning.

En trafikplan som omfattar hela staden bör också upprättas som ett komplement till översiktplanen med syfte att få en samlad bild av hur transportsystemet ska byggas och hur det samverkar med bebyggelsen. Planen bör visa i vilken grad miljömålen kan tillgodoses, hur trafiksystemet kan effektiviseras och hur trafiksäkerhet kan uppnås.

NYA VIKTIGA VÄGLÄNKAR

När det gäller de nya vägsträckningar som beskrivs i detta avsnitt och på kartbilden ”Nya vägar” är utgångspunkten att de antingen kommer att eller kan komma att behövas i en framtida utveckling av staden. Alla vägprojekt har inte utretts på en djupare nivå där fyrstegsprincipen har kunnat tillämpas.

Förbifart Hedentorp

Vägen kommer att avlasta främst Åsumsvägen där boende är utsatta för omfattande bullerstörningar. En negativ effekt vid en utbyggnad är ett ökat buller ut över Hammarsjön, även om den planerade invallningen mot Hammarsjön innebär en möjlighet att skärma bullrets utbredning österut.

Vägen gränsar i öster till riksintresse för naturvård och Natura 2000 och gör ett visst intrång i de båda i söder. Vid fortsatt utredning och detaljplaneläggning med MKB behöver vägens påverkan bl a på rekreativsvärden och biologisk mångfald utredas.



Förslagskarta

Nya viktiga väglänkar

- Ny väg
- - - Eventuellt ny väg
- ← Väg- och järnvägskorridorer/
reservat

A3 leden

A3-leden syftar främst till att skapa en mera gen förbindelse från Åhus till E22, men avlastar också Annedalsvägen och möjliggör en större utbyggnad av verksamhetsytor i södra delen av Åsums fure. Vägen redovisas som två alternativ där det södra alternativet ger en bättre förbindelse mot Åhus för söderifrån kommande trafik på E22. Vägsträckningarna är ungefärliga och deras inverkan på bl a natur- och rekreationsvärden behöver utredas.

Ängamöllans väg

Vägen behövs för att tillgängliggöra den planerade utbyggnaden av Ängamöllans industriområde. Samtidigt kan vägen förbinda trafikplats Vä med befintliga Ängamöllan industriområde och det planerade Slättängsområdet. Vägen prövas i samband med pågående detaljplanläggning för Ängamöllans verksamhetsområde.

Väg 19

Den fortsatta utvecklingen av Härlöv påverkas av Vägverkets ombyggnad av väg 19, delsträckan Härlöv-Karpalund. I avvaktan på Vägverkets utredning redovisas två alternativa vägdragningar.

Det västra alternativet innebär att trafik från väg 19 snabbt kan ansluta till väg 21 via en ny trafikplats. Fördelar med detta alternativ är möjligheten att trafikförsörja planerade verksamhetsytor söder om väg 21 direkt från den nya trafikplatsen, att mindre trafik kommer att gå igenom handelsområdet och att Trafikplats Härlöv avlastas. Nackdelar är att den föreslagna trafikplatsen innebär ett stort ingrepp i landskapet vid stadens västra entré, att den är mycket kostsam och kan bli svår att grundlägga. Förbindelsen med Slättängsvägen i söder leder sannolikt till ökad trafik på Öllsjövägen.

Det östra andra alternativet utgörs av Malmövägens förlängning och an knyter till befintliga väg 19 i Karpalund. I detta alternativ får planerade verksamhetsytor söder om väg 21 trafikförsörjas via en stickväg från Kung Knuts vägs förlängning över väg 21. Oavsett vilken sträckning som byggs så kommer den att utgöra farligt godsled.

Kung Knuts vägs förlängning

Vägen binder samman Kung Knuts väg i Öllsjö med Långebrogatan på Härlöv och utgör en viktig länk i den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Härlöv. Sträckningen detaljplanerades 1996.

Vilanleden

Vägen förbinder väg 19 med Härlövsängaleden och har i ”Trafikutredning Härlöv” från 2008 bedömts som nödvändig för att klara planerade utbyggnader av Härlövs handelsområde. Frågor som behöver utredas vid kommande detaljplanläggning och MKB är konsekvenserna för boende vid Lillövägen, påverkan på kulturhistoriska värden och rekreationsvärden, barriärefekten mellan bostäderna söder om Långebrogatan och rekreationsområdet i norr m.m.

Bangårdsvägen

Vägen är tänkt som en länk mellan Högskolan och centrum vilket ger busstrafiken en kortare sträckning och minskar det mentala avståndet mellan centrum och Högskolan. Sträckningen är endast skissartad och innebär en förlängning av Västra Boulevarden som sedan följer befintligt gång- och cykelstråk över spåren till cirkulationsplatsen på Härlövsängaleden. I dagsläget ser Banverket inga möjligheter att avveckla spår på bangårdsområdet. Stråket föreslås gestaltas med alléträd och andra planteringar för att göra det mer attraktivt för gång- och cykeltrafik än idag.

Hammarshusleden

Med vägen skapas en ny koppling mellan trafikplats Hammar och Blekingevägen. Genomfartstrafik till väg 118 och E22 kan ledas bort från Blekingevägen och de nya handelsområden som planeras söder och väster om Hammarshus tillgängliggörs. Vägen prövas i samband med pågående detaljplanläggning för Hammarshusområdet.



Läs mer om Vilanleden och hela utredningen kring trafiken på Härlöv i ”Trafikutredning Härlöv”, mars -08.

Hammarslund/Viby väg

Vägen möjliggör en effektiv busslinjesträckning genom Viby och avlastar Hammarslund från genomfartstrafik.

Förbifart Nosaby

En ny sträckning av väg 118 norr om Nosaby diskuterades för ett antal år sedan men nyttan bedömdes som alltför liten. Vägverket har istället valt att bygga om befintlig väg med hastighetsdämpande åtgärder och genomgående lastbilstrafik hänvisas till väg 19 och E22. Vägkorridoren reserveras ändå i översiktsplanen eftersom vägen kan få betydelse i ett längre tidsperspektiv om staden utvecklas norrut.