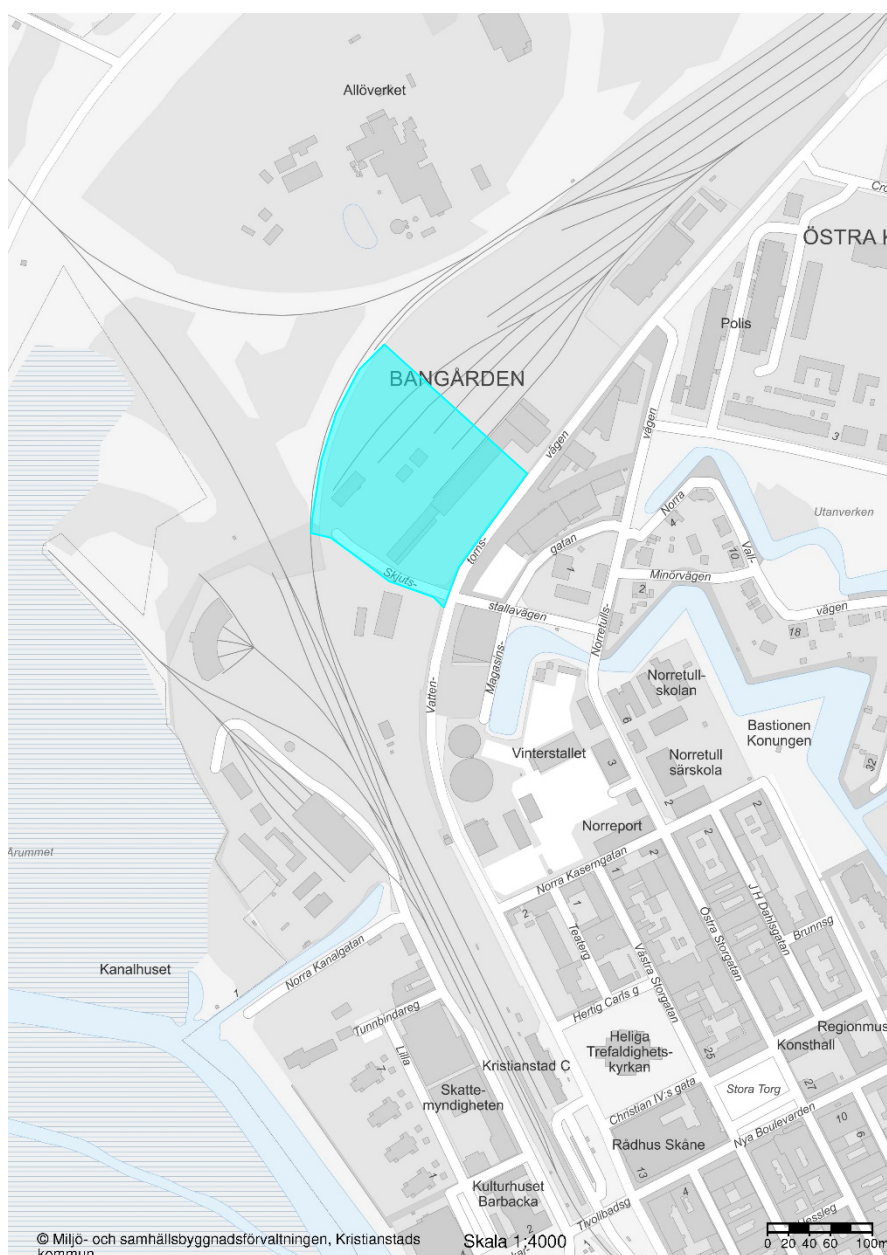


**Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen**  
Planavdelningen

## PLANBESKRIVNING

# Detaljplan för del av KRISTIANSTAD 4:47 m.fl. Bangårdsområdet i Kristianstad



*Planområdet. Karta: Kristianstads kommun.*



## Innehållsförteckning

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| Allmänt .....                                             | 3  |
| Tidigare ställningstaganden.....                          | 7  |
| Platsens förutsättningar .....                            | 16 |
| Planförslag.....                                          | 49 |
| Genomförande och konsekvenser .....                       | 76 |
| Bedömning av miljöpåverkan och planens konsekvenser ..... | 85 |



## ALLMÄNT

---

### Detaljplanens syfte

Syftet är att planlägga byggrätt för centrumändamål, kontor, kriminalvård, parkering och teknisk anläggning som en första etapp i den stadsomvandling med blandad stadsbebyggelse som planeras på gamla bangårdsområdet i Kristianstad. Detaljplanen ska ge förutsättningar för ett högt markutnyttjande i detta centrala läge. Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra för en byggnation av ett nytt *Rättscentrum* som utgör en samlokalisering av polismyndigheten, kriminalvården, åklagarmyndigheten och forensiskt centrum (NFC).

### Läge och omfattning

Planområdet omfattar del av Kristianstads godsbangårdsområde som ligger norr om Kristianstads centralstation. Planområdet avgränsas av Skjutsstallavägen i söder, Vattentornsvägen i öst och järnvägsspår i väst. Planområdet berör delar av fastigheterna Kristianstad 4:47 och Kristianstad 4:4.

Planområdet omfattar ca 27 700 m<sup>2</sup> (varav ca 90 m<sup>2</sup> utgör allmän platsmark).

### Uppdrag och bakgrund

En ansökan om planbesked inkom 2017-06-14. Byggnadsnämnden gav 2017-06-27 BN § 115 i uppdrag åt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att, på den sökandes bekostnad, upprätta förslag till detaljplan för att pröva möjligheten till kontor, bostäder, verksamheter samt vägområde inom Bangårdsområdet. Nu aktuell planavgränsning utgör bara en del av det ursprungliga uppdragsgivna planområdet (Bangårdsområdet).

Byggnadsnämnden beslutade 2018-06-26 §108 att godkänna förslaget för samråd. Kungörelse om samråd skedde 2018-07-05 och samrådstiden löpte till 2018-08-27. Under samrådet inkom 19 yttranden varav 15 med erinringar. Efter samrådet år 2018 passerade en längre tid där tänkt byggnation av Rättscentrum preciserades samtidigt som det hade skapats ett ökat behov av kontor- och verksamhetsytor, fler häktesplatser och lokaler för forensisk center (NFC). Ett förslag till nytt Rättscentrum togs fram till sommaren 2020 som detaljplanens granskningshandlingar baserades på. Byggnadsnämnden beslutade 2020-09-29 § 178 att godkänna förslaget för granskning. Granskningstiden genomfördes under tiden 2020-10-07 till 2020-11-09. Under granskningstiden inkom 17 yttranden, varav 13 med synpunkter och/eller invändningar mot planförslaget. Handlingarna justerades inför antagandebeslutet. I samband med byggnadsnämndens godkännandebeslut 2021-01-26 kompletterades handlingar med avseende på översvämningsrisken. Inför kommunfullmäktiges antagandebeslut kompletterades handlingar 2021-02-03 med avseende på risken till gasol. Kommunfullmäktige antog detaljplanen 2021-02-09 § 21 och länsstyrelsen meddelade 2021-03-03 att överprövning av kommunfullmäktiges beslut inte skulle ske. Kommunfullmäktiges beslut överklagades inte. Detaljplanen fick laga kraft den 4 mars 2021.



## Markägoförhållanden

Fastigheten Kristianstad 4:47 ägs av Jernhusen Fastigheter AB. Vattentornsvägen inom fastigheten Kristianstad 4:4 ägs av Kristianstads kommun. Spårområdet väster om planområdet ägs av Trafikverket.

## Planhandlingar

- Plankarta, 2021-03-04
- Planbeskrivning (denna handling), 2021-03-04
- Behovsbedömning avseende detaljplan för del av Kristianstad 4:47, numera justerad och inkluderad i denna handling under rubriken *Bedömning av miljöpåverkan och planens miljökonsekvenser* på sidan 85.
- Samrådsredogörelse, 2021-03-04
- Granskningsutlåtande, 2021-03-04
- Bilaga 1 till Granskningsutlåtande, 2021-03-04
- Grundkarta, 2021-01-20
- Fastighetsförteckning

## Utredningar tillhörande planförslaget

- PM Dagvatten, Blåklinten, Tyréns, 2020-08-21.
- Naturvärdesinventering, Inventering och bedömning av naturvärde, Södra delen av Kristianstad 4:47, Inför detaljplanering i Kristianstads kommun, Enetjärn (Numera Ecogain), 2019-07-11
- Kulturhistoriskt underlag, Del av Kristianstad 4:47, 2017, Regionmuseet Kristianstad
- Geoteknik, Planeringsunderlag, Detaljplan, Tyréns 2020-01-31, rev 2020-07-07.
- Vibrationsmätningar, Rättscentrum, Kristianstad, Tyréns, 2019-09-05
- Riskutredning, Kv. Kristianstad 4:47, Kristianstad, Rättscentrum, Tyréns 2018-05-08
- Rapport, PM Luftkvalitet och lukt, Rättscentrum, Kristianstad, Tyréns 2018-05-08
- Trafik- och industribullerutredning, Kristianstad 4:47, Kristianstad, Tyréns 2018-06-21, uppdaterad 2018-06-21
- Allöverket, Kristianstad, buller vid planerat Rättscentrum, Tyréns 2019-07-04
- Rättscentrum, Komplettering avseende risk samt luft- och luktstörning från Allöverket, Tyréns, 2020-12-21
- Allöverket, Kristianstad, Bullerutredning, Tyréns 2020-04-17
- Kommentar till yttrande från Länsstyrelsen avseende bullerproblematik, Tyréns, 2020-12-07
- Översiktlig risk- och störningsutredning, Version 1.3, Tyréns 2020-12-21,
- Rättscentrum Blåklinten, PM Trafik, Tyréns 2020-04-08
- PM, Åtgärdsförutsättningar inom Fastigheten Kristianstad 4:47, Liljemark Consulting, 2020-05-04, Rev 2020-05-29 samt Bilaga 1, PM- Revidering av riskbedömning och åtgärdsutredning Rättscentrum, Kristianstad 4:47, WSP, 2020-05-29
- Gestaltning med hänsyn till stadsbilden och riksintresset för kulturmiljö, Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB, 2021-01-13



## Behov av strategisk miljöbedömning (MKB)

I samband med planarbetets uppstart upprättades en behovsbedömning enligt 6 kap. miljöbalken (MB), 2017-12-19. Kommunens bedömning var att detaljplanen inte kunde förväntas leda till en betydande miljöpåverkan att en särskild miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövde upprättas. Länsstyrelsen meddelade 2018-01-19 att de delade kommunens bedömning.

Ny lagändring för 6 kap. MB började gälla från och med den 1 januari 2018. Det samråd som hölls med länsstyrelsen kallas numera samrådsunderlag enligt 6 kap. MB medan behovsbedömning numera heter undersökning. Undersökning är enligt ny lagändring en lagstadgad del i processen. Nu aktuell detaljplan påverkas inte av detta. Planens konsekvenser går att utläsa under rubriken *Bedömning av miljöpåverkan och planens miljökonsekvenser* på sidan 85.

## Planprocess

Processen för en detaljplan regleras i plan- och bygglagen (PBL). Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och länsstyrelsen granskningsyttrande och antas inte medföra en betydande miljöpåverkan. Däremot anses den vara av betydande intresse för allmänheten enligt 5 kap 7 § 2 PBL då detaljplanen möjliggör för en etablering av en viktig samhällsfunktion. Detaljplanen anses beröra en större krets än den som annars underrättas i egenskap av sakägare eller boende i eller i anslutning till planområdet. Detaljplanen innebär också förändring av en betydelsefull kulturmiljö. Detaljplanen bedöms även vara i övrigt av stor betydelse enligt 5 kap 7 § 2 PBL då det omfattar ett delområde i ett större kommande omvandlingsområde i centrala Kristianstad. Denna detaljplan har därför handlagts med utökat planförfarande.

### Plan- och bygglag (2010:900) 5 kap 7 §

7 § Särskilda bestämmelser om ett utökat planförfarande finns i 11 a § första stycket, 11 b och 11 c §§, 17 § första stycket, 18 § andra och tredje styckena samt 25 § för en detaljplan som

1. inte är förenlig med översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 16 §,
2. är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, eller
3. kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige och fick laga kraft den 4 mars 2021.





## Tidplan

|                            |                   |                   |
|----------------------------|-------------------|-------------------|
| Uppdrag                    | Byggnadsnämnden   | 2017-06-27, § 115 |
| Godkännande för samråd     | Byggnadsnämnden   | 2018-06-26 § 10   |
| Godkännande för granskning | Byggnadsnämnden   | 2020-09-29 § 178  |
| Godkännande för antagande  | Byggnadsnämnden   | 2021-01-26 § 9    |
| Antagande                  | Kommunfullmäktige | 2021-02-09 § 21   |
| Laga kraft                 |                   | 2021-03-04        |

## Medverkande

Förutom planförfattare Helén Schrewelius har stadsarkitekt Roger Jönsson och stadsantikvarie Katarina Olsson från planavdelningen och Marie Thiman från kommunledningskontorets mark- och exploateringsavdelning medverkat i detaljplanarbetet samt representanter från kommunens tekniska förvaltning och miljö- och hälsoskyddsavdelningen. Projektledare för Intea Kristianstad AB har varit Kjell-Åke Nilsson. Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB, Tyréns, Enetjärn (numera Ecogain) och Regionmuseet Kristianstad m.fl. har tillhandahållit planeringsunderlag.



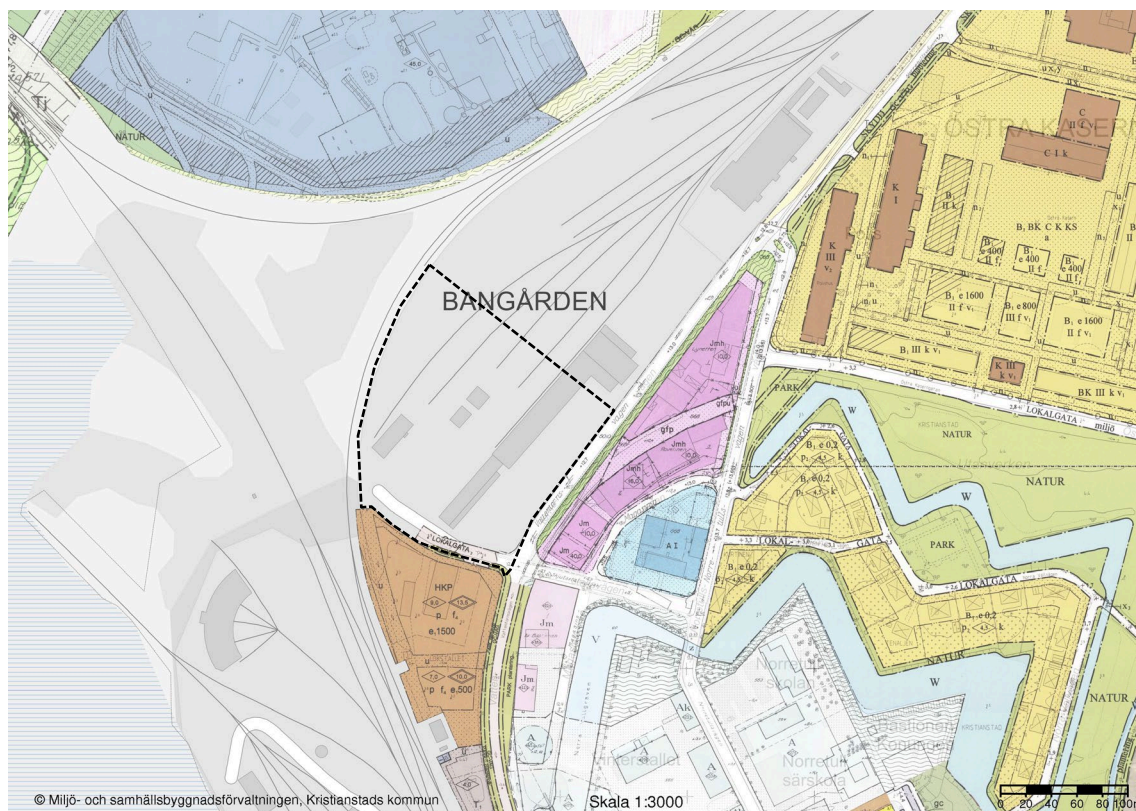
## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Gällande detaljplaner

Större delen av planområdet är inte sedan tidigare planlagt.

Skjutstallavägen, inom den södra delen av det nu aktuella planområdet, omfattas av en detaljplan för *Kristianstad 5:59, Samlat resecentrum vid Kristianstad C*, lagakraft vunnen 2011-01-13 (1290K-P11/1). I denna regleras Skjutstallavägen som lokalgata med tillhörande gång- och cykelväg och gatuplantering. Söder om planområdet finns en byggrätt för handel, kontor och markparkering med högst 9 meters byggnadshöjd och högst 13,5 meter i totalhöjd med en största tillåten exploateringsgrad på 1 500 m<sup>2</sup>. Detaljplanens genomförandetid har gått ut.

Vattentornsvägen, som ansluter planområdet i öster, omfattas av en detaljplan för *Kv Ravelinen mm i Kristianstad*, lagakraft vunnen 1982-03-08 (11-KRI2100/82) samt *stadsplan för kv Bastionen m.fl.*, laga kraftvunnen 1964-04-28 (1180K-A178). I båda regleras Vattentornsvägen till allmänplats mark-gata. Detaljplanernas genomförandetid har gått ut.



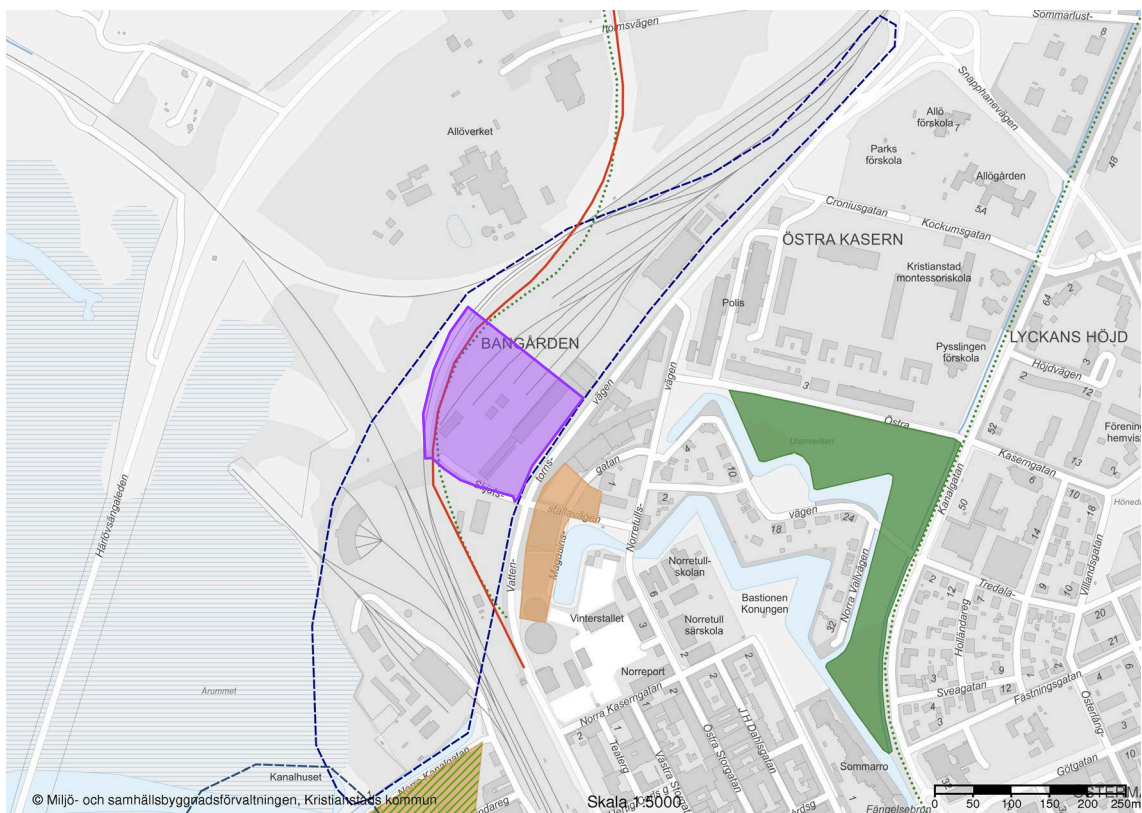
Angränsande gällande detaljplaner. Planområdet är markerat. Karta: Kristianstads kommun.



## Översiktsplaner och fördjupningar

I den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad från 2009 utgör godsbangårdsområdet ett utpekad omvandlingsområde där nu tänkt detaljplan utgör en första etapp i denna omvandling. Enligt den fördjupade översiktsplanen utgör godsbangårdsområdet ett attraktivt läge med stor potential att utvecklas till en mer blandad och tät stad (s. 8) vidare beskrivs det att området kan utvecklas genom fler offentliga funktioner (s.114). Målsättningen med bangårdsområdet är en blandning av kontor, handel, kultur, utbildning, lättare verksamheter och boende som ger förutsättningar för nya mötesplatser, målpunkter och fler människor i området. Vidare anges att området bör på bästa sätt integreras i centrala staden med tydlig entré och kvarter med stadsmässig centrumbebyggelse (s. 120). Angränsande område, öster om bangårdsområdet, föreslås också utvecklas för fler verksamheter och boende vilket kan bidra positivt till området som helhet. Vidare anges att bangårdsområdet kan medverka till att vidga stadens gränser med attraktiva miljöer för allmänheten (s. 115).

I den fördjupade översiktsplanen finns ett reservat för ett nytt stationsläge norr om planområdet. Det finns dock inga sådana planer i Trafikverkets långsiktiga planering. Söder om planområdet och Skjutstallavägen anges ett reservat för terminalområde för Kristianstad C, vilket inte heller är aktuellt.



Kartutdrag från den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad från år 2009 där godsbangårdsområdet är blåmarkerat som omvandlingsområde. Planområdet är markerat med lila. Karta: Kristianstads kommun.

Nu aktuell detaljplan för huvudsakligen kontor, kriminalvård och centrumändamål överensstämmer därmed med den fördjupade översiktsplanen.



Parallellt med denna detaljplanläggning pågår arbetet med *ändring av översiktsplan för staden Kristianstad* som kommer ersätta den *fördjupade översiktsplanen för Kristianstad* från år 2009. I samrådsförslaget är *Norra stationsområdet* utpekad för stadsbygd. Vidare anges att det centrumnära och stationsnära läget gör omvandling av området mycket angeläget och innebär att parkeringsplatser och verksamhetsområde ersätts av parkeringshus, tät blandstad med bostäder, service och kontor. Gatumiljön norr om stationen kan göras mer stadsmässig och attraktiv samt bidra till att binda samman centrum med Näsby. Framtida utveckling av stationsområdet med fler spår och perronger får inte begränsas av annan markanvändning.

## Riksintressen

Planområdet ligger inte inom något riksintresse. Däremot angränsar planområdet till riksintresse för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och för kommunikationer (järnväg).

Planområdet ligger som närmast 110 meter ifrån *riksintresset för friluftsliv* enligt 3 kap 6 § miljöbalken som benämns Araslövssjön-Hammarsjön-Helge å.

Planområdet ligger som närmast 160 meter ifrån *riksintresset för naturvård (N64)* enligt 3 kap 6 § miljöbalken som utgörs av Helgeåns nedre lopp.

Planområdet angränsar direkt till det centrala området för Kristianstad stad som utgör *riksintresse för kulturmiljö (L:K 15)* enligt 3 kap 6 § miljöbalken.

Direkt väster om planområdet går järnvägen (Blekinge kustbana och Skånebanan mot Hässleholm) som är av *riksintresse för kommunikationer* enligt 3 kap 8 §.



Gällande riksintressen där gul markering utgör *riksintresse för naturvård*, brunt för kulturmiljövård, grönt för *friluftsliv* och streckad **svart linje** utgör riksintresse för kommunikationer. Planområdet är markerat **lila**.

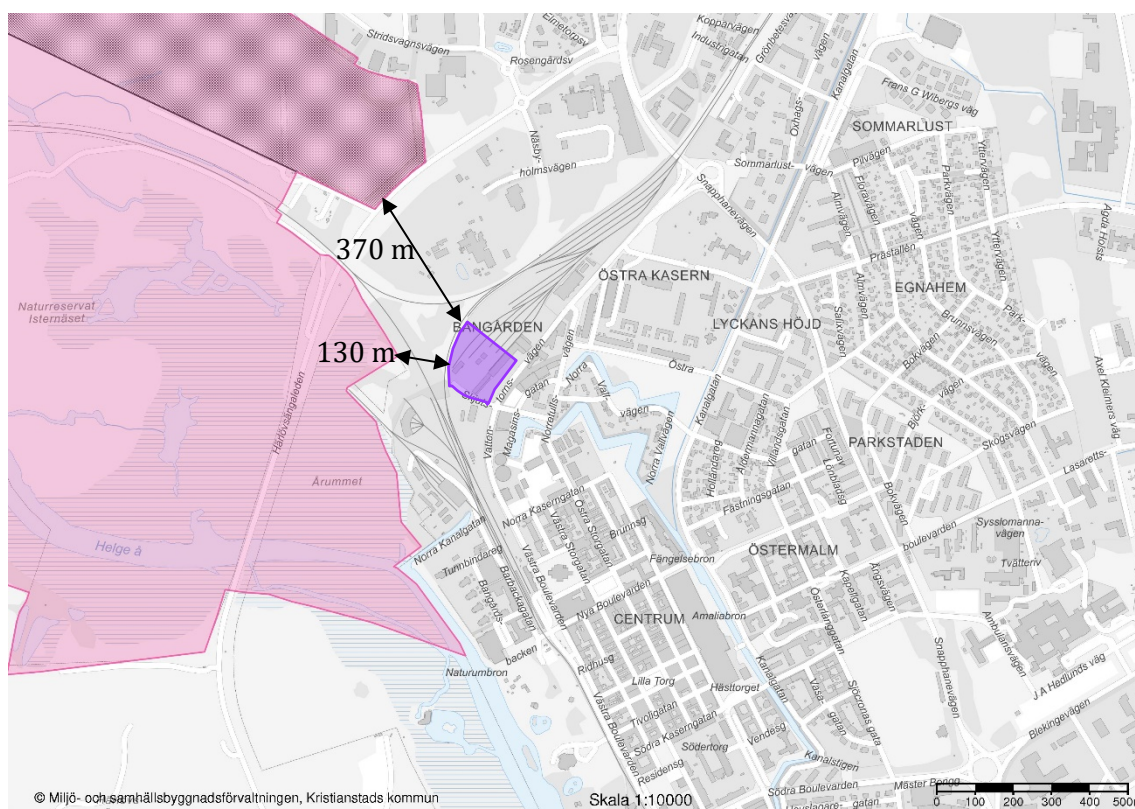
Karta: Kristianstads kommun.



## Övriga skyddsbestämmelser

### Natura 2000

Natura 2000-området, som berör både habitat- (*Västra Fäladen*) och fågeldirektivet (*Araslövssjöområdet*), ligger invid Kristianstads stadskärna. Avståndet från planområdet till Natura 2000-områdets habitatdirektiv är ca 370 meter och till fågeldirektivet ca 130 meter.



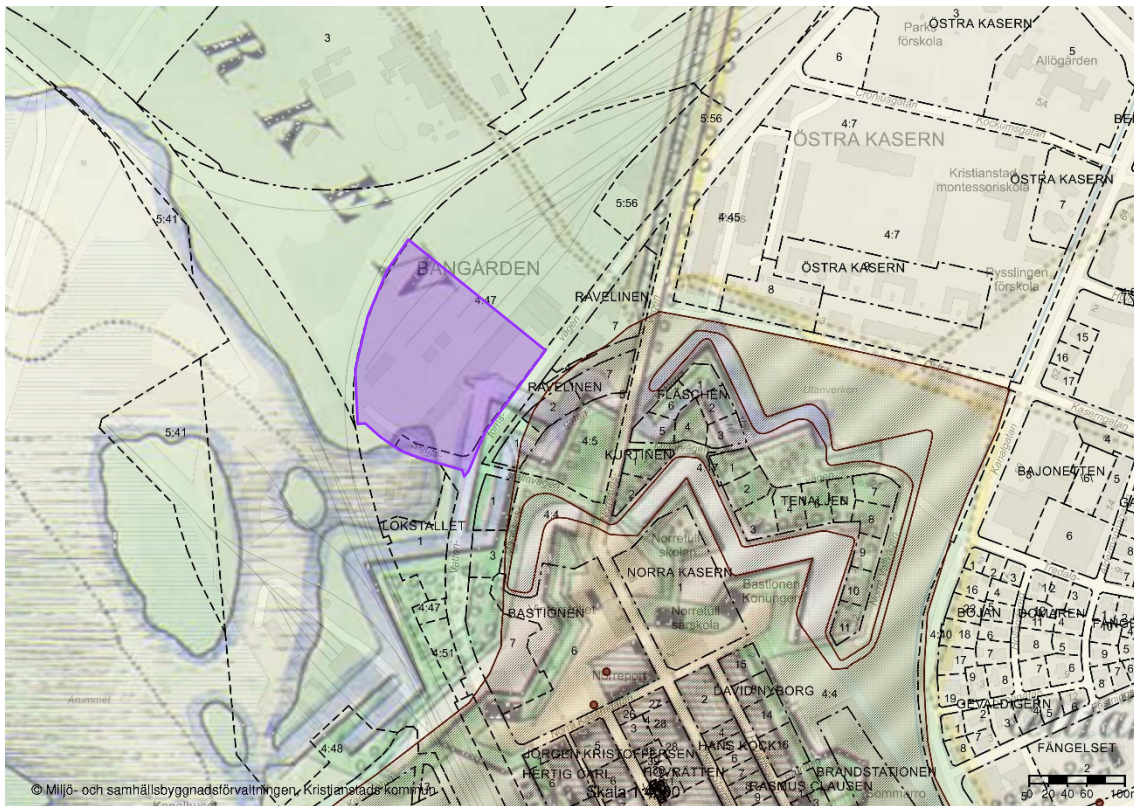
Natura 2000-område. Ljusrosa utgör Natura 2000- fågeldirektiv och mörk skraffering utgör Natura 2000-habitatdirektivet. Planområdet är markerat med lila.

Karta: Kristianstads kommun

### Fornlämningar

En arkeologisk utredning genomfördes mars 2020.

Delar av planområdet undersöktes våren 2020 med georadar, GRP (en teknik som kan beskrivas ungefär som ett ekolod på land). I den arkeologiska rapporten (Sydsvensk Arkeologi AB, 2020:21) anges att karteringen omfattade främst den sydöstra delen av planområdet där arkeologiska lämningar efter 1700-talets befästningar förväntades förekomma. Studier av samtida militärt ritningsmaterial visade en så kallad *Contregarde*, som utgör en vinklad yttre vall avsedd som en första försvarslinje till stadens befästningar och skydd för den bakomliggande bastionen.



Historisk karta. Kombinerad aktuell fastighetskarta med 1854 års karta. Fornlämning nr 93 är ljus skrafferad och planområdet är markerat med lila. Karta: Kristianstads kommun

Georadarbilderna visade tydliga avvikelser från och med ett djup av 0,95 m under dagens asfaltsbelagda markyta. Dessa överensstämmer väl med hur Contregarden framställs på ritningen över fästningen från år 1766, då verken längs den norra sidan ansågs färdiga och fullt utbyggda. Detta tolkas som att de undre delarna av befästningsvallen ligger kvar trots de utschaktningar som gjorts. Möjligen finns även partier av vallens stenkädda yta närmast vallgraven kvar in situ (in situ-arkeologiskt fynd som ligger kvar i orört läge på fyndplatsen). Dessutom framträder en kraftig avvikelse på ett djup av 1,2 m under nuvarande markyta. Denna signal skulle kunna orsakas av ett lager större sten, utlagt i avsikt att stabilisera anläggningens grund. Likande lösningar konstaterades i bastion Arvprinsen år 2018, i samband med arkeologisk utgrävning strax sydöst om planområdet. Under denna nivå kan sannolikt ytterligare grundläggning i form av rustbäddar av timmer förekomma att döma av det samtida, mycket detaljerade ritningsmaterialet.

Norr och väster om Contregarden syns den igenfyllda yttre vallgraven. Dess bredd kan uppskattas till att ha varit omkring 12-15 m att döma av radarbilderna, något som stämmer väl med hur graven återges i det samtida ritningsmaterialet. På den västra sidan sluter vallgraven an mot en våtmark där tidvis öppet vatten förekommit, vilket märks i de vattenavsatta nivåer som framträdde vid karteringen. Resten av det nu aktuella undersökningsområdet hamnar utanför de på 1750-talet utvidgade stadsbefästningarna.

Det noteras att det föreligger en påtaglig skillnad mellan kartan från 1766 och georadarbilderna vad beträffar Contregardens exakta läge i plan. Dess konstruktion,



utseende och mått stämmer dock väl överens. Sannolikt beror denna diskrepans främst på de problem man haft då de nybyggda fästningsverken skulle dokumenteras. Läge för fixpunkter, avstånd och nivåskillnader har med stor sannolikhet spelat in, liksom kanske även ett mindre intresse för att exakt avbilda dessa yttersta vallanläggningar. I tidens anda har då befästningsverkens geometriska utformning kommit att överdrivas.



Fullt utbyggda fästningen i sent 1700-tal. Cortregarden markerad med gul pil och planområdet är markerat med lila. Denna vinklade vall var uppförd som en första försvarslinje framför bastion Arvprins Gustaf och till skydd för stadsporten Norreport, som låg strax söder om. Karta: Sydsvensk Arkeologi AB.

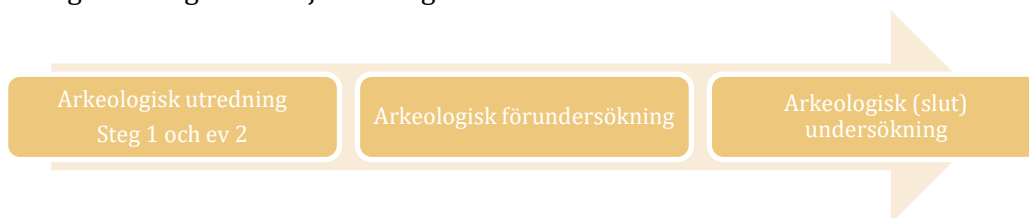


De karterade lämningar av cortregarden från georadan inlagd på 1766 års plan över stadsbefästningar där det finns en betydande avvikelse i nord-sydlig riktning. Lila utgör vallgrav, röd utgör Cortregarden och gul utgör skoning inom grönmärkat yta där georadarn genomfördes. Karta: Sydsvensk Arkeologi AB och Modern Arkeologi KB.

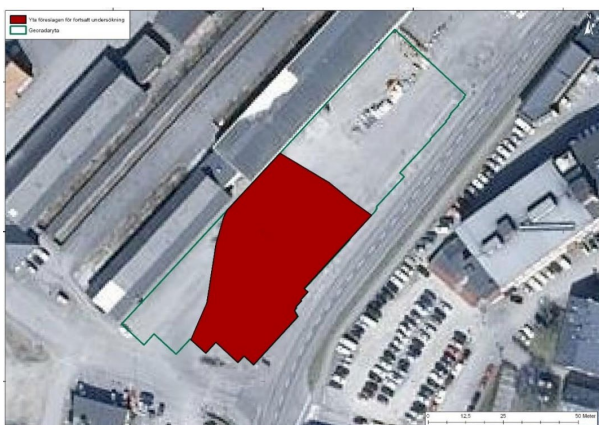


Sydsvensk arkeologi AB rekommenderar fortsatta arkeologiska insatser inom en areal av 2 200 m<sup>2</sup> där det bedöms omfatta lämningar som är av arkeologiskt intresse. Den påträffade vallen utgör ett intressant exempel på hur moderna försvarsverk konstruerades i frihetstidens Sverige. Viktig information kan sannolikt även hämtas från kvarliggande slam och gyttja på den övertäckta vallgravens botten. Då gravarna fick motta avfall och avlopp från den civila staden kan riktade analyser ge upplysningar om såväl hälsotillståndet i det tidigmoderna Kristianstad som om avfallshantering och hygien. I likhet med vad som tidigare genomförts i den närbelägna bastion Arvprins Gustaf (Pettersson 2019), strax öster om planområdet, anges att en förundersökning bör kunna genomföras med ett antal mindre provschakt.

Arkeologi utreds genom följande steg:



*Förklaring: **Arkeologisk utredning** sker främst genom kart- och arkivstudier (steg 1) samt fältinventering med mindre grävningar (steg 2). **Arkeologisk förundersökning**, utvalda anläggningar undersöks och analyseras. Om resultatet inte motiverar några ytterligare arkeologiska insatser kan byggstarten komma igång men om fornlämningen bedöms ha högt kunskapsvärde måste den slutundersökas före exploatering. **Slutundersökning** syftar till dokumentation av fornlämningen före exploatering. Om det inte går att undvika fornlämningen genom att anpassa exploateringen ansöker exploatören om tillstånd att få ta bort fornlämningen. Slutundersökningen genomförs, under vilken fornlämningen dokumenteras och tas bort.*



Georadarundersökningsområdet markerat med grönt och föreslagen yta till fortsatta arkeologiska åtgärder är markerat med rött. Karta: Modern Arkeologi KB.

En planbestämmelse som innebär att ytterligare prövning krävs, liksom där en prövning blir beroende av någon annan myndighets bedömning, såsom i detta fall länsstyrelsen, saknar stöd i PBL. Detaljplanen anger därför inga bestämmelser med avseende på arkeologi på plankartan. Det är exploatören som ansöker om fortsatta arkeologiska åtgärder i området.



### Biotopskydd

Utmed planområdets västra kant står 13 träd av det exotiska trädslaget italiensk al samt en björk som tillsammans utgör en allé. Alléen omfattas av det generella biotopskyddet med stöd av 7 kap. 11 § MB.

I samband med ett nytt Rättscentrum avser etableras på platsen finns det inte möjlighet att låta dessa 14 träd finnas kvar då träden utgör en säkerhetsrisk. Träden kan innebära intrång på fastigheten då de kan underlätta överklättrande av kommande staket eller annat skydd. Träden minskar också förmågan att detektera ett intrångstillfälle samt ökar risken för falsklarm med grönska som rör sig som kan utlösa larm. Grönska gör också att en antagonist kan dölja sig och på så sätt underlätta ett angrepp mot fastigheten och dess verksamhet. Utifrån ovanstående skäl beviljade länsstyrelsen 2020-04-28 dispens för avverkning av 14 träd med villkor att återplantering ska ske med 13 träd utmed Vattentornsvägen med en stamomkrets om minst 18-20 cm av oxel eller annan lämplig inhemsk art. Det är i nuläget inte möjligt att avgöra den exakta placeringen av de nya träden pga. planerade byggnationer längst Vattentornsvägen. Dispensen reglerar att planteringsåtgärderna ska ske inom tre år från det att avverkningen genomförts.



*Befintlig allé med italiensk al som avser avverkas.  
Foto: Kristianstads kommun.*



### Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom ett (1) av kommunens 20 vattenskyddsområden. Skyddsföreskriften (1290K-P00/16) för de centrala delarna är från 1973 och reglerar bland annat att sopor, latrin, gödsel eller dylikt samt avfall av brandfarlig vätska eller andra för grundvattnet skadliga ämnen (såsom smörjoljor, fenoler, tjärprodukter, gifter för bland annat växtutrotning) endast får endast läggas i upplag på sätt som godkänts av hälsovårdsnämnden vilket nuvarande är miljö- och hälsoskyddsnämnden. Spridning av gödsel, urin, pressaft i större mängd än som erfordras ur gödslingssynpunkt får inte förekomma. Kloakslam får ej spridas. Spillavloppsvatten får ej utledas i marken och avloppsledningar ska utföras av täta rör och täta fogar. Anordning av förvaring, hantering, transport i ledning och försäljning av brandfarlig vätska ska vara så utförd att vätskan inte kan komma lös. Anordningen ska skötas och underhållas så att den fungerar på avsett sätt. Vid spill eller läckage ska det omedelbart rapporteras. Upplag av andra för grundvattnet skadliga ämnen, får ej anordnas såvida inte miljönämnden lämnat tillstånd till detta. Nämnden får dels bestämma vilken mängd av ämnena som får lagras och dels föreskriva de skyddsåtgärder som eventuellt måste vidtas.

I nu aktuell exploateringen är upplag/hantering av de flertalet ovannämnda ämnena inte relevanta. Tillstånd för att exempelvis för att hantera brandfarliga eller explosiva varor (exempelvis krut och ammunition) behöver lämnas in till miljö- och hälsoskyddsavdelningen och räddningstjänsten som får hantera ansökningar separat efter gällande lagstiftning. I handläggningen kommer det då att beaktas att området ligger inom vattenskyddsområde.

Det finns ett uppdrag med att revidera vattenskyddsområdena för vattentäkterna i Kristianstad, men arbetet har inte påbörjats ännu. Planområde kommer troligtvis även att ligga inom framtida vattenskyddsområde. Vilka skyddsföreskrifter som kommer att gälla i framtiden är i dagsläget inte känt.



## PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

---

### Mark och bebyggelse

Planområdet utgör delar av ett äldre godsbangårdsområde. Området omfattas av järnvägsspår med lastkajer, lastbryggor, en äldre tegelbyggnad, magasin, skärm/perrongtak öppna parkeringsytor och ett ställplatsläge för bussar.

Järnvägsspåren inom planområdet är inte i drift och det pågår ingen verksamhet på godsbangården, därmed sker inga godstransporter eller rangering inom planområdet.

Strax utanför och längs med den nordvästra sidan av planområdet löper det aktiva järnvägsspåret, vilket är avskärmat med ett stängsel.

Inom planområdet nordvästra del ligger Tullkammaren med packhus från år 1917. Bygganden är uppförd i tegel, sadeltak med kupor, vita spröjsade fönster och naturstensgrund. Tullkammaren och packhus är sammanbyggda men uppdelningen syns bland annat genom en skillnad i takfotens höjd och fönsternas form, se bild på sidan 24.

Inom planområdet låg tidigare en äldre godsstation med expeditionsdel som troligen uppfördes samtidigt som Tullkammaren och Packhuset som hade rödmålad stående locklistpanel, valmat tak med mindre takkupor och vita spröjsade fönster. Byggnaden eldhärjades vintern 2019 och ödelades helt.

Alla byggnader inom planområdet är tagna ur bruk.

Planområdet ligger stadsnära med god närhet till kommersiell och offentlig service, arbetsplatser, skolor, boende och Kristianstads centralstation.

Området är flackt och ligger lågt mellan ca + 2,7–3,2 m.ö.h. Det finns högre partier i området på ca +4,2 m.ö.h som är inmätta på befintliga perronger.

Stadsbilden i området är påverkad av den storskaliga bebyggelsen och den dominerade asfaltsytan. Det närliggande Vattentornet och Allöverket (fjärrvärmeverk samt produktion av fjärrkyla) sticker tydligt upp i stadsbilden.



Planområdet. Foto: Kristianstads kommun med sökt spridningstillstånd från lantmäteriet (LM2020/020350).



Planområdet. Foto: Kristianstads kommun med sökt spridningstillstånd från lantmäteriet (LM2020/020350).





#### *Byggnad 1*

Grundläggningsförhållandena bedöms som relativt goda. Det bedöms att byggnad bör kunna grundläggas direkt i mark på en packad fyllning av friktionsjord förutsatt att all fyllning och lera schaktas ur och grundläggning sker på underliggande morän. Moränsens överyta ligger på cirka nivå -1,0.

#### *Byggnad 2 och Byggnad 3 + kulvertsystem under delar av byggnad 2 och 3*

Byggnadernas färdiga golvnivå är planerade till mellan 0,4 och 1,0 meter över befintlig marknivå som är cirka +3,0 i läget för nya byggnader (förutom kulvertsystem). Fyllningens egenskaper varierar i sammansättning och hållfasthet. Det bedöms som att dessa byggnader kommer att behöva djupgrundläggas med lasterna nedförda till den fastare moränen. Detta bör kunna utföras med borrplintar. Ett alternativ är att skifta ur fyllningen och de lösare skikten mellan fyllning och morän och ersätta jorden med ny, packad kontrollerad fyllning. Det bedöms att kulvertsystemet ska kunna grundläggas utan speciella förstärkningsåtgärder på underliggande morän. Hänsyn måste dock tas mellan kulvertsystem samt val av grundläggningsmetod för byggnad 2 och 3.

#### *Byggnad 4*

Inom området utgörs jordarna av cirka 3 meter fyllning samt att det under fyllningen ligger lera med en mäktighet om cirka 4 till 5 meter. Ställvis förekommer även organiska jordar som utgörs av gyttja. Då fyllningen är heterogen i sin sammansättning i kombination med olika lastfall bedöms dessa byggnader behöva pålas med exempelvis betongpålar för att inte riskera differenssättningar mellan de olika byggnadsverken.

#### *Byggnad 5*

Inom undersökningsområdet utgörs jordarna, från markytan och nedåt, överst av fyllning. Fyllningens mäktighet varierar i sammansättning med grus, sand, lera, tegelsten, betong och asfalt. Fyllningen underlagras av lera eller siltig lera samt fläckvis av tunna organiska skikt. Leran kan ha en mäktighet om cirka 7 och 8 meter. Metodstopp för utförda sonderingar varierar mellan cirka 5 och 12 meter under markytan. Sondering har gått till metodstopp i fastare friktionsjord. Beroende på byggnadens utformning, laster mm i kombination med en heterogen fyllning och naturligt lagrad lera kommer denna sannolikt att behöva grundförstärkas med exempelvis pågrundläggning.

---

Vid grundläggning inom området måste vibrationer alstrade från tågtrafik tas hänsyn till och kan påverka val av grundläggningsmetod.

Tyréns anger vidare att ett kontrollprogram ska upprättas som säkerställer att grundläggningsarbetena sker under goda förhållanden. Det rekommenderas att kompletterande geotekniska undersökningar utförs när befintliga hus är rivna och området är tillgängligt för att kunna avgränsa den organiska jordens utbredning samt lerans utbredning vid samtliga planerade objekt. Fler geotekniska undersökningar kommer även att krävas när det är känt hur entreprenaden kommer att framdrivas då det i det läget är klart var eventuella tillfälliga förstärkningsåtgärder som exempelvis spont kommer att erfordras. Om grundläggning ska ske utan förstärkningsåtgärder på lera eller



gyttja kommer ytterligare sonderingar, provtagningar och laboration av denna att krävas med tätare intervall. Fler ostörda prover på leran krävs samt laboration.

Den geotekniska utredningen föranleder inga särskilda byggtekniska grundläggningsbestämmelser utan fungerar som underlag vid kommande projektering av det nya Rättscentrum.

### **Schakt- och fyllningsarbeten**

Tyréns har utifrån utförd undersökning bedömt att schaktslänter med obelastade släntkrön ska kunna utföras säkert i lutning 1:2 i fyllning och i 1:1,5 i morän samt 1:1 till 1:1,5 i lera förutsatt att urschaktning sker ovan grundvattennivån samt att ingen last tillförs släntkrön under tiden schakt är öppen. Ingen schakt får förekomma innanför en linje med lutning 1:2 räknat från närmast belastad yta. Vid platsbrist kommer tillfälliga stödkonstruktioner som exempelvis spont att erfordras. Om urschaktning sker nära rådande grundvattennivå ska grundvattnet avsänks till minst 0,5 meter under planerad schaktbotten i god tid innan schaktarbeten påbörjas. Förekommande jordar med organiskt innehåll eller leror är känsliga för upprepade överfarter och vattenöverskott. Terrassen ska därför skyddas vid nederbörd, och upprepade överfarter med tunga fordon (ältning) ska undvikas. Alla schakt- och fyllningsarbeten ska utföras i enlighet med *AMA Anläggning 17*. Vid schaktarbeten ska föreskrifter och rekommendationer i *Schakta säkert – Säkerhet vid schaktning i jord* beaktas.

### **Anlägga VA-ledningar**

VA-ledningar bedöms kunna grundläggas direkt i mark utan speciella förstärkningsåtgärder. Eventuellt kan, beroende på ledningarnas toleranser, förstärkningsåtgärder krävas i de fall ledningarna går genom olika typgeologier/jordarter. Det kan krävas att ledningsanslutningar utgörs med ledande kopplingar för att viss deformation ska kunna upptas i konstruktionen.

### **Grundvattensänkning**

Vid grundläggning nära rådande grundvattennivå ska grundvattnet successivt avsänkas till en slutlig nivå motsvarande minst 0,5 meter under lägsta schaktbottennivå. Detta bedöms kunna utföras med lämpligt utformade filterförsedda pumpbrunnar inom schakten, som även omhändertar tillrinnande yt- och sjunkvatten. Tillfällig grundvattensänkning får endast ske om det är uppenbart att inga närliggande konstruktioner inom eller utanför arbetsområdet tar skada.

### **Anläggning av hårdgjorda ytor**

Inom undersökningsområdet förekommer fyllning med varierande mäktighet. Detta kan komma att orsaka vissa sättningar. Det bedöms dock att gator och parkeringar kan grundläggas direkt i mark förutsatt att överbyggnader anpassas efter fyllningens egenskaper. För att minska risken för eventuella lokala sättningar i vägar kan exempelvis geoarmering/geonät användas.



## Radon

Utförda markradonanalyser i området visar på ett varierat värde mellan 1,6 kBq/m<sup>3</sup> och 21,2 kBq/m<sup>3</sup>. Värdena tyder på radonhalter inom normalriskintervallets nedre del. Trots att halterna kan variera beroende på säsong och nederbördsförhållanden ska byggnaderna uppföras i radonsäkert utförande.

## Miljötekniska förhållanden

Inom undersökningsområdet för nytt Rättscentrum har flera utredningar och undersökningar genomförts under åren 2015-2020 avseende föroreningar i mark. Dessa har visat på att fyllningsmassorna inom området ställvis är förorenade av PAH och metaller. Dessutom förekommer en oljeförorening som huvudsakligen ligger strax söder om detaljplaneområdet, men där en del av föroreningen sträcker sig in på Skjutstallavägen som ingår i planområdet. (Liljemark Consulting, 2020-05-04, Rev 2020-05-29).

Fastighetsägaren Jernhusen Fastigheter AB har låtit WSP sammanfatta föroreningssituationen (WSP, 2020-05-29) inom planområdet. I *PM-Revidering av Riskbedömning och åtgärdsutredning Rättscentrum, Kristianstad 4:47* redovisas fyra åtgärdsalternativ där man valt att gå vidare med åtgärdsval 4. Alternativ 4 innebär schaktsanering kring påvisade hotspots, i kombination med schaktsanering av massor med halter över riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning) inom de delar där byggnader ska uppföras. I de delar som ska bebyggas föregås saneringen av en tätare provtagning i ett rutnät för att i förväg klassa massorna inför vidare hantering. Denna rutnätsklassning genomförs efter att befintliga byggnader och spår rivits. Schaktsanering inom område för byggnader sker sedan av massor med halter som överstiger MKM ner till planerat anläggningsdjup.

Sedan föregående bedömning har en byggnad inom området brunnit ner (gamla godsmottagningen). Inom området för branden antas hela ytan vara förorenad med halter över MKM ner genom hela det planerade schaktdjupet i området, dvs. ca 1 m u my.

För oljeföroreningen har ett pilotförsök genomförts. Pilotförsöket har visat att föroreningen under byggnaden (f.d. bussverkstad) inte är särskilt mobil. Detta gör att det inte bedöms föreligga något akut behov av sanering. Det krävs dock en övervakning av oljeförekomsten för att hindra föroreningarna från att spridas in i schaktområdet för nytt Rättscentrum. Ett kontrollprogram (WSP, 2020-12-11) har upprättats för att kontrollera om oljeföroreningarna skulle börja röra på sig och i så fall vilka lämpliga åtgärder som ska vidtas.

Uppskattningsvis innebär åtgärdsalternativ 4 att det behöver utföras schakt i ca 28 850 m<sup>3</sup> jord och att ca 4 700 m<sup>3</sup> av jorden (varav ca 1 100 m<sup>3</sup> kring PG 7/PG9, se karta nedan) är i halter över MKM och behöver omhändertas. Fastighetsägaren kommer enbart att schakta ut och sanera massor med halter som överskrider MKM. Resterande schakt för anläggning kommer därför att behöva utföras av exploatör för kommande Rättscentrum. Återfyllnad sker med befintliga massor (halter <MKM) samt till viss del med externa rena massor.



Kostnaden för sanering enligt alternativ 4 har beräknats till 8,2 – 10,2 MSEK med en troligast kostnad på ca 9,2 MSEK om återfyllnad sker med befintliga massor (halter <MKM) och ca hälften av urschaktade massor med halter över MKM ersätts med nya rena massor. De två största posterna utgör arbetskostnad för schaktnings- och deponeringskostnader inklusive inköp av nya massor.

Fastigheten omfattas av miljögaranti som Jernhusen (markägaren) har med staten. Miljögarantin omfattar att Jernhusen under vissa förutsättningar ska få ersättning för kostnader som uppkommer till följd av föroreningar i mark. Trafikverket har i beslut bekräftat att de aktuella föroreningarna omfattas av miljögarantin och ersättning för hela åtgärden har beviljats (både avseende föroreningar i fyllnadsmassor och oljeföroreningar). (Liljemark Consulting, 2020-05-04, Rev 2020-05-29).

Plankartan reglerar en administrativ villkorsbestämmelse (a<sub>1</sub>) som innebär att startbesked inte får ges för byggnation förrän markförorening har avhjälpats inom de provpunkter som måste saneras (Pg7 och Pg 9) samt inom de delar som ändå initialt ska bebyggas, där massor ska hanteras i samband med urschaktning/grundläggning. Plankartan reglerar vidare att en skyddsbestämmelse mot störning inom den kända petroleumföroreningen (m<sub>2</sub>) som anger att marken ska hållas tillgänglig för övervakning och kontroll för att hindra spridning. Petroleumresten, som ligger främst utanför planområdet och blockas av en befintlig byggnad, ska saneras först när denna rivs. Till dess ska nu markerade m<sub>2</sub> ytor inom planområdet hållas tillgänglig för övervakning. För att säkra m<sub>2</sub>-området reglerar plankartan även prickmark, dvs mark som inte får förses med byggnad.



Föroreningsituationen. Inom **svart streckad linje** reglerar plankartan att markförorening måste avhjälpas medan **svart heldragen linje** utgör område som ska hållas tillgänglig för övervakning och kontroll för att hindra spridning av petroleumförorening enligt plankartan. Karta: WSP och Kristianstads kommun.



Med de föreslagna åtgärderna ( $a_{1,m_2}$ ) så bedöms riskerna kopplade till föroreningarna i marken bli acceptabla för den planerade markanvändningen, vilket stöds av tillsynsmyndigheten. Vid kommande markarbetet och byggnation utanför villkortsbestämmelsen måste hänsyn tas till att det kan finnas okända och även kända föroreningar i marken, men detta hindrar inte att använda marken som planerat. Anmälan om förorening och saneringsåtgärder hanteras enligt gängse lagstiftning genom bland annat miljöbalkens 10:e kapitel.

Enligt WSP finns det inga oacceptabla hälsorisker kopplade till långtidsexponering för föroreningar i mark inom området vid den planerade markanvändningen. Det finns en uppmätt halt av bly (PG 7) som är högre än riktvärdena för skydd mot hälsoeffekter vid korttidsexponering. Den högsta halten har uppmätts i en punkt där det finns noterat förekomst av sopor (tippmaterial). Halten är uppmätt på djupet 1,0–1,5 m u my, därmed förekommer det i dagsläget ingen risk för exponering vid tillfälliga besök på området. Dessutom är sannolikheten för att påträffa blyhalter över 600 mg/kg TS mycket liten sett till samtliga uppmätta halter.

- Uppmätta halter i mark inom området utgör ingen oacceptabel risk för markecosystemet.
- Den sammantagna bedömningen utifrån uppmätta halter i jord och grundvatten samt utvärdering av laktest är att föroreningar i mark inom området inte utgör någon oacceptabel risk för varken grundvatten i jordakvifären nedströms området eller för grundvatten i sandakvifären under området.
- Uppmätta halter i mark inom området bedöms inte utgöra någon oacceptabel risk för ytvattenrecipienten Helge å eller kringliggande våtmarksområde.

## Vibrationer

Med hänsyn till att planområdet ligger utmed järnvägen uppkommer det vibrationer inom planområdet i marken vid passerande tåg. En vibrationsmätning har genomförts (Tyréns, 2019-09-05). Mätningarna utfördes under perioden 2019-05-11 till 2019-05-20 i fem mätpunkter. Mätresultaten visar att vibrationsnivåer i byggnadsgrund som mest tangerade känsletröskeln 0,1 mm/s enligt ISO 2631-1. I marken nära järnvägen erhöles något högre vibrationsnivåer, som mest drygt 0,5 mm/s. Detta är dock naturligt eftersom marken här är obelastad och rör sig mer än i en byggnad. Enligt SS 460 48 61 anges att det vid standardens framtagning visat sig att vid vibrationsnivåer under det som anges som måttlig störning (0,4 mm/s) är det väldigt få som upplever vibrationerna som störande. För att minimera kännbara vibrationer anger rapporten bland annat att nya byggnader bör utföras i betong med korta till måttliga spännvidder och med pålad grundläggning.

Vibrationer i byggnaden hanteras närmare i detaljprojekteringen där denna vibrationsmätning utgör underlag för projektering och resulterar inte i någon särskild planbestämmelse på plankartan.



## Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

I samband med att järnvägen anlades till Kristianstad placerades stationshuset år 1865 centralt i Kristianstad. Marken vid stationsområdet hade frigjorts när det ursprungliga danska befästningssystemet runt staden hade rivits vid 1800-talets mitt. Stationshuset vände sig mot 1600-talsstaden medan andra sidan järnvägsspåret möjliggjorde utrymme för etablering av industriella verksamheter. Den första järnvägslinjen till Kristianstad öppnade 1865 och räknas som den första enskilda järnvägen i Skåne. Godsbangården anlades först i början av 1900-talet norr om Stationshuset.

Innan järnvägen hade anlagts låg Kristianstads första tullkammare i Åhus i anslutning till hamnen som fungerade som kontor för förtullning av varor (Regionmuseet Kristianstad, 2017). Efter att godset lossats och förtullats transporterades varorna med pråm längs Helge å upp till Kristianstad. När vattenvägen fick konkurrens från järnvägen innebar det ökade landtransporter och en ytterligare tullkammare fick anläggas i Kristianstad. Tullkammaren, inom planområdets västra del, byggdes med en uppdelad planform med en magasinsdel och en administrativ del, se foto nedan t.v. På övervåningen inrymdes en tvårumslägenhet som var avsedd för tulluppsyningsmannen med familj. Sydöst om Tullkammaren anlade den första tullupplysningsmannen en trädgård, som idag inte finns kvar.

Troligtvis samtidigt uppfördes en godsstation (expeditionsdel) och ett godsmagasin med en uppdelad planform med en administrationsdel och en lagringdel som numera inte längre finns, se foto nedan t.h.



*Tullkammaren med packhus t.v. i bild och den numera nedbrunna godsstationen t.h. Foto: Kristianstads kommun*

Tullkammaren med packhus är ritad av den dåvarande stadsarkitekten Per Lennart Håkansson. Samma år ritade han stationsbyggnadens tillbyggnad som då fick sitt nuvarande utseende. Kristianstads station utgör idag byggnadsminne enligt kulturminneslagen.

Tullkammaren med packhus ingår i Kristianstads järnvägsmiljö vilken av Riksantikvarieämbetet förklarats vara välbevarad, unik och mycket sällsynt i Sverige. Miljön är autentisk och förmedlar på ett pedagogiskt tydligt sätt en levande bild av en järnvägsmiljö från sekelskiftet 1800-1900 vilket framgår av stationshusets byggnadsminnesförklaring. Dessutom framgår att det stora antalet bevarade byggnader med anknytning till järnvägen är unikt.



I Länsstyrelsens beslut om byggnadsminnesförklaring av järnvägsstationen anges det att det stora antalet byggnader som finns bevarade från den äldre järnvägsmiljön skapar en kulturhistoriskt sammanhängande miljö som är värdefull. I miljön ingår stationsbyggnaden, vattentorn, lokstall med vändplatta och vattenkastare, verkstad och förrådsbyggnader, kontors- och personalbyggnader.

Efter en brand som härjade under december månad 2019 vid godsstationen återstår nu bara Tullkammaren och packhus inom planområdet, vilket inneburit att det idag finns färre lämningarna från den äldre järnvägsmiljön och där den sammanhängande miljön inte längre blir lika tydlig.

Inom järnvägsmiljön i Kristianstad finns dock fortsättningsvis tre byggnader som är skyddade enligt kulturmiljölagen som byggnadsminnen. Det är stationsbyggnaden, vattentornet (det äldre) och lokstallet med vändskiva. Till stationsmiljön hörde tidigare flera byggnader med olika funktioner, men av dessa finns endast vattentornet och lokstallarna kvar. De ligger några hundra meter norr om stationsbyggnaden och ingår inte i det regionala byggnadsminnet utan är skyddade som statliga byggnadsminnen.

Tullkammaren med packhus, tillsammans med det nu ödelagda godsmagasinet expeditionsdel och godsmagasinet visade på den typiska järnvägsmiljöns bebyggelsestruktur med många byggnader kopplade till skilda funktioner samt, med tullhusets lokalisering hit, också järnvägens ökande betydelse som kommunikations- och transportmedel (Regionmuseet Kristianstad, 2017).

Tullkammaren med packhus (byggnad A på kartan nedan) är kulturhistoriskt intressanta byggnader som bör skyddas med hänvisning till 8 kap. 13§ och 17§ Plan- och bygglagen (PBL) enligt Regionmuseet i Kristianstads rapport *Kulturhistorisk underlag för del av Kristianstad 4:47* (2017) liksom byggnad B och C som numera är ödelagda och i dagsläget helt rivna. Övriga byggnader (byggnader D-H) är inventerade och utgör, enligt rapporten, inte några kulturhistoriskt bevarandevärda byggnader.



Inventerad bebyggelse där kulturhistoriskt värdefull bebyggelse enligt Regionmuseet är markerad (byggnad A). Planområdet berör byggnad A-F, delar av byggnad G, ej byggnad H. Streckad linje är byggnader som inte längre finns. Karta: Kristianstads kommun



*Godsmottagningens expeditionsdel och godsmagasinet har eldhärjats.*

*Foto: September 2020, Kristianstads kommun med sökt spridningstillstånd från lantmäteriet (LM2020/020350).*

Tullkammarhuset med packhus har genomgått en byggnadskontroll (*Rapport, Status avseende konstruktion på Tullkammaren, Tyréns, 2019-08-21*). Vid den okulära besiktningen framkom det att golvbjälklag av trä i magasinsdelen är angripet av skadedjur sedan flera år och behöver bytas ut. Det finns inga tecken på angrepp på de övriga träkonstruktionerna. Den ursprungliga takstolskonstruktionen är undermåliga och orsakar stora deformationer samt sprickbildningar på ytterväggarna i magasinsdelen. Utredningen redovisar att åtgärder bör vidtas för att undvika fortsatta deformationer och sprickbildningar. Vidare anges det att om byggnaden ska uppfylla dagens energikrav kan det krävas tilläggsisolering av väggar och tak samt åtgärder av fönster.

Det har i samband med rapporten också gjorts en grov kostnadsuppskattad för renovering av Tullkammaren och packhuset (Tyréns, 2019-08-21) där renoverings- och ombyggnadskostnaderna för magasinsdelen (ca 220 m<sup>2</sup>) och kontorsdelen (ca 180 m<sup>2</sup>) bedömdes till 10 350 000 kr för att uppfylla energikrav samt möta Rättscentrums krav på byggnaderna. Exploatören har med anledning av detta planerat att inte nyttja byggnaden utan endast göra underhållsrenovering. Byggnaderna kan dock komma att nyttjas och ges en användning i framtiden.

Det befintliga Tullkammarhuset och packhuset ges rivningsförbud, skydds- och varsamhetsbestämmelser utifrån de kulturhistoriska värdena som byggnaderna anses ha.



## Naturvärden- och rekreationsvärden

En naturvärdesinventering (Enetjärn natur 2019-07-11) har upprättats för planområdet.

Inom planområdets nordvästra del, som för övrigt till stor del består av hårdgjorda ytor, finns sammanhängande vegetation i form av grusig ruderatmark. Större del av ruderatmarken har naturvärde. Den norra delen har *påtagligt naturvärde* (orange yta på kartan nedan), medan marken söderut övergår i *visst naturvärde* (gula ytor på kartan nedan). På kartan nedan redovisas även den allé som finns utmed spårområdet som avser avverkas (grön linje), se under rubriken *Biotopskydd* på sidan 14.



*Naturvärden som identifierats inom planområdet t.v. och foto från inventeringsområdet t.h.  
Karta och foton: Enetjärn natur (2019), numera Ecogain.*

Inom planområdet har det återfunnits naturvärdesobjekt Klass 3 (påtagligt naturvärde) och Klass 4 (visst naturvärde).

Den norra till centrala delen av **objekt A** är i ett tidigt successionsstadium och har hög andel öppna grusblottor mellan glest stående kärlväxter och marktäckande mossor. Det är en gynnsam biotop för snabbetablerade torktåliga växter och mossor, samt kan vara bra för grävande gaddsteklar och skalbaggar. Negativt är dock att marken har blivit ganska hårt packad och kornstorleken är lite för stor för att vara riktigt bra för dessa insekter som föredrar sand. I ytterområdena av objekt A övergår vegetationen i en medelsuccession med lite tätare växttäckning och mindre andel grusblottor. Här breder ofta gullusen, mellanlusen och renfana ut sig och lockar till sig nektarsökande fjärilar, humlor och bin. Här noterades ängsmetallvinge och väggsidenbi. Ruderatmarken i **objekt B** är i en medel- till sen succession med till stor del samma arter som i objekt A, men har också bitvis frodigare och högre ört- och gräsvegetation med inslag av buskar och lövsly. Här förekommer de invasiva arterna parkslide och jätteloka. Den yta som är mest värd att



bevara i det inventerade området är objekt A som har bedömts till naturvärdesklass 3 *påtagligt naturvärde*. Objektet är till stor del i ett tidigt successionsstadium med öppna grusytor men i utkanterna också med utbredda mattor av bland annat blommande luserner. Även om ruderatmarker i regel är störda miljöer har de ofta en viktig funktion att fylla för pollinerande insekter och som växtplats för en mängd arter som behöver torr väl-dränerad mark med låg konkurrens i växt och bottenskiktet.

I artskyddsförordningen finns alla växt- och djurarter som är fridlysta. Det är förbjudet att göra åtgärder som kan påverka eller avsiktligt störa fridlysta arter såvida inte dispens har medgivits från länsstyrelsen. Vid naturvärdesinventeringen kunde inga arter som omfattas av Artskyddsförordningen observeras. Utanför inventeringsområdet åt nordost har dock den fridlysta hedblomster tidigare noterats, men inte återfunnits inom planområdet.

Sedan tidigare finns det en mängd uppgifter om den rödlistade (inget juridisk skydd) häckande svart rödstjärt <sup>NT</sup> på byggnader inom bangårdsområdet. Arten häckar helst på höga byggnader och kommer sannolikt att börja häcka även på nya byggnader om området förändras. Arten kommer sannolikt endast bli påverkad under byggfasen. Andra rödlistade fåglar som noterats i området tidigare är bland annat pungmes <sup>EN</sup>, hussvala <sup>VU</sup>, tornseglare <sup>VU</sup>, pigrimsfält <sup>NT</sup> och mindre hackspett <sup>NT</sup>.

Vid naturvärdesinventeringen påträffades bland annat ängsmetallvinge NT och väggsidenbi. Dessa insektsarter är inte sällsynta men visar ändå på att blomningen inom planområdet lockar till sig naturvårdsarter. Väggsidenbina kan mycket väl ha sina bohål i de gamla tegelbyggnaderna inom spårområdet.

Länsstyrelsen meddelade i sitt samrådsyttrande att det inom området förekommer den rödlistade biarten stortapetserarbi. Den återfanns inte vid fältinventeringen.



*Väggsidenbi t.v i bild och ängsmetallvinge t.h i bild. Foton: Enetjärn natur (2019), numera Ecogain.*

Till följd av att marken exploateras och hårdgörs är det inte möjligt att spara område A och för att kompensera bortfallet ska kompensationsåtgärder genomföras. Med anledning av att det planeras för en hög exploateringsgrad inom fastigheten föreslås kompensationsåtgärder genomföras utanför planområdet. Avsikten är att kommunen inom Kristianstads vattenrike sydväst om planområdet ska övertäcka äldre muddringsmassor, som uppkom i samband med byggnationen av Naturrum, genom att plantera fröer som påverkar bina och Vattenriket på ett positivt sätt. För att säkerställa att



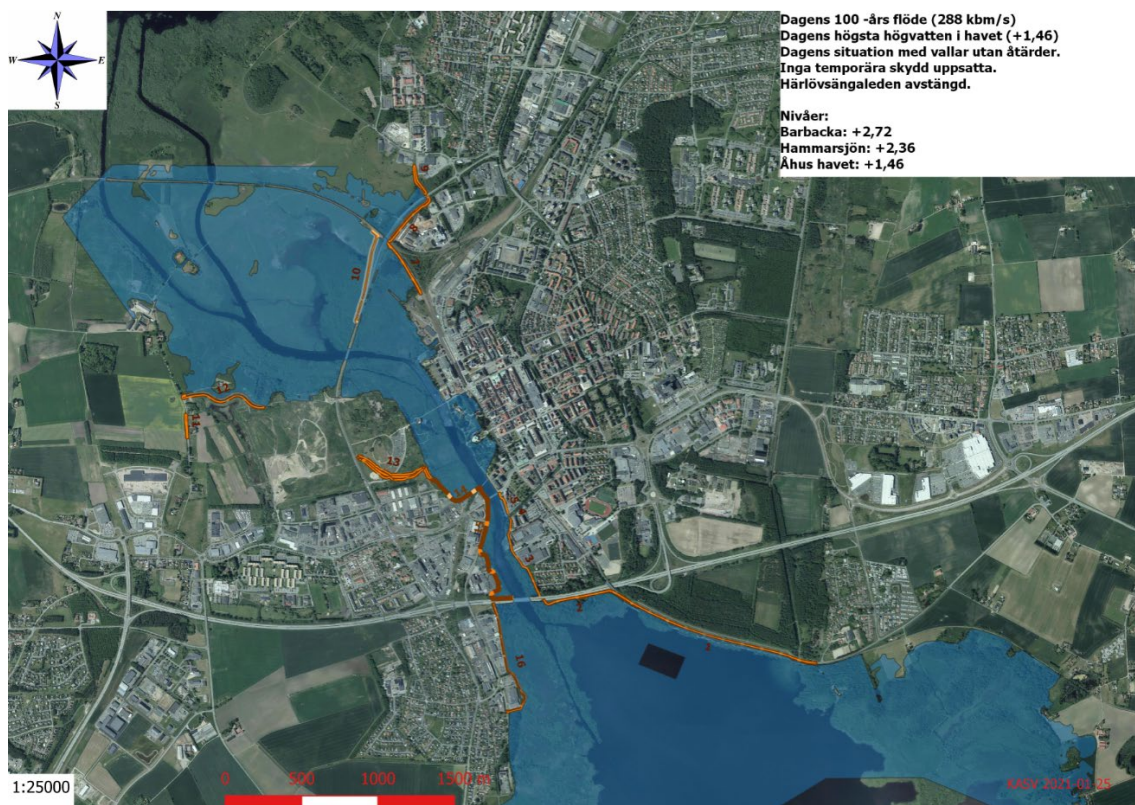


Planområdet ligger inom det område som skyddas från framtida höga vattennivåer av de anlagda vallarna kring Kristianstad.

Sedan 2002 pågår det praktiska arbetet med att skydda staden genom att ersätta och komplettera de gamla invallningarna och pumpstationerna. Parallellt med aktuell planprocess har Kristianstads kommuns framtagna *Plan för utbyggnad av skyddsvallar* godkänts av kommunstyrelsen den 27 januari 2021 som sedan ska arbetas in i kommunens nya översiktsplan för Kristianstad. De dimensionerande nivåerna beräknas i utbyggnadsplanen utifrån ett absolut värsta tänkbara scenario. Detta definieras som ett beräknat högsta flöde (BHF) i Helgeå med maximalt ogynnsamma förutsättningar när det gäller nederbörd, snösmältning, markvattenförhållanden m.m. samtidigt som ett högsta högvatten inträffar i havet år 2100. Dimensionerande nivå är BHF 527 m<sup>3</sup>/s samt HHW +2,57 m år 2100 båda värdena är teoretiskt framräknade värden från SMHI som har mycket låg sannolikhet att inträffa även år 2150. Även en havsnivåhöjning till +3,5 m har studerats för att skapa förutsättningar till fortsatt utbyggnad av vallskyddet och en säker utveckling av staden.

Nedan redovisas ett antal kartbilder på den vattennivå som staden skyddas för i olika skeden av vallskyddets utbyggnad enligt utbyggnadsplanen.

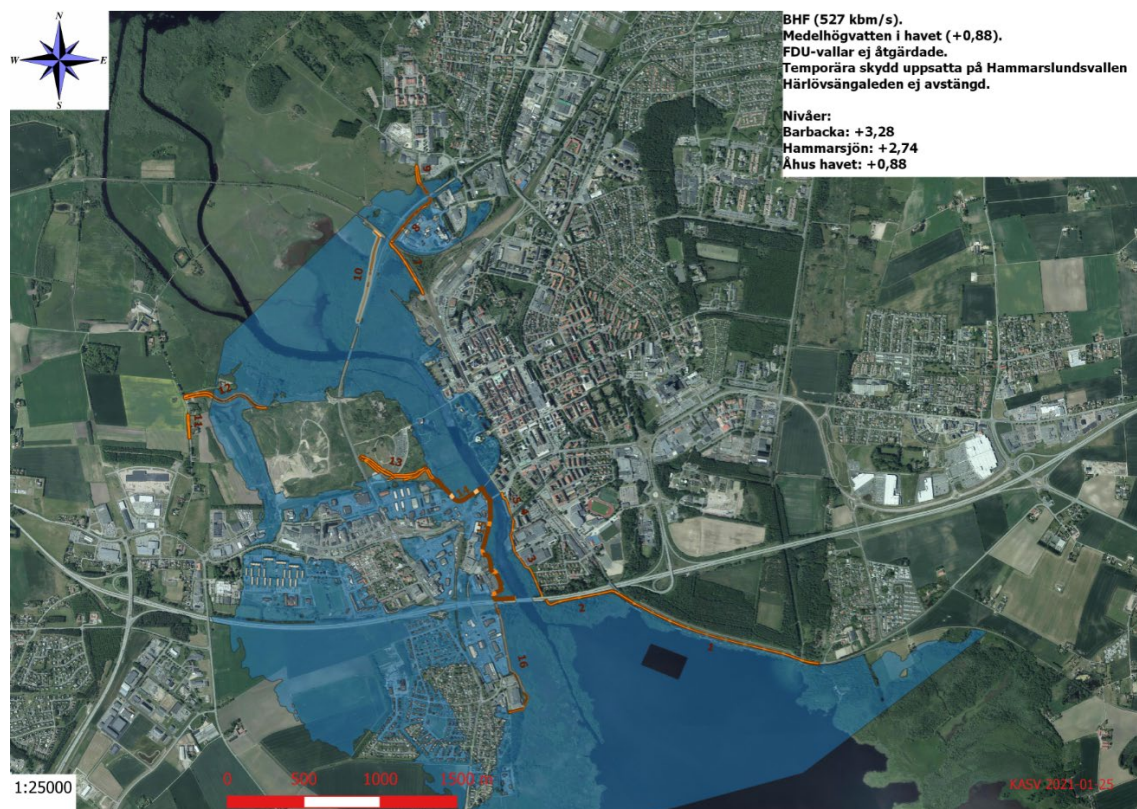
Redan dagens befintliga vallskydd klarar att skydda staden för en nivå i havet på +1,46 tillsammans med dagens 100- årsflöde 288m<sup>3</sup>/s. Se bild nedan.





Vid Barbacka är vattennivån +2,72 m vilket är gränsen för översvämning där. Det högst uppmätta värdet på den platsen är hittills +2,32 m (1928). Sannolikheten att nå dimensionerande värde innan år 2050 bedöms som mycket låg. Havet beräknas stiga till ett medelvärde på +35 cm år 2050 vilket är betydligt lägre än dimensionerande +1,46 m i havet.

Platsen där Rättscentrum lokaliseras klarar även ett scenario där staden drabbas av BHF 527 m<sup>3</sup>/s i Helge å samtidigt som havsnivån ligger på medelhögvattennivån +0,88 m, se bild nedan. Notera att i denna bild visar vi hur det ser ut om Härlövsängaleden inte har stängts och FDU-vallarna ej åtgärdats (de vallar som ska åtgärdas enligt *Fördjupad dammsäkerhetsutvärdering 2016*). Stora delar av den västra sidan av staden har översvämmats i detta läge.



Karta: Kristianstads kommun

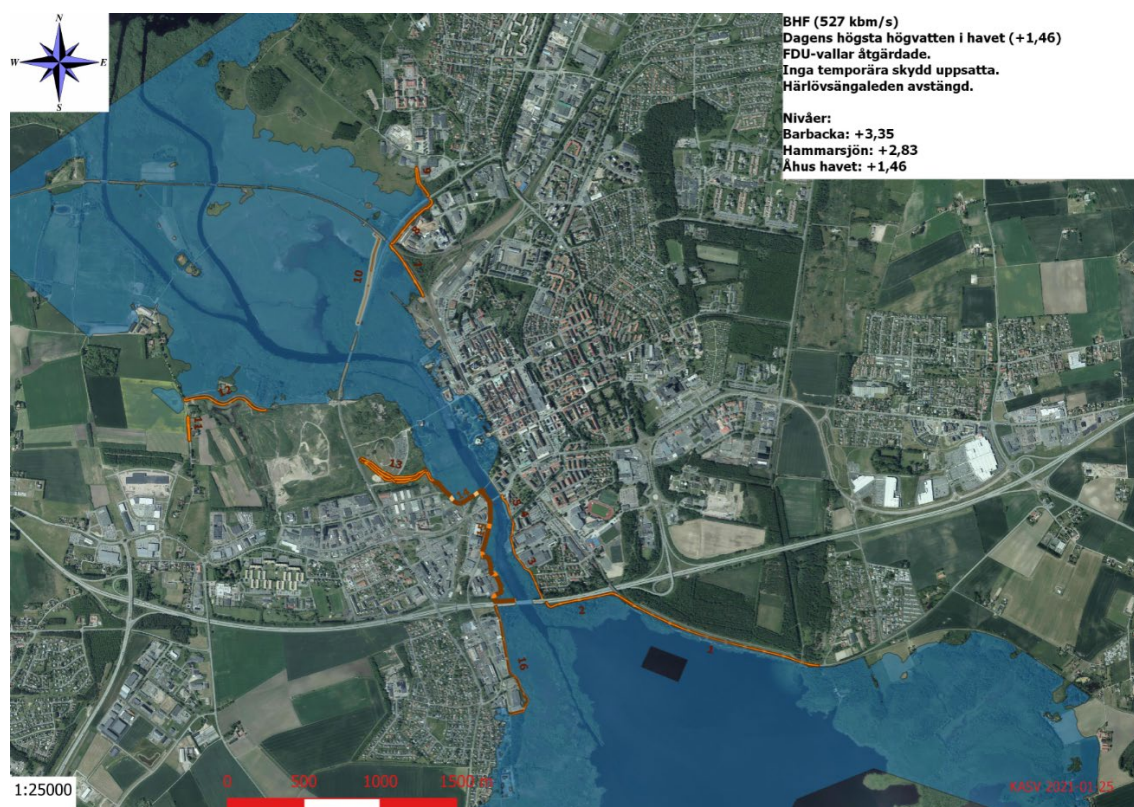
Enligt kommunens modellering skulle platsen för Rättscentrum inte heller översvämmas även om de temporära skydden på Hammarlundsvallen tas bort i ovanstående scenario (alltså med BHF i kombination med +0,88 m i havet). Men i ett sådant scenario skulle däremot Kristianstads östra delar i stor utsträckning drabbas av översvämning.

Här finns det kanske skäl att påminna om att högsta beräknat flöde är ett teoretiskt framräknat värsta scenario. Ett BHF 527 m<sup>3</sup> bedöms enligt MSB grovt motsvara ett flöde med minst 10 000 års återkomsttid och sannolikheten att ett sådant flöde inträffar är



mycket låg. Det hittills högst uppmätta flödet (från 1908 till idag) är 252 m<sup>3</sup>/s, vilket inte ens är hälften av BHF.

Med utbyggnad av den nya Hammarslundsvallen till 2026 och övriga genomförda FDU-åtgärder, vilka planeras klara år 2031 enligt vallutbyggnadsplanen, klarar vallsystemet att skydda hela staden för en nivå i havet på +1,46 m tillsammans med BHF 527 m<sup>3</sup>/s. Se bild nedan.



Karta: Kristianstads kommun

Nivån +1,46 m i havet tillsammans med ett BHF 527m<sup>3</sup>/s ger en vattennivå på + 3,35 m vid Barbacka. Sannolikheten att nå denna nivå är extremt låg innan år 2100 och låg även år 2150.

Med fullt utbyggt vallskydd enligt vallutbyggnadsplanen klarar vallsystemet att skydda staden för en nivå i havet på +2,57 tillsammans med BHF 527m<sup>3</sup>/s. Se bild nedan.



Karta: Kristianstads kommun

Nivån +2,57 m i havet tillsammans med ett BHF 527 m<sup>3</sup>/s ger en vattennivå på + 3,83 m vid Barbacka. Sannolikheten att nå denna nivå är extremt låg innan år 2150.

Vallarna konstrueras dessutom så att ytterligare framtida påbyggnad av vallskyddet möjliggörs. Dimensionerande nivå för vallutbyggnadsplanen hanterar även havsnivåhöjning över 3 meter. Vid simuleringen har även den hypotetiska framtida havsnivån +3,5 meter lagts in som parameter. Modelleringarna visar att vattenmassornas utbredning och nivåer blir mycket likartade när en körning görs med kombinationen HHW 2,57 m och BHF 527 m<sup>3</sup>/s och när den görs med en havsnivå på +3,5 m i kombination med ett flöde på 220 m<sup>3</sup>/s.

Härlövsängaleden med en marknivå på +2,7 m utgör en öppen port i AllövalLEN som stängs temporärt när vattennivån når +2,4 m. Avstängning av Härlövsängaleden påbörjas, enligt fastställda rutiner i *kommunens beredskapsplan inför högvatten*, när vattennivån vid Barbacka har stigit till +2,20 m och prognoserna visar fortsatt stigande nivåer.

Stängning sker genom att L-stöd, jordmassor och täckdukar byggs samman till en barriär som placeras tvärs över vägen mellan Norra och Södra AllövalLEN i södra och norra delen av genomfartsleden. När skydden sätts ut vid nivån +2,20 m ger det minst ett par dygns marginal innan vattnet har kunnat stiga ytterligare ett par decimeter och skydden behöver börja dämna. I framtiden kan denna lösning komma att se annorlunda ut utifrån teknisk utveckling eller förändrade behov av infrastrukturlösningar.



Utgångspunkten för planläggning är att normalvattenstånd i Hammarsjön år 2150 inte ska påverka risk och säkerhet vid ett vallbrott. Vallarna som säkrar staden Kristianstad för översvämning utgår ifrån samma säkerhetskrav som en kraftverksdamm. Kristianstad arbetar enligt RIDAS (Riktlinjer för dammsäkerhet) vilket ger högt ställda krav på säkerhet. Inga översvänningsproblem med risk för säkerheten ska uppstå inom planförslaget fram till år 2150 när vallutbyggnadsplanen är genomförd. Vid högvatten är beredskapen hög för skada på vallsystemet och Kristianstad kommuns evakueringsplan ska följas för att förhindra risk för människors liv och hälsa vid risk för vallbrott.

Rättscentrum utgör en samhällsviktig funktion. Ett häkte är svårt att evakuera i samband med ett vallbrott och ska därför inte placeras på bottenplan, vilket plankartan reglerar (D<sub>1</sub>-Kriminalvård- ej häkte i markplan). En översvämning vid ett framtida riskscenario med höga vattennivåer och ett vallbrott kan väntas bli långvarig och platsen och byggnaden kan då bli avskuren från kommunikationer. Verksamheten bör därför evakueras i förväg och flyttas till en säker plats om översvämning hotar. Polis- och åklagarverksamheten kan vid ett framtida extremläge omplaceras till Polismyndigheten i Hässleholm som ligger 3 mil från Kristianstad. Det finns även mobila poliskontor, i form av husbilar, som kan nyttjas. Verksamheten kan även omlokaliseras till Malmö (10 mil) eller Karlskrona (11 mil) om så behövs. Häktesdelen kan närmast flyttas till Vä-anstalten, strax söder om Kristianstad. Intagna på ett häkte och arrest har begränsad rörlighet men det finns krav på en väl inarbetade evakueringsrutin för de intagna i händelse av brand som också kan tillämpas vid händelse av gasutsläpp, vallbrott eller andra katastrofer där det finns behov av snabb utrymning. Det finns rutin för att varje intagen ska ha en vårdare vid utrymning. Räddningstjänsten tillgänglighet till området och bygganden är en förutsättning för att exploateras och hanteras närmast i det tekniska samrådet i form av brandskyddsbeskrivning. Därtill upprättas flertal krisberedningsplaner för Rättscentrum av verksamhetsutövarna med hänsyn till att området utgör ett skyddsobjekt, vilket är inget som hanteras i detaljplanen.

För övrig markanvändning inom planområdet gäller att denna ska utrymmas innan ett vallbrott sker för att skydda liv och hälsa. Sannolikheten för att detta ska behöva ske bedöms som mycket liten, men i ett sådant läge kommer områdets verksamheter inte att kunna bedrivas vilket innebär ekonomiska förluster. Om det ytterst osannolika skulle inträffa och ett vallbrott sker kan omfattande materiella skador uppstå på planområdets bebyggelse. Viktigt att notera är att sannolikheten för att nå nivåer över +2,80 m i Hammarsjön inte finns fram till år 2050 och är väldigt låg även efter detta år. Den nya Hammarslundsvallen beräknas vara färdigställd år 2026.

Planområdet ligger i ett mycket centralt läge vilket är viktigt för mycket av den verksamhet som Rättscentrum ska innehålla. Det finns ett stort värde i att kunna fortsätta utveckla och förtäta stadens centrumnära delar med gång- eller cykelavstånd till centralstationen och ett stort utbud av service och andra målpunkter. Detta främjar både en ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling.

Lokalisering av samhällsviktiga verksamheter ska övervägas särskilt noga med hänsyn till översvänningsrisken. Rättscentrum lokaliseras till en förhållandevis högt belägen del av



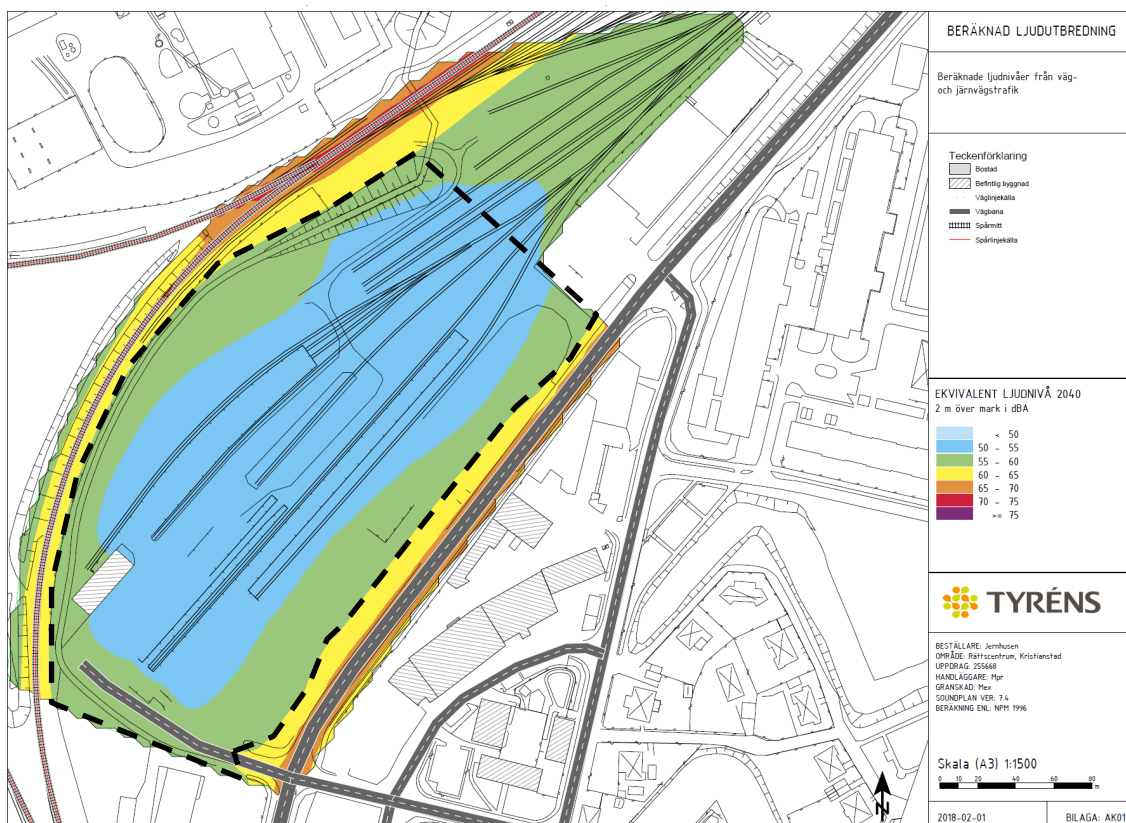
den centrala staden. Platsen kan enligt kommunens översvämningsskartering och modellering inte alls översvämmas idag, inte ens vid ett beräknat högsta flöde i Helge å. Bedömningen är att de verksamheter som nya Rättscentrum ska innehålla behöver ligga centralt och att riskerna i samband med ett eventuellt framtida vallbrott kan hanteras med evakuering för att garantera säker funktion. Den samlade bedömningen är att den riskbild som beskrivs ovan inte utgör ett hinder för planförslagets bebyggelse.

### Trafikbuller

Trafikbuller påverkar planområdet dels från angränsande vägar samt dels från järnvägen.

Trafikbullerberäkningar har utförts (av Tyréns, 2018) för området där bullerkällorna från både väg (Vattentornsvägen och Skjutstallavägen) och järnväg (Skånebanan, Blekinge kustbana och Åhusbanan) har undersökts och uppräknats till år 2040.

För utredningsområdet ser ljudutbredningen för ekvivalent ljudnivå från väg och järnvägstrafik ut som nedan, redovisad på en höjd 2 meter över mark. Gröna och blå fält <60 dBA utgör där riktvärden för bostäder hade klarats utan kompensationsåtgärder.



Utbredningskarta ekvivalent ljudnivå 2 meter över mark för järnväg- samt vägtrafik år 2040. Bild: Tyréns 2018. Svart streckad linje markerar 60 dBA.

För bostäder finns bullerriktvärden för både inom- och utomhus men för kontor, lokaler, verksamheter i enlighet med nu föreslagen detaljplan finns det endast bullerriktvärden inomhus att förhålla sig, med undantag från häktes uteplats, se nästa sida.



### **Industribuller**

Industribullerberäkningar har utförts (Tyréns 2018,2020) för området där bullerkällorna från Allöverket, Skånemejerier (Kristianstads mejeri), Vattenverket och bussuppställningsplats har studerats. Bussuppställningsplatsen avser dock omlokaliseras i samband med att planområdet bebyggs.

Allöverket utgör ett kraftvärmeverk med sex pannor för el- och fjärrvärmeproduktion. Från Allöverket uppkommer det buller genom ångutsläpp, fläktar och transporter och från mejeriet skapas ljud från verksamheten och transporter och från Vattenverket skapas industribuller från fläktutlopp, takhuvar och vid drift av reservkraft.

För Allöverket har en särskild bullerutredning utförts (Tyréns, 2020-04-17) för att klargöra bullersituationen. Det förekommer flisning (av råmaterial till anläggningen) som normalt sker dagtid och ca en gång i månaden. Vid råvarubrist kan flisning dock ske oftare och då utan bullerskärmande flishögar. Vid flisning utan verksam bulleravskärmning erhålls höga ljudnivåer som överskrider gällande riktlinjer (för bostäder).

För industribuller, precis som för trafikbuller, finns det endast bullerriktvärden inomhus att förhålla sig, med undantag från häktet, se under rubriken "Åtgärder avseende trafik och industribuller".

Buller från Allöverket summerat med ljudbidraget från Allöverket och Kristianstads mejeri medför att såvida bostäder hade uppfört inom planområdet skulle de närmsta bostäderna mot järnvägen anpassas enligt zon B. Detta medför att bostäder skulle uppföras med hälften av rummen vända mot en luddämpad sida alternativt placera kontorsbyggnader och P-hus på ett sådant sätt att de skärmar bakomliggande bostäder, så att ljudnivåer enligt zon A för industribuller hade klaras.

### **Åtgärder avseende trafik och industribuller**

Bullerutredningen visar på att nytt Rättscentrum kan placeras på valfri plats inom planområdet då det inte finns några riktvärden för fasad att förhålla sig till för tillåten markanvändning. Trots att häkte är att betrakta som vårdlokal som i vissa avseenden kan jämföras med bostadsbyggnad görs bedömningen att riktvärdet för fasad för bostäder inte är tillämpliga eftersom häktena inte får ha öppningsbara fönster, vilket förutsätts finnas i en bostad.

Sett till buller ska dock häktets utemiljö erhålla riktvärden för bostad för både industribuller och trafikbuller. Denna bedömning baseras på att häktade människor ska ha tillgång till utemiljö/uteplats enligt häkteslagen.

Allöverkets miljötillstånd reglerar deras högsta bullervärden för bostäder, men länsstyrelsen gör bedömningen att ett häkte inte ska ses som en bostad ur hänseende att uppfylla riktvärden för fasad gäller ej heller bullervillkortet för detta. Detsamma gäller för del av byggnad som planeras för kontor.



Det är inte möjligt att vid samtidig exponering från källor av olika ljudkaraktär, som i detta fall både från industri och ifrån trafik, redovisa det sammanväga bullret på ett korrekt sätt. Däremot finns det krav på ljudnivå inomhus för arbetslokaler etc. att förhålla sig till enligt Boverkets byggregler (BBR), föreskrifter och allmänna råd avsnitt 7:1. Framtagna beräknade väg-, järnväg-, och industribuller beräkningar/mätningar utgör därför underlag till hur fasader och väggar ska utformas för att säkerställa att riktvärden inomhus för kontorslokaler, konferensrum etc. för nytt Rättscentrum klaras, vilket i praktiken innebär att ytterväggar, fönster och don ska dimensioneras så att värdena inte överstigs. Med avseende på häkte ska fasader dimensioneras så att krav på inomhusnivåerna uppfylls enligt BBR ljudkrav för vård. Tyréns anger att fasaderna bör dimensioneras när flisning pågår och då utan bulleravskärmning. Flisning sker generellt endast en kort period en gång per månad där det kan förekomma undantag vid råvarubrist.

I Boverkets byggregler (BBR) anges bland annat att arbetslokaler avsedda för kontorsarbete ska utformas så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas så att olägenheter för människors hälsa kan undvikas. Som vägledning till hur föreskriftens krav kan uppfyllas hänvisas till ljudklass C i standarden för lokaler SS 25268. Val av ljudklass och kontorstyp styr hur utrymmena ska ljudisoleras. Se tabell nedan.

Tabell 4. Dimensionerande ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor (sammanfattat ur SS 25268:2007 ljudklass C).

| Utrymme                                                                                                        | Dygnskvivalent A-vägd ljudnivå, $L_{pAeq,24h,nT}$ dBA | Maximal ljudnivå, $L_{pAFmax,nT}$ , dBA |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Inomhus</b>                                                                                                 |                                                       |                                         |
| <b>Kontor</b>                                                                                                  |                                                       |                                         |
| Utrymme för presentationer (> ca 20 personer)<br>t ex större konferensrum                                      | 30                                                    | 45                                      |
| - Utrymme för enskilt arbete, samtal eller vila<br>t ex cellkontor, mötesrum, reception, vilrum                | 35                                                    | 50                                      |
| - Dock i stora utrymmen<br>t ex öppen planlösning, kontorslandskap                                             | 35                                                    | 55                                      |
| Övriga utrymmen där människor vistas mera än tillfälligt<br>t ex restaurang, matsal, pausutrymmen              | 40                                                    | --                                      |
| Utrymmen där människor vistas tillfälligt<br>t ex korridor, foajé, entréhall, kopiering mm                     | 45                                                    | --                                      |
| <b>Vårdlokaler</b>                                                                                             |                                                       |                                         |
| Utrymme för patienters sömn och vila<br>t ex vårdrum (häkte)                                                   | 30                                                    | 45                                      |
| <b>Hotell och restaurangl</b>                                                                                  |                                                       |                                         |
| -Utrymme inom hotell<br>Gästrum                                                                                | 30                                                    | 45                                      |
| - Utrymme för enskilt arbete, samtal eller personalens vila<br>t ex kontor, mötesrum, reception och vilrum     | 35                                                    | 50                                      |
| -Övriga utrymmen där människor vistas mer än tillfälligt<br>t ex matsal, pausutrymme, lounge och restaurangkök | 40                                                    |                                         |

Amn.

- För lokaler inom rättscentrum, t ex häktesceller bör dessa jämföras med det som anges för vårdlokaler enligt tabellen ovan.
- Restaurang omfattas inte av Boverkets byggregler, BBR men ovanstående riktvärden återfinns i 25268:2007.

Tabell: Tyréns (2018). Ljudklass A utgör högklassig ljudmiljö medan ljudklass C motsvarar minimikraven i BBR.



Större konferensrum, samlingslokaler och vådrum för sömn och vila, har 5 dB strängare krav jämfört med kontorsrum. Därför rekommenderar Tyréns att dessa inte förläggs direkt ut mot järnvägsspåren på korta avstånd då det kan medföra höga kostnader om större glaspartier erfordras med höga ljudkrav. För att minska kostnader kan det vara lämpligt att inte lägga större konferensrum men även häktesceller direkt mot järnvägsspåren om avståndet är mycket kort då det är högre ljudkrav för dessa än för kontorsrum.

Planbestämmelser kan bara användas för att reglera utomhusmiljön. Framtagna trafik- och industribullerutredning föranleder därför inga bullerskyddsbestämmelser på plankartan, med undantag för häktes uteplats, se nedan. För att säkerställa att ljudkraven uppnås hanteras detta i BBR och i det tekniska samrådet innan startbesked ges.

För häktesceller inomhus ska dessa jämnställas med det som anges för vårdlokaler enligt tabellen ovan. Rastgård för häktet är planerad att förläggas högst upp på häktets tak (plan 8). För att personer som vistas på rastgården inte ska utsättas för mer buller på denna uteplats och eftersom rastgård för häktet är att betraktas som utomhusmiljö anger Tyréns att vägg till denna som vetter mot järnväg och Allöverket ska utformas med en tät vägg eller skärm. Plankartan reglerar därmed en byggteknisk åtgärd (b<sub>5</sub>) att häktets rastgård ska utformas med tät fasad mot Allöverket och järnvägen. Den täta fasaden ska vara helt tät mellan sektioner och ner mot golv och utgöras av material med ytvikt om minst 15 kg/m<sup>2</sup>. Höjden ska vara minst 2 meter. Såvida väggen utformas som glasvägg ska glaset vara minst 6 mm tjock inom markanvändningen D-kriminalvård.

#### **Brandfarlig och explosiv vara, gasledning och ammoniak**

E.ON och Skånemejerier samt Allöverket, norr om planområdet, hanterar brandfarlig gas.

I MSB:s skrift *Tankstationer för metangasdrivna fordon* rekommenderas ett minsta avstånd om 100 meter från tankstation till svårutrymda lokaler (vilket är det längsta avstånd som anges). Med svårutrymd lokal menas skola, sjukhus, daghem eller samlingslokaler. Eftersom det minsta avståndet från tankanläggning till de aktuella fastigheterna är mer än 120 meter bedöms risken med hanteringen av brandfarlig vara och explosiv vara som acceptabel för önskad bebyggelse enligt Tyréns utredning (2018).

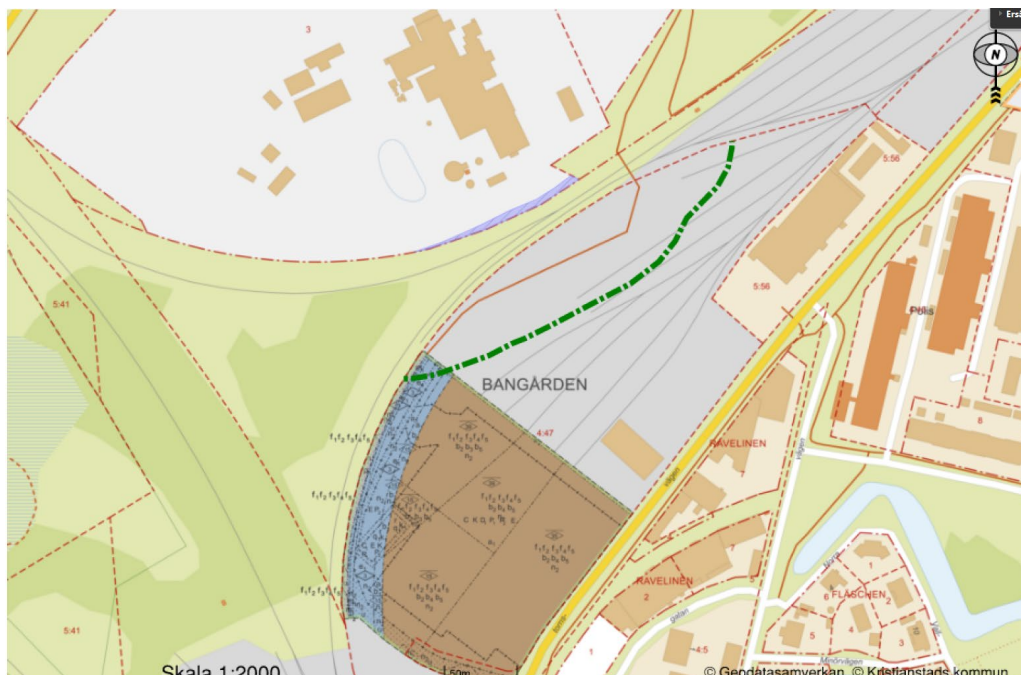
Gasledningar finns in till Allöverket och bussdepån, norr om planområdet. Enligt *Energigasnormen* ska ett minsta avstånd till byggnad inom tätbebyggt område vara 2 meter för sådana ledningar. Om det finns gastätt skydds rör kan avståndet minskas till 1 meter. Eftersom gasledningen finns ca 65 meter från planområdet utgör gasledningen ingen risk.

På Allöverket finns det tillstånd för hantering av brandfarlig vara för eldningsolja E32 och gashantering. Inte heller denna hantering ger upphov till krav på längre skyddsavstånd än 100 meter och goda möjligheter finns att minska detta avstånd med tekniska åtgärder. Detta i kombination med att järnvägen medför begränsningar i byggnaders placering inom exploateringsområdet gör att exploateringsområdet inte påverkar Allöverkets



frihetsgrader i att hantera eldningsolja. Allöverket tidigare gasollagring har avvecklats och äldre gasolcisterner har tagits bort. I Allöverkets miljötillstånd medges dock fortfarande 200 ton gasolhantering. Nu aktuell planläggning har tagit hänsyn till att gasolhantering kan återupptas genom antaganden och en beräkning av individrisk (Tyréns, 2020-12-21). Dessa visar att individrisken  $10^{-7}$  (acceptabel risknivå för Rättscentrum utan åtgärder, understigs vid 85 meters avstånd från placering tankbil/cistern. Individrisken  $10^{-7}$  tillämpas vid känslig bebyggelse såsom större kontorsbyggnader, flerbostadshus, vård, dvs för Rättscentrums huvudbyggnader.

Nedanstående karta redovisar var individrisken understiger  $10^{-7}$  på planområdet om Allöverket ska ha fulla frihetsgrader för placering av gasolcistern. Planområde för Rättscentrum påverkas inte av en eventuell gasolhantering då den del av området som återfinns inom 85 meter från Allöverkets fastighetsgräns redan i huvudsak har begränsad markanvändning till tekniska anläggningar och parkering på grund av riskerna från järnvägen. Om gasolhantering mot förmodan skulle bli aktuell igen kan flera skyddande åtgärder vitas. Den starkast rekommenderade åtgärden är att förlägga cisterner i mark. Med denna åtgärd skyddas cisterner från brand i flihögar, brand i byggnad eller dylikt (på Allöverket) samt brand i/vid tankbil.



Kartutdrag från utredningen Rättscentrum- Komplettering avseende risk samt luft- och lukstörning från Allöverket, Tyréns, 2020-12-21. Grön streckad linje redovisar 85 meters avstånd från Allöverket där området söder om understiger individrisken  $10^{-7}$  (acceptabel risknivå för Rättscentrum utan åtgärder). Karta: Tyréns.

2021-02-03 hade C4 Energi/Allöverket, som utgör ett helägt kommunalt energibolag, lämnat in en begäran till miljöprövningsdelegationen (MPD) inom Länsstyrelsen Skåne om att få upphöra med lagring av gasol. Detta då gasolhantering ändock inte förekommer och avser heller inte återupptas inom Allöverket. Genom föreslagen förändring i Allöverkets miljötillstånd utgör gasollagring ingen risk som behöver beaktas för kommande Rättscentrum.



Enligt uppgift från räddningstjänsten hanterar Skånemejerier 1,5 ton ammoniak. Det har inte gjorts någon riskutredning avseende ammoniak. För att få en uppfattning om påverkan på planområdet har det gjorts en jämförelse med liknande anläggningar. Tyréns genomförde år 2016 en riskutredning för ammoniak på en av Skånemejeriers anläggningar. Resultatet från beräkningarna visar att på så pass långt avstånd som över 250 meter är koncentrationerna av ammoniak så låga att det inte bedöms vara någon ökad risk på planområdet. Skånemejeriets fastigheter ligger som närmast ca 285 meter från planområdet och deras ammoniakhantering bedöms därmed inte påverka planområdet.

Det som framkommit om brandfarlig och explosiv vara, gasledning och ammoniak invid planområdets närhet föranleder inget särskilt hänsynstagande inför kommande byggnation.

### Farligt gods

Eftersom järnvägen utgör en utpekad led för farligt gods har en riskutredning avseende detta upprättats (Tyréns 2020). Beräkningar visar var olika typer av bebyggelse kan placeras i förhållande till närmst räl, vilket sammanfattas i rutan nedan.

Tabell 3 Rekommenderade riskavstånd för olika markanvändning med avseende på risker kopplade till transport av varligt gods på järnväg.

| Markanvändning                                                                                                                                                                                                                                                          | Kriterier enligt RIKTSAM                                                                   | Rekommenderat skyddsavstånd från närmsta räl |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| H - Handel (sällanköpshandel)<br>J - Industri<br>G - Bilservice<br>U - Lager (utan betydande handel)<br>E - Tekniska anläggningar (övriga anläggningar)<br>P - Parkering (övrig parkering)                                                                              | Individrisk $<10^{-5}$                                                                     | Ca 5 m                                       |
| B - Bostäder (småhusbebyggelse)<br>H - Handel (övrig handel)<br>K - Kontor (i ett plan, dock ej hotell)<br>U - Lager (även med betydande handel)<br>Y - Idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarplats)<br>C - Centrum<br>N - Friluftsområde<br>R - Kultur | Individrisk $<10^{-6}$                                                                     | Ca 25 m                                      |
| B - Bostäder (flerbostadshus i flera plan)<br>K - Kontor (hotell)<br>D - Vård<br>S - Skola<br>Y - Idrotts- och sportanläggningar (med betydande åskådarplats)                                                                                                           | Individrisk $<10^{-7}$<br><br>Samhällsrisk<br>$<10^{-5}$ då N=1 och<br>$<10^{-7}$ då N=100 | IR: ca 35 m<br><br>SR: OK                    |

Rekommenderade riskavstånd från närmast räl såvida inga åtgärder görs. Bild: Tyréns 2018.

Enligt beräkningar kan Rättscentrum placeras 35 meters avstånd från närmsta räl utan krav på riskreducerande åtgärder då individrisken hamnar på en acceptabel nivå.

Riskutredningen anger att följande riskreducerande åtgärder för Rättscentrum, kontor i flera plan, flerbostadshus mm som placeras 25-35 meter från spår med farligt gods ska:

- Avstängningsbar ventilation och/eller att luftintag inte är placerade mot järnväg
- Ej öppningsbara fönster i fasad mot järnväg
- Obrännbar eller tändskyddad fasad mot järnväg
- Utrymningsmöjlighet bort från järnvägen



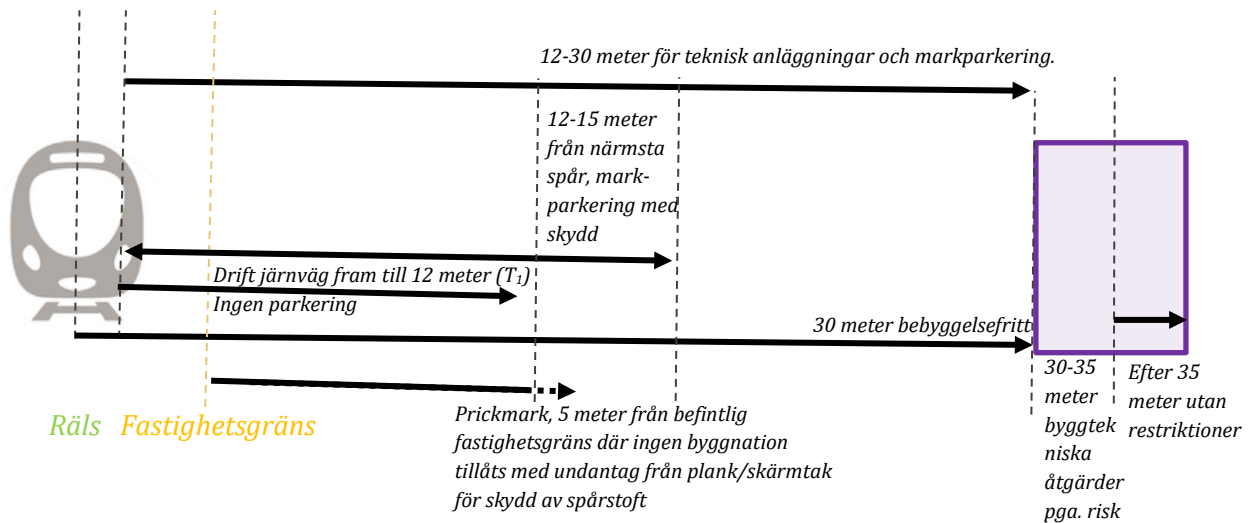
Detta medför att plankartans reglerade markanvändning inte ges särskilda riskreducerande åtgärder 35 meter från närmsta räl sett till farligt gods och tillåter därmed (C,K,D,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>,E) centrumändamål inklusive häkte, kontor, kriminalvård, parkeringshus, markparkering och teknisk anläggning.

På mindre avstånd än 25 meter anger beräkningar att ytparkering, grönytor och liknande kan placeras eller annan användning som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. En förutsättning att placera byggnader såhär nära är att det krävs mer omfattande riskreducerade åtgärder.

Utöver riskutredningen har Trafikverket lämnat krav på utrymme med hänsyn till trafiksäkerhet och järnvägens riksintresse (utvecklingspotential) som begränsar det avstånd som byggnader kan placeras utmed spårområdet.

Trafikverket anger istället att det ska råda en 30 meter bebyggelsefri zon räknat från huvudspårets mitt med hänsyn till trafiksäkerheten och framtida möjligheter att utveckla järnvägen. Plankartan reglerar därför 30 meter byggnadsfri zon från nuvarande huvudspårets spårmitte med hänsyn till trafiksäkerheten och framtida möjligheter att utveckla järnvägen. Mellan det byggnadsfria avståndet på 30 meter fram till 35 meter, där riskerna för farligt gods är låga, regleras därmed med en byggteknisk bestämmelse (b<sub>1</sub>) om att det ska finnas avstängningsbar ventilation och/eller att luftintag inte är placerade mot järnväg, inga öppningsbara fönster i fasad mot järnväg, obrännbar eller tändskyddad fasad en mot järnväg sam utrymningsmöjlighet bort från järnvägen. Inom zonen 30-35 meter regleras markanvändningen likt huvuddelen av planområdet närmst Vattentornsvägen med undantag att det inte tillåts häkte (C<sub>1</sub>,E,K,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub> -Centrumändamål- ej häkte, kontor, teknisk anläggning, parkeringshus och markparkering).

Trafikverket anger att den byggnadsfria zonen kan undantaget inom ett område efter 12 meter från närmsta spår/räl där markparkering och mindre tekniska anläggningar tillåts (maximal byggnadsarea BYA 30 m<sup>2</sup> vardera enhet på maximalt 10 m<sup>2</sup>, med en maximalt totalhöjd på 3 meter). Detta regleras med markanvändningen E,P<sub>2</sub>, Teknisk anläggning och markparkering samt e<sub>1</sub> och högsta totalhöjd på 3 meter. Här regleras totalhöjd och inte nockhöjd för att undvika att uppskjutande delar som t ex antenner och skorstenar som kan påverka Trafikverkets kommunikationssystem. Området som inte går att nyttja mellan spåren och 12 meter från närmsta spår regleras till driftområde till järnväg (T<sub>1</sub>) med bestämmelsen om att området inte får nyttjas till parkering (n<sub>1</sub>). Mellan 12 och 15 meter från närmsta spår/räl regleras att markparkeringsplatser ska avskärmas från järnvägen med skärmtak samt med plank eller annan tät konstruktion (m<sub>1</sub>) till skydd mot nedfallande sotstoft och bromsdamm som kan skada lacken på uppställda fordon. Trafikverket har framfört att markområdet minst 5 meter från befintlig fastighetsgräns ska anges som prickmark. Då befintlig fastighetsgräns varierar i avstånd till rälsen har det stämts av med Trafikverket att det fortfarande är möjligt att uppföra skärmtak med plank eller annan tät konstruktion närmare än 5 meter från befintligt fastighetsgräns mot järnvägen eftersom avståndet på 12 meter från närmsta räls fortfarande upprätthålls.



Sammanställning av avstånd mellan mitten av huvudspår och närmsta järnvägsspår som ska upprätthållas så att nödvändiga ytor skapas kopplade till riksintresset för järnväg samt med hänsyn till risker kopplade till transport av farligt gods. Bild: Kristianstads kommun

Eftersom planområdet innehåller en kulturhistorisk värdefull byggnad går inte ovanstående skyddsavstånd att upprätthållas för Tullkammaren och packhuset. Byggnaderna i sin helhet regleras därför in i markanvändningen C<sub>1</sub>,E,K,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub> - Centrumändmål- ej häkte, kontor, teknisk anläggning, parkeringshus och markparkering. Krav på byggtkniska åtgärder inkluderas dock.

Ett undantag görs även för området väster om Tullkammaren och packhuset. Trafikverket har meddelat att detta kan accepteras ur risk för farligt gods med hänvisning till att spårområdet är beläget nära Kristianstad C som gör att tågen håller en lägre hastighet i området. På så vis skapas en köryta på ca 6,5 meter runt den kulturhistoriska byggnaden och möjliggör rundkörning inom den tänkta fastigheten. Ett annat undantag görs i den västra delen av planområdet där det endast skapas ett utrymme på 26 meter närmast räls istället för 30 meter för att få en lämplig bebyggelsekropp och hålla en jämn fasadlinje, vilket kan godtas av Trafikverket med ovanstående argument.

### Elektromagnetiskt fält

En kontaktledning försörjer loket i ett tåg med elektrisk ström. Kring ledningen alstras ett elektromagnetiskt fält. Styrkan på detta avtar snabbt med avstånd från järnvägen. Tyréns (2020) bedömer att känslig bebyggelse inte bör förekomma närmare järnvägen än 25 meter. Arbetsplatser, som det nu planläggs för, kan förläggas närmare järnvägen med begränsningen att ny byggnad inte ska placeras närmare järnvägens kraftledning än 5 meter med hänsyn till Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter. Samma avstånd gäller mot parkeringsplats. Med hänsyn till att det är 7 meter till planområdets gräns från rälsen och att kontaktstolar/kraftledningar som går väster om spåret berörs inte planområdet med restriktioner avseende detta.



### Luftförorening och lukt och mögelsporer

Det kan konstateras att i dagsläget innehålls MKN inom och kring planområdet.

Tyréns gör bedömningen att MKN understigs för NO<sub>x</sub> och PM<sub>10</sub>, det förutsätter dock att användningen av dubbdäck inte ökar (Tyréns, 2020).

År 2040 då planområdet förväntas vara utbyggt liksom också angränsande exploateringsområden, prognoseras förändringar av trafik och utsläppskaraktäristik. Trafiken förväntas öka, speciellt längs angränsande Vattentornsvägen medan utsläppen från fordonen av NO<sub>x</sub> förväntas minska. Sammantaget blir då slutsatsen är att för NO<sub>2</sub> kommer situationen ha något förbättrats och att både MKN och miljömål innehålls i hela planområdet. För PM<sub>10</sub> bedöms framtida halter var oförändrade eller något högre än idag, eftersom den övervägande andelen av PM<sub>10</sub> härrör från slitage mot vägbanan och då speciellt genom användning av dubbdäck vintertid. MKN innehålls och miljömålen tangeras eller överskrids något längs Vattentornsvägen. Inne i planområdet, längs gator och inom grönområden och liknande, bedöms luftkvaliteten vara bättre än idag, MKN och miljömål klaras överallt.

För aktuellt exploateringsområde har ett antal potentiella källor till lukt diskuterats. Dessa är vallgravens vattensamling och avluftningen från vattenverket som båda är lokaliserade på östra sidan om Vattentornsvägen. Det kan även förekomma luktkällor från Kristianstads mejeri och Allöverket och Kristianstads Biogas AB nordväst om exploateringsområdet. Det finns inga kända klagomål på lukt, endast från Kristianstads Biogas AB som finns på Allöverkets område men där arbete pågår med att byta filter för att minimera lukt. Det kan inte garanteras men sammantaget bör lukt inte bör vara några problem (Tyréns 2019).

Allöverkets lagring av flis och bark kan medföra luktolägenheter för omgivning och verksamheten anger att det finns en risk för spridning av mögelsporer från lagrad flis.

Men hänsyn till luft och luftförorening anger Tyréns att det inom byggnader där personer inte bedöms uppehålla sig under längre perioder föreligger inga begränsningar, såsom för exempelvis garage och tekniska anläggningar. För övriga byggnader anger Tyréns att följande gäller:

1) att minst 100 meter ska upprätthållas mellan byggnader och pannor. Detta då Allöverket har oljeeldade pannor som medför att Tyréns rekommenderar ett skyddsavstånd på 100 meter mellan tänkt Rättscentrum och pannorna. Detta upprätthålls genom att denna zon inte berör planområdet. Se bild på sidan 46.

2) att avskärmande åtgärd ska vidtas mellan Allöverket och exploateringsområdet, se följande alternativ:

a) med avskärmande åtgärd på exploateringsområdet kan vara placering av garage, tekniska byggnader eller liknande och/eller hög vegetation (exempelvis träd).



b) flisupplag byggs in, behöver ej vara fullständig invallning, dock högre plank eller liknande som täcker upplag eller att byggnad inom Rättscentrum, kontor och liknande kan placeras närmre flisupplag än 200 meter från flisupplag i kombination med avskärmande åtgärd enligt ovan.

Det är dock inte möjligt att genomföra punkt 2 bland annat då det inte är möjligt att skärma tänkt Rättscentrum med garage eller tekniska byggnader, heller inte placera hög vegetation i närheten av Rättscentrum av skäl som bland annat anges på sidan 14 under rubriken *Biotopskydd*, heller inte nyplantera större träd utanför planområdet vid Allöverket. Därtill finns redan viss befintlig vegetation utmed Allöverkets flishantering. Det bedöms heller inte som möjligt att reglera att flisupplag ska byggas in, då det är oklart vilken effekt detta skulle få för lukt/luft och mögelsporerna som är flyktiga. Det är även oklart vad ett plank skulle innebära ekonomisk, driftmässigt och underhållsmässigt.

I Tyréns utredning framkommer det att såvida ingen avgränsande åtgärd vidtas gäller däremot rekommendationen avseende placering av ventilationsintag och utförande av fönster inom 450 meter från flisupplag (innefattar då hela planområdet) för helt oskyddade byggnader (sidan 20,6:e stycket, *Rättscentrum, Komplettering avseende risk samt luft- och luktstörning från Allöverket, 2020-12-21*). Det ska noteras att behovet av åtgärd för ventilation och fönster inom planområdet minskar med ökande avstånd och att byggnader och liknande som uppförs inom planområdet innebär avskärmning av bakomliggande byggnader. Med anledning av detta reglerar plankartan en byggteknisk bestämmelse inom hela planområdet en byggteknisk åtgärd ( $b_2$ ) om att bebyggelse som inte skärmas av annan bebyggelse och vetter direkt mot Allöverket ska utföras med fönster som inte är öppningsbara samt ventilations- och luftintag frånvänt Allöverket inom hela planområdet. På så vis bedöms lämplig avvägning gjort och störningarna minimeras.

För att ökad robust samhällsplanering anger Tyréns flera rekommenderade åtgärder för Rättscentrum och liknande byggnader som placeras närmre flisupplag än 200 meter om enbart avskärmande åtgärd på exploateringsområdet vidtas. Detta omfattar att fönster i fasad som vetter direkt mot Allöverket (dvs. utan skyddande fasad emellan) utförs som icke öppningsbart och att ventilationsintag placeras i riktning bort från Allöverket. Vidare anges att centralt avstängningsbar ventilation rekommenderas starkt för byggnad inom Rättscentrum som är belägen inom 200 meter från flisupplag samt för häktesdelar. Detta för att begränsa intag av eventuell brandrök. Med anledning av detta reglerar inom 200 meter från befintligt flisupplag den byggtekniska bestämmelsen  $b_2$  (se ovan) men också en byggteknisk bestämmelse om att byggnader ska ha centralt avstängningsbar ventilation ( $b_3$ ) 200 meter från Allöverkets närmsta fastighetsgräns för att ta hänsyn till att flislager kan förläggas var som helst på fastigheten då flislagerplaceringen inte är reglerad i Allöverkets miljötillstånd eller i plankartan för fjärrvärmeverket.

Eftersom häkte omnämns särskilt reglerar plankartan även den byggtekniska bestämmelsen om att oavsett var häkte placeras inom C-centrumändamål ska häkte utföras med central avstängningsbar ventilation ( $b_4$ ).

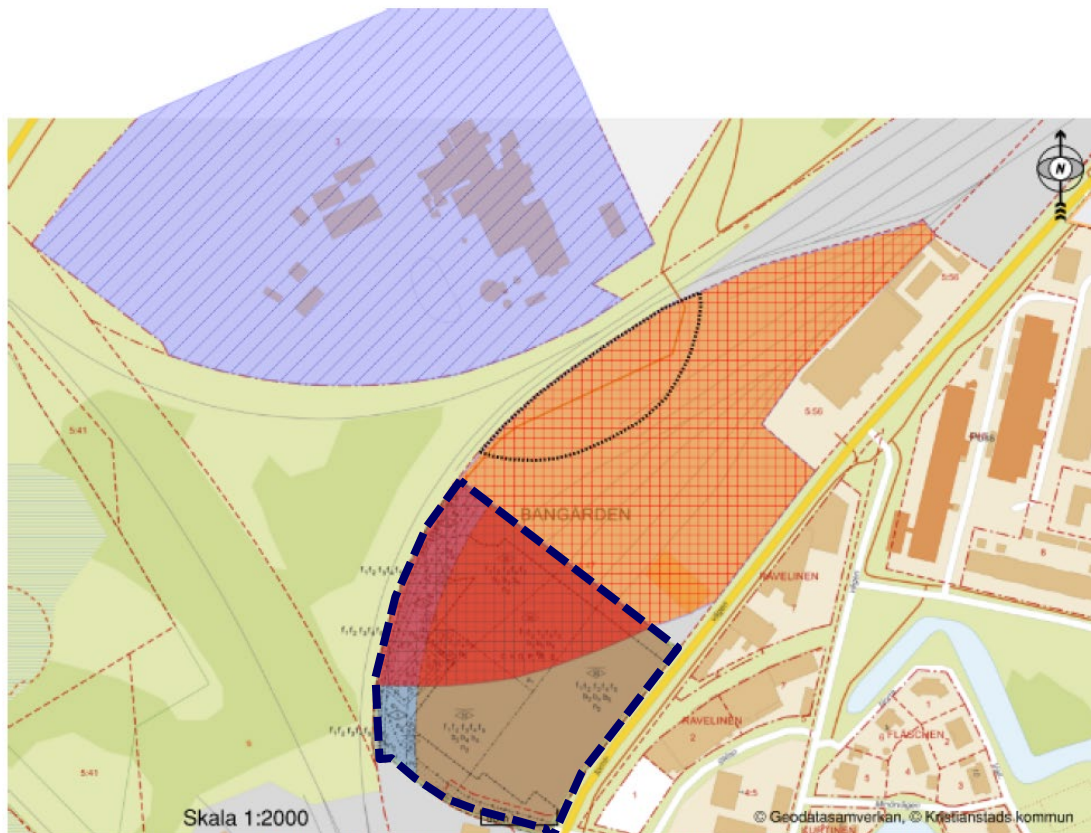


Mögelsporer bildas i flisupplagen vid gynnsam temperatur och fukthalt. Trots att förhärskande vindriktningen inte är mot planområdet kan mögelsporer spridas i byggnaden och påverkan av dessa går inte helt bortses ifrån. Den vanligaste vindriktningen för Kristianstad är västlig och sydvästlig vind vilket minskar möjlig påverkan av luktolägenheter (och spridning av mögelsporer) till planområdet. Vindriktningen påverkar även sannolikheten att planområdet påverkas om utsläpp av brandfarliga varor sker samt brandrök på planområdet.

Det finns begränsat med kunskap om hur spridning av mögelsporer sker utomhus och vilken påverkan detta har på människor. Stort fokus är istället på mögel i byggnader och inomhusmiljön. De rekommendationer och regleringar som finns kring mögelnivåer, annat än kopplat till byggnader, handlar således framför allt arbetsmiljön för de som kommer i direkt kontakt med trämögel (fysiskt hanterar materialet). De som arbetar aktivt med flisning och flishögar ska vara skyddade, dvs. använda mask eller befinna sig i hytt med filterrengöring på luften. Skydd av övrig personal i närheten av flishögar regleras inte uttryckligen, inte heller omgivningen. Företag som tillhandahåller luftrenare och filter till ventilation framhåller möjligheten att använda filter för att stoppa mögelsporer in i en byggnad där tex byggnader med tilluft försedd med HEPA-filter kan ta bort i stort sett alla mögelsporer ur tilluften. Det finns även andra åtgärder som kan vidtas för att hindra mögelsporer till planområdet såsom avskärmande åtgärder och upplagens placering. Då detta inte är möjligt att reglera inom aktuell detaljplanen samt för att skapa en robust planering regleras en byggteknisk bestämmelse om centralt avstängningsbar ventilation (b<sub>3</sub>) till 200 meter även från Allöverkets södra fastighetsgräns för att ta hänsyn till att flislager kan förläggas var som helst på fastigheten då flislagerplaceringen inte är reglerad i Allöverkets miljötillstånd eller i plankarta.

Ovanstående byggtekniska åtgärder (b<sub>2,3,4</sub>) med hänsyn till luft, lukt och mögelsporer men även sett till risken för brand i flishögarna från Allöverket bedöms som en rimlig avvägning av skyddsåtgärder ställt till individrisken vilket miljö- och hälsoskyddsavdelningen och räddningstjänsten instämmer med.

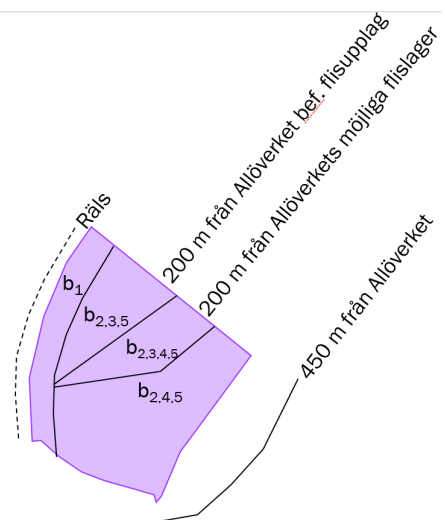
Tyréns anger att sannolikheten för störningar sett till luftföroreningar är mycket liten men för att upprätthålla robusthet både sett till ny bebyggelse och för fortsatt drift av Allöverket är det högst lämpligt att någon form av inbyggnad av flisupplag sker för att minska vindspridning av mögelsporer och att förebygga damningsproblematik, detta även om åtgärder vidtagits i planområdets gräns då åtgärder direkt vid flisupplag är mer effektiva. Diskussion kring lämpliga lösningar för inbyggnad och var upplag av flis lämpligen ska förläggas ska föras mellan Allöverket (kommunalt ägt) och kommunen. Diskussion om framtida inbyggnad av flisupplag eller andra åtgärder vid Allöverket kan pågå utanför denna detaljplanprocess och är inte avhängt nu aktuell detaljplan.



Figur 8 Reglering av var flislager får förläggas på Allöverkets fastighet saknas i både miljötillstånd och plankarta. Figuren visar hur stor del av exploateringsområdet som återfinns inom 200 meter från flislager när lagring kan ske var som helst inom fastigheten. Det rödrotiga området avser avsett område för Rättscentrum och orangerutigt område visar resterande del av exploateringsområdet. Avståndet 100 meter från närmsta del av Allöverkets pannor finns också markerat på planområdet (område inringat med streckad svart linje).

Planområdet markerat. Illustration: Tyréns (2020-12-21)

|                                       | Luftintag och vent bort från pgr | Luft och ventintag bort från Allöverket | Centralt avstängningsbar vent | Ej öppningsbara fönster | Öppningsbara fönster | Utrymning av bort från väg | Rastgård med tät vägg eller skärm mot Allöverket och väg | PLAN-BESTÄMMELSE |
|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------|
| 30-35 meter                           | •                                |                                         | •                             | •                       | •                    | •                          |                                                          | b <sub>1</sub>   |
| 200 meter från Allöverkets flisupplag |                                  | •                                       | •                             | •                       |                      |                            |                                                          | b <sub>2+3</sub> |
| 200 meter från möjlig flisshantering  |                                  |                                         | •                             |                         |                      |                            |                                                          | b <sub>3</sub>   |
| 450 meter från Allöverket             |                                  | •                                       |                               | •                       |                      |                            |                                                          | b <sub>2+4</sub> |
| Häkte                                 |                                  |                                         | •                             |                         |                      |                            |                                                          | b <sub>4</sub>   |
| Rastgård häkte                        |                                  |                                         |                               |                         |                      |                            | •                                                        | b <sub>5</sub>   |



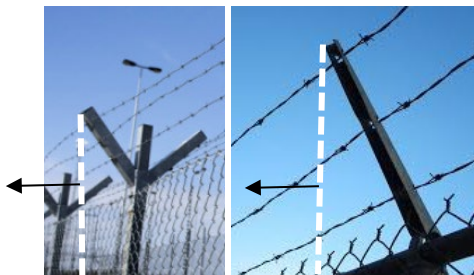
Sammanställda byggtekniska åtgärder inom planområdet med hänsyn till järnvägen och luft. Därtill regleras en byggteknisk åtgärd (b<sub>5</sub>) att häktets rastgård ska utformas med tät vägg eller skärm mot Allöverket och järnvägen med hänsyn till buller. Illustration: Kristianstads kommun.



## Stängsel

Trafikverket har ett stängsel som löper utmed det aktiva järnvägsspåret. Stängsel är placerat i ungefärlig gräns för den nuvarande fastighetsgränsen. Stängslet ska bland annat hindra spårspring och skydda anläggningen. Rättscentrum har också ett behov av att anlägga stängsel utmed tänkt fastighetsgräns för att skydda verksamheten/säkerhetsobjektet. Eftersom de båda stängslen har olika syften och utformningsbehov är det inte aktuellt att samordna dessa två.

Rättscentrums stängsel kan uppföras på ett sådant avstånd att det inte påverkar Trafikverkets underhåll av järnvägen eller det stängsel som Trafikverket har i fastighetsgräns. Utifrån elsäkerhet kräver Trafikverket ett avstånd på minst 2,5 m mellan Trafikverkets befintliga stängsel och Rättscentrums kommande stängsel/staket/avskärmning. Plankartan reglerar därför en placeringsbestämmelse ( $p_1$ ) om att nytt stängsel/staket/avskärmning ska placeras minst 2,5 meter från Trafikverkets stängsel. Avståndet ska vara från stängslets/staketets/avskärmningens närmaste del, se förklarande bilder nedan.



*2,5 meter räknas från stängslets/staketets/avskärmningens närmaste del.*

I dagsläget uppgår avståndet till som minst 3,5 meter från Trafikverkets befintliga stängsel till föreslagen markanvändning för tekniska anläggning och markparkering (E,T<sub>2</sub>).

Ytan mellan Rättscentrums stängsel och Trafikverkets stängsel får skötas av fastighetsägaren. Rättscentrums stängsel ska uppföras och underhållas inom fastighetsgräns och på säkert avstånd från järnvägen. Kontakt ska tas med Trafikverkets underhåll i god tid före uppförandet av stängslet.



### Planen omgivningspåverkan

De nuvarande arbetsplatserna inom åklagarmyndigheten och polismyndigheten i de centrala delarna av Kristianstad avser att omlokaliseras till det nya Rättscentrum på bangårdsområdet och därutöver bedöms drygt 200 arbetsplatser tillkomma utöver de 200 stycken som finns idag. Andelen häktesplatser planeras att utökas från ca 30 till 100 stycken. Därtill kommer Rättscentrum besökas av allmänheten med anledning av passexpedition, hittegodsavdelning och anhörigbesök. Verksamheten med arbetstagare och besökare kommer generera stor andel trafik tillsammans med uttryckning av polisbilar och kriminalvårdens fångtransport. Det finns idag inga bostäder i närheten av planområdet som bedöms kunna störas av den planerade verksamheten. Däremot planeras bland annat bostadsbebyggelse strax öster planområdet och Vattentornsvägen. Rättscentrum inom planområdet ska utformas så att olägenheter minimeras för kommande bostadsbyggnation i närområdet då verksamheten måste anpassas till sin centrala plats i staden. En etablering av häkte ska inte förhindra byggnation av stadsbyggd i närområdet med anledning av att stora delar av Kristianstads norra delar är utpekade i den fördjupade översiktsplanen som utvecklingsområde/stadsbyggd.



## PLANFÖRSLAG

---

### Planens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör för uppförandet av ett nytt Rättscentrum i ett centralt läge i Kristianstad. Planförslaget möjliggör en stor exploatering som ett första led i att utveckla godsbangårdsområdet norr om Kristianstads stadskärna. Byggrätten reglerar olika begränsade högsta nockhöjder anpassade till stadens stadssiluet och områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnader, Tullkammaren med packhus. Huvuddelen av planområdet medger ingen begränsning av exploateringsgraden med hänsyn till vikten av att kunna uppföra, expandera och utveckla denna samhällsviktiga funktion.

I ett led att utveckla bangårdsområdets markpotential planläggs marken närmast järnvägen med andra ändamål än Rättscentrum, som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detaljplanen reglerar även krav på byggtekniska åtgärder med hänsyn planområdets närhet till järnvägen och stadens fjärrvärmeverk.

Genom en etablering av ett nytt Rättscentrum kommer Kristianstad att utvecklas med ytterligare en årsring. Rättscentrum kommer ansluta till stadens befintliga arkitektur och stora och vackra anläggningar/hus såsom Vattentornet, Kyrkan, Stationshuset och Rådhuset genom att byggrätten regleras med utformningsbestämmelser som bland annat anger att fasadmaterial till huvudsak utgöras av sten, tegel och puts samt utgöras av varierande kulörer.

Rättscentrum avser få två tillfarter från Vattentornsvägen, en i söder och en i norr, där allmänheten blir hänvisad till den norra där även ett entrétorg ska bildas.



*Gatuvy som visar tänkt Rättscentrum från entrétorget i norr.*

*Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



## Planområdets avgränsning

Planområdet har en naturlig avgränsning jämsides järnvägen och Vattentornsvägen och omfattar främst planerat Rättscentrum.

## Tänkt byggnation

Fastighetsägarens vision är att skapa ett Rättscentrum som uppfyller hyresgästernas krav på säkerhet för personal och besökande samtidigt som byggnaden upplevs som modern och nyskapande vad gäller både utformning, teknik och miljö. Antalet anställda beräknas uppgå till ca 500 och därutöver innefatta ca 100 häktesplatser.

Polisens verksamhet består av både en administrativ och en operativ del och Kriminalvården består av häktesdel, transporttjänst och frivård. Därtill avser nytt hus inrymma kontorslokaler för åklagarmyndigheten och nationellt forensiskt centrum (NFC). Eftersom markanvändningen i ett Rättscentrumhus kan omfatta allt från kontorslokaler, polishus, häkte, kriminalvård, gym, samlingslokaler, konferensrum, lagerhållning av beslagtagna föremål, skjutbana m.m. medges ett flexibelt och brett användningsområde.

Rättscentrum utformas som en förlängning av staden. Kvarteret bryts ner genom uppdelning i flera volymer med olika uttryck, skala, kulör och material för att anpassas till stadsbilden och skapa variation i kvarteret. Fasader utformas med robusta och hållbara material i tegel och sten som knyter an till Kristianstads stadsbild samt den bevarade Tullkammaren av tegel i kvarteret. Utemiljöer är omsorgsfullt gestaltade och innefattar bland annat ett upphöjt entrétorg som bildar entréplats för Rättscentrums olika publika funktioner.



*Gatuvy som visar tänkt Rättscentrum från Vattentornsvägen.*

*Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



## Kvartersmark för T1-Driftområde för järnväg

Utrymmet mellan närmast räl och 12 meter in på bangårdsområdet från fastighetsgränsen till Kristianstad 4:47 reglerar plankarta markanvändningen till driftområde för järnvägen (T<sub>1</sub>) samt att marken inte får förses med byggnad (prickmark) för att säkerställa riksintresset för kommunikationer och järnvägens nuvarande och framtida drift och underhåll. Området omfattar 741 m<sup>2</sup>. Då området inte får nyttjas till uppställning och parkering reglerar plankartan även egenskapsbestämmelse om att området inte får nyttjas till parkering (n<sub>1</sub>).

Undantag görs vid Tullkammaren med packhus, där avståndet endast uppgår till 10,5 meter, detta då det önskas köryta för Rättscentrum väster om Tullkammaren för att skapa access i området till både den södra och norra infarten till Vattentornsvägen. Avståndet har anpassats så att det skapas en körbredd på ca 6,5 meter vilket möjliggör framkomlighet trots mötande trafik. Körytan kan accepteras av Trafikverket såvida Rättscentrums stängsel kan uppföras på ett sådant avstånd att det inte påverkar Trafikverkets underhåll av järnvägen samt det stängsel som Trafikverket har i fastighetsgräns.

Trafikverket har ett vävt stålnät/stängsel som är uppfört ungefär i fastighetsgräns mellan Kristianstad 5:41 i väster och 4:47 i öster och är förlagt i huvudsak utanför planområdet. Utifrån elsäkerhet krävs ett avstånd på minst 2,5 m mellan Trafikverkets befintliga stängsel och Rättscentrums stängsel utmed spårområdet. Plankartan reglerar en placeringsbestämmelse (p<sub>1</sub>) om att nytt stängsel/staket/avskärmning ska placeras minst 2,5 meter från Trafikverkets stängsel. Rättscentrums skärmning ska uppföras och underhållas inom fastighetsgräns och på ett säkert avstånd från järnvägen. Se även sidan 83 under rubriken *Tekniska frågor* i genomförandebeskrivningen.



## Kvartersmark för E,P<sub>2</sub>- Tekniska anläggningar och Markparkering

Utrymmet mellan markanvändningen för driftområde för järnvägen (T<sub>1</sub>) och 30 meter in på planområdet från spårmittpunkt regleras till mark för tekniska anläggningar och markparkering (E,P<sub>2</sub>). Detta är sådan markanvändningen som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse med hänsyn till närheten till järnvägen. Området omfattar 3154 m<sup>2</sup>.

### Bebyggandets omfattning

Inom detta utrymme tillåts endast mindre tekniska anläggningar med en reglerad exploateringsgrad (e<sub>1</sub>) på 30 m<sup>2</sup> varav maximalt 10 m<sup>2</sup> per enhet inom hela användningsområdet. Plank/skärm tak utmed järnvägen till skydd mot spårstoft får därutöver uppföras. Det är därmed bara möjligt att uppföra mindre byggnader t.ex. transformatorstation då antalet byggnader ska minimeras med bl.a. hänsyn till avåkningsrisken för järnvägen. Plank/skärm tak för spårstoft inom m<sub>1</sub>- område räknas därmed inte in i tillåten exploateringsgrad (e<sub>1</sub>).

På grund av elsäkerhetsrisken får dessa byggnader inte överstiga en totalhöjd (  ) på 3 meter. Med totalhöjd regleras höjden på byggnader inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion som till exempel skorstenar, antenner, master och hiss schakt.

### Skydd mot störningar

Utrymmet mellan 12 till 15 meter från närmsta räls ska eventuella markparkeringar skärm as med skärm tak samt med plank eller annan tät konstruktion (m<sub>1</sub>) till skydd mot nedfallande sotstoft och bromsdamm som kan skada lacken på uppställda fordon. Den prickmark som regleras utmed spårområdet anger att "Marken får inte förses med byggnad. Plank/skärm tak för skydd av spårstoft får dock uppföras". Vid de utrymmen där u-område regleras ska dock marken vara tillgänglig för underjordiska ledningar.

### Administrativa bestämmelser

Inom området regleras även med administrativ bestämmelse om markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u). För att förhindra byggnation på ledningarna regleras mark som inte får förses med byggnad (prickmark).



## Kvartersmark för C,E,K,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>-Centrumändamål- ej häkte, Tekniska anläggningar, Kontor, Parkeringshus och markparkering

Utrymmet mellan markanvändningen för tekniska anläggningar och markparkering (E,P<sub>2</sub>) och 30 meter från spårmit mitt får området exploateras med högre bebyggelse och bredare markanvändning, då Trafikverket kräver på bebyggelsefritt avståndet på 30 meter från spårmit mitt upprätthålls. Området omfattar 1 278 m<sup>2</sup>. Markanvändningen regleras till centrumändamål- ej häkte, tekniska anläggningar, kontor, parkeringshus och markparkering (C,E,K,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>). Markanvändningen omfattar även den befintliga Tullkammaren med packhus då den utgör en befintlig byggnad. Ett annat undantag görs i den södra delen av planområdet där ett mindre jack (10 m<sup>2</sup>) möjliggörs då nya byggnader behöver anläggas för att optimera fasadlängderna, för att på så vis inte behöva bryta hushörnet.

- Inom **C<sub>1</sub>-ej häkte- centrum** tillåts polisstation, butiker, restaurang, gym, banker, apotek, samlingslokaler, hotell och lättare vård och hälsovård. Denna markanvändning är indexerad och preciserad till att inte tillåta häkte med hänsyn till risken från järnvägen då det förekommer övernattnings, dock ej varaktig utan av begränsad karaktär.
- Inom **K-kontor** tillåts bland annat kontorslokaler och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering och vuxenutbildning utan behov av friyta utomhus.
- Inom **P<sub>1</sub>, P<sub>2</sub>-parkeringshus och markparkering** tillåts bland annat parkeringshus/ garage och markparkering.
- Inom **E-teknisk anläggning** tillåts bland annat transformatorstation.

Ett brett användningsområde i detta centrumnära läge medger ett flexibelt utnyttjande av marken så att området kan nyttjas för flera olika funktioner i framtiden.

### Bebyggandets omfattning

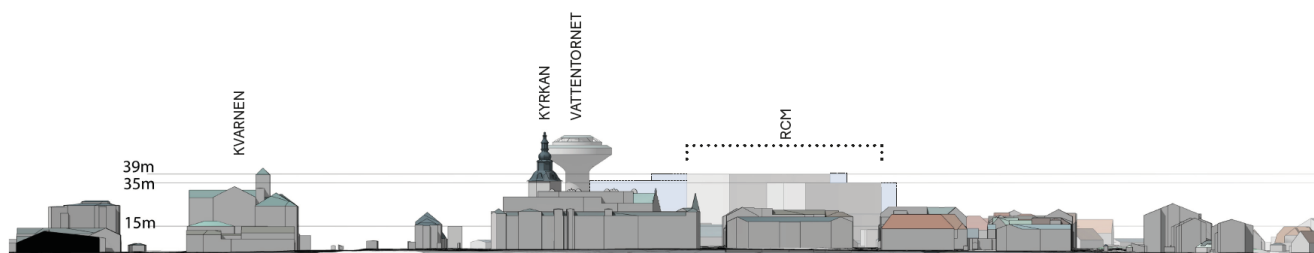
Huvuddelen av planområdet medger ingen begränsning av exploateringsgraden med hänsyn till vikten av att kunna uppföra, expandera och utveckla denna samhällsviktiga funktion som ett Rättscentrum innebär. Det finns inte något motiv till att reglera exploateringsgraden då det ändå krävs körytor, ytor för dagvattenhantering, parkeringsplatser etc. som gör att vissa ytor kommer undantas från att exploateras.

Utmed planområdets norra del regleras mark där byggnad inte får uppföras (prickmark) på 2 meter för att skapa ett avstånd till tänkt fortsatt expanderings av bangårdsområdet.

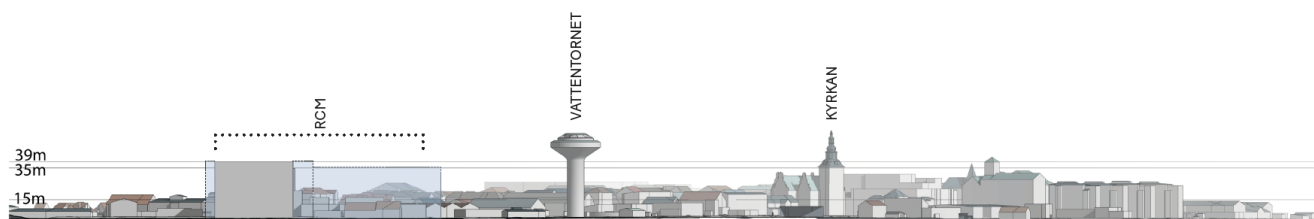
Tillåtna byggnadshöjder har särskilt studerats. Ny bebyggelse regleras med en högsta tillåten nockhöjd på 15, 35 respektive 39 meter. Högsta nockhöjd på 15 meter regleras närmast Tullkammaren med packhus med hänsyn till denna kulturhistoriska värdefulla byggnad, som har en befintligt nockhöjd på 10,6 meter. Därutöver regleras 35 meter samt 39 meter inom ett område som vetter mot den högre anläggningen på Allöverket. Genom en reglering av 35 meter underordnar sig ny bebyggelse hela Heliga Trefaldighets kyrkans kyrktorn och stadens Vattentorn samt Kvarnen, som är tydliga landmärken i staden. Den begränsande delen med 39 meter underordnar sig fortfarande kyrkans översta spira och Vattentornet och regleras bara i den delen som det är nödvändigt. Tanken är att



Rättscentrum högsta del är 8 våningar. Då mycket teknikutrymmen måste installeras i bjälklagen skapas en högre nockhöjd. Avsikten med att reglera nockhöjd är att Rättscentrum är i behov av master på byggnaden för kommunikation, som annars hade räknats in i en reglerad totalhöjd. Med nockhöjd avses den högsta delen på en byggnads takkonstruktion. Om andra anläggningar såsom master/antennar eller andra uppstickande delar uppförs som överstiger 45 meter ska detta samrådask med Försvarsmakten innan uppförande, se sidan 83. Inom den aktuella markanvändningen (C,E,K,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>) regleras marken till endast 15 meter i nockhöjd med hänsyn till risken till järnvägen.



Principsektion  
Möjlig byggrätt



Principsektion  
Möjlig byggrätt

*Illustration om hur tänkt Rättscentrum förhåller sig till den övriga stadsbilden. Ljusgrå byggnad utgör tänkt byggnation och ljusblått illustrerar möjligt byggrätt.*

*Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



*Tänkt byggnation och höjder. Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*

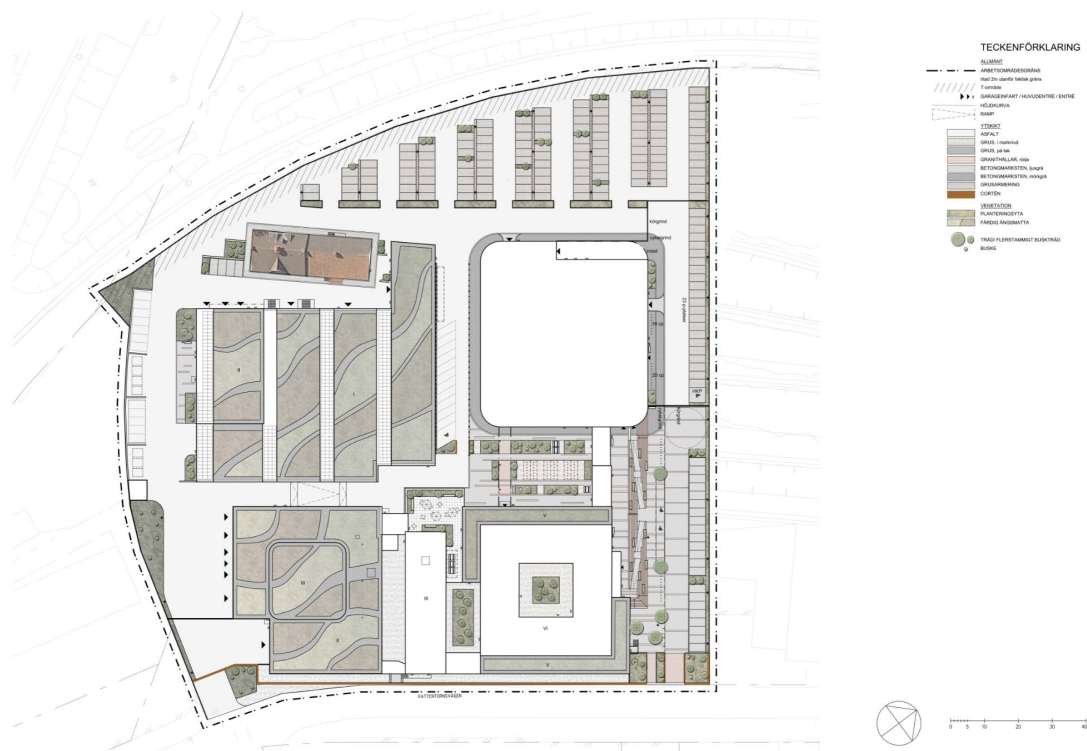
## Utformning

Med hänsyn till att exploateringsgraden lämnas oreglerad och höjden är relativt hög regleras flertal utformningsbestämmelser med hänsyn till inpassning i stadsbilden.

**f1-** Fasader ska i huvudsak utformas med tegel, sten eller puts. På så vis knyter materialen an till Kristianstads stadsbild samt den bevarade Tullkammaren av tegel i kvarteret.

Eftersom planområdet ligger i närheten av flera karaktäristiska byggnader såsom Vattentornet, Tullkammaren, Stationshuset, Heliga Trefaldighets kyrkan och en lagerlokal i trä är det svårt att styra upp utformningen utifrån omgivningen då de skiljer sig i allt från takvinkel, fasadmateriäl, färg till höjd. Fasadmaterialet regleras till i huvudsak tegel, sten eller puts. De materialen ger en mer levande yta, åldras vackrare och bryter ner byggnadens skala till skillnad från större släta ytor. Med anledning av att fasadmateriäl ska vara i huvudsak tegel, sten eller puts tillåtas mindre ytor med inslag av andra fasadmateriäl. Inom ramen för begreppet "puts" kan en putslikande bearbetad betong tolkas in under begreppet, däremot tillåts inte rå betong.

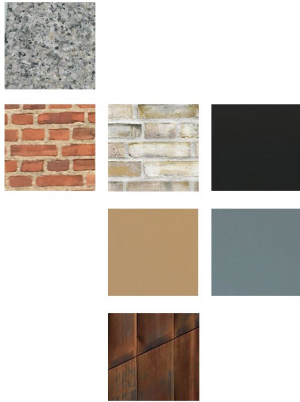
**f<sub>2</sub>-** Tak ska vara av 25 % växlighet (sedum, biotak, eller likvärdigt). Bestämmelsen är inte avsedd för att hantera dagvatten (fördröjning) utan har en gestaltande funktion. Då byggnadskropparna kommer ha olika höjder och lågdelen (15 meter) kommer utgöras av ett större taklandskap så kommer takväxligheten uppfattas och skådas från omgivande högre bebyggelse. Genom en reglering av sedumtak fångas även närheten till Vattenriket upp. Sedumtak är även bra ur miljö- och djurlivsaspekten (insekter, fjärilar mm).



*Situationsplan över tänkt exploatering. Observera norrpilens ritning. Illustrerat sedumtak (vågmönstrat) planeras till ca 45 % medan plankartan reglerar att minst 25% av takyterna ska utgöras av sedum. Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



**f<sub>3</sub>**-Fasader ska utgöras av material med varierande kulör. Denna bestämmelse är avsedd för att bryta ner byggnadens massiva intryck och skapa en variation av kulörer och skapa variation i stadsbilden.



*Illustration över tänkt kulörpalett. Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*

**f<sub>4</sub>**-Stängsel/avskärmning mot Vattentornsvägen ska utformas som pallisadstängsel eller likande (ej traditionellt nätstängsel). Vävt stålnät och liknande ska därför inte anläggas och ska istället utformas likt illustrationen på sidan 50 för att anpassas till stadsmiljön, utan att säkerheten kring byggnaden minskas. Övriga gränser som inte vetter mot Vattentornsvägen kan utformas som traditionellt nätstängsel eller liknande.

**f<sub>5</sub>**-Byggnadskropparna ska delas upp i olika volymer och variera i formspråk. Då ett nytt Rättscentrum utgör en storskalig institutionsbyggnad krävs att byggnadskroppen delas upp för att skapa mer måttfullhet i stadsbilden.



*3D modell som visar tänkt Rättscentrum. Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



### Utförande

Plankartan reglerar en byggteknisk bestämmelse ( $b_1$ ) om att bebyggelse ska utformas med avstängningsbar ventilation och/eller ventilations- och luftintag frånvänt järnväg, ej öppningsbara fönster i fasad mot järnväg, obrännbar eller tändskyddad fasad mot järnvägen samt utrymningsmöjlighet bort från järnvägen. Gäller dock ej för ändamålen parkering eller teknisk anläggning. Detta med hänsyn till risken vid järnvägen och fjärrvärmeverket.

### Markens anordnade

Endast 90 % av markytan får hårdgöras ( $n_2$ ), vilket är en bestämmelse som upprepas inom större delen av planområdet ( $T_1$  och HKP<sub>2</sub> -områdena är undantagna) då den ska gälla inom hela användningsområdet. Avsikten är att resterande 10% ska nyttjas för hantering av dagvatten och ska säkerställa att resterande mark är tillgänglig för grus eller växlighet och inte hårdgörs.

Kommunen har tagit fram en projektering för Vattentornsvägen som kommer att vara styrande i förhållande till angränsande exploateringsfastigheter avseende dagvattenhanteringen (gräsbeklädda kanter för fördröjning av dagvatten). Kommunen har angett två dagvattensserviser utmed Vattentornsvägen dit exploatören är hänvisad att leda vattnet. Att marken inom planområdet höjdsättsättas rätt kommer hanteras i samband med projektering och regleras i exploateringsavtal. Detaljplanen anger därför inga plushöjder inom kvartersmarken utan höjdsättningen hanteras i kommande detaljprojektering.

### Skydd av kulturvärden

För att säkra kulturhistorisk värdefull bebyggelse kan PBL:s varsamhetskrav och förvanskingsförbud tillämpas.

Enligt PBL 8 kap 17§ ska en ändring av byggnad eller flytt av en byggnad utföras **varsamt** så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. För att förtydliga innebörden av varsamhetskravet kan dessa preciseras dessa genom bestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser. Detta betecknas med  $k$  på plankartan.

Enligt PBL 8 kap 13§ får en byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte **förvanskas**. För att säkerställa detta kan detaljplanen reglera en byggnad med rivningsförbud eller en bestämmelse om skydd av kulturvärden. Detta betecknas med  $r$  respektive  $q$  på plankartan.

Enligt Regionmuseet i Kristianstads rapport *Kulturhistorisk underlag för del av Kristianstad 4:47* (2017) utgör Tullkammaren med packhus byggnader som i volym, form och detaljer har en tidstypisk nationalromantisk prägel. En väsentlig del av värdet utgörs av det åt öster obrutna takfallet tillsammans med en tegelfasad med mönstermurade detaljer och utsmyckningar i natursten. Fönster och dörröppningar har en stiltrogen



utformning och regelbunden placering. Karaktäristiska detaljer är bland annat en i fasaden djupt indragen huvudentré, småspröjsade fönster och packhusets lastkaj.

Följande detaljer och karaktärsdrag anger Regionmuseet behöver beaktas för att Tullkammare- och packhusbyggnadens kulturhistoriska värden ska säkerställas:

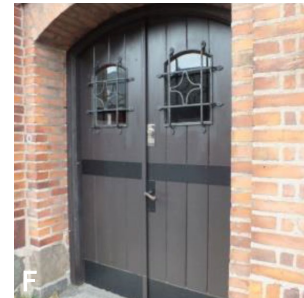
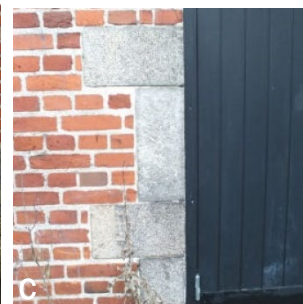
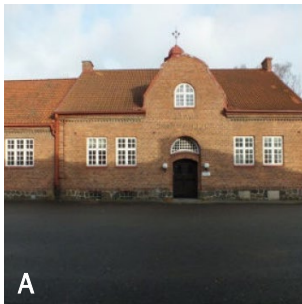
- Brant obrutet (inga takkupor eller takfönster) takfall åt öster med traditionell taktäckning i rött lertegel (bild A, nedan).
- Synlig granitsockel och tegelstomme (bild B nedan).
- Portomfattningar i natursten (bild C nedan).
- Träfönster med fasta spröjs och kittade glastrutor, likt befintliga (bild D nedan).
- Dekorativa plåtarbeten som takhuvar och fönsterbleck i rödmålad plåt (bild E, D nedan).
- Pardörrar i trä (bild F nedan).

För att bevara detta regleras Tullkammare- och packhusbyggnadens till följande med hänvisning till PBL 4 kap 16§ 2,3 & 4:

**r** Byggnad får inte rivas.

**q<sub>1</sub>** Taklutning och takfall åt öster får inte förändras.

**k<sub>1</sub>** Befintliga tegelbyggnader ska vid förändring utgöras av tegel med markerade knutkedjor, fönster- och dörromfattningar samt takfot. Exteriöra dörrar ska vara i trä. Fönster ska vara träfönster med fasta spröjs och kittade glastrutor. Taket ska ha ett traditionellt taktäckningsmaterial, rött lertegel. Äldre interiöra byggnadsdetaljer från tiden som tullkammare och packhus bör bevaras.



Utdrag av några bilder från Regionmuseet i Kristianstads rapport "Kulturhistorisk underlag för del av Kristianstad 4:47" (2017).



Runt byggnaden regleras att byggnad inte får uppföras inom 3 meter från fasad som en frizon. Byggnaderna ska inte användas i ny föreslagen exploatering, men sparas för framtiden. Byggnaden ska underhållas och får inte stå och förfalla, vilket ska ske oavsett om det bedrivs verksamhet i byggnaderna eller ej.

#### **Administrativa bestämmelser**

Då området delvis innefattar ett markområde som är kontaminerat och behov av avhjälpandeåtgärd regleras (a<sub>1</sub>) att startbesked inte får ges för byggnad förrän markföroreningar har avhjälpits.

Inom området regleras även med administrativ bestämmelse om markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u). För att förhindra byggnation på ledningarna regleras mark som inte får förses med byggnad (prickmark).



## **Kvartersmark för C,K,D,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>,E - Centrumändamål, Kontor, Kriminalvård-dock ej häktesavdelning i markplan, Parkeringshus och markparkering, Tekniska anläggningar**

Utrymmet efter 35 meter från spårmitt tillåts en bredare markanvändning och inget särskilt hänsyn behöver tas till järnvägen, däremot krävs byggtekniska åtgärder med hänsyn till det närliggande fjärrvärmeverket. Området omfattar 22 428 m<sup>2</sup>.

Markanvändningen regleras till centrumändamål, kontor, kriminalvård-dock ej häktesavdelning i markplan, parkeringshus och markparkering samt tekniska anläggningar (C,K,D,P<sub>1</sub>,P<sub>2</sub>,E). Inom området är det därmed möjligt att placera häkte, dock ej i markplan för att skapa robust planering sett till översvämningsskrisen.

### **Bebyggandets omfattning**

Exploateringsgraden regleras inte, likt föregående markanvändning, se sidan 53.

Tillåtna höjder regleras likt föregående markanvändning se sidan 53.

Inom den aktuella markanvändningen regleras marken till en högsta nockhöjd på 15, 35 och 39 meter.

### **Utformning**

Utformningsbestämmelser regleras likt föregående markanvändning se sidan 55.

### **Utförande**

Plankartan reglerar ett flertal olika byggteknisk bestämmelse (b<sub>2-5</sub>) beroende på avståndet till fjärrvärmeverket.

**b<sub>2</sub>**-Bebyggelse som inte skärmas av annan bebyggelse och vetter direkt mot Allöverket ska utföras med fönster som inte är öppningsbara samt ventilations- och luftintag frånvänt Allöverket.

**b<sub>3</sub>**- Byggnader ska ha central avstängningsbar ventilation.

**b<sub>4</sub>**-Häkte och arrest ska ha central avstängningsbar ventilation.

**b<sub>5</sub>**-Häktets rastgård ska utformas med tät fasad mot Allöverket och järnvägen. Den täta fasaden ska helt tät mellan sektioner och ner mot golv och utgöras av material med ytvikt om minst 15 kg/m<sup>2</sup>. Höjden ska vara minst 2 meter. Såvida väggen utformas som glasvägg ska glaset vara minst 6 mm tjock.

### **Markens anordnade**

Markens anordnade regleras likt föregående markanvändning se sidan 57.

### **Skydd av kulturvärden**

Skydd av kulturvärdena regleras likt föregående markanvändning se sidan 57.

### **Administrativa bestämmelser**

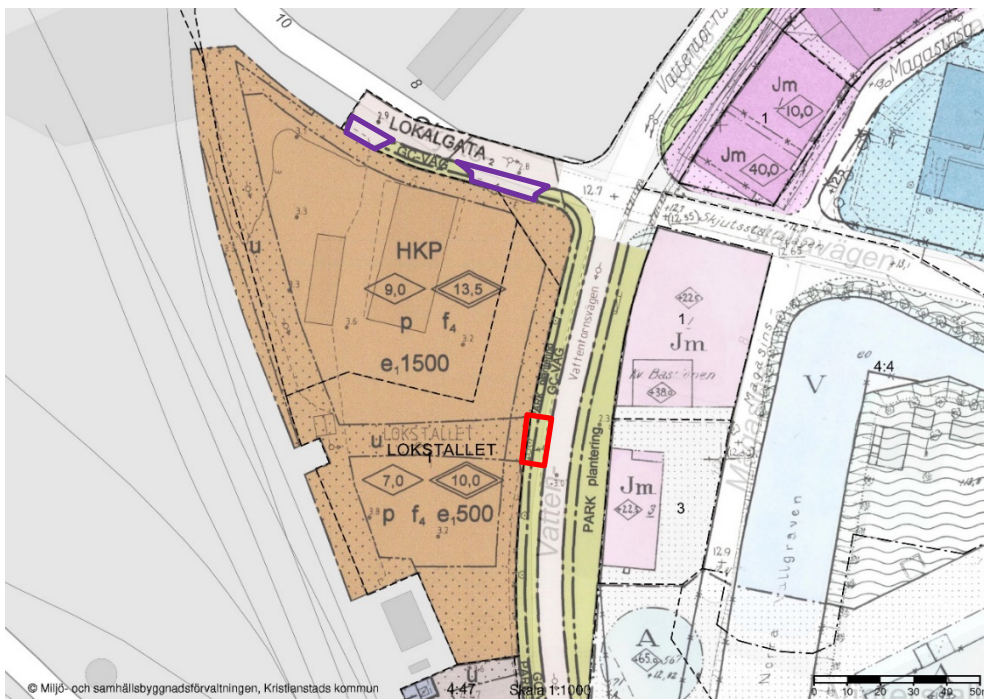
De administrativa bestämmelserna regleras likt föregående markanvändning se sidan 59.



## Allmän platsmark för GATA<sub>1</sub>

### Markanvändning

Eftersom Skjutstallavägen, väster om Vattentornsvägen, planeras bli enskild kvartersmark uppstår behovet av ny in- och utfart till fastigheten Lokstallet 1 och del av Kristianstad 4:47, som annars nyttjar Skjutstallavägens västra del. Ny in- och utfart (GATA<sub>1</sub>-Tillfart) är placerad invid ett befintligt u-område och utgörs av mark som inte får bebyggas (prickmark) vilket gör att området ändå inte kan nyttjas till byggrätt.



Underliggande planmosaik. Rödmarkerat område planläggs som ny in- och utfart (GATA<sub>1</sub>) till Lokstallet 1 och del av Kristianstad 4:47. Tidigare in- och utfarter som utgår är markerat med lila. Karta: Kristianstads kommun

Planområdet omfattar inte Vattentornsvägen som i dagsläget är planlagd för allmän plats. Det är inte möjligt att reglera in- och utfartsförbud i plangräns och därav regleras inte anslutande vägar från kommande Rättscentrum. Avsikten är att endast två in- och utfarter anläggs utmed Vattentornsvägen från Rättscentrum. Trots att plankartan saknar bestämmelser om utfartsförbud så är det huvudmannen och väghållaren för gatan (Kristianstads kommun/tekniska förvaltningen) som avgör om och var in- och utfarter mot gatan får lämpligen placeras. I detta fall har tekniska förvaltningen ansett det lämpligt att två nya anslutningar kan skapas från Rättscentrum, vilket förprojekteringen av Vattentornsvägen också illustrerar.



## **HKP<sub>2</sub>-Detaljhandel, Kontor, Markparkering**

Markanvändningen utgör 13 m<sup>2</sup> och är en planteknisk justering i samband med att Skjutstallavägen blir enskilt ägd. Markanvändningen gör att förslagsvis fastigheten Lokstallet 1 kan vetta direkt mot Vattentornsvägen.

### **Ändrad lovplikt**

Hela kvartersmarken regleras till att marken inte får förses med byggnad (prickmark).



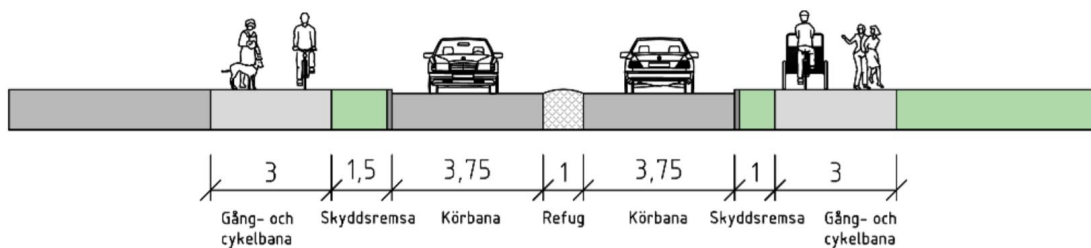
## Trafik och parkering

### Bilväg

Planområdet ligger utmed Vattentornsvägen och Skjutstallavägen som båda utgör kommunala gator som är hastighetsbegränsade till 40 km/h. Vattentornsvägen utgör en större trafikgata som förbinder stadens centrum med norra Kristianstad via den anslutande Snapphanevägen. Skjutstallavägen, väster om Vattentornsvägen, fungerar som tillfartsväg till fastigheterna i området söder om planområdet.

I samband med anläggandet av Rättscentrum och kommande stadsförnyelseprojekt utmed Vattentornsvägen finns behov av att omgestaltas vägen för att skapa en mer stadsmässig och funktionell gata. Parallellt med nu aktuell detaljplan detaljstuderas Vattentornsvägen från stationen i söder till Snapphanevägen i norr. Det finns ännu bara ett arbetsmaterial framtaget (Ramböll, 2020) som innebär att det anläggs kombinerade gång- och cykelbanor på båda sidor om vägen och mellan körbanorna och gång- och cykelbanorna anläggs planteringszoner av gestaltnings-skäl och ur dagvattensynpunkt (avvattning vid kraftigt skyfall och rening). Körbanorna anläggs med en bredd på 3,75 meter med en överkörbar mittrefug på 1 meter. Körbanans mått baseras på att utryckningsfordon från Rättscentrum ska ha bättre förutsättningar att komma fram trots hög trafikbelastning eller köer längs vägen.

Framtagen typsektionen för Vattentornsvägen mellan Norra Kaserngatan i söder och Snapphanevägen i norr har minskats något förbi Rättscentrum då det finns behov av att nyttja hela den enskilt ägda fastigheten del av Kristianstad 4:7.



*Sektion mellan Norretullsvägen och Skjutstallavägen, utanför Rättscentrum. Illustration: Ramböll 2020, Arbetsmaterial.*

Hur gaturummet slutligen disponeras regleras inte i denna detaljplan. Föreslagen sektion kan anläggas inom ramen för gällande detaljplan.



*Planskiss över Vattentornsvägen mellan Norretullsvägen och Skjutsstallavägen. Illustration: Ramböll, 2020, Arbetsmaterial.*

### **Gång- och cykelväg**

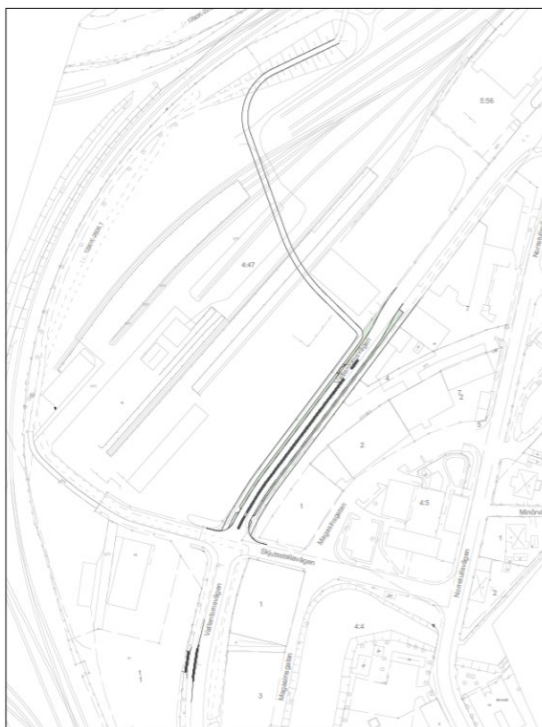
En gång- och cykelväg går idag utmed Skjutsstallavägen och järnvägsspåret utmed planområdets västra del. Gång- och cykelvägen övergår i en gång- och cykelbro över spårområdet som länkar samman stadskärnan med stadsdelen Näsby. Därutöver finns det en separat gång- och cykelväg utmed Vattentornsvägens östra del.

I samband med nytt Rättscentrum avser gång- och cykelvägen inom planområdets västra del utgå och en ny tillfällig gång- och cykelväg kommer anläggas norr om planområdet och ansluta befintlig gång- och cykelbro över järnvägen, som ska vara kvar, tills dessa att en permanent lösning tagits fram. Gång- och cykelvägen är strategisk viktig för att nå det planerade kommunala badhuset på Näsby från centrum. Avsikten är att ny gång- och cykelväg ska vara i drift innan dess att nuvarande inte kan användas. Området där gång- och cykelvägen ska anläggas kommer också vara aktuell för etableringsområde i samband med byggnation av Rättscentrum.

För övrigt kommer det troligtvis uppstå ett behov av någon form av gång- och cykelpassage över Vattentornsvägen i samband med att Rättscentrum byggs.



Framtaget förslag (Ramböll, 2020) för Vattentornsvägen innebär förbättrade gång- och cykelvägar på båda sidor om vägen. Gång- och cykeltrafiken kommer oundvikligen behöva korsa tänkta in- och utfarter till Rättscentrum och det är av stor vikt att dessa utformas väl (genom exempelvis skiftande markbeläggning) för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.



*Förslag till tillfällig omledning av gång- och cykelvägen norr om Rättscentrum. Bild: Ramböll (2020). Arbetsmaterial.*

### Tillfartsvägar

Ett PM avseende trafik till Rättscentrum har upprättats (Tyréns 2020-04-08). För nytt Rättscentrum ställs krav på två oberoende in- och utfarter till området av säkerhetsskäl. Nu föreslagen detaljplan reglerar därför att Skjutstallvägen utgår som allmän platsmark och istället bli Rättscentrum södra in- och utfart.

I samband med det uppstår ett behov av ny tillfartsväg från Vattentornsvägen till Lokstallet 1 vilket regleras i nu föreslagen detaljplan (GATA<sub>1</sub>). Ytterligare en in- och utfart planeras i planområdets norra del. Därtill tillkommer ett internt vägnät inne på Rättscentrums verksamhetsområde, som bland annat möjliggör rundkörning genom en passage väster om Tullkammaren och packhuset. På så vis kan en av in- och utfartsvägarna nå såvida någon en av dem blockeras. Dessa in- och utfarter bedöms trafiksäkra att anlägga trots att förhållningssättet är att Vattentornsvägen korsningspunkter ska begränsas för att öka trafiksäkerheten. Markanvändningen för E,P<sub>2</sub> (teknisk anläggning och markparkering) har utökats mot järnvägen jämfört med övriga sträckor utmed järnvägen för att skapa köryta på ca 6,5 meter runt den kulturhistoriska byggnaden och möjliggöra rundkörning inom den tänkta fastigheten.



### Trafikflöden

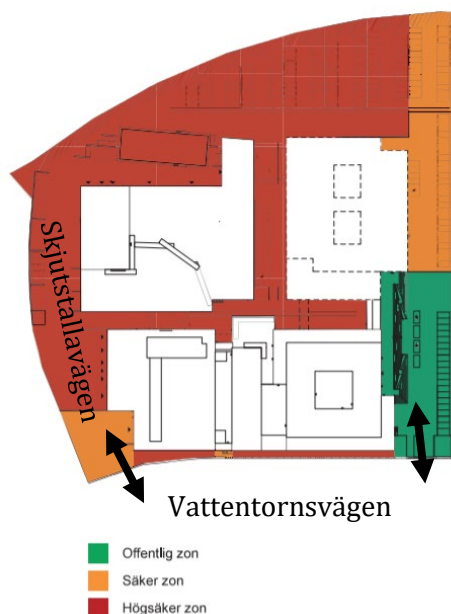
Den södra infarten till Rättscentrum avser främst nyttjas av polismyndighetens verksamhet med tjänste- och personalbilar och godsmottagning samt för kriminalvårdens tjänstebilar. Verksamhetens bedömning är att det kommer att göras cirka 400 fordonsrörelser/dag i den södra in/utfarten (PM Trafik, Tyréns 2020-04-08). Detta utifrån antaget antal anställda, tjänstefordon (inkluderat bussar, bilar, MC, hundfordon etc.) och godshantering.

Den norra infarten avser främst nyttjas av kriminalvårdens verksamhet med personalbilar samt är avsedd för allmänheten/besökare. Alla besökare som kommer gåendes, cyklandes eller med bil är hänvisad till den norra infarten, dit byggnadens offentliga zon och entré är placerad.

Bedömningen är att personal och besökare kommer att generera mellan 390-555 fordonsrörelser/dag i den norra in/utfarten (PM Trafik, Tyréns 2020-04-08). Detta utifrån antaget antal anställda och besökare och ett antagande om hur besökare når området.

Sammantaget bedöms därmed nytt Rättscentrum generera 790-955 fordonsrörelser per dag.

Vägnätet bedöms vara dimensionerat för denna mängd trafik.



*Zoneringsplan av Rättscentrum. Nya in- och utfarter är markerade. Kartan är inte i orienterad mot norr.*

*Karta: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*

Plankartan reglerar inget in- och utfartsförbud på resterande delar utmed Vattentornsvägen. Detta då bestämmelse om utfartsförbud endas får anges i gräns mot allmän plats och det är heller inte möjlighet att reglera utfartsförbud i planområdesgräns. Trots att det inte finns plantekniska bestämmelser om detta så är det huvudmannen och väghållaren för gatan (Kristianstads kommun/tekniska förvaltningen) som avgör om och var in- och utfarter mot gatan får placeras.



## Bilparkering

Det finns en gällande *Parkeringsnormen för Kristianstads kommun* (2018-10-09), se utdrag nedan. Parkeringsnormerna anger riktlinjer för hur många parkeringsplatser som ska anordnas vid ny- eller ombyggnad för olika ändamål.

| Parkeringstal                                                                |       |       |       |       |                                                  |       |       |       |
|------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------------------------|-------|-------|-------|
|                                                                              | Cykel |       |       |       | Bil                                              |       |       |       |
|                                                                              | zon 1 | zon 2 | zon 3 | zon 4 | zon 1                                            | zon 2 | zon 3 | zon 4 |
| <b>Småhus</b>                                                                |       |       |       |       | Boende + besökare<br>varav 10 % är besöksplatser |       |       |       |
| P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA (gäller vid detaljplanläggning)        | -     | -     | -     | -     | 8                                                | 9     | 10    | 13    |
| P-platser per bostad                                                         | -     | -     | -     | -     | 1                                                | 1,3   | 1,5   | 2     |
| <b>Flerbostadshus</b>                                                        |       |       |       |       | Boende + besökare<br>varav 30 % är besöksplatser |       |       |       |
| P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA (gäller vid detaljplanläggning)        | 33    | 33    | 33    | 33    | 10                                               | 11    | 16    | 16    |
| Plats per lägenhet "standard"                                                | 2,3   | 2,3   | 2,3   | 2,3   | 0,7                                              | 0,8   | 1,1   | 1,1   |
| Plats per liten lägenhet (<40 m <sup>2</sup> )                               | 1,3   | 1,3   | 1,3   | 1,3   | 0,3                                              | 0,5   | 0,8   | 0,8   |
| Plats per stor lägenhet (>90 m <sup>2</sup> )                                | 3,3   | 3,3   | 3,3   | 3,3   | 0,8                                              | 0,9   | 1,2   | 1,2   |
| <b>Utbildning</b>                                                            |       |       |       |       |                                                  |       |       |       |
| Förskola: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA *                            | 22    | 20    | 18    | 16    | 2                                                | 10    | 14    | 18    |
| Grundskola åk F-3: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA **                  | 38    | 64    | 37    | 23    | 1                                                | 5     | 6     | 8     |
| Grundskola åk 4-9: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA **                  | 38    | 64    | 37    | 23    | 1                                                | 5     | 6     | 8     |
| Gymnasieskola: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA                         | 20    | 19    | 18    | 17    | 1                                                | 5     | 7     | 9     |
| Högskola eller annan högre utbildning: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA | 20    | 19    | 18    | 17    | 8                                                | 19    | 35    | 58    |
| <b>Kontor och industri</b>                                                   |       |       |       |       |                                                  |       |       |       |
| Kontor: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA                                | 26    | 22    | 18    | 13    | 4                                                | 22    | 31    | 40    |
| Industri: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA                              | 13    | 11    | 8     | 6     | 2                                                | 11    | 15    | 19    |

Enligt förslaget ligger planområdet i zon 1, den mest centrala zonen, vilket innebär 4 bilparkeringsplatser samt 26 cykelparkeringar per 1 000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) för kontor. Tillgång till kollektivtrafik medför en reduktion på 10 % av antalet bilplatser under förutsättning att vissa villkor uppfylls (såsom mindre än 500 meters gångavstånd mellan fastighet och tågstation), vilket uppnås.

Nytt Rättscentrum planeras omfatta 11 420 m<sup>2</sup> BTA kontorsutrymme (undantaget för specialverksamheter så som arrest med förhör, multihall, gym, omklädningsrum, labb, hundar mm). Detta skapar ett behov av 46 p-platser samt 41 platser medräknad reduktion för kollektivtrafiken. Antalet bilplatser för personal och besökare uppgår till ca 200 bilplatser, vilket långt överskrider det beräknade behovet på 41 bilplatser. Därutöver tillkommer parkeringsplatser som inte ingår i det beräknade parkeringsbehovet som räknas till övrig parkering såsom för 15 polisens tjänstebilar utomhus (hundfordon etc.) och tjänstebilar i garage (86 tjänstebilar i garage, 14 bussar och 7 motorcyklar samt 3 släp).

Behovet av parkeringsplatser tillgodoses inom den egna tomtmarken i form av markparkering och garage.



### Cykelparkering

Planerat Rättscentrum skapar ett behov av 297 p-platser enligt parkeringsnormen, vilket anses vara ett stort antal sett till det tänkta antalet anställda, ca 500 stycken, trots att ytor som utgörs av specialverksamheter så som arrest med förhör, multihall, gym, omklädningsrum, labb, hundar mm. har räknats bort från den totala ytan. Anledningen till att andelen cykelplatser blir så hög beror på den låga personaltätheten i tänkt byggnation. Att räkna cykelplatsbehovet utifrån BTA är i detta fall inte rättvisande för Rättscentrum.

Tyréns har därför beräknat cykelplatsbehovet istället utifrån andel cykelplatser per anställd (PM Trafik, Tyréns 2020-04-08). Såvida kraven i BREEAM ska uppnås ska 1 cykelparkeringsplats per 5 anställda anläggas liksom krav på 1 plats per 50 anställd för besökare så uppstår ett behov på ca 110 platser. För Rättscentrum finns en förhoppning om att andelen hållbara resor ska vara hög. Det planeras för drygt 150 cykelparkeringsplatser inom nytt Rättscentrum, vilket bedöms vara ett rimligt antagande, vilket motsvara hälften av vad normen anger. Andelen cykelresor var 11 % enligt Region Skånes senaste resvaneundersökning från år 2018. 150 cykelparkeringar bör vara rimligt för Rättscentrum såvida ca 500 arbetsplatser skapas.

På illustrationen nedan redovisas 48 platser plus möjligheter att anlägga fler platser inom området centrala delar. Det slutgiltiga p-behovet hanteras närmare i bygglovsskedet.

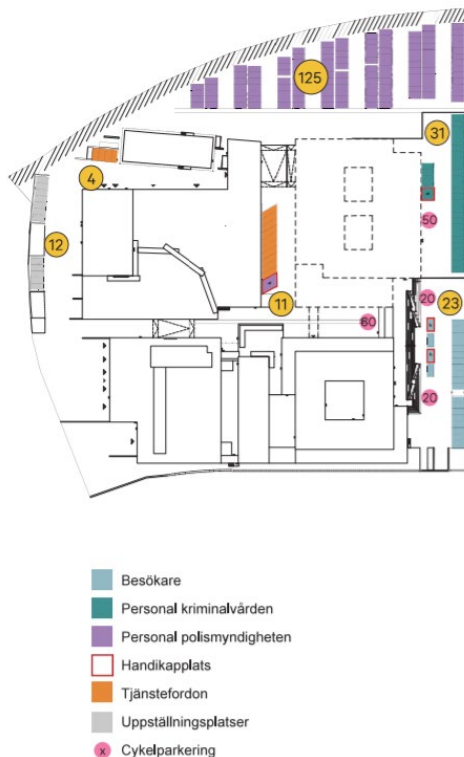


Illustration: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB



### Järnväg

Väster om planområdet passerar Blekinge kustbana och Skånebanan som trafikeras av framför allt av persontåg men även godstransporter. I dagsläget är Kristianstads tågstation slutstation för persontåg och dessa vänder vid stationen (säckstation). Godsen på dessa banor går inte in till de centrala delarna av Kristianstad utan passerar utanför. Åhusbanan passerar, till skillnad från de andra spåren, Kristianstads centralstation och trafikeras enbart av godståg till Åhus hamn. På dessa tre sträckor transporteras farligt gods som kan påverka omgivningen vid en trafikolycka eller annan olycka under transporten. De spår som nyttjas genererar även buller, vibrationer och elektromagnetiskt fält inom planområdet. Detta har särskilt beaktas, se under rubriken "Farligt gods" på sidan 40.

### Busstrafik

Planområdet ligger inom ett större område där stadsförtätning föreslås och kollektivtrafiken kommer påverkas genom att Vattentornsvägen får en ökad trafik med också fler potentiella bussresenärer längs sträckan på sikt eftersom närområdet är ett utpekat förtätningsområde i den fördjupande översiktsplanen för staden.

Norr om planområdet utmed Vattentornsvägen ligger busshållplatsen *Kristianstad Norretullsvägen* (200 meter) som trafikeras med stadsbuss. Söder om planområde finns *Kristianstad Central* (450 meter) med täta avgångar.

En ny busshållplats föreslås ersätta befintlig vid Norretullsvägen och avser trafikeras av både stad- och regionbussar (Arbetsmaterial, Ramböll, 2020). Hållplatsen utformas enligt Skånetrafikens tillgänglighetsanpassade hållplats med 2,3 meter bred hållplatsyta och placeras sidoförskjutet. Det ges inget utrymme för varken väderskydd eller sittplats. På sträckan där hållplatslägena finns behålls kommunens föreslagna vägsektion för Vattentornsvägen med undantag för gång- och cykelbanorna båda sidor som måste smalas av. Önskvärd bredd för gång- och cykelbanan är 3 meter men på grund av hållplatsläget minskas denna till 2,7 förbi det östra- och västra hållplatsläget. Mellan hållplatserna föreslås en 3 meter bred gång- och cykelpassage över Vattentornsvägen, men det exakta läget är inte bestämt och reglerar inte heller i nu aktuell detaljplan.



Förslag till nytt hållplatsläge, norr om Rättscentrum. Karta: Ramböll (2020).



*Planskiss av nytt hållplatsläge, norr om Rättscentrum. Karta: Ramböll (2020).*

Vattentornsvägen ska ges en utformning som tar hänsyn till in- och utfartslägen, kollektivtrafiken och busshållplatslägen. Dialog kommer föras med Skånetrafiken i samband med planeringsfasen, vilket hanteras utanför nu den aktuella detaljplanprocessen.

Inom planområdet finns en större ställplats för bussar för att reglera avgångstider. Denna plats nyttjas för att utrymmet på Kristianstad C är begränsat. Ställplatsen måste omlokaliseras i samband med att planområdet bebyggs.

Parallellt med arbetet med ny aktuell detaljplan har det pågått ett arbete med att hitta en lösning för ett kollektivtrafikstråk mellan Kristianstad C och Högskolan i Kristianstad, kallad *Kristianstadslänken etapp 3*. Ett av alternativen omfattar en bussgata över bangårdsområdet som diskuterats. Oavsett val av sträckning av Kristianstadslänken så utesluts inte alternativet över bangårdsområdet, trots en etablering av nytt Rättscentrum, då god linjeföring förbi Rättscentrum kan uppnås trots detaljplanens avgränsning.



### **Flygtrafik**

Planområdet ligger inom Kristianstad Österlen Airports TMA och Kontrollzon. Enligt riktlinjer krävs det en utförd flyghinderanalys för att tillstyrka en etablering av hinder högre än 20 meter. Kristianstad Österlen Airport gör dock bedömningen att det inte är nödvändigt att göra en beställning av flyghinderanalys för tänkt byggnation eftersom det finns byggnader i planområdets närhet som är högre.

Avsikten med att reglera nockhöjd och inte totalhöjd är att Rättscentrum är i behov av master/antennerna på byggnaderna för kommunikation, som annars hade räknats in i en reglerad totalhöjd. Det är i dagsläget inte känt hur höga dessa master/antennerna blir och därför kompletteras inte plankartan med reglering av högsta totalhöjd. Däremot indikerar nuvarande beräkningar på att master/antennerna kommer kunna uppföras utan att totalhöjden överstiger 45 meter. Om andra anläggningar såsom master/antennerna eller andra uppstickande delar uppförs som överstiger 45 meter ska detta samrådas med Försvarsmakten innan uppförande för att säkerställa att ingen skada sker på riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ miljöbalken). Detta då alla föremål över 45 meter (inom tätbebyggt område) eller 20 meter (inom annat område) enligt 6 kap 25 § Luftfartsförordningen (2010:770) ska anmälas skriftligt till Försvarsmakten minst fyra veckor innan arbetena påbörjas.



## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten och avser även bli kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Utmed Skjutstallavägen går ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten. Vatten- och spillvattenledningar går även strax söder om Tullkammaren och packhuset. Tillkommande bebyggelse kan anslutas till befintligt kommunalt VA-nät, genom nya serviser utmed Vattentornsvägen, i norra och i södra delen av fastigheten.

Två råvattenledningar passerar planområdets sydvästra del utmed spårområdet. Ena råvattenledningen är idag säkrad med ledningsrätt, som på sikt avser flyttas, plankartan reglerar råvattenledningarna med u-område. Plankartan innehåller även ett markreservatsområde för underjordiska ledningar (u-område) längs befintlig ledningsrätt. Ny bebyggelse tillåts inte på ledningen och i dess direkta närhet för att klara framtida underhåll och drift.

Dagvatten kan hanteras genom att ledas till kanalsystemet vid bastionerna öster om planområdet. Fördelen är att det ökar tillströmningen i kanalen samtidigt som den kan ta emot stora volymer rent dagvatten.

### Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen (PM Dagvatten, Tyréns, 2020-07-20).

#### *Dagvatten förutsättningar*

Idag leds regnvatten från planområdet direkt till det utbyggda kommunala dagvattennätet utan särskild rening. Planområdets befintliga bussuppställningsplats utgör en nedsänkt asfaltsyta som idag fungerar som fördröjningsyta. Dagvattnet når slutligen kanalsystemet runt de tidigare bastionerna i centrala Kristianstad. Kanalsystemet skapar goda möjligheter att hantera stora mängder dagvatten.

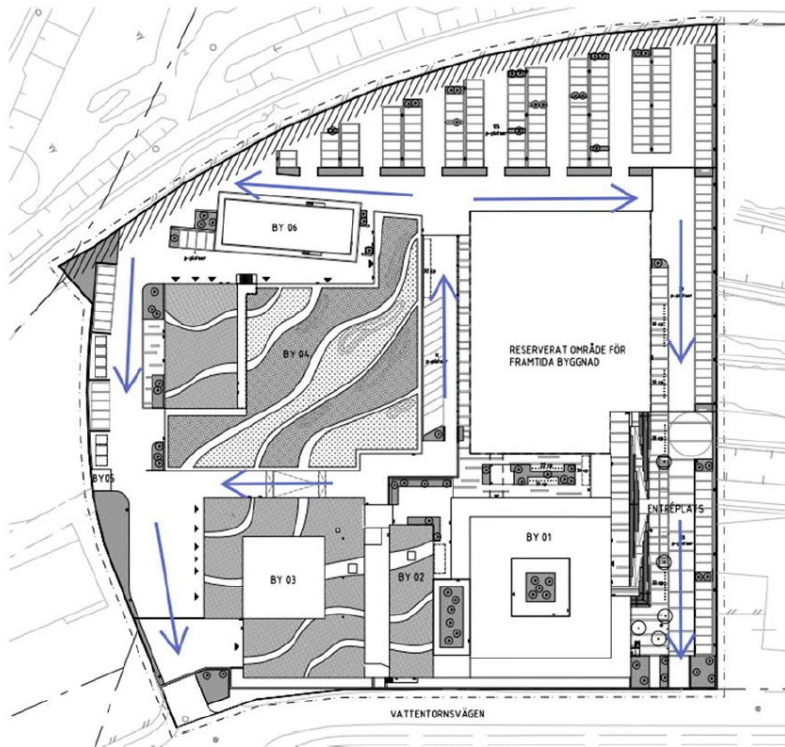
Kristianstads kommun ställer krav på att förorenat dagvatten (från främst körytor och parkeringsplatser) ska renas och fördröjas inom planområdet upp till en nederbörd på 20 mm. Avseende takvatten finns inga krav på rening av detta utan kan ledas direkt på dagvattennätet, under förutsättning att val av material för tak inte medför föroreningar som exempelvis koppartak.

#### *Dagvattenhantering i planförslaget*

Tänkt exploatering kommer utgöra av stor andel byggnader/takyta och hårdgjorda ytor. Två nya dagvattenserviser tillskapas utmed Vattentornsvägen, en vid i norra infartsvägen och en vid den södra infartsvägen utmed Rättscentrums tänkta fastighet. För att leda dagvattnet inom planområdet till serviserna höjsätts fastigheten så att högsta punkten skapas mot järnvägen och lägsta punkten mot Vattentornsvägen för att få en naturlig avrinning.



10-års regn hanteras inom fastigheten men såvida nederbörden överstiger 10-års regn med klimatkraftfaktor 1,3 (vilket innebär att man klarar en ökning av nederbörden med 30 %) så leds vatten ytledes ut till Vattentornsvägen, se kartor nedan.

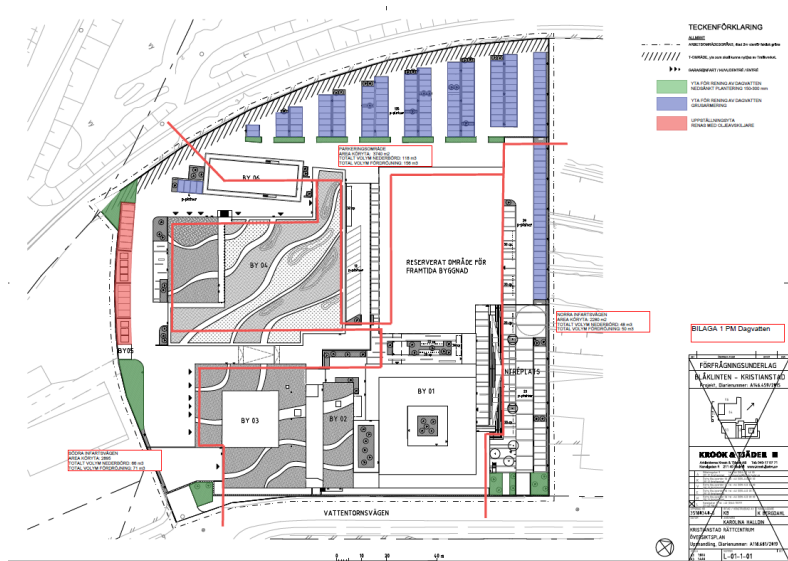


Rinnriktning inom fastigheten, leds mot Vattentornsvägen. Illustration: Tyréns, 2020-08-21.

För att rena dagvattnet inom planområdet har två huvudsakliga metoder valts. Tänkt parkeringsyta utmed spårområdet utformas med grusarmering som fylls med makadam där dagvatten renas genom infiltrering och leds därefter via dräneringsledningar till dagvattennätet. För övriga hårdgjorda ytor sker rening via särskilda försänkta planteringsytor där dagvattnet infiltrerar genom växtbäddarna och leds därefter via dräneringsledningar till dagvattennätet. Växtbäddarna fungerar även som fördröjningsytor.

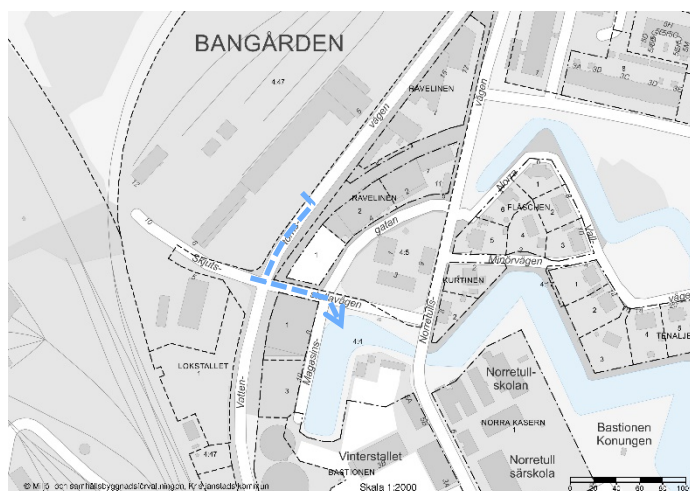
Utöver detta kommer särskilda uppställningsplatser för Polisen hårdgöras med asfalt och dessa förses med oljeavskiljare så att endast renat dagvatten leds till dagvattennätet.

Takavvattningen avser ske direkt till de båda dagvattensserviserna vid Vattentornsvägen.



Hur dagvattenhantering ska hanteras inom planområdet. På illustrationen är andelen grusarmerade parkeringar och planteringar/växtbäddar ca 11%. Illustration: Tyréns, 2020-08-21.

Planområdets dagvattenhantering sker därmed genom höjdsättning och rinnvägar ut till Vattentornsvägen samt genom att anlägga grusarmerade parkeringar och växtbäddar för att fördröja och rena dagvatten från körytor och parkeringsplatser inom fastigheten. Vid ett scenario där nederbörden blir kraftig är det inte möjligt att hantera skyfall inom den egna fastigheten. Sekundär rinnväg skapas därmed på Vattentornsvägen som därefter leds ner i kanalen via Skjutstallavägen, som båda utgör allmän platsmark. Vattentornsvägen utformning avser förändras så att grönytor på en bredd av 1 meter skapas på ömse sidor om vägen. Dessa grönytor fungerar som fördröjning och rening av vägbanan och tillkommande regn från angränsande fastigheter. Fördelen med kanalsystemet är att det är positivt om tillströmningen ökar i kanalen (hindra stillastående vatten och förhindrar algblomning m.m.) samtidigt som systemet kan ta emot stora volymer renat dagvatten.



Sekundära rinnvägar vid kraftig nederbörd via allmän platsmark/ kommunala gator till stadens kanalsystem i öster. Karta: Kristianstads kommun.



Plankartan reglerar genom en utförande bestämmelser (n<sub>2</sub>) att 90 % av markytan endast får hårdgöras för att skapa fördröjning och rening av dagvatten.

#### **Dikningsföretag**

Väster om planområdet ligger båtnadsområde för dikningsföretaget *Nedre Helgeån regleringsföretag*. Dikningsföretaget bedöms inte påverkas av planförslaget.

#### **Fjärrvärme, el, tele och bredband**

Planområdet avser försörjas med fjärrvärme och avser anslutas till befintligt fjärrvärmesystem.

Det är C4 Elnät AB som svarar för elförsörjningen. E-område (mark för teknisk anläggning) har avsatts generellt inom planområdets kvartersmark. Detta för att möjliggöra för ny transformatorstation. Nytt Rättscentrum är i behov av att bli egen högspänningskund (över 500 kW), på grund av den höga abonnerade effekten. Ny transformatorstation avser inkorporeras i nya Rättscentrum för att effektivisera ytorna. Platsen ska vara tillgänglig med servicelastbil för drift och underhåll.

Elledningar och optokabel med fiber går utmed Vattentornsvägen.

#### **Avfallshantering**

Ytor avsätts för sophämningsfordon och miljöhus och detaljstuderas i samband med projektering och granskas i bygglovsskedet.

#### **Posthantering**

Med hänsyn till säkerheten kommer post och försändelser hanteras utanför verksamheternas grindar och inre säkerhetszoner. Ytor för avlämning kommer finnas dels vid den södra infarten till polismyndigheten och dels vid den norra infarten till kriminalvården. Det bedöms inte som möjligt att samordna post och godshantering för dessa två större och skilda verksamheter.

#### **Insatstid, brandpost och räddningstjänsten tillgänglighet vid brand**

Planområdets insatstid ligger inom normal insatstid, d.v.s. 10 minuter.

Brandvattenförsörjning finns idag i bl.a. Vattentornsvägen men Räddningstjänsten anger att planområdet eventuellt kan komma behöva komplettera med fler brandposter.

Entréer till trapphus eller andra utrymningsvägar, som utgör tillträdesväg för räddningstjänsten, ska vara tillgängliga inom 50 meter från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon. Om utrymning förutsätts ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon, ska det i lämplig omfattning finnas räddningsvägar med tillhörande uppställningsplatser (BBR 5:72). Räddningstjänstens tillgänglighet och uppställningsplats granskas vid det tekniska samrådet, men beroende på förutsättningarna eventuellt även i bygglovsskedet. Därtill ska en brandskyddsbeskrivning upprättas inför det tekniska samrådet där räddningstjänsten utgör en remissinstans.



## GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER

---

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

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

Nytt Rättscentrum har som målsättning att vara byggklart halvårsskiftet 2024. Byggnaden ska därefter intrimmas ca 3-6 månader innan verksamheten planeras vara i full drift årsskiftet 2024/2025.

Följande tidplan planeras:

Ny detaljplan antas första kvartalet år 2021.

Eventuell överklagandetid första/andra kvartalet år 2021, vilket i så fall försenar nedanstående.

Fastighetsregleringar första/andra kvartalet år 2021.

Kompensationsåtgärder vid Vattenriket anläggs år 2021.

Bygglov söks första/andra kvartalet år 2021.

Ny infart till Lokstallet 1 klar till sommaren 2021 då Intea planerar att påbörjar arbetet med att hägna in arbetsplatsområdet.

Bussregleryta flyttas tillfälligt utanför planområdet första kvartalet år 2021 till andra kvartalet år 2021.

Ny tillfällig gång- och cykelväg anläggs första eller andra kvartalet år 2021.

Ny bussupställningsplats anläggs utanför planområdet tredje kvartalet år 2021.

Start rivning spår/byggnader och sanering av planområdet under första och andra kvartalet år 2021.

Byggnation av Rättscentrum påbörjas tredje kvartalet år 2021.

Förberedelser av underjordisk infrastruktur och anslutningar/serviser under år 2022.

Vattentornsvägen ombyggnad och öppen för allmän trafik mitten av 2024.

Kompensationsåtgärder ska vara genomförda avseende nyplantering av 13 träd andra kvartalet 2024 under förutsättning att dessa avverkats andra kvartalet år 2021 (villkorat 3 år).

Rättscentrum färdigställande tredje kvartalet år 2024.

Rättscentrum i full drift **årsskiftet år 2024/2025.**

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum då planen vunnit laga kraft. Genomförandetid är den tidsrymd inom vilken planen är tänkt att genomföras och fastighetsägare inom planområdet har en garanterad byggrätt 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.



### **Ansvarsfördelning**

Exploatören Intea Kristianstad AB svarar för byggnation inom planområdet. I samband med etablering och uppförande av Rättscentrum är det av vikt att busstrafiken och omledning av gc-nätet får fortsatt god framkomlighet under hela byggtiden.

Nuvarande markägaren Jernhusen Fastigheter AB svarar för marksanering, arkeologiska utredningar, markupplåtelse för kommande exploatering samt för eventuell tillfällig och permanent bussupställningsplats.

Kommunen ansvarar för Vattentornsvägen omvandling och framdragning och omledning av underjordisk infrastruktur såsom dagvatten, vatten och spillvatten, fjärrvärme, el och fiber. Kommunen svarar också för planteringsåtgärderna av 13 träd samt plantering av fröer i Vattenriket. Kommunen svarar för anläggandet av tillfällig och permanent bussupställningsplats. Kommunen (ev. markägaren) svarar för anläggande av ny tillfällig gång- och cykelväg norr om planområdet.

### **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<sub>1</sub>-Tillfart. Huvudmannen ansvarar för den allmänna platsmarkens utbyggnad, drift och underhåll.

### **Planavtal**

Mellan exploatören, Intea Kristianstad AB och Byggnadsnämnden i Kristianstads kommun, genom Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, har avtal träffats om upprättande av detaljplan.

### **Exploateringsavtal**

Ett exploateringsavtal kommer att upprättas mellan Intea Kristianstad AB, Jernhusen Fastigheter AB och Kristianstads kommun som reglerar utbyggnad och finansiering av allmän platsmark (omvandling av Vattentornsvägen, ny tillfart till Lokstallet 1 samt flytt av gång- och cykelväg utanför planområdet), flytt och anläggande av underjordisk infrastruktur och serviser inom och i närheten av planområdet, fastighetsregleringskostnader (i samband med överlåtande av Skjutstallavägen) samt kompensationsåtgärder för träd och åtgärder i Vattenriket.

Kommunledningskontorets mark- och exploateringsenhet ansvarar för att exploateringsavtal upprättas. Ett avtal som godkänts av alla parter ska föreligga innan detaljplanens antagande. Avtalet gäller under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.



## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning, servitut m.m.

Planområdet omfattar två (2) fastigheter. Dels fastigheten del av Kristianstad 4:47 som ägs av Jernhusen Fastigheter AB och dels av Kristianstad 4:4 som är i kommunal ägo. Den planlagda kvartersmarken för CKD<sub>1</sub>P<sub>1</sub>P<sub>2</sub>E, C1EKP<sub>1</sub>P<sub>2</sub>, EP<sub>2</sub> avser fastighetsregleras till Rättscentrum i samband med detaljplanens genomförande. Kvartersmarken som är avsedd för T<sub>1</sub>-Järnvägstrafik avser fortsättningsvis kvarstå huvudfastigheten Kristianstad 4:47 som i dagsläget ägs av Jernhusen fastigheter AB men som avser överlåtas till Intea AB. T<sub>1</sub> området kan också fastighetsregleras till Trafikverket och deras järnvägsfastighet Kristianstad 5:41 i samband med att planen vinner laga kraft, annars kan marken fastighetsregleras till Kristianstad 5:41 (Trafikverket) först då behov uppstår för att kunna utveckla järnvägen.

Av plantekniska skäl planläggs del av Kristianstad 4:4 för HKP<sub>2</sub> för att kunna regleras till Lokstallet 1 och Kristianstad 4:47. På så vis anpassas kvartersmark till Vattentornsvägen i samband med att Skjutstallavägen utgår som allmän platsmark.

Detaljerad information uppdelad per fastighet ger under rubriken *fastighetskonsekvenser*.

### Fastighetskonsekvenser

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

#### Kristianstad 4:47

Från Kristianstad 4:47 kan:

26 620 m<sup>2</sup> avstyckas, enligt karta nedan.

741 m<sup>2</sup> regleras till Kristianstad 5:41, enligt karta nedan.

När ny fastighet för Rättscentrum har fastighetsbildas, skapas två kvarvarande separata skiften av Kristianstad 4:47, där det södra skiftet föreslås fastighetsregleras till Lokstallet 1 i samma förrättning.

#### Kristianstad 5:41

Till Kristianstad 5:41 kan:

741 m<sup>2</sup> regleras från Kristianstad 4:47 till del av Kristianstad 4:47 alternativt till den avstyckade fastigheten (enligt ovan), enligt karta nedan.

#### Kristianstad 4:4

Från Kristianstad 4:4 avser:

1070 m<sup>2</sup> regleras till den avstyckade fastigheten för Rättscentrum.



13 m<sup>2</sup> regleras till Lokstallet 1. 280 m<sup>2</sup> som redan idag kan fastighetsregleras i enlighet med underliggande detaljplan 290K-P11/1 regleras till Lokstallet 1 och del av Kristianstad 4:47 (se blå streckad linje)

### Spårservitut

Det finns 13 järnvägsspår av total 26 spår på Kristianstads godsbangård som Trafikverket avser ta bort. De 13 spåren är i dåligt skick och nästan obrukbara. Dessa är belägna inom och strax utanför planområdet. De spår som upphört omfattar 2 269 meter räls som är belägna på Kristianstad 4:47 (Jernhusens fastighet) medan Kristianstad 5:41

(Trafikverket) har servitut på att nyttja marken för aktuell spåranläggning. Servituten som avser upphöra benämns 1290K-782.1-5 och omfattar följande:

1290K-782.1 innebär rätt att vidmakthålla, nyttja, underhålla och förnya befintliga spår.

1290K-782.2 innebär rätt att bibehålla, underhålla och förnya befintliga kraftförsörjningsanläggningar.

1290K-782.3 innebär rätt att bibehålla, underhålla och förnya befintliga teleanläggningar.

1290K-782.4 innebär rätt att ta väg över fastigheten med syfte att säkerställa angöring till spår och teknikbyggnader.

1290K-782.5 Rätt att nyttja ett område för godshanteringsverksamhet.

Beslut om nedläggning får fattas först tre år efter det att Trafikverket upphört med underhåll på den del av järnvägsnätet som ska läggas ner. Den 20 februari 2017 beslutades om upphörande av underhåll på aktuell järnvägsdel. Under de tre år som har förflutit sedan beslutet om upphörande av underhåll har det inte uppkommit något intresse eller behov av att trafikera den aktuella delen av godsbangården.

Beslut om nedläggning av del av järnvägsnät på Kristianstad godsbangård, bandel 942, Kristianstad kommun, som beslutades av Trafikverkets generaldirektör den 28 september 2020, har fått laga kraft då överklagandetiden löpt ut och inga överklaganden inkom. Det har från och med 2020-11-09 varit tillåtet att rivas och plockas bort järnvägsanläggningens 13 spår och 14 växlar på Kristianstads godsbangård. Servituten 1290K-782.1-5 föreslås upphävas i en lantmäteriförrättning och är en förutsättning för kommande byggnation inom planområdet.

Detta gör det möjligt att inom planområdet påbörja markförebereedande åtgärder för kommande Rättscentrum.

### Ledningsrätt

Rätt för ägare av allmännyttiga ledningar att dra fram ledningar, exempelvis för vatten, över annans fastighet kan skapas i en ledningsrättsförrättning. Befintlig råvattenledning i den västra delen av planområdet har ledningsrätt (1290K-2608) till förmån för Bastionen 7 (Vattenverket/Vattentornet) och ägs av Kristianstads kommun (se röd markering nedan). Ny ledning ska förläggas väster om befintligt vilket tryggas med ledningsrätt eller genom upprättande av civilrättsligt avtal.



### **Servitut**

För en befintlig ledning i den sydvästra delen av planområdet har servitutsavtal skrivits (1290IM-07/8801.1) till förmån för Bastionen 7 (Vattenverket/Vattentornet) och Kristianstad 3:32 (reningsverket) och ägs av Kristianstads kommun (se mörkgrön markering nedan). Detta servitutsavtal avser inte förändras i samband med nu aktuell detaljplan.

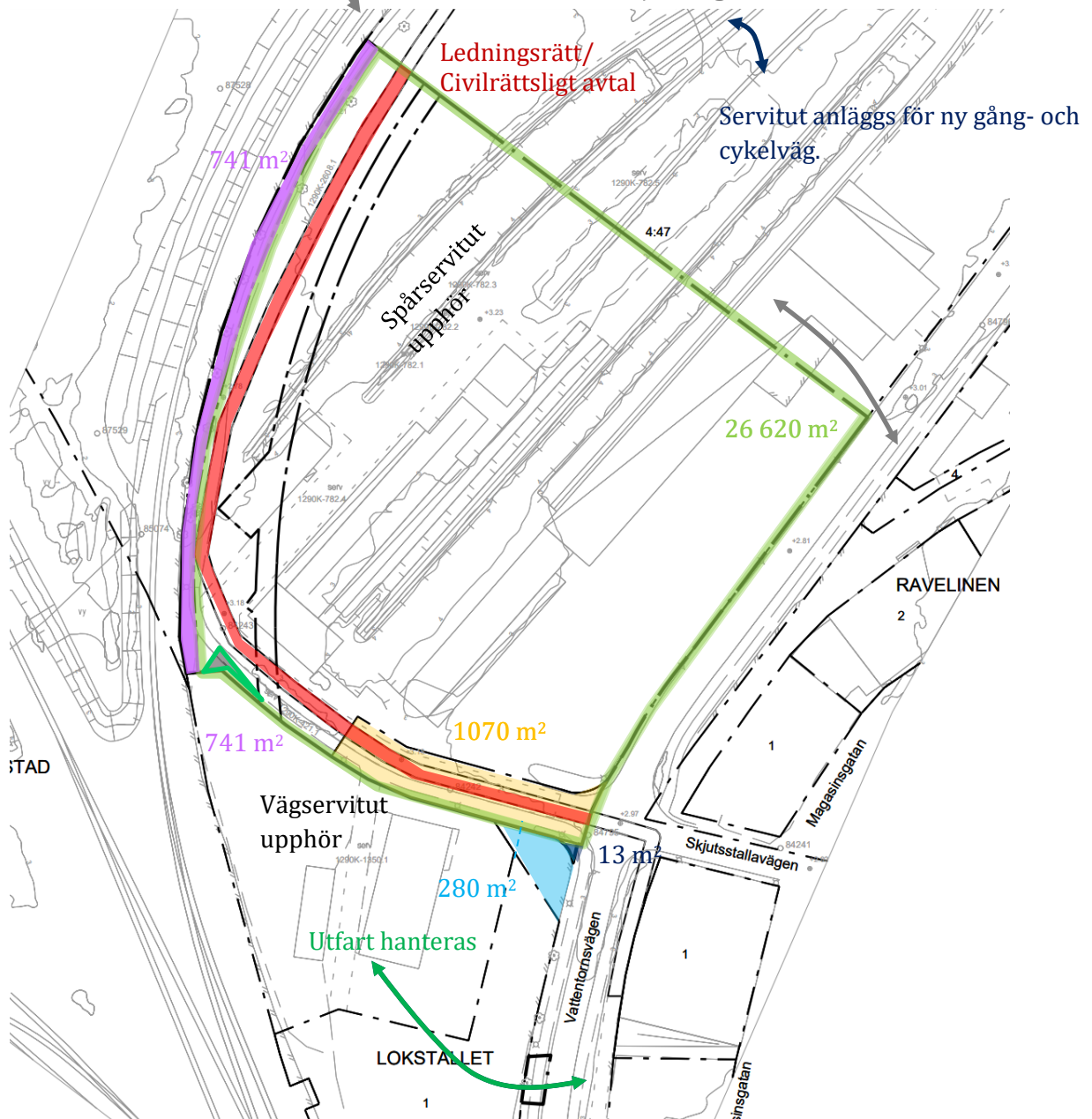
Det finns ett officiälservitut för befintlig gång- och cykelväg (1290K-421.1). Detta servitut avser upphöra, eftersom gång- och cykelvägen är tänkt att få en annan sträckning.

### **Vägservitut**

I samband med att ny fastighet för Rättscentrum bildas kommer det skapa två separata skiften av Kristianstad 4:47, ett norr och ett söder om planområdet. In- och utfart till det södra skiftet av Kristianstad 4:47 från Vattentornsvägen behöver hanteras för att skapa tillgänglighet till fastigheten. Detta kan alternativt lösas genom ett officiälservitut för utfart till förmån för Kristianstad 4:47 som belastar Lokstallet 1, alternativt kan det södra skiftet komma att ingå i Lokstallet 1 i samma förrättning som när Rättscentrum fastighetsbildas och därmed slå samman fastigheterna med gemensam utfart till Vattentornsvägen. I båda fallen ska befintligt vägservitut (1290K-1350.1.) regleras bort. Det ska framhållas dock att det inte finns något stöd i att bilda servitut eller officiälservitut med tvång i detta sammanhang.



Nytt avtalsservitut för serviceväg till järnvägen från norr alternativt från söder om järnvägen.



Fastighetskonsekvenskarta. Karta: Kristianstads kommun.

Trafikverket har i dagsläget en serviceväg som går genom planområdet för att underhålla järnvägen och nå upplag som finns utmed spårområdet. Trafikverket har inte något skriftligt avtal idag utan det har funnits naturliga lösningar på platsen som de använder för sina underhållsarbeten. För att fortsättningsvis få framkomlighet till järnvägen föreslås servicevägen ersättas med en ny. Kommunen har föreslagit att serviceväg och upplagsyta ersätts norr om järnvägen, där tillfart bland annat skulle gå via den kommunala fastigheten Näsby 35:47. Detta skulle kunna hanteras genom avtalsservitut med kommunen. Såvida en tillfart/serviceväg och upplagsyta förordas på södra/östra sidan om



järnvägen krävs istället en dialog och överenskommelse mellan trafikverket och Jernhusen då kommunen inte är markägare inom detta område.

Det även förs diskussioner om både en permanent och en tillfällig lösning mellan trafikverket och fastighetsägaren Jernhusen om en möjlig lösning söder/öster om planområdet. Förutsättningar för att trafikverkets tillfartsväg/serviceväg kan kombineras med den tänkta tillfälliga gång- och cykelvägen öster om planområdet hanteras i den dialog som pågår mellan trafikverket, kommunen och Jernhusen parallellt denna detaljplaneprocess.

#### **Ansökan om lantmäteriförrättning**

Markägaren till Kristianstad 4:47, Jernhusen Fastigheter AB ansöker om och bekostar erforderliga lantmäteriförrättningar samt eventuella ersättningar.

#### **Ekonomiska frågor**

##### **Kostnader för planläggning**

Kostnaden för upprättandet av nu aktuell detaljplan svarar exploatören för. Någon planavgift i samband med framtida bebyggelse ska därför inte tas ut för tillkommande bebyggelse och andra anläggningar inom planområdet.

##### **Kommunala utbyggnadskostnader**

Kommunen tar inga kostnader i samband med planens genomförande med undantag från vissa kostnader som belastas av den underjordiska infrastrukturen.

##### **Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare**

Alla anläggningar såsom grundläggning, utfyllnader och masshantering, sanering och detaljprojektering avseende vibrationer, buller, ventilation, fönster, dagvatten etc. samt byggnader bekostas av exploatören/markägaren.

Vattentornsvägen ombyggnad, Lokstallets nya in- och utfart, viss framdragnings och omledning av underjordisk infrastruktur samt anslutningsavgifter, kompensationsåtgärder för vegetation, plank utmed spåret mot spårstoft, stängsel utmed Rättscentrum och skötsel, liksom tillfällig gång- och cykelväg norr om planområdet är kostnader som tillfaller exploatör/markägare. Detta kommer närmare hanteras och regleras i exploateringsavtal mellan exploatör/markägare och kommunen. Alla byggtekniska åtgärder samt andra åtgärder som krävs inom planområdet med hänsyn till buller, luft, lukt, brand, mögelsporer är åtgärder som ska finansieras av exploatören. Detta gäller även skyddsåtgärder med hänsyn till närheten till järnvägen samt vibrationer och riskreducerande åtgärder.

Såvida Trafikverket behöver byta till panelstängesel pga. ett behov som uppstår med anledning av områdets utveckling ska exploatören ansvarar för detta.



Rättscentrums nybildade fastighet, som i dagsläget till störst del ägs av Jernhusen Fastigheter AB, avser säljas till Intea Kristianstad AB när detaljplanen har vunnit laga kraft, vilket finns reglerat i ett upprättat markköpsavtal mellan dessa två parter. Delar av Skjutstallavägen som ingår i planområdet, som i dagsläget är kommunal, avser säljas och fastighetsregleras till Rättscentrum nybildade fastighet, där pris utgår enligt överenskommelse om kvadratmeterpris.

Jernhusen planeras ta kostnaderna för omplacering av regleryta, arkeologi och marksanering via Trafikverket.

Markägaren till Kristianstad 4:47, Jernhusen Fastigheter AB ansöker om och bekostar erforderliga lantmäteriförrättningar samt eventuella ersättningar.

## **Tekniska frågor**

### **Behov av ytterligare tekniska utredningar**

Den översiktliga geotekniska utredning som gjorts är tillräcklig för överväganden i plansammanhang. Inför detaljprojektering av kvartersmarken (husgrundläggning, uppfyllnader och masshantering, sanering, vibrationer, buller, ventilation, fönster, dagvatten m.m.) krävs ytterligare undersökningar/utredningar.

Kraven i BBR har höjts så att all grundläggning av ny bebyggelse utformas med utgångspunkt i hög radonförekomst och frågan regleras i samband med det tekniska samrådet i bygglovskedet.

### **Dimensionering av fasader**

Häktets fasader ska dimensioneras så att krav på inomhusnivåerna uppfylls enligt BBR ljudkrav för vård. Detta bör dimensioneras utifrån en ljudnivå när Allöverkets flisning pågår och då utan bullerskärmande flishögar (Tyréns, 2020-12-21).

### **Behov av samråd med försvarsmakten**

Om anläggningar såsom master/antennar eller andra uppstickande delar uppförs inom planområdet som överstiger 45 meter ska detta samrådas med Försvarsmakten innan uppförande för att säkerställa att ingen skada sker på riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ miljöbalken). Detta då alla föremål över 45 meter (inom tätbebyggt område) eller 20 meter (inom annat område) enligt 6 kap 25 § Luftfartsförordningen (2010:770) ska anmälas skriftligt till Försvarsmakten minst fyra veckor innan arbetena påbörjas.

### **Uppförande av stängsel/staket/avskärmning**

Kontakt ska tas med Trafikverkets underhåll i god tid före uppförandet av stängslet. Körytan väster om Tullkammaren kan accepteras men den måste minimeras för att se till att Rättscentrums stängsel kan uppföras på ett sådant avstånd att det inte påverkar Trafikverkets underhåll av järnvägen samt det stängsel som Trafikverket har i



fastighetsgräns. Ytan mellan Rättscentrums stängsel och Trafikverkets stängsel får skötas av fastighetsägaren. Rättscentrums skärmning ska uppföras och underhållas inom fastighetsgräns och på ett säkert avstånd från järnvägen.

Ett eventuellt stängsel runt Rättscentrum som skyddsobjekt finansieras av exploatören. Även det plank mot sotstoft som ska sättas upp på den egna fastigheten och innanför Rättscentrums stängsel ska finansieras av exploatören.

### **Medverkande**

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



## BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN OCH PLANENS MILJÖKONSEKVENSER

---

### Behovsbedömning

Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 11 § miljöbalken (MB) ska en miljöbedömning göras av detaljplaner om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Som underlag för kommunens ställningstagande till detta görs en behovsbedömning med utgångspunkt från MKB-förordningens bilaga 4. Påvisar behovsbedömningen en betydande miljöpåverkan ska en särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas till planärendet.

Denna behovsbedömning utgör en vidareutveckling av den tidiga behovsbedömning som upprättades i början av planprocessen.

### Tidigt samråd med länsstyrelsen

I samband med planarbetets uppstart upprättades en behovsbedömning enligt 6 kap. miljöbalken (MB), 2017-12-19. Kommunens inställning var att detaljplanen inte kunde förväntas leda till en betydande miljöpåverkan att en särskild miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövde upprättas. Länsstyrelsen meddelade 2018-01-19 att de delade kommunernas bedömning utifrån det underlag som kommunen lämnat in.

En behovsbedömning upprättades 2017-12-19 och tillsändes länsstyrelsen för samråd. Länsstyrelsen meddelade 2018-01-19 att de instämmer, utifrån inkomna handlingar som grund, i Kristianstads kommuns bedömning att genomförandet av den föreslagna detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den meningen som avses i MB 6 kap 11-18 §§ och PBL 4 kap 34 §. Därutöver meddelade Länsstyrelsen att kommunen bör ha med en utvecklad riskbedömning gällande översvämning och t.ex. dammbrott, eftersom detta generellt är en större fråga för Kristianstads kommun. Länsstyrelsen anser vidare att frågor som fortsatt måste hanteras i kommande planhandlingar är närheten till riksintressena för naturvård, kulturmiljövård och kommunikationer (järnväg). Ställningstaganden vad gäller föroreningssituationen inom planområdet, ställningstaganden kring vilka risker omkringliggande verksamhet (Allöverket, Skånemejerier och Skånetrafiken) bedöms ha samt hur dessa kommer att hanteras.

Ny lagändring för 6 kap. MB började gälla från och med den 1 januari 2018 avseende behovsbedömning. Nu aktuell detaljplan följer dock den äldre lagstiftningen.



## Planens påverkan på platsens värden

Planområdets centralt belägna plats, de relativt oexploaterade och hårdgjorda ytorna inom det nerlagda godsbangårdsområdet har en stor potential att utvecklas till stadsbyggd och skapa en ny årsring i Kristianstad. Det finns dock värden på platsen som nu föreslagen detaljplan påverkar, dessa är:

- Planområdet ingår i den äldre sammanhållna järnvägsmiljön och kulturhistoriska lämningar.
- Ny föreslagen bebyggelse inverkar på stadsbilden.
- Ny föreslagen bebyggelse påverkar till viss del det närliggande riksintresset för kulturmiljön för Kristianstad stad.
- Inom den ruderala järnvägsmarken finns naturvärden som går förlorade.
- Värdet av att riksintresset för kommunikationer, järnvägen, får styra planeringen av ny bebyggelse. Hänsyn ska även tas till framtida möjligheter att utveckla järnvägen och behovet att kunna utveckla med ytterligare ett spår med tillhörande elektrifiering och nya kontaktstolpar.

Ny detaljplan har anpassats till dessa värden på följande sätt:

- För att bibehålla den äldre järnvägsmiljön regleras det befintliga tegelbeklädda Tullkammerhuset och packhuset med rivningsförbud, skydds- och varsamhetsbestämmelser samt ges en fortsatt användning. Ny bebyggelse i anslutning till dessa byggnader anpassas genom att regleras med lägre nockhöjd för att undvika en alltför differentierad höjd till den äldre lägre bebyggelsen. Dessutom regleras fasadmaterialet på tillkommande bebyggelse till i huvudsak tegel, sten eller puts där tegel utgör en starkt förekommen byggnadstradition i järnvägsmiljön. Ny bebyggelse tillåts inte ända fram till Tullkammaren och packhuset då det skapas en frizon på 3 meter runt byggnaderna där marken inte får förses med byggnad. Den äldre järnvägsmiljön är fragmenterad och inte längre lika tydlig, vilket också blev påtagligt i samband med att den äldre godsmottagningens ödelades vid en brand år 2019.
- Ny föreslagen bebyggelse inverkar med sin tillåtna höjd på mellan 15, 35 och 39 meter på Kristianstads stadsbild. Anpassning har gjort så att huvuddelen av planområdet regleras till 35 meter vilket gör att bebyggelsen underordnar sig de utmärkande landmärkena Vattentornet och kyrkan. Samtidigt har det bedömts som lämpligt med en storskalig bebyggelse i Kristianstad då flertal högre byggnader/anläggningar (Vattentornet och fjärrvärmeverket) ligger i anslutning till området samt att närområdet tidigare varit platsen för högre siloanläggningar. Ny föreslagen bebyggelse innebär att Kristianstad får en förändrad siluett med högre byggnader och tar stöd i samma område som det utmärkande fjärrvärmeverket och Vattentornet.
- Planområdets norra del medger en högre nockhöjd mot fjärrvärmeverket och något lägre närmst stadskärnan och riksintresset. Ny bebyggelse är med sin skala och typ av bebyggelse (institutionsbyggnad) frikopplad från det närliggande riksintresset för kulturmiljön och det blir därför tydligt att stadens utvecklas med en ny årsring



utanför riksintresset för kulturmiljö. Planområdet ligger i en zon utanför riksintresset som spår-/vattentorns-/verksamhetskaraktär och som har tålighet för förändring och stora byggnader.

- Naturvärdena som går förlorade kompenseras i hög grad genom åtgärder på annan plats, vilket regleras genom avtal. Planen reglerar däröver att 25% dvs ¼ ska utgöras av sedumtak på ny bebyggelse vilket ökar ekosystemtjänsterna och inverkar positivt på insekterna och fjärilarna samt ges visuellt vackert och intryck i staden. Detaljplanens miljöeffekter förbättras dessutom även i samband med att marken saneras.

Detaljplanen medför god markhushållning i centrala staden då det finns svårigheter att bygga i andra delar av staden på grund av bl.a. översvämningsrisk och jordbruksmark. Trots att vissa värden förloras har det allmänna intresset av att utveckla och förtäta staden med en viktig samhällsfunktion vägts tyngre i detta avseende.

Detaljplanens genomförande skapar dessutom bättre förutsättningar att utveckla området väster om Vattentornsvägen med stadsbyggd i enlighet med den fördjupande översiktsplanen då ny föreslagen byggnation skärmar så att buller minskar samt att luft, lukt och risker kopplade till järnvägen och fjärrvärmeverket negativa påverkan på angränsade områden minskar. Nu föreslagen bebyggelse främjar dessutom mer liv och rörelse i centrala staden. Eftersom bangårdsområdet inte är så befolkat upplevs befintlig gång- och cykelväg otrygg. Genom nu föreslagen bebyggelses förespås tryggheten i området öka.

## Påverkan på riksintressen

### Riksintresse Naturvård

Planområdet ligger ca 160 meter från riksintresse för naturvård (N64) som utgörs av Helge ås nedre lopp. Planförslaget bedöms inte påverka Helge ås nedre vattensystem med tillhörande värdefulla strandområden och ängar. Detta eftersom planförslaget främst berör redan ianspråktagen mark/hårdgjord yta. Planförslaget avser en icke förorenande verksamhet och med tillhörande transportarbete till och från planområdet så blir dagvattnets innehåll av föroreningar lågt. Planförslaget bedöms inte hindra ett bevarande av våtmarkernas värde då det bland annat inte kommer ske någon förändring av vattenuttag, ny bebyggelse eller avverkning av vegetationen inom riksintresset. Därmed bedöms inte ny detaljplan inte innebära risk för påtaglig skada på riksintresset.



### Riksintresse Kulturmiljö

Planområdet omfattas inte av riksintresset för kulturmiljövården Kristianstad, L:K 15, men är beläget strax utanför riksintressets gräns. Riksintresse beskrivs som fästningsstad och residensstad med rutnätsplan och arkitektur präglad av militär och förvaltning. Ett av de främsta exemplen på den danske kungen Christian IV:s stadsbyggnadskonst, anlagd som gränsfästning mot Sverige.

Kärnvärdena i riksintresset anges enligt följande:

- Stadsplan som genom sin långsträckta, rektangulära form är unik bland landets befästningsstäder.
- Trefaldighetskyrkan från Christian IV:s tid, bevarade befästningsanläggningar och militära byggnader.
- Institutionsbyggnader och annan bebyggelse som hör samman med funktionen som residensstad.
- Äldre småskalig bebyggelse och mer storstadsmässig bebyggelse från 1800-talets slut vid främst Stora Torg och boulevarderna utmed stadens långsidor.
- Boulevarderna och zoner av parkanläggningar och offentliga byggnader som ersatte befästningarna efter 1800-talets mitt.

Riksintresset bedöms inte påtagligt skadas då rutnätsstadens **strikt symmetri** bibehålls. Ny föreslagen bebyggelsen **särskiljs** från riksintresseområdet genom både sin placering i utkanten av staden, den bågnade tomtyta och den föreslagen bebyggelse snedställda linjeföring. Nytt Rättscentrum **särskiljs** från stadskärnans småskaliga bebyggelse och mer storstadsmässig bebyggelse från 1800-talets slut vid främst Stora Torg och boulevarderna utmed stadens långsidor genom sin **volym**. Nytt Rättscentrum anläggs inom ett äldre godsbanegårdsområdet som historiskt sätt utgjorts av magasin/lagerhallar och hårdgjorda större ytor för omlastning/trafik. Dessutom har siloanläggningar funnit strax öster om planområdet som gör att området sammantaget haft en gles med hög exploatering. Planområdet ligger vid bangårdsområdet och delvis invid och inom ett verksamhetsområde med bland annat Vattentornet och fjärrvärmeverk gör området tåligt för förändring och stora byggnader.

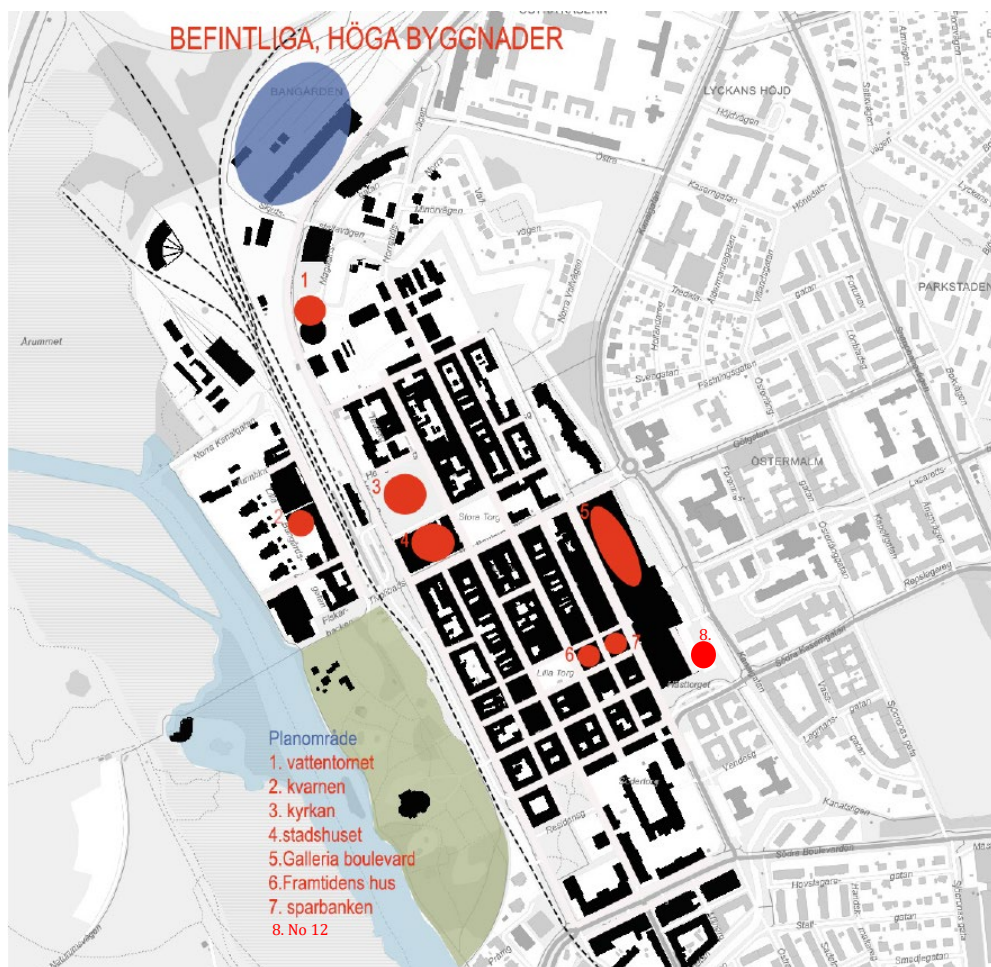
Nybyggnationen ska i sin struktur och utformning stärka den stadsutveckling som präglar centrala delar av Kristianstad. Angränsande bangårdsområde och området öster om Vattentornsvägen står inför en förtätning som ska leda till en mer stadsmässigt, högre och tätare bebyggelse. Nu föreslagen bebyggelse blir en ny publik byggnad i ett område som i dagsläget ligger utanför stadskärnan och riksintresset. Det innebär att staden växer med en **ny årsring** och fortsätter att vara en stad där viktiga, publika byggnader har en given plats i stadens utveckling. Rättscentrum ska enligt arkitekterna uppfattas som välkomnande, harmoniskt och robust, samt knyta an till stadens befintliga arkitektur av stora och vackra hus.

Ny föreslagen bebyggelse framhäver stadens **årsring** vid bangårdsområdet genom att bevara Tullkammarhuset och packhus med q-bestämmelser, rivningsförbud och

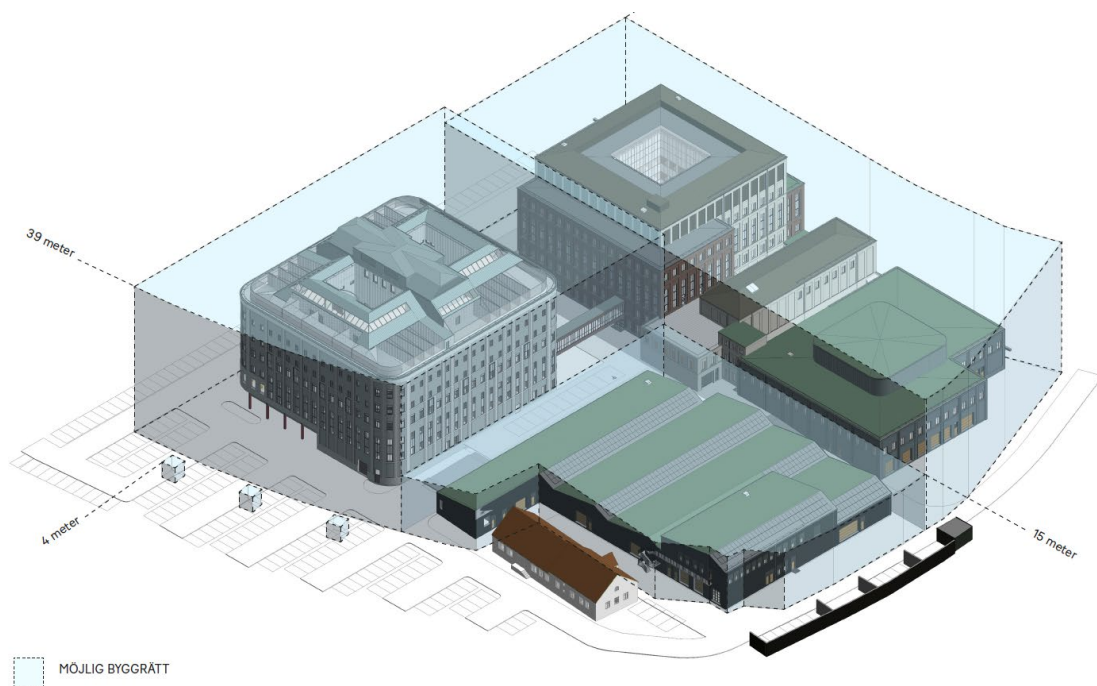
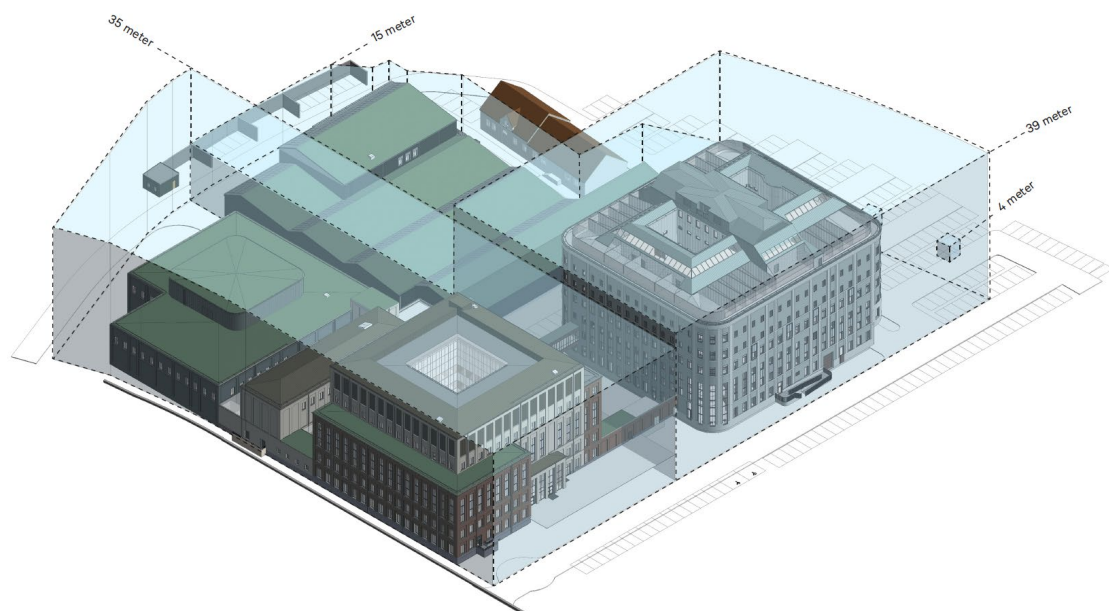


varsamhetsbestämmelser och ger samtidigt utrymme för ny bebyggelse som bidrar till att staden växer.

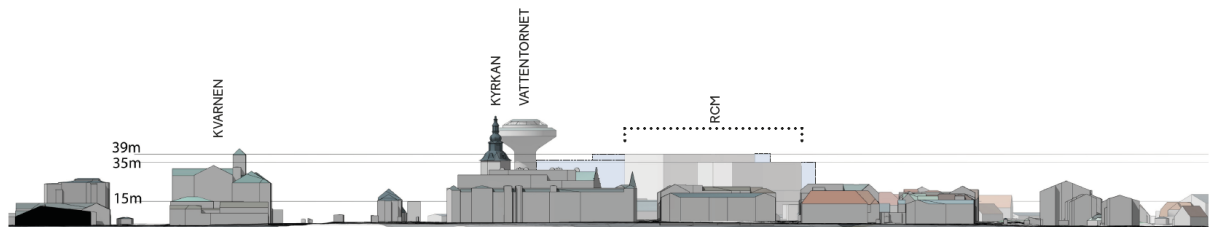
Kristianstads siluett har flera tydliga och viktiga **landmärken**. Två av de mest utmärkande är Heliga Trefaldighets kyrkan, som är uppförd under 1600-talet i renässansstil, och Vattentornet som byggdes år 1965. Stadskärnan rymmer även en betydande del byggnader från mitten av 1900-talet exempelvis Framtidens hus. 2000-talets prägel på stadskärnan syns på flera platser såsom Rådhus Skåne, Galleria Boulevard och No 12 vid Hästtorget, vilket är stadens tids mest storskaliga exempel på ny bebyggelse i stadskärnan. Även dessa är exempel på stadens årsringar. Föreslagen byggrätt skulle innebära en byggnation som förändrar stadens **siluett**. Det tänkta Rättscentrum kommer påverka stadssiluetten i det relativt låga omland mot Vattenriket och öka kontrasten mellan stad och omland, högt och lågt. Samtidigt har förslaget anpassats för att underordna sig den riksintressanta kyrkan och Vattentornet. Ny bebyggelse tar samtidigt stöd i samma område som det utmärkande fjärrvärmeverket och Vattentornet som tydligt sticker upp i stadskärnans nordvästra del.



Högre befintliga byggnader i staden. Planområdet är markerat med blått. Bild: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB och Kristianstads kommun.



*Byggrätten är mer omfattande än tänkt byggnation/illustrerad byggnad. Illustrationer visar möjlig byggrätt med ljusblå glasbox. Bilder: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*



Principsektion

■ Möjlig byggrätt



Principsektion

■ Möjlig byggrätt



Principsektion

■ Möjlig byggrätt

*Illustration om hur exploateringen påverkar stadsbild och enskilda byggnader samt bebyggelsen inom riksintresset utifrån tänkt byggnation och maximalt byggrätt. Bilder: Arkitekterna Krook och Tjäder Uulas AB*

Rättscentrum uppförs som en ny **institutionsbyggnad** i staden. Institutionsbyggnader hör samman med funktionen som residensstad som är en viktig del av Kristianstads historia. Dessutom beskrivs Kristianstad med en arkitektur präglad av militär och förvaltning där nytt Rättscentrum överensstämmer med dessa värden.

Riksintresseområdet domineras av den täta stenstaden där nytt Rättscentrum kommer ansluta till detta med föreslagna **fasadmateriäl**. Genom en regering av fasadmaterialet till tegel, sten eller puts görs en anpassning till omkringliggande arkitektur, såsom kyrkan, Tullkammaren med packhuset och delvis stationshusets tegelfasader och puts med hänsyn till den närliggande stenstaden.

Sammantaget görs bedömningen att föreslagen modern bebyggelse kan etableras som en ny årsring strax utanför riksintresset för kulturmiljö utan att påverka angränsande kulturmiljö eller riksintresset negativt.



### **Riksintresse för kommunikationer, järnväg**

Riksintresset för kommunikationer/järnvägen bedöms inte påverkas negativt genom föreslagen byggnation. Förutsättningarna för bebyggelse invid järnvägsspår har klargjorts i flertal utredningar och har utformats i dialog med Trafikverket. Föreslagen markanvändning och bebyggelse förhåller sig till järnvägen för att inte begränsa den spårbundna trafiken. Detaljplanen innebär därför inte att riksintresset påtagligt skadas.

### **Påverkan på Natura 2000-område**

Stora delar av riksintresset för naturvården och kommunens naturreservat Årummet utgörs även av Natura 2000-område. Natura 2000-området, som berör både habitat- (Västra Färladen) och fågeldirektivet (Araslövssjöområdet), ligger invid Kristianstads stadskärna. Avståndet till Natura 2000-området fågeldirektiv och habitatdirektiv i väster är som närmast ca 140 respektive ca 380 meter. Ingen särskild fågelinventering är aktuell eftersom planområdet inte utgör någon naturlig rast- eller häckningsplats.

De största riskerna för Natura 2000-fågelarterna finns listade i direktivet. Eftersom planförslaget inte kommer innebära försämrad eller upphörd hävd av betets- eller slätterängar, igenväxning, försämrad vattenkvalité, förändrade vegetationsförhållande, etablering av vindkraftverk eller störning på grund av det rörliga friluftslivet så bedöms planförslaget inte innebära en sådan påverkan på Natura 2000-området att tillstånd behöver sökas enligt 7 kap. 28a § miljöbalken. Planförslaget bedöms heller inte innebära några risker för Natura 2000-området habitatdirektiv och de värdefulla livsmiljöer och arter som finns här.

Planområdet och Natura 2000-områdena är väl avskilda med järnvägen. Planens genomförande bedöms inte innebära några förändringar av antalet eller sammansättningen av växt- eller djurarter inom Natura 2000-området.

### **Påverkan på fridlysta arter enligt Artskyddsförordningen**

Vid naturvärdesinventeringen kunde inga arter som omfattas av Artskyddsförordningen observeras.

Områdets närhet till Vattenriket gör att flertal fåglar kan skådas i närheten. Planförslaget bedöms inte påverka fågellivet negativt eftersom det inte utgör någon naturlig rast- eller häckningsplats.

### **Planens påverkan på hälsa och miljö**

Ett Rättscentrum förväntas inte förorsaka eller öka problem för hälsa och miljö i något avseende. Området inverkar positivt på hälsan genom att det skapas förutsättningar för en god arbetsplats utan risker eller buller kopplade till järnvägen eller de omkringliggande verksamheterna. Det skapar också förutsättningar till att nå en stor arbetsplats med kollektiva färdmedel och med gång- och cykel.



Plantering ska ske med inhemsk trädart utmed Vattentornsvägen vilket på sikt kommer leda till högre naturvärden än de nuvarande träden genererar då dessa utgörs av en icke inhemsk art. Kompensationsåtgärderna lindrar den skada som uppkommer genom avverkning och ett ianspråktagande av marken.

### **Tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet**

Planförslaget anger inte förutsättningar för en sådan tillståndspliktig eller anmälningspliktig verksamhet eller åtgärd som alltid ska antas medföra betydande miljöpåverkan eller som kan komma att bli bedömd som en sådan enligt 3 § första stycket eller i bilaga 3 till förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

### **Miljökvalitetsnormer**

Tyréns (2018) anger sammanfattningsvis att luftkvaliteten längs Vattentornsvägen bedöms, med antagna förhållanden år 2040 (utbyggda exploateringsområden, ökad trafik, förändrade utsläppskaraktäristik och gaturummets dimensioner) för NO<sub>2</sub> som något bättre än idag och för PM10 samma eller något sämre än idag. PM10 försämringen härrör från slitage mot vägbanan och då speciellt genom användning av dubbdäck. I inget fall överskrids MKN och förhållandet till miljömålen blir oförändrad.

Övriga gator inom planområdet har avsevärt lägre trafikflöde, såväl idag som efter exploatering. Även om nybyggnationen innebär att mer utpräglade gaturum bildas jämfört med idag, medför inte detta tillsammans med den förväntade trafiken år 2040 att MKN överskrids inom planområdet. Sannolikt klaras även miljömålen både för NO<sub>2</sub> och för PM10.

Planförslaget innebär därmed ingen risk för att gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

De vattenförekomster som skulle kunna beröras av det aktuella planområdet är ytvatten i Helge å, Araslövsjön, Råbelövskanalen, Hammarsjön samt Norra Kristianstadsslättens grundvattenförekomst. Den nuvarande statusen respektive miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten är:



| Vattenförekomst                                   | Ekologisk status/MKN   | Kemisk status/MKN        |
|---------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|
| Araslövssjön                                      | God/Ej klassad         | Uppnår ej god/Ej klassad |
| Helge å (mellan Råbelövskanalen och Araslövssjön) | God/God                | Uppnår ej god/God        |
| Helge å (mellan Hammarsjön och Råbelövskanalen)   | God/God potential 2021 | Uppnår ej god/God 2021   |
| Hammarsjön                                        | God/God                | Uppnår ej god/God        |
| Norra Kristianstadsslätten                        | God/God kvantitativ    | God/God                  |

Samtliga berörda vattenförekomster riskerar att inte uppnå god status år 2027, framförallt beroende på miljögifter, flödesförändringar och atmosfärisk deposition. Urban markanvändning har dock inte bedömts ha betydande påverkan.

Dagvattnet inom planområdet avser fördröjas och renas. Reningsmetoderna ger en reduktion av vanliga föroreningar, bland annat koppar, zink olja, på 40 – 85 % (Tyréns, 2020-08-21, PM Dagvatten). Med reningen av dagvatten för trafikerade ytor bedöms MKN för berörda vattenförekomster inte försämrats i och med ny exploatering, detta baserat på att det idag inte finns någon rening av dagvattnet inom området och den nya utformningen endast ökar andelen hårdgjorda trafikytor med några få procent jämfört med dagens hårdgjorda ytor och byggnader.

Sammantaget medför den planerade byggnationen mycket begränsad påverkan på omkringliggande vattenförekomster. Rening och fördröjning av dagvatten kommer ske innan det når de kommunala dagvattenledningarna och kanalsystemet. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer för vatten överskrids.

### Planens förhållande till gällande miljökvalitetsmål

Planförslaget främjar en hållbar utveckling genom att möjliggöra förtätning och omvandling i ett stads- och kollektivtrafiknära läge.

De miljömål som har relevans för detaljplanen är främst giftfri miljö och god bebyggd miljö. Planförslaget främjar möjligheterna att uppnå dessa genom att marken saneras och att området rustas upp med ny bebyggelse.



## Ställningstagande

Planförslaget har anpassats till identifierade värden och främjar en hållbar samhällsutveckling genom att nyttja redan ianspråktagen centralt belägen mark. Området har trots sin höga tillåtna nockhöjd ändå underordnats sig viktiga landmärken i staden.

De flesta av projektets samlade miljöeffekter är positiva och de negativa har avhjälpas med god utformning, miljökompensationsåtgärder för att minska miljöeffekten, skydds- och varsamhetsbestämmelser för kvarvarande bebyggelse med kulturhistoriska värden, byggtekniska åtgärder, bestämmelser till följd av dagvattenrening samt marksaneringskrav. Frågan om ny bebyggelse lämplighet för människors hälsa, säkerhet har säkerställts i risk- och bullerutredningen kopplat till planförslaget samt detaljerad information om hur nuvarande och kommande vallar säkrar planområdet och staden mot översvämning.

Uppförandet av ett nytt Rättscentrum tillför positiva värden på stadslivet, tryggheten och skapar central belägna och attraktiva arbetsplatser vilket påverkar stadens i stort och människors hälsa positivt. Häktesintagna får även en god vistelsemiljö med möjlighet till utblickar mot Vattenriket.

De negativa aspekterna på översvämningsrisk, luft, lukt, buller och risker kopplade till järnvägen och fjärrvärmeverket har vägts mot de fördelar som projektet i övrigt innebär för utveckling av stadsmiljön och möjlighet att tillgodose det allmänna intresset av en samhällsviktig funktion i centrala Kristianstad.

Det bedöms inte ske någon påverkan på omkringliggande riksintressen genom nu aktuell detaljplan.

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. Det innebär att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen och 6 kap 11 § miljöbalken inte behöver upprättas.

## MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Roger Jönsson  
stadsarkitekt

Helén Schrewelius  
planeringsarkitekt