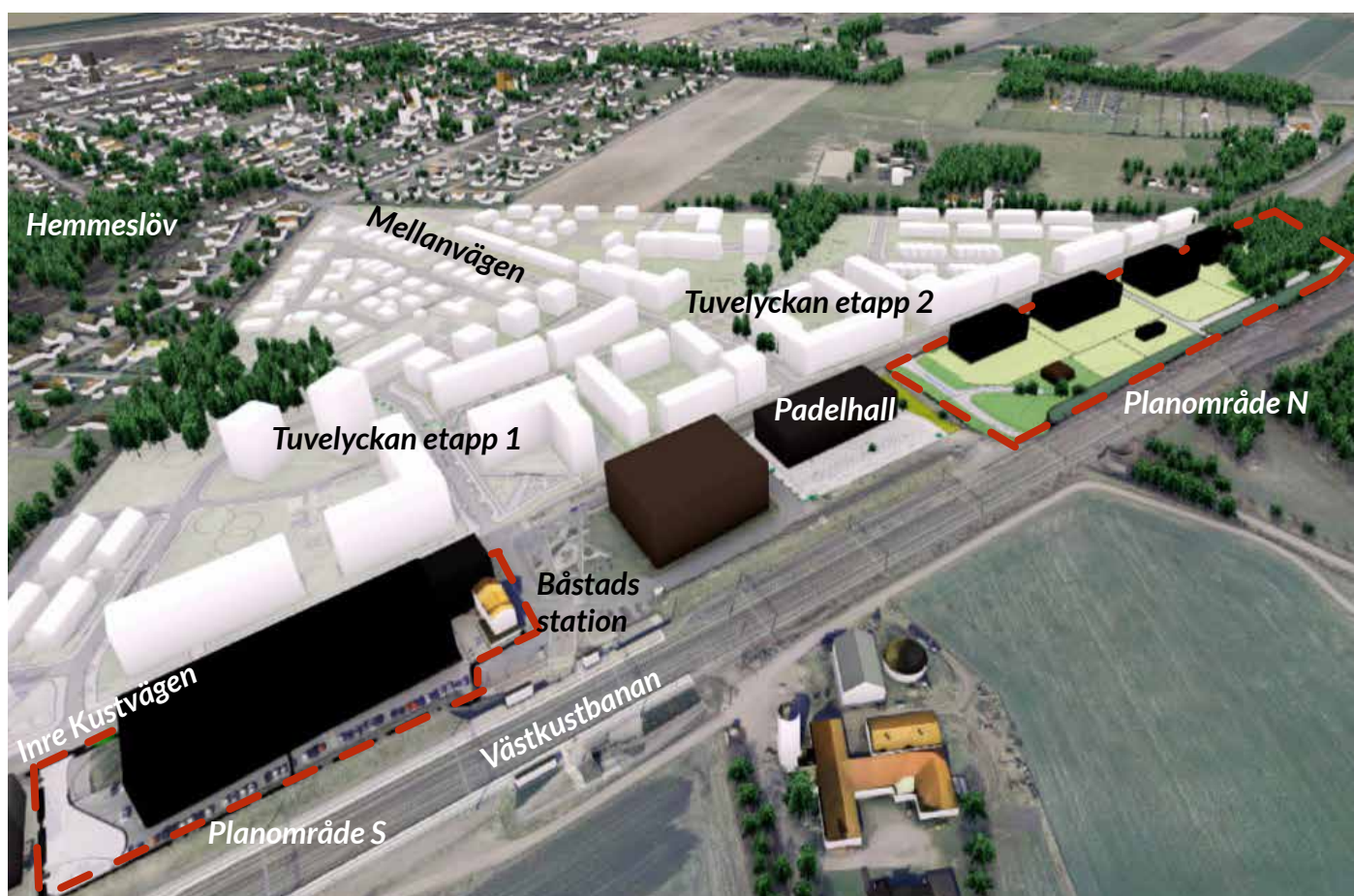


Detaljplan för
**del av Hemmeslöv 5:9 (f.d 5:14) m.fl.,
Tuvelyckan, etapp 2, område A, Hemmeslöv**
i Båstad, Båstads kommun, Skåne län

Planbeskrivning



PLANHANDLINGAR

Planens diarienummer är B19-768

Detaljplanen består av:

- Plankarta med planbestämmelser, 2021-01-20
- Illustrationskarta, 2021-01-20
- Planbeskrivning, 2021-01-20 (denna handling)
- Fastighetsförteckning, december 2020
- Primärkarta (utgör underlag till plankartan), december 2020

Följande handlingar ingår också och finns tillgängliga på kommunen:

- SKA (Social konsekvensbeskrivning inkl barnkonsekvensanalys), 2020-11-27
- Okulär Inventering av Ekar Quercus robur i Ekdungen del av Hemmeslöv 5:14 Båstads kommun, 2020-11-20
- Undersökning / Behovsbedömning, 2020-09-07
- PM Geoteknik, Båstad nya stationshus, Sweco Civil AB 2015-01-15
- MUR Geoteknik, Båstad nya stationshus, Sweco Civil AB 2014-12-19
- VA-utredning för Åstad, översiktlig med kostnadskalkyl, 2012-10-01, NSVA
- Komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station, Vectura, 2013-12-09
- Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinetsen, 2013-05-15
- Tekniskt PM Geoteknik, Arbetsplan Inre Kustvägen Hemmeslöv - Skummeslöv, Vectura, 2012-12-20
- Komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station, Vectura, 2012-11-01
- Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Vectura, 2011-10-10
- Beräkning av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev D, 2013-12-18, ÅF
- Bullerutredning (vägtrafikbuller Inre Kustvägen) Hemmeslöv 5:2, 2015-02-17, Reinetsen
- PM - Yttrande om sammanvägt buller, Hemmeslöv 5:14, Båstads kommun, 2015-10-28, ÅF

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANHANDLINGAR	2
1. SÅ HÄR GÖRS EN DETALJPLAN	4
2. SAMMANFATTNING	5
3. PLANDATA	6
4. BAKGRUND OCH SYFTE	7
5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
6. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN	11
7. FÖRUTSÄTTNINGAR	17
8. PLANFÖRSLAG	25
9. KONSEKVENSER	36
10. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	38
11. FORTSATT ARBETE	45
12. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	45

1. SÅ HÄR GÖRS EN DETALJPLAN

En detaljplan reglerar bland annat utformning av bebyggelse, vägar och grönstruktur inom ett mindre område. När planen är färdig och har vunnit laga kraft är den ett juridiskt dokument som är bindande för efterföljande beslut såsom bygglov.

En detaljplan består av flera dokument. De finns listade på sidan 2. Detta dokument är planbeskrivningen och är till för att underlätta förståelsen av planen. Här beskrivs planens bakgrund och syfte, samt vilka förutsättningar som finns på platsen. I planbeskrivningen beskrivs och motiveras också planens utformning och de planbestämmelser som valts. Slutligen beskrivs hur planen ska genomföras och vilka konsekvenser det får. I Plan- och bygglagen (PBL) finns bestämmelser om hur det ska gå till när kommunen tar fram detaljplaner. Nedan följer en kort beskrivning.

Planbesked

En markägare kan begära planbesked för att få prövat om kommunen anser det lämpligt att exploatera ett markområde. Kommunens planhandläggare tar då fram fakta om fastigheten och önskemålen från exploatören och presenterar detta för politikerna. Kommunstyrelsen beslutar om det ska göras en detaljplan för området eller ej.

Här är vi nu!

Samråd

Denna detaljplan handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900. I samrådsskedet tas ett första förslag fram till hur området ska utformas och planläggas. Samrådsförslaget ställs ut i kommunhuset och på det bibliotek som ligger närmast planområdet. Förslaget skickas också till berörda myndigheter. Kommunen annonserar i Helsingborgs Dagblad/Nordvästra Skånes Tidningar om samrådet, de fastighetsägare, företag och föreningar som berörs mest av förslaget meddelas med post. Ibland hålls ett allmänt möte om planförslaget. Alla som vill får lämna in skriftliga synpunkter. De synpunkter som kommer in kan sammanfattas och kommenteras i en samrådsredogörelse, annars görs det i ett granskningsutlåtande efter granskningskedet.

Granskning

Efter samrådet bearbetar planhandläggaren planen utifrån de synpunkter som kommit in och den reviderade planen ställs ut för granskning. Granskningskedet går till på ungefär samma sätt som samrådet. Återigen får alla som vill lämna in skriftliga synpunkter. De synpunkter som kommer in sammanfattas och kommenteras i ett granskningsutlåtande.

Antagande

Efter granskningen kan planhandläggaren göra små ändringar i planförslaget ifall det behövs och sedan lämnas förslaget till politikerna. De som har lämnat synpunkter på planförslaget under samrådet eller granskningen får en underrättelse inför antagandet. Därefter antar eller avslår kommunstyrelsen planen. Planer av principiell beskaffenhet eller av större vikt antas av kommunfullmäktige.

Överklagande

Beslutet om att anta planen sätts upp på kommunens anslagstavla. Om man har lämnat in synpunkter på planen senast under granskningen och inte fått dem tillgodosedda kan man överklaga planen. Det ska man göra senast tre veckor efter att beslutet om antagande satts upp. I vissa fall kan också Länsstyrelsen på eget initiativ pröva och upphäva planen.

Laga kraft

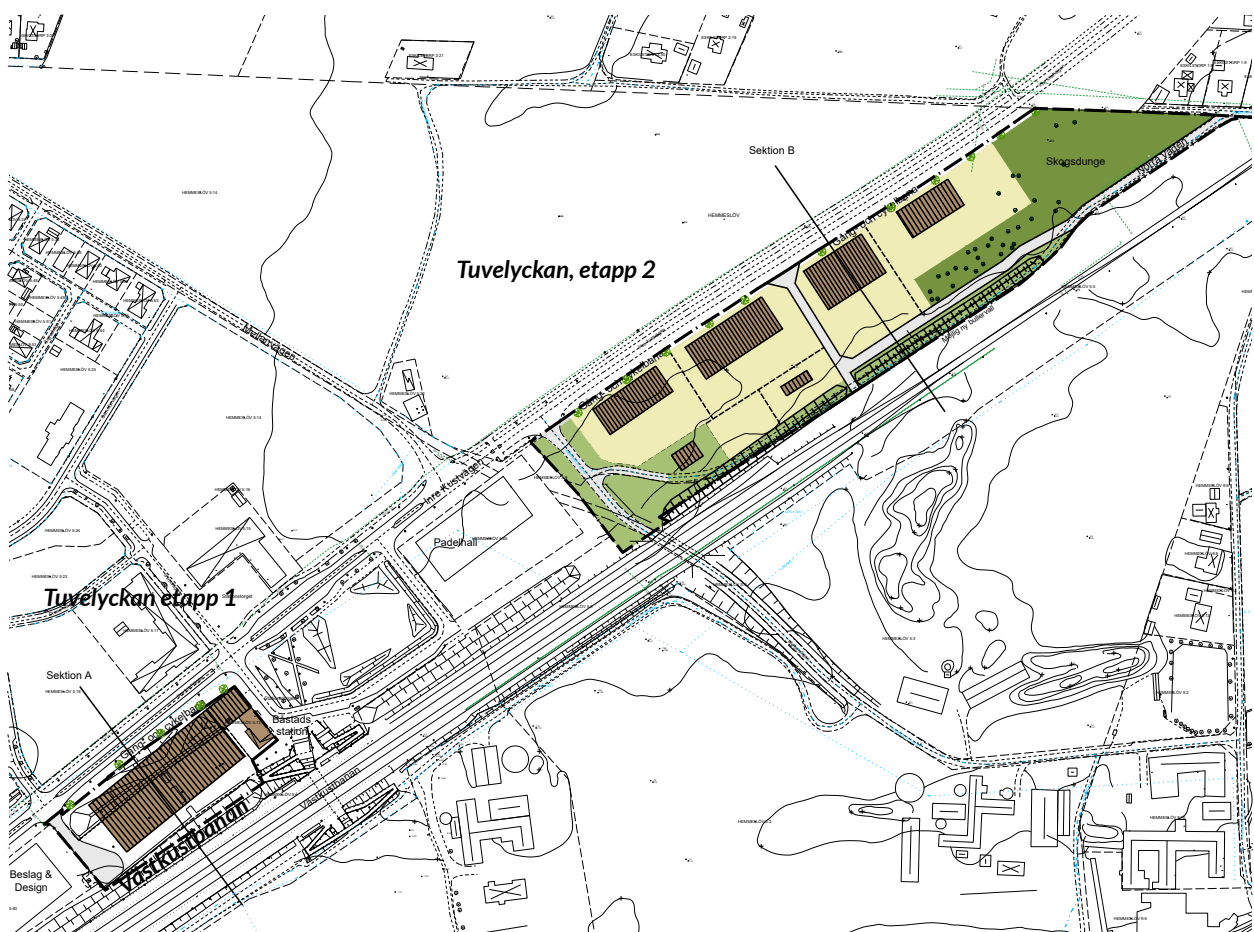
Planen får laga kraft (börjar gälla) när överklagandetiden gått ut och ingen har överklagat eller när eventuella överklaganden har prövats och slutgiltigt avslagits. När planen fått laga kraft kan man söka bygglov och andra tillstånd och påbörja exploateringen.

2. SAMMANFATTNING

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av fler verksamheter längs Inre Kustvägen genom en förlängning av den redan etablerade struktur som har möjliggjorts genom tidigare detaljplan 1652, "Eskilstorp 6:37 m.fl, Inre Kustvägen". Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till handel i anslutning till stationshuset då Båstads station måste kunna möta det ökade antalet pendlare som parkerar sin bil inom stationsområdet. Ett parkeringshus är således ett yteffektivt sätt att möjliggöra mer pendling med tåg samt buss från Båstads kommun. En byggnation av verksamheter mellan järnvägen och Inre Kustvägen i kombination med bullerskydd längs Västkustbanan förväntas även generera en bullerdämpade och därmed positiv effekt för kommande boendemiljöer väster om Inre Kustvägen.

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station i Hemmeslöv och består av två olika delområden, som tillsammans är cirka 4,7 hektar (47 900 m²) stort.

Kommunen bedömer att det inte behöver göras någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB), vilket länsstyrelsen instämmer med, se sidorna 15-16.

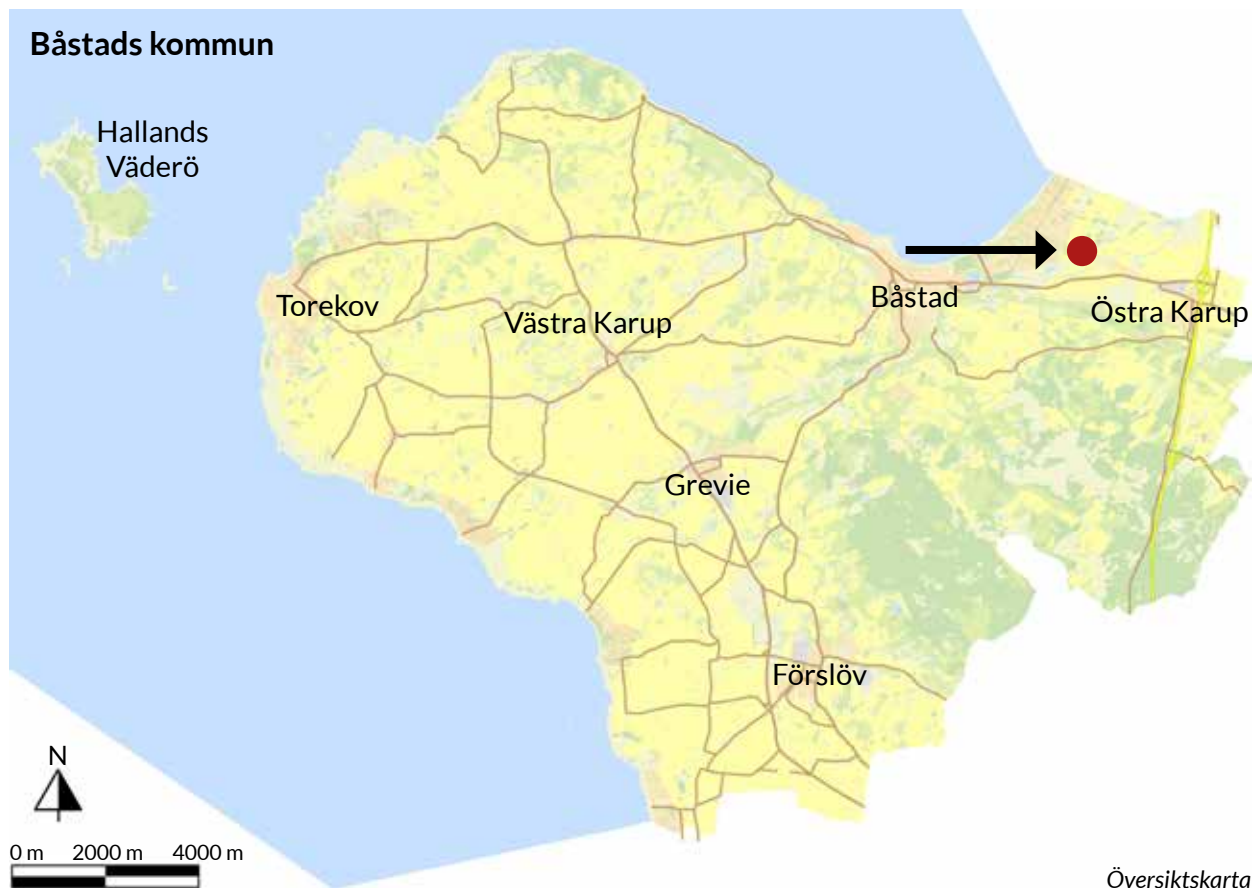


Illustrationskarta, samrådsförslag 2021-01-20

3. PLANDATA

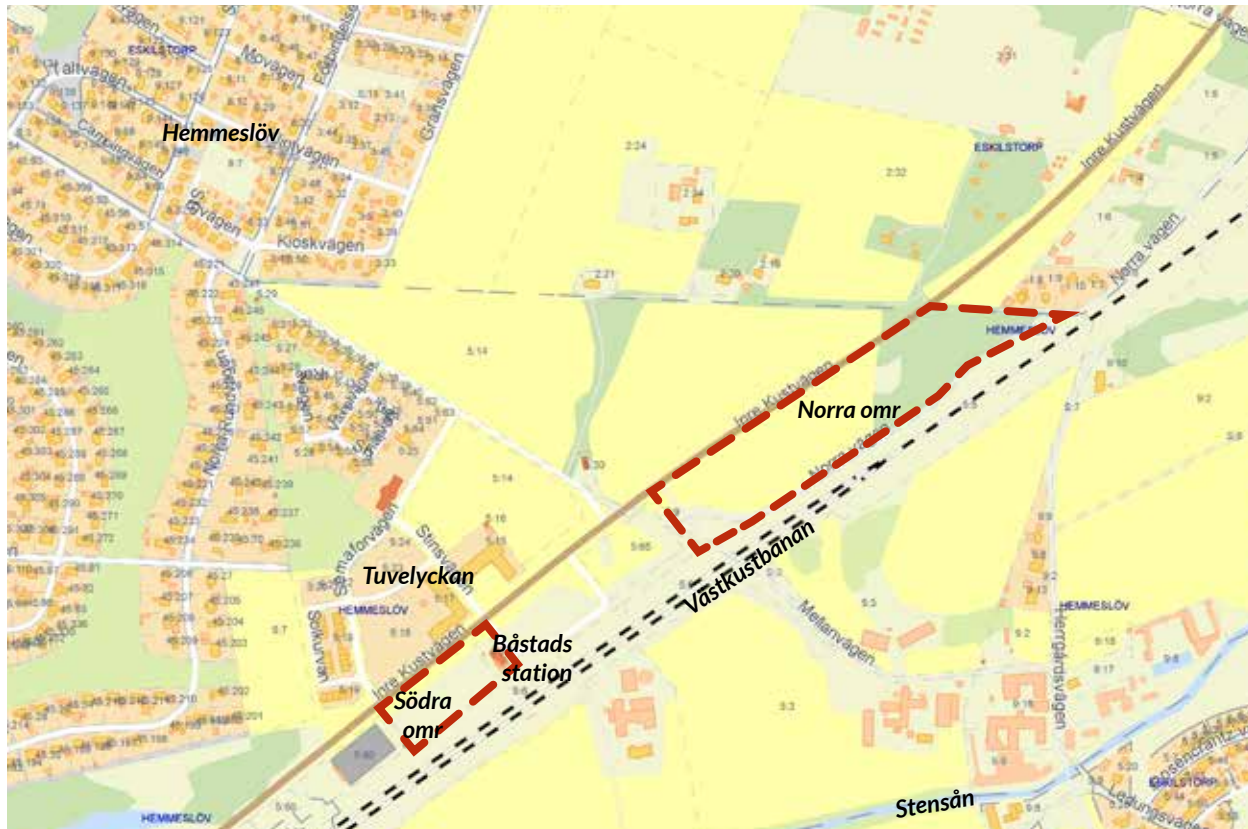
Planområdets läge och storlek

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station i Hemmeslöv ca 4 km från Båstad centrum och är cirka 4,7 hektar (47900 m²) stort. Planområdet omfattar två delområden. Den södra delen omfattar mark mellan Inre Kustvägen och järnvägen där stationshus och en parkeringsplats är anlagd. Den norra delen omfattar marken mellan Inre Kustvägen norr om Mellanvägen till och med skogsdungen i norr. Marken söder om Mellanvägen är planlagd sedan tidigare medan den norra delen inte är planlagd än. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Hemmeslöv S:3, 5:5, 5:6, 5:9 och 5:14 samt hela fastigheten Hemmeslöv 5:13.



Ägoförhållanden

Fastigheterna Hemmeslöv S:3, 5:13 och 5:14 är i privat ägo, fastigheterna Hemmeslöv 5:5 och 5:6 ägs av Trafikverket och fastigheten Hemmeslöv 5:9 ägs av Båstads kommun. I skrivande stund pågår fastighetsreglering som berör fastigheterna Hemmeslöv 5:14 och Hemmeslöv 5:9 varigenom del av fastigheten Hemmeslöv 5:14 överförs till Hemmeslöv 5:9.



Ungefärlig avgränsning av planområdet och omgivande fastigheter

4. BAKGRUND OCH SYFTE

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av fler verksamheter längs Inre Kustvägen genom en förlängning av den redan etablerade struktur som har möjliggjorts genom tidigare detaljplan 1652, "Eskilstorp 6:37 m.fl, Inre Kustvägen". Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till handel i anslutning till stationshuset då Båstads station måste kunna möta det ökade antalet pendlare som parkerar sin bil inom stationsområdet. Ett parkeringshus är således ett yteffektivt sätt att möjliggöra mer pendling med tåg samt buss från Båstads kommun. En byggnation av verksamheter mellan järnvägen och Inre Kustvägen i kombination med bullerskydd längs Västkustbanan förväntas även generera en bullerdämpade och därmed positiv effekt för kommande boendemiljöer väster om Inre Kustvägen.

Planområdet angränsar till den andra utbyggnadsetappen av det stationsnära bostadsområdet Tuvelyckan. I stationens närhet har kommunen ambitionen att möjliggöra en tätare och högre bebyggelse med karaktär av stad. En struktur som i mötet med omkringliggande, lägre och glesare bebyggelse trappas ned.

För att den nya bebyggelsen inom planområdena ska harmoniera med befintlig uppförd bebyggelse mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan regleras exempelvis placering och höjd på ny bebyggelse samt även fasaders färgsättning och utformning för att därmed skapa variation och motverka ett monotont intryck

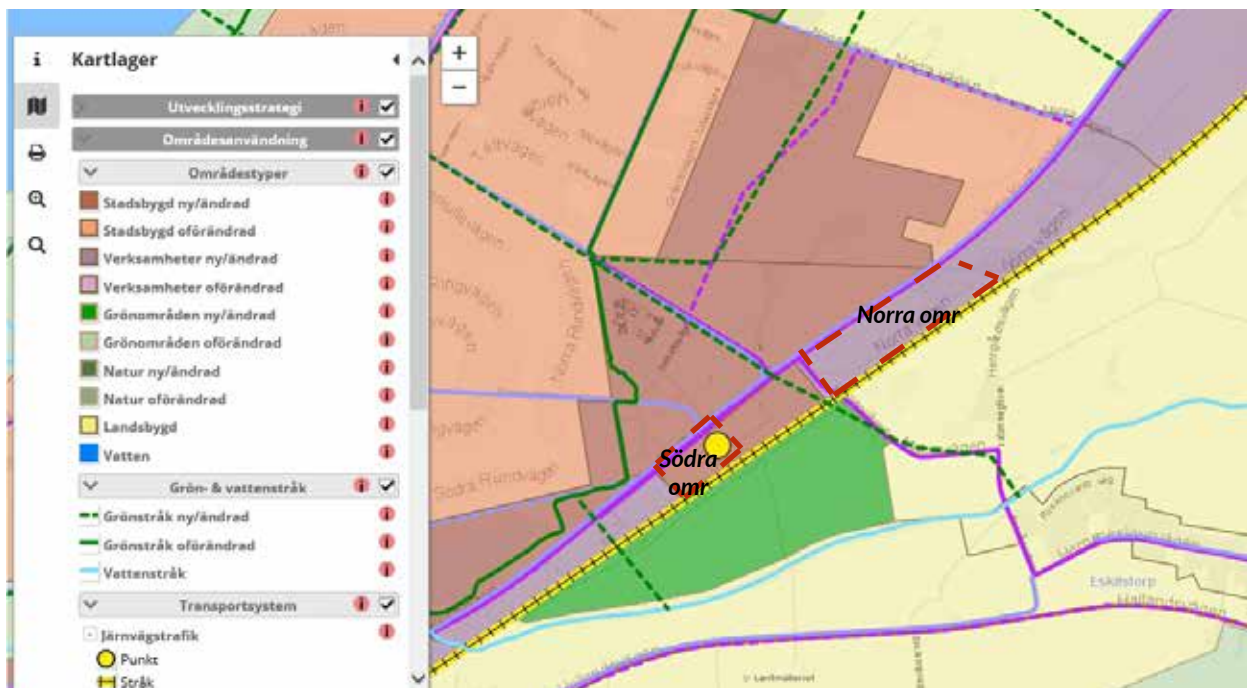
5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planbesked för Hemmeslöv 5:14 m.fl, Tuvelyckan etapp 2, beviljades av kommunstyrelsen den 4 juni 2019 § 132. Den 19 augusti 2020 §177 beslutade kommunstyrelsen att detaljplanen får ställas ut för samråd.

Översiktsplan

En översiktsplan avser en kommuntäckande plan som anger hur kommunens markanvändning ska utvecklas på sikt.

Det aktuella planområdet har i ÖP2030 (antagen av kommunfullmäktige 2020) pekats ut som lämpligt för verksamhet ny/ändrad inom den norra delen och stadsbygd ny/ändrad inom den södra delen.



Utdrag ur gällande översiktsplan, ÖP 2030, antagen av kommunfullmäktige 20 maj 2020, §85. Planområdets ungefärliga läge är markerad med **röd streckade linjer**

Följande förtydligande för **norra delen** av planområdet anges i ÖP2030: *Verksamhetsmark i stations- och tätortsnära läge. Platsen är inte lämplig för verksamheter som inte kan lokaliseras i närhet av bostadsbebyggelse. Hög estetisk kvalitet krävs med tanke på relationen till järnvägen, Inre Kustvägen och tillkommande bostadsbebyggelse i väster.*

Behovet av verksamhetsmark i detta stations- och tätortsnära läge anser kommunen är angeläget. Utvecklingen prioriteras framför ett bevarande av platsens värden inom riksintressena för kustzon/högexploaterad kust samt rörligt friluftsliv. Värdena i det utpekade området bedöms vara begränsade, eftersom det ligger insprängt mellan järnvägen och Inre kustvägen. Kommunen anser att områdets utbyggnad är viktig för utvecklingen av det lokala näringslivet. Detta gör att området bedöms kunna undantas från hänsynskraven till riksintressena kustzon/högexploaterad kust samt rörligt friluftsliv.

Sydöst om området går Västkustbanan som är riksintresse för kommunikation. Lämpligt skyddsavstånd till järnvägen samt föreslagen markanvändning i förhållande till bullernivåer från järnvägen behöver

utredas under kommande detaljplanearbete. Den ökade mängden tågtrafikanter och fordonstrafik som förväntas genereras från området bedöms inte skada riksintresset.

En förstärkning av vattenledningsnätet från vattentäkten i Eskilstorp behövs. Avloppsvatten från området ska hanteras på Ångstorps reningsverk i Laholms kommun enligt avtal.

Förtydligande för den **södra delen** av planområdet anges i ÖP2030: *Område kring järnvägsstationen med fokus på centrumfunktioner och verksamheter. Stationsområdet är en entré till Båstad, därför har kommunen höga ambitioner för den offentliga miljön runt stationen. Det finns också en hög ambitionsnivå gällande hållbar stadsbyggnad. Stationsområdet är en central knutpunkt för kollektivtrafik i närregionen.*

Verksamheter som etableras ska vara personalintensiva för att dra nytta av det stationsnära läget.

Stationsområdet berörs av riksintressen för kustzon/högexploaterad kust och rörligt friluftsliv. Kommunen bedömer att områdets utbyggnad, så som beskriven ovan, är viktig för utvecklingen av befintlig tätort. Detta gör att området bedöms kunna undantas från hänsynskraven till riksintressena kustzon/högexploaterad kust samt rörligt friluftsliv.

Utbyggnaden av området behöver ta hänsyn till järnvägen Västkustbanan som är riksintresse för kommunikation. Lämpligt skyddsavstånd till järnvägen samt föreslagen markanvändning i förhållande till bullernivåer från järnvägen behöver utredas under detaljplanearbetet. Den ökade mängden tågtrafikanter och fordonstrafik som förväntas genereras från området bedöms inte skada riksintresset.

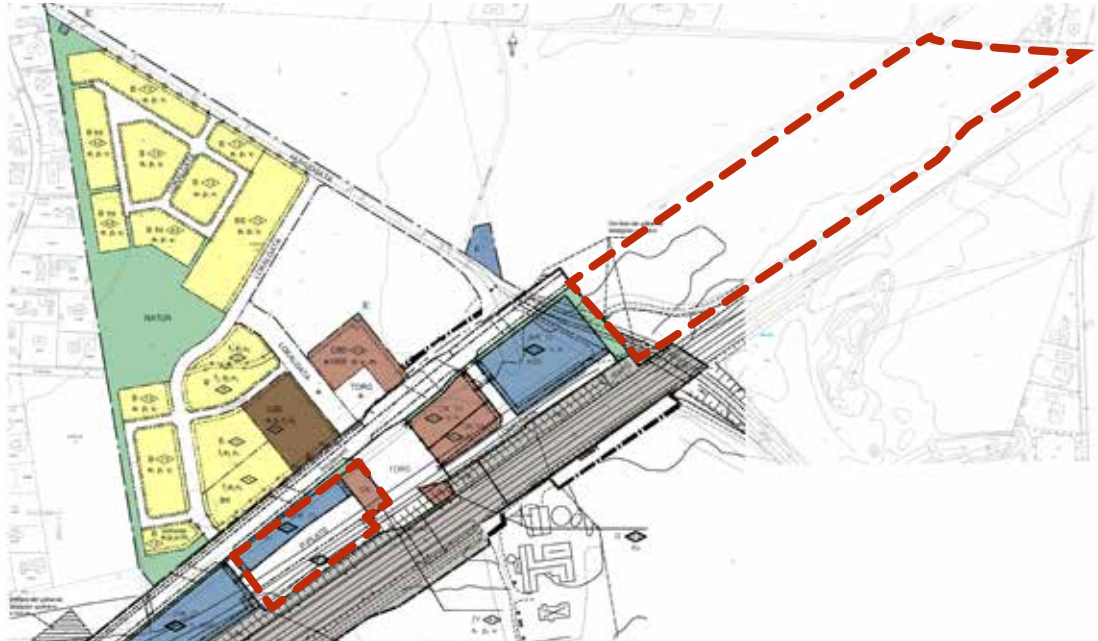
Full utbyggnad av området är beroende av ny inkommande vattenledning. Avloppsvatten från området ska hanteras på Ångstorps reningsverk i Laholms kommun enligt avtal.

Planen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

Detaljplan

Området är delvis planlagt. Den del av detaljplanen som är lokaliserad norr om Mellanvägen är inte planlagd sedan tidigare. Den södra delen omfattas av detaljplan 1652, som vann laga kraft 2014-03-27. Genomförandetiden är 10 år, var på planen därmed har 3 år kvar av genomförandetiden.

Gällande bestämmelser för det södra planområdet är "JHK" - *Hantverk, småindustri, kontor och handel, ej hotell. Ej tillståndspliktig verksamhet, "CK₁" - Centrumfunktioner; service, handel, restaurang samt kontor ej hotell samt "P-plats". Byggnation får uppföras i maximalt 8, 14 alternativt 19 meter i byggnadshöjd. Se gällande detaljplaner på följande sida.*



Utdrag ur gällande detaljplan 1652 samt detaljplanerna 1511, 1671, 1680 som är belägna utanför planområdet

Bevarandeplan

Båstads kommun har en bevarandeplan från 1997. Denna är utgiven av kulturnämnden i Båstad, i samarbete med Kristianstads läns museum. Planområdet berörs inte av Båstads kommuns bevarandeplan.

Kulturmiljövårdsprogram

Planområdet berörs inte av kulturmiljövårdsprogram för Båstads kommun.

Miljöprogram

Båstad kommuns miljö- och energiprogram 2012-2022 anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning.

De mål som berör aktuell detaljplan handlar bland annat om att:

- *Prioritera och främja gång-, cykel och kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras. Detta innebär bland annat att binda ihop kommunens tätorter med cykelvägar. Kollektivtrafiken bör byggas ut och förbättras. Detta bör i stor utsträckning göras i samarbete med externa aktörer och angränsande kommuner.*
- *All nybyggnation ska vara energi- och resurseffektiv och med ett hållbarhetsperspektiv. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska prioriteras tillsammans med närheten till kollektivtrafik. Val av material ska utredas för att nybyggnationen ska kunna ske på ett så miljöanpassat och resursnålt sätt som möjligt. Dessa kriterier ska vara aktuella under byggnadernas hela livslängd. Utbyggnad ska göras utan att det har negativ inverkan på människors hälsa och förutsättningar för biologisk mångfald.*

6. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap MB

Planförslaget bedöms som förenligt med Miljöbalkens 3, 4 och 5 kapitel. (Kapitel 3 behandlar riksintressen, kapitel 4 behandlar områden med hänsyn till de stora natur- och kulturvärden som finns i dem, kapitel 5 behandlar miljö kvalitetsnormer, MKN.) Planens genomförande bedöms inte påverka riksintressena för friluftsliv, rörligt friluftsliv och kustzonen eller möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer. Översiktsplanen (ÖP2030) anger området i anslutning till stationen som ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden för bland annat verksamhetsmark. Ett ianspråktagande av marken norr om Mellanvägen anses därmed vara motiverat då det tillgodoser ett väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Marken söder om Båstads station är detaljplanelagd (1652) och redan ianspråktagen som parkeringsyta.

Riksintressen

Området ingår i sin helhet i riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § Miljöbalken (MB). Området ingår också i sin helhet i riksintresse för det rörliga friluftslivet enligt 4 kap 2 §§ MB och i riksintresse för kustzonen enligt 4 kap 4 §§ MB. Behovet av verksamhetsmark i detta stations- och tätortsnära läge anser kommunen är angeläget. Utvecklingen prioriteras framför ett bevarande av platsens värden inom riksintressena för kustzon/högexploaterad kust samt rörligt friluftsliv. Värdena i det utpekade området bedöms vara begränsade, eftersom det ligger insprängt mellan järnvägen och Inre kustvägen. Kommunen anser att områdets utbyggnad är viktig för utvecklingen av det lokala näringslivet. Detta gör att området bedöms kunna undantas från hänsynskraven till riksintressena kustzon/högexploaterad kust samt rörligt friluftsliv.

Skyddsområde väg

Planområdet innefattar del av väg 1741 (Inre Kustvägen) som omfattas av ett generellt byggnadsfritt avstånd på 12 m enligt Länsstyrelsens beslut 2015. Att möjliggöra bebyggelse inom skyddsområde för väg kan prövas i detaljplan eller bygglov.

Planförslaget möjliggör, likt gällande detaljplan 1652, byggnation 5 meter från Inre Kustvägen (väg 1741). Planförslaget möjliggör därmed en mer stadsmässig utformning av bebyggelse och gaturum vilket även är i linje med kommunens ambition om att bygga ihop Båstad samhälle med Båstads nya station längs Västkustbanan. Ett smalare gaturum har en hastighetsdämpande effekt. Inre Kustvägen är ej klassad som led för farligt gods.

Globala mål 2030

Båstads kommun strävar efter en långsiktig hållbar utveckling - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Begreppet hållbar utveckling definieras av FN som "en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov". Världens stats- och regeringschefer antog år 2015 Agenda 2030 och 17 globala mål som beskriver hur världen ska arbeta för hållbar utveckling. Planförslaget bedöms förenligt med Globala mål 2030. Bland annat Hälsa och välbefinnande (3), Hållbara städer och samhälle (11) samt mål Ekosystem och biologisk mångfald (15).

Miljö kvalitetsmål

Ett genomförande av detaljplanen påverkar ett antal miljö kvalitetsmål. Generationsmålet är ett inriktningsmål för miljöpolitiken och anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske

inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Det innebär att till nästa generation ska vi lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälso- problem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet är utfärdat av Naturvårdsverket och definierat av riksdagen. Detaljplanen bedöms förenlig med miljö kvalitetsmålen bland annat med anledning av att byggnation sker inom delvis redan ianspråktagen mark i ett kollektivtrafiknära läge.

Övriga miljömål som kan påverkas av ett genomförande av detaljplanen är:

Begränsad klimatpåverkan: *"Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig."* - Målet påverkas positivt genom att service och arbetsplatser inom planens verksamhetsmark får goda cykel- och kollektivtrafikförbindelser vilket minskar behovet av bil.

Levande sjöar och vattendrag: *"Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas."* - För att målet inte ska påverkas negativt är det viktigt att dagvatten från området fördröjs innan det släpps vidare till Stensån. Detta görs genom bland annat dagvattendammar samt svackdike delvis inom och i anslutning till planområden. Vid hårdgörande av större ytor som trafikeras av fordon finns risk för föroreningar. Skyddsåtgärder kan komma att behöva vidtas. I vilket form beror bland annat på till vilken recipient dagvattnet leds. Dagvattenhantering ska ske i enlighet med Båstads kommuns dagvattenpolicy.

God bebyggd miljö: *"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."* - Hur målet påverkas beror på vilken verksamhet som etablerar sig inom området. Om det blir en besöksintensiv verksamhet eller en verksamhet med många anställda och företrädesvis med öppettider en stor del av dygnet bidrar det till att befolka platsen kring Båstads station, vilket skapar trygghet och bidrar positivt till ortens identitet. En annan positiv effekt är förtätning av mark som inte är lämplig att nyttja på annat sätt än som verksamhetsmark vilket innebär god hushållning med mark.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Regeringen har utfärdat en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Normerna syftar till att skydda miljön och människors hälsa, samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. De gäller ett antal olika ämnen som förorenar luften och som därför inte får förekomma i större mängd. För alla miljö kvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de ska, alternativt bör, vara uppfyllda.

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten och att tillhandahålla aktuell information om föroreningsnivåerna. (Naturvårdsverket ansvarar dock för miljö kvalitetsnormerna för ozon.) Båstads kommun har inga problem med att klara miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Denna plan bedöms inte förändra den situationen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Från och med december 2009 finns även miljö kvalitetsnormer för vatten. Normerna är uppdaterade och fastställda under 2017. Dessa formuleras på olika sätt beroende på vilken typ av vattenförekomst det gäller. För ytvatten (det vill säga kustvatten, sjöar och vattendrag) finns det miljö kvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status. För grundvatten finns det miljö kvalitetsnormer för kemisk och kvantitativ status. Målet var att alla vattenförekomster skulle ha uppnått god status (både kemisk och ekologisk/kvantitativ) den 22 december 2015. Eftersom var mycket svårt för en del vattenförekomster gjordes undantag och tiden för att uppnå målet förlängdes för till exempel Stensån till år 2021 och kustvatten samt grundvatten fram till år 2027.

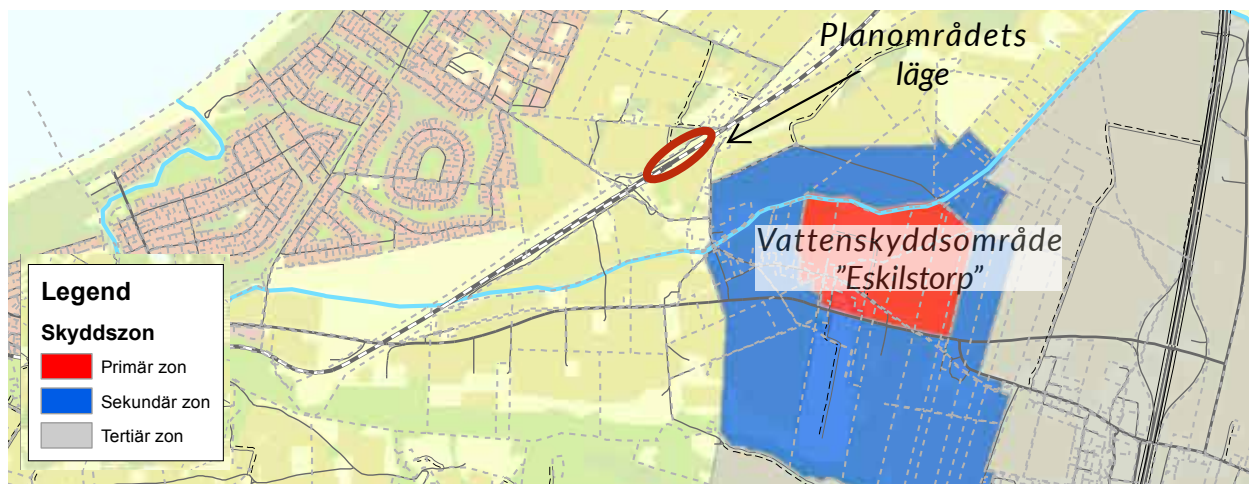
Ett antal vattenförekomster skulle kunna påverkas av eventuella föroreningar från planområdet.

Ytvattenförekomst	Ekologisk status	Kemisk status
Stensån, SE625937-132613	Måttlig	Uppnår ej god
Grundvattenförekomst	Kvantitativ status	Kemisk status
Laholmsslätten, SE626116-132280	God	God
Bjärehalvön, SE625674-131386	Otillfredsställande	Otillfredsställande

Ett antal vattenförekomster skulle kunna påverkas av eventuella föroreningar från planområdet. Tabell över vattenförekomster som skulle kunna påverkas av planområdet. Källor: Vattenkartan (www.vattenkartan.se) och VattenInformationsSystem för Sverige (www.viss.lst.se)

Vattentäkter

Planområdet angränsar inte till någon vattentäkt. På uppdrag av Båstads kommun och Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA) har WSP pekat ut vattenskyddsområden i Båstads kommun och även angett primär, sekundär och tertiär zon, vilka kommunfullmäktige antog 2017. Avgränsning av dessa vattenskyddsområden beräknas fastslås av länsstyrelsen under 2021. Avståndet mellan planområdet och den närmaste vattentäkten, "Eskilstorp" är cirka cirka 225 meter öster ut. Vattentäkten "Idrottsplatsen, Malen och Axeltorp" är belägen cirka 2 500 meter sydväst om planområdet.



Vattenskyddsområde Eskilstorp, WSP 2017

Strandskydd

Planområdet berörs inte av strandskydd.

Landskapsbild

Förslaget innebär genom möjligheterna till exploatering att landskapsbilden kan påverkas. Detta kommer att upplevas både av de som vistas i området och de som kommer med tåg eller bil. Bebyggelsen föreslås hålla en måttlig skala med en högsta nockhöjd på mellan 13-16 meter. Sammantaget kommer det som detaljplanen medger kunna innebära en påverkan på landskapsbilden men inte i den utsträckning att det bedöms utgöra en betydande negativ påverkan. Området har till stor del redan förändrats på ett sätt som inverkar på landskapet. Planområdet omfattas inte av landskapsbildsskydd.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster definieras av Naturvårdsverket som "ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande". Det innebär allt det positiva som vi människor får från naturen och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Ekosystemtjänsterna brukar delas in i fyra grupper:

Försörjande ekosystemtjänster är de materiella nyttor som naturen levererar och som är helt nödvändiga för vår möjlighet att överleva. Det handlar till exempel om grödorna som växer på åkrarna, dricksvattnet och vinden som ger vindkraft.

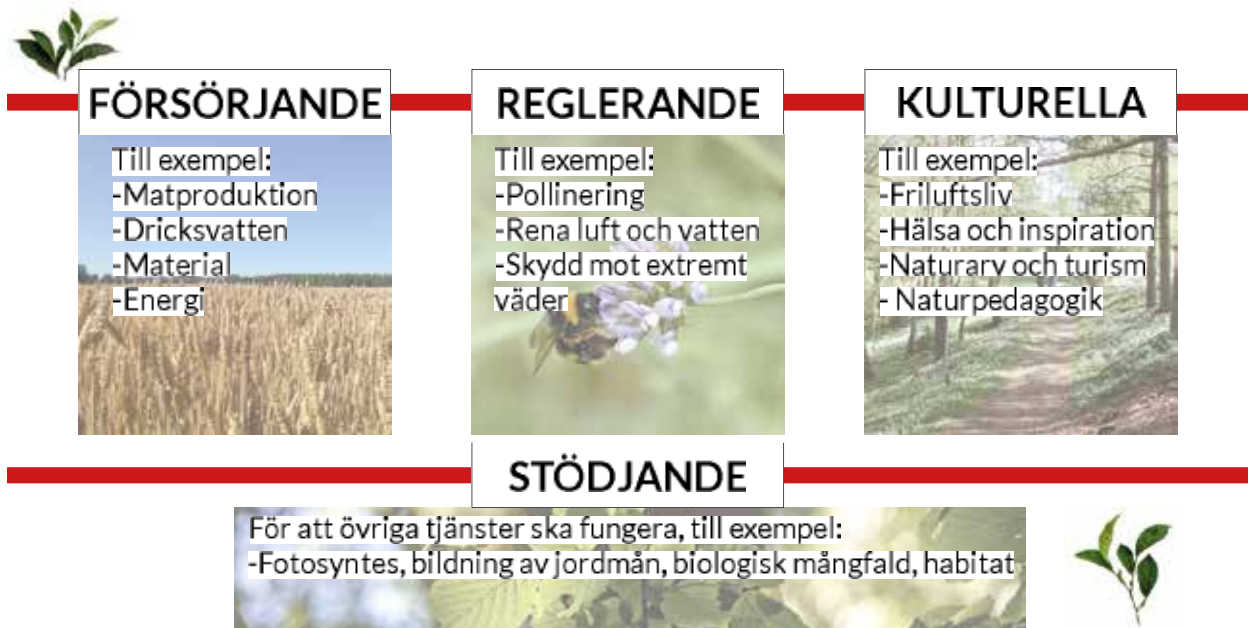
Reglerande ekosystemtjänster tryggar och förbättrar vår livsmiljö genom att reglera och minska oönskade effekter. Exempel på detta är grönska som renar vatten och luft och bidrar till att minska buller, träd som bidrar med skugga och pollinerande bin som är helt avgörande för matproduktionen.

Kulturella ekosystemtjänster är sådant som direkt påverkar vår hälsa och vårt välbefinnande. Naturen har en stor förmåga att få oss att må bättre, både fysiskt och mentalt. Exempelvis kan en promenad runt en öppen vattenyta eller i en park vara både avstressande och bidra med upplevelser. Vår upplevelse berikas av mångfald.

Stödjande ekosystemtjänster som möjliggör samhällets och ekosystemens funktion. De stödjande ekosystemtjänsterna levererar sällan direkta tjänster utan utgör istället grunden för de övriga grupperna av ekosystemtjänster. Det handlar bland annat om processen som skapar ny jord för grödor att växa i, fotosyntesen som skapar syre och biologisk mångfald som ger både ökade möjligheter för pollinering och bidrar till att öka vårt välmående.

Ett grönt inslag i samhället kan bidra med flera olika ekosystemtjänster samtidigt. Ett äppelträd till exempel bidrar bland annat med luftrening, skugga och pollinering (reglerande), äpplen (försörjande), hälsa och inspiration (kulturella) och fotosyntes (stödjande).

Exempel på olika ekosystemtjänster presenteras i bilden nedan.



Planförslaget avseende den södra delen (dvs befintlig parkering och stationshus) bedöms ej påverka varken försörjande, reglerande, kulturella eller stödjande ekosystemtjänster negativt då området redan idag är bebyggt och marken till största del helt asfalterad.

Ekosystemtjänster inom planförslagets norra del (dvs norr om Mellanvägen) bedöms påverkas med anledning av att mark som idag består av vall och skog helt eller delvis ianspråkats för olika typer av verksamheter.

Skogsdungen är inventerat (Okulär Inventering av Ekar Quercus robur i Ekdungen del av Hemmeslöv 5:14 Båstads kommun, 2020-11-20). Majoriteten av ekarna (dvs 28 av totalt 31 ekträd) är belägna inom mark som planläggs som NATUR och avses därmed att skyddas för framtiden. Skogsdungen inom NATUR kommer även i fortsättningen kunna fungera som ett grönstråk och "stepping stone" som förbinder våtmarken Klarningen med havet. Tre av ekarna är belägna inom verksamhetsmark i nära anslutning till mark planlagd som NATUR.

Skogsdungen kommer därmed till största del att bevaras och även i fortsättningen bidra positivt till reglerande, kulturella och stödjande ekosystemtjänster med möjligheter till naturupplevelser, hälsa och inspiration samt pollinering och skydd mot översvämning.

Behovsbedömning/Undersökning

Enligt PBL 4 kap 34 § ska kommunen avgöra om en detaljplan kan komma att medföra betydande påverkan på miljön. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning göras. Båstads kommun har genom undersökningen/behovsbedömningen kommit fram till att det inte föreligger något behov av miljökonsekvensbeskrivning.

Behovsbedömningen grundades på följande:

- planförslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner
- planen bedöms inte negativt påverka riksintressena för kustzon, friluftsliv och rörligt friluftsliv
- ett genomförande av planen leder inte till några ökade störningar på omgivningen eller för män-

niskors hälsa och säkerhet

- planförslaget påverkar inga skyddade kultur- och naturvärden internationellt, nationellt eller lokalt. Ej heller känsliga mark- och vattenområden
- planförslaget berör inga områden av betydelse för hushållning med natur- och samhällsresurser nationellt eller lokalt.
- planförslaget berör inga kända fornlämningar
- Miljökvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas

Planen bedöms sammantaget, utifrån undersökning/bedömningen, inte ge en sådan miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap. 11, 12 §§ behöver genomföras.

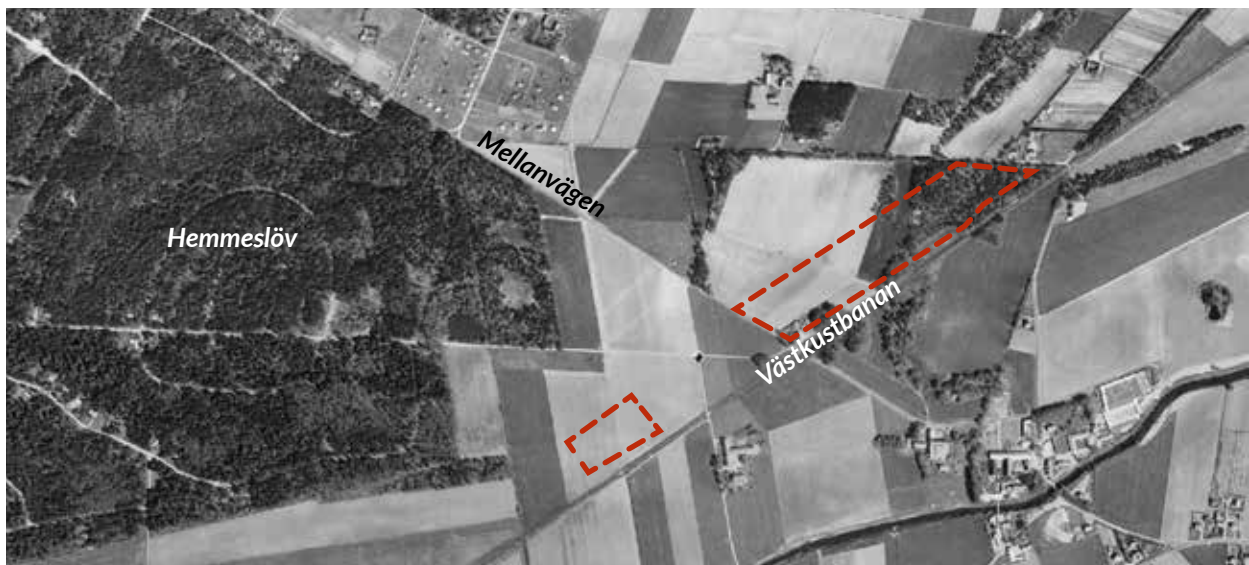
Länsstyrelsen har (2020-09-24) i ett tidigt samråd med anledning av Undersökning/Behovsbedömning, daterad 2020-09-11, framfört att de med det aktuella underlaget inte har någon synpunkt på kommunens bedömning att planen inte medför betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB. Länsstyrelsen kan komma att återkomma till frågan om behov av miljöbedömning i samrådsskedet.

7. FÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelse

Historik

Planområdet omfattar historiskt sett jordbruksmark längs Västkustbanan. I samband med att tunneln genom Hallandsås öppnades för trafik december 2015 öppnades även en helt ny väg, dvs Inre Kustvägen, som löper parallellt med Västkustbanan, för biltrafik. Inom den södra delen av planområdet är idag Båstads station samt en pendlarparkering anlagd. Den norra delen av planområdet är obebyggd och består av gräs- / slåttervall samt en skogsdunge.



Ortofoto från 1965-1967 med planområde markerat med röd linje



Ortofoto från maj 2019 med planområde markerat med röd linje

Bostäder

Bostadsområdet Hemmeslöv ligger cirka 300-500 meter väster om planområdet. Det domineras av villor, till största delen uppförda under 1960 och -70-talen som fritidshus. Befolkningen ökar i Hemmeslöv, men ökningen är koncentrerad kring stationen och till kommunens exploateringsområde Heden, beläget intill gränsen till Laholms kommun strax nordväst om planområdet.

Väster om Inre Kustvägen, i anknötning till Båstads station, byggs exploateringsområdet Tuvelyckan, etapp 1, ut med omkring 320 bostäder i form av både flerbostadshus (hyresrätter och bostadsrätter) och friliggande villor.

Strax norr om det norra planområdet, dvs norr om skogsdungen, är några enstaka villor belägna.

I skrivande stund pågår planläggning av området mellan det befintligt bostadsområdet Hemmeslöv samt Hallandsvägen (Petersberg) för att möjliggöra bland annat bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Syftet med planläggningen är även att knyta ihop "gamla Båstad" med Båstads station (som invigdes december 2015) och dess omgivande nya bebyggelse.

Planläggning av Tuvelyckan etapp II har startats upp för att möjliggöra än fler bostäder i anknötning till stationsområdet. Området för Tuvelyckan II angränsar i väster till aktuellt planområde. Tuvelyckan etapp II, delområde B och C, är beläget norr om Tuvelyckan etapp I och etapperna separeras från varandra av Mellanvägen

Kommersiell, offentlig och social service

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station, cirka 1000 m nordost om det befintliga handelsområdet Entré Båstad. Inom handelsområdet Entré Båstad driver även Friskis & Svettis en verksamhet. Längs med Hallandsvägen (som sedan övergår till Köpmansgatan) västerut (in mot centrala Båstad) finns det service i form av bland annat handel, bensinstation, apotek och post. Inom en radie om cirka 2,5-3 km från planområdet når man vård, förskola, skola och idrott. I skrivande stund håller byggnation i form av både bostäder och centrumverksamhet att uppföras i anslutning till Båstads station (Tuvelyckan, etapp 1). Även i exploateringsområdet Tuvelyckan, etapp 2, kommer inslag av centrumverksamhet och omsorgsfunktioner att komplettera tilltänkta bostäder.

Verksamheter

Inom tätorten Båstad har kommunen ca 500-550 anställda inom sin verksamhet. Arbetstillfällena återfinns bland annat inom barnomsorg och skola, äldreomsorg, förvaltning och tjänstemän. Inom den privata sektorn är Hotell Skansen den största arbetsgivaren i tätorten med strax över 100 anställda. Andra stora arbetsgivare i tätorten är Ica Supermarket, NP Nilsson Trävaruhus och Willys samt även Willab i Östra Karup, cirka 2,5 km sydöst om planområdet. Även Hotell Riviera är en stor arbetsplats. Sommartid är ytterligare ca 150 personer anställda på Hotell Skansen. Då utgör även Pepes Bodega och övriga verksamheter i hamnen stora arbetsplatser med totalt upp till 200-300 anställda. Båstad har ett bra företagande med många nyetablerade små företag med endast en eller ett par anställda. Flera av dessa har sina kontor i Företagsbyn i tätortens sydligaste spets.

Längs Inre Kustvägen, mellan Hallandsvägen och länsgränsen i norr mot Laholm, kommer på sikt olika typer av både större och mindre verksamheter etablera sig vilket uppskattningsvis innebär att flera hundra nya arbetstillfällen på sikt skapas.

Mark och vegetation

Mark och vegetation

Marken inom den södra delen av planområdet är iordningställd till asfalterad besöksparkering för pendlare. Området längs Inre Kustvägen är markmodellerat och består av gräs och buskvegetation. Bullervall/plank finns utbyggt utmed järnvägen.



Vy mot nordost sett från Beslag & Design, augusti 2020



Vy mot sydväst sett från Båstads station, augusti 2020

Marken inom planområdets norra del utgör till stor del av gräs- / slåttervall. Längst i norr, mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan, finns en skogsdunge, om cirka 15 000 m². Skogsdungen består av både barr- och lövträd i form av bland annat tall, björk, ask, ek samt undervegetation i form av mestadels sly. Bullervall eller liknande är ej anlagt längs den norra delen av planområdet och Västkustbanan i dagsläget.



Vy mot nordväst sett från korsningen Mellanvägen / Inre Kustvägen, Inovitas gatuvy 2018

Marknivån inom hela planområdet är relativt flackt och ligger på cirka + 9 meter över havet (m.ö.h).

I en sökning (augusti 2020) i Artportalen mellan åren 2000-2020 finns noterad spel/sång av Svart rödstjärt registrerat under våren 2020. I övrigt finns inga kända intresseområden vad gäller flora,

fauna, nyckelbiotoper eller hotade arter inom planområdet. Planområdet omfattas inte av skydd enligt 7 kap MB och är inte beläget inom område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt i kommunens översiktsplan/naturvårdsprogram.

Planområdet ingår ej i något naturreservat och omfattas inte av landskapsbildsskydd.

Allmän plats

Cirka 5 500 m² av det södra planområdet, dvs området söder om Båstads station, är idag allmän plats och planlagt som P-PLATS. Se även sida 10 (gällande detaljplaner).

Vattenområden

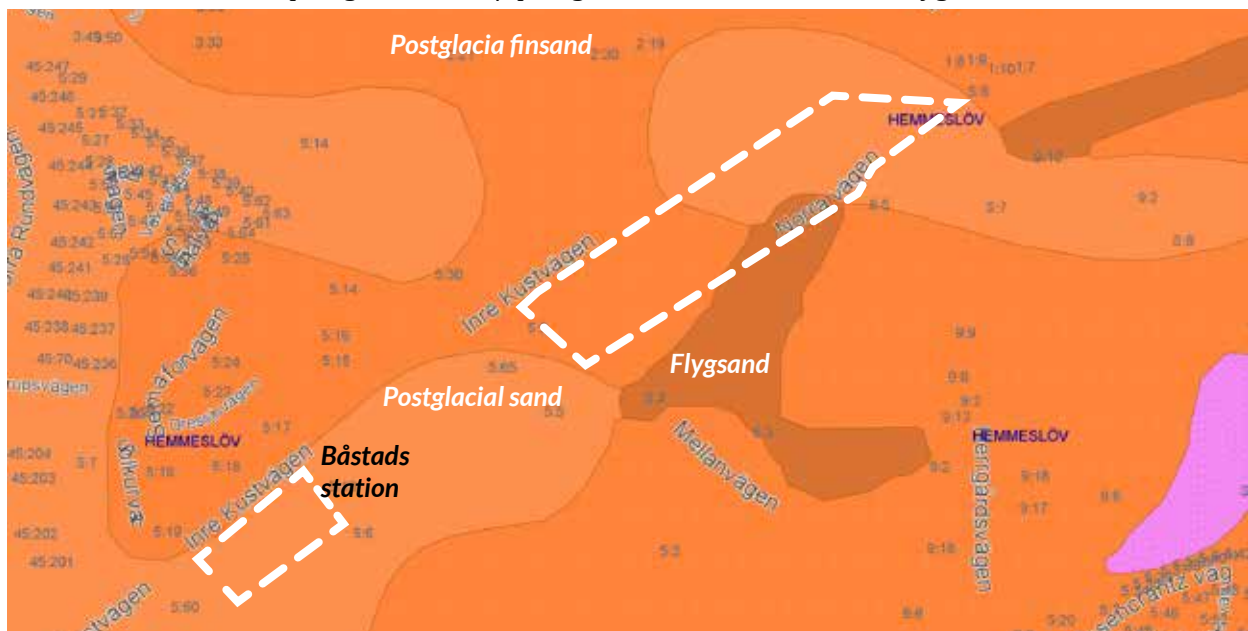
Inom planområdet finns inga vattenområden.

Översvämningsrisk

Någon översvämningsrisk inom kvartersmark föreligger ej. Viadukt (Mellanvägen) under järnväg är dock en lågpunkt. Eventuell översvämningsrisk kommer att utredas i VA-utredning under planprocess.

Geotekniska förhållanden

Enligt en översiktlig jordartskarta från Sveriges Geologiska Undersökning, består markens grundskikt till största del av postglacial sand / postglacial finsand samt delvis flygsand.



Utdrag ur översiktlig jordartskarta, Sveriges Geologiska Undersökning - Ungefärlig avgränsning av planområde enligt vit streckad linje

I samband med byggnation av Båstads stationshus gjordes en geoteknisk undersökning, Geoteknik Båstads nya stationshus, Sweco Civil 2015-01-15 (samt MUR, markteknisk undersökningsrapport, 2014-12-19).

Sammanfattningsvis konstateras i rapporten att jordlagerföljden utgörs överst omväxlande av ett lager av fyllnadsmassor och naturligt lagrade jordar, bestående av sandjordar med skiftande inslag av organiskt material, sten, grus och lera. Därunder följer sandjordar ned till mellan 7 och 8 m djup.

I en punkt påträffades även ett 0,2 m tjockt lager av sandig gyttja på cirka 2,4 m djup. Sandjordarna följs i sin tur av lera mot djupet. I höjdpunkten i den nordvästra delen av området, i borrhål B1 (se ritning 2351076-G1), överlagras jordlagerföljden som anges ovan av ett cirka 2 m tjockt lager av fyllning av mullhaltig sand. I den södra delen av fastigheten löper ett område som tidigare varit banvall (se ritning 2351076-G1), varför fyllnadsmassor av varierande art och kvalitet kan förväntas inom de övre lagren. Sandjordarna hänförs generellt till materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1 och har en medelhög relativ fasthet. De underliggande lerjordarna är av glacial typ och har en medelhög till hög odränerad skjuvhållfasthet.

Enligt Sweco Civils rapport, från 2014, bedöms byggnader kunna utföras med platta på mark. Grundläggning utförs på lager av dränerade och kapillärbrytande material. Konstruktionen utförs frostskyddad. Materialavskiljande lager av ickevävd geotextil bruksklass N3 rekommenderas på terrass vid fyllning med kapillärbrytande lager av makadam. Konstruktionen ska utföras med dränering.

Geoteknisk utredning i samband med projektering av Inre Kustvägen har också gjorts. (Arbetsplan Inre Kustvägen Hemmeslöv - Skummeslöv, Vectura, 2012-12-20)

Separat geoteknisk undersökning för marken inom nu aktuellt planområde är ej utfört. Dock bedöms den geotekniska undersökningen som togs fram vid byggnation av Båstads nya station som vägledande för den södra delen av nu aktuellt planområde med anledning av att markförhållandena bedöms likvärdiga.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte i området. Området är delvis påverkat av tidigare genomförda markarbeten.

Gator och trafik

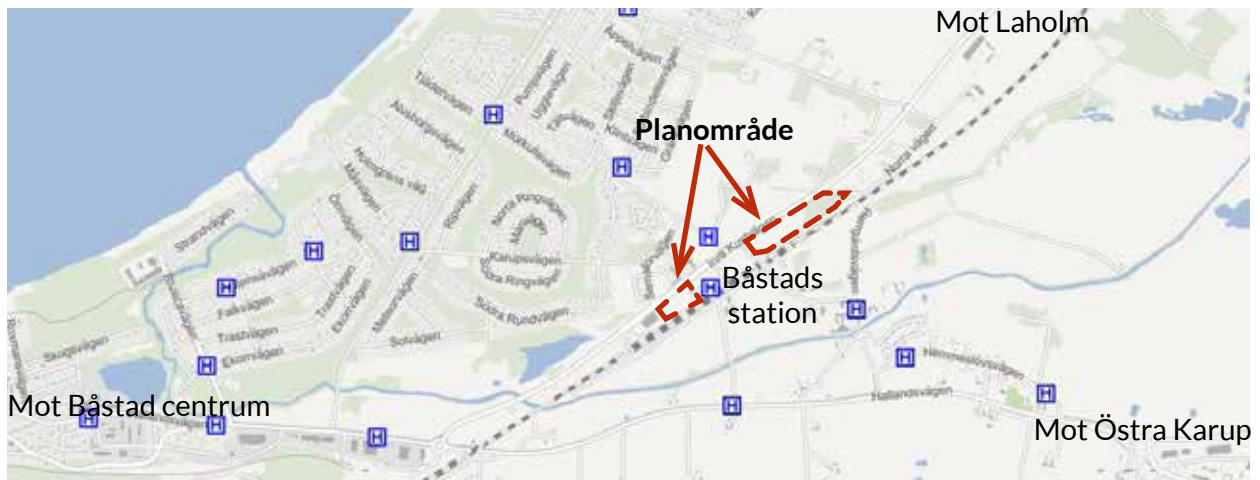
Trafikförsörjning till den södra delen av planområdet sker från Inre Kustvägen som byggdes under 2015 och stod klar till invigningen av järnvägsstationen och tunneln genom Hallandsåsen i december samma år. Den norra delen av planområdet nås idag från Norra vägen via Mellanvägen. Trafikverket är ansvarig väghållare för Inre Kustvägen som förbinder Båstads kommun med Laholms kommun. Skyltad hastighet gällande Inre Kustvägen är 40 respektive 70 km/tim och enligt trafikmätningar 2016 är årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) 1800 fordon, varav 11% är tung trafik. Högsta tillåtna hastighet på Mellanvägen och Norra vägen är 70 km/tim och väghållare är enskild. Enligt NVDB (Nationella vägdatabasen) är årsmedeldygnstrafiken för Mellanvägen och Norra vägen färre än 250 fordon.

Parkering

Marken inom den södra delen av planområdet är iordningställd till asfalterad besöksparkering för pendlare och inrymmer cirka 175 platser.

Kollektivtrafik

Området trafikeras av busslinje nr 501 (Mariatorget-Båstad busstation-Båstad järnvägsstation) och 525 (Båstad-Östra Karup). Närmsta hållplatsen avseende busslinje nr 501 och 525 är lokaliserad längs Inre Kustvägen/Mellanvägen och Båstads station. Båstads station trafikeras även av busslinje 226 (Båstad-Östra Karup-Skottorp-Vallberga-Laholm). Busslinje 501 trafikerar Båstad tätort med halvtimmetrafik i rusningstid, timmetrafik övrig tid samt nattrafik fredagar och lördagar. Busslinje 226 trafikerar Båstads station-Laholm vardagar under rusningstid.



Hållplatser i anslutning till planområdet

Båstads järnvägsstation är belägen i direkt anslutning till den södra delen av planområdet och cirka 300 meter sydväst om den norra delen av planområdet. Från järnvägsstationen finns möjlighet att ta sig både norr och söderut med Öresundståg samt Pågatåg. Norr och södergående tåg trafikerar Båstad med timmestrafik och halvtimmestrafik under rusningstid.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet är väl försörjt med gång- och cykelbanor samt vandringsled. Gång- och cykelbanor etc finns i anslutning till planområdet längs Hallandsvägen, Kustvägen, Inre Kustvägen samt på före detta banvallen som förbinder området med stadens övergripande nät.



Befintligt Gång- och cykelnät (illustrerad med mörkbrun linje) samt vandringsleder (illustrerade med blå samt grön streckad linje)

Teknisk försörjning

El, telefoni & fiber

Södra Hallands kraft, Bjäre Kraft och Skanova har kabelanläggningar både inom och i anslutning till planområdet.

Brandvattenförsörjning

Tre brandposter finns placerade i anslutning till planområdet; i Inre Kustvägen, Norra vägen samt stationsområdet. En är belägen i anslutning till stationshuset och två är belägna strax norr om skogsdungen. Brandposterna i norr har ingen kapacitet för brandvatten och inget av planområdena bedöms ha full täckning. En VA-utredning kommer att tas fram under planprocessen i samråd med Räddningstjänst och NSVA.

Dricks- och spillvatten

Det södra området är delvis anslutet till kommunalt VA. Fastighet Hemmeslöv 5:13 är anslutet till dag-, spill och dricksvatten. Fastighet Hemmeslöv 5:9 har serviser avsatta i väst för dag-, spill och dricksvatten.

I det norra planområdet finns inget servispaket.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för regnvatten, smältvatten och spolvatten som rinner av från exempelvis hårdgjorda ytor, vägar och hustak, och som via diken eller ledningar rinner ut i vattendrag. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler gäller för hantering av dagvatten och för verksamheter som t.ex. kan förorena dagvattnet. Enligt Miljöbalken ska dagvatten avledas, renas och tas om hand på ett sätt som innebär att olägenhet för hälsa eller miljö inte uppkommer.

I samband med framtagandet av gällande detaljplan (1652) för den **södra delen** av planområdet gjordes en dagvattenutredning, "ÅSTAD - översiktlig VA-utredning med kostnads kalkyl, 2012-10-01, NSVA". I denna konstateras att det på grund av det höga grundvattnet är olämpligt att infiltrera dagvatten lokalt i större omfattning utan det ska till stor del ledas till Stensån eller havet. Avrinningen ska ske genom ett trögt system där vattnet fördröjs och renas i området genom dammar och svackdiken.

En VA-utredning inkl dagvatten kommer att tas fram under planprocessen

Avfallshantering

Avfallshanteringen sker genom Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR) försorg.

Risker

Väst kustbanan trafikeras dagligen av transporter med farligt gods och planområdets närhet till järnvägen innebär att särskild hänsyn behöver tas till riskerna som är förknippade med dessa transporter. Beroende på markanvändning behöver ny bebyggelse planeras med vissa säkerhetsavstånd till spåren. Säkerhetsavstånden syftar både till att minimera risknivåerna för människor i området och att säkerställa möjligheterna att framöver trafikera Väst kustbanan. Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län har tagit fram riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen som berör vägar och järnvägar där farligt gods transporteras, RIKTSAM (Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, Skåne i

utveckling 2007:06). I RIKTSAM anges ett så kallat riskhanteringsområde på 150 meter inom vilket riskerna alltid ska beaktas vid framtagandet av en detaljplan. Riskhanteringsområdet är indelat i olika avsnitt som anger vilken markanvändning som generellt kan anses vara lämplig. Det minsta bebyggelsefria avståndet som eftersträvas till en riskkälla är 30 meter. Inom avsnittet närmast efter det bebyggelsefria området (30-70 meter) bör markanvändningen disponeras så att få personer uppehåller sig i området och att personerna alltid är i vaket tillstånd. Exempel på markanvändning som kan finnas inom denna zon är handel, industri och lager. I zonen 70-150 meter anses exempelvis bostäder, kontor, handel samt platser för idrott och kultur kunna anordnas. I RIKTSAM anges vidare att om bebyggelse med ett annat innehåll än det som är rekommenderat inom de angivna avstånden föreslås så behöver en riskutredning tas fram för att undersöka om risknivåerna kan anses vara acceptabla. I samband med framtagandet av gällande detaljplan (1652) dvs för den södra delen av nu aktuellt planområde gjordes en riskanalys "Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, 2011-10-10, Vectura" samt två olika "Komplettering av Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station", Vectura, daterade 2012-12-01 respektive 2013-12-09 (se även sidorna 33-34).

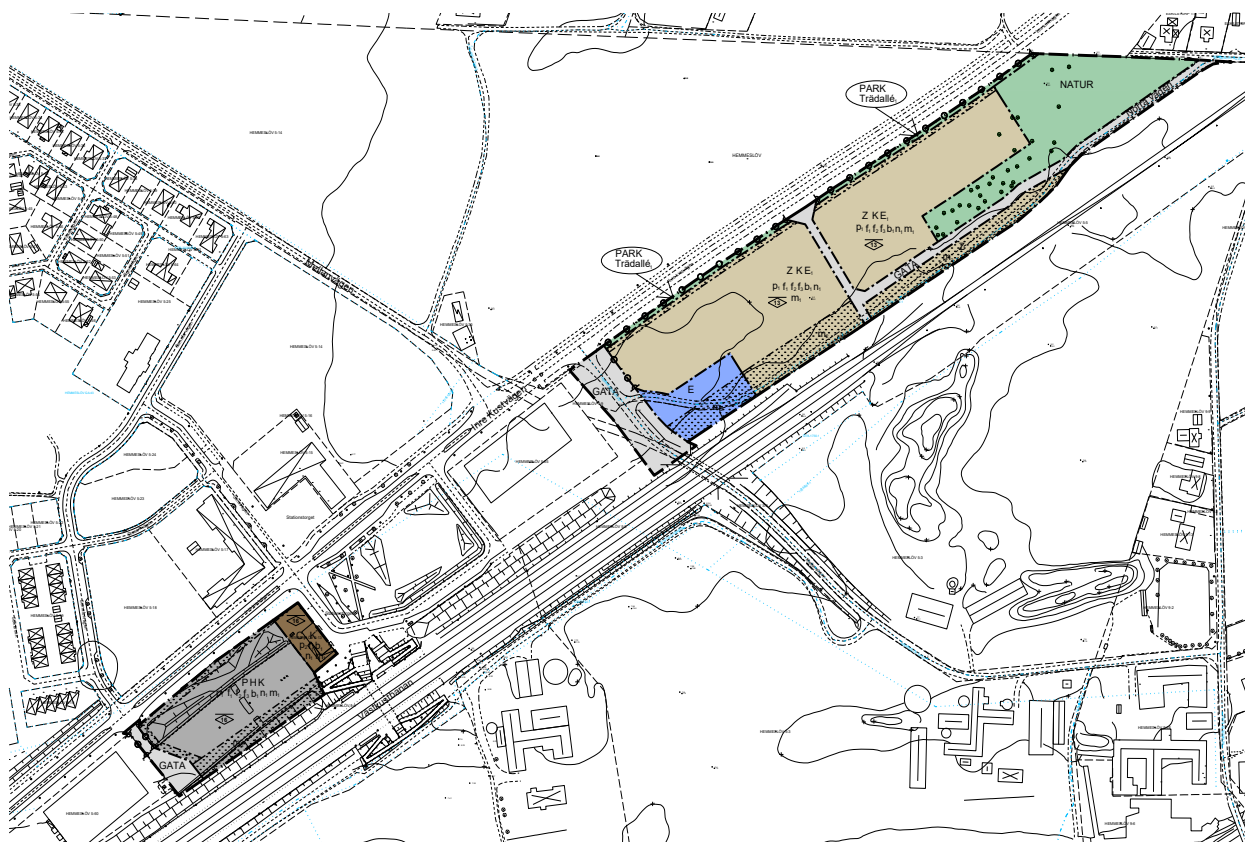
8. PLANFÖRSLAG

Bebyggelse

Kommunens ambition med området kring Båstads station är att bygga en levande stad med en mix av service och verksamheter i anslutning till kommunikationsnav och bostäder.

Användning

Huvudsyftet med nu aktuellt detaljplaneförslag är att möjliggöra för byggnation av fler verksamheter längs Inre Kustvägen genom en förlängning av den redan etablerade struktur som har möjliggjorts genom tidigare detaljplan 1652. Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till handel, i anslutning till stationshuset då Båstads station måste kunna möta det ökade antalet pendlare som parkerar sin bil inom stationsområdet. Ett parkeringshus är således ett yteffektivt sätt att möjliggöra mer pendling med tåg samt buss från Båstads kommun. En byggnation av verksamheter mellan järnvägen och Inre Kustvägen i kombination med bullerskydd längs Västkustbanan förväntas även generera en bullerdämpade och därmed positiv effekt för kommande boendemiljöer väster om Inre Kustvägen.



Plankarta, samrådshandling 2021-01-20, ej skalenlig

Användningen "E" - *Tekniska anläggningar* är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för tekniskt ändamål. Användningsslaget kan användas för både offentliga och privata anläggningar.

I planförslaget möjliggörs teknisk anläggning inom del av det norrra planområdet. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra teknisk anläggning i form av till exempel nätstation eller fördelningsstation för att kunna försörja befintlig och ny bebyggelse med el.

Användningen "E₁" - *Återvinningsstation* är en specificerad användningsbestämmelse som möjliggör en så kallad teknisk anläggning i form av en återvinningsstation. Användningslaget kan användas för både offentliga och privata anläggningar.

En återvinningsstation är inte att jämföras med en återvinningscentral, det är en begränsad yta där förvaringskärl för bland annat tidningar, papp och glas placeras för allmänhetens behov av att kunna återvinna sådant material. FTI AB - Förpacknings och tidningsinsamlingen har framfört ett önskemål att utvidga sitt bestånd av återvinningsstationer i Hemmeslövsområdet, varför en sådan plats möjliggörs inom det norra planområdet.

Användningen "H" - *Detaljhandel* är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för all slags handel med varor och tjänster. Även komplement till verksamheten detaljhandel ingår i användningen.

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för handel och livsmedelshandel (det vill säga dagligvaruhandel) som gynnar både boende i närområdet, resenärer med kollektivtrafiken men även förbipasserande.

Användningen "K" - *Kontor* tillämpas för områden för kontor, tjänsteverksamhet och annan jämförlig verksamhet med liten eller ingen varuhantering. Även komplement till verksamheten kontor ingår i användningen.

Syftet med planbestämmelsen "K" - kontor är bland annat att möjliggöra arbetsplatsintensiv verksamhet lokaliserad i direkt anslutning till Båstads station som erbjuder god tillgänglighet till kollektivtrafik samt utbyggt gång- och cykelnät.

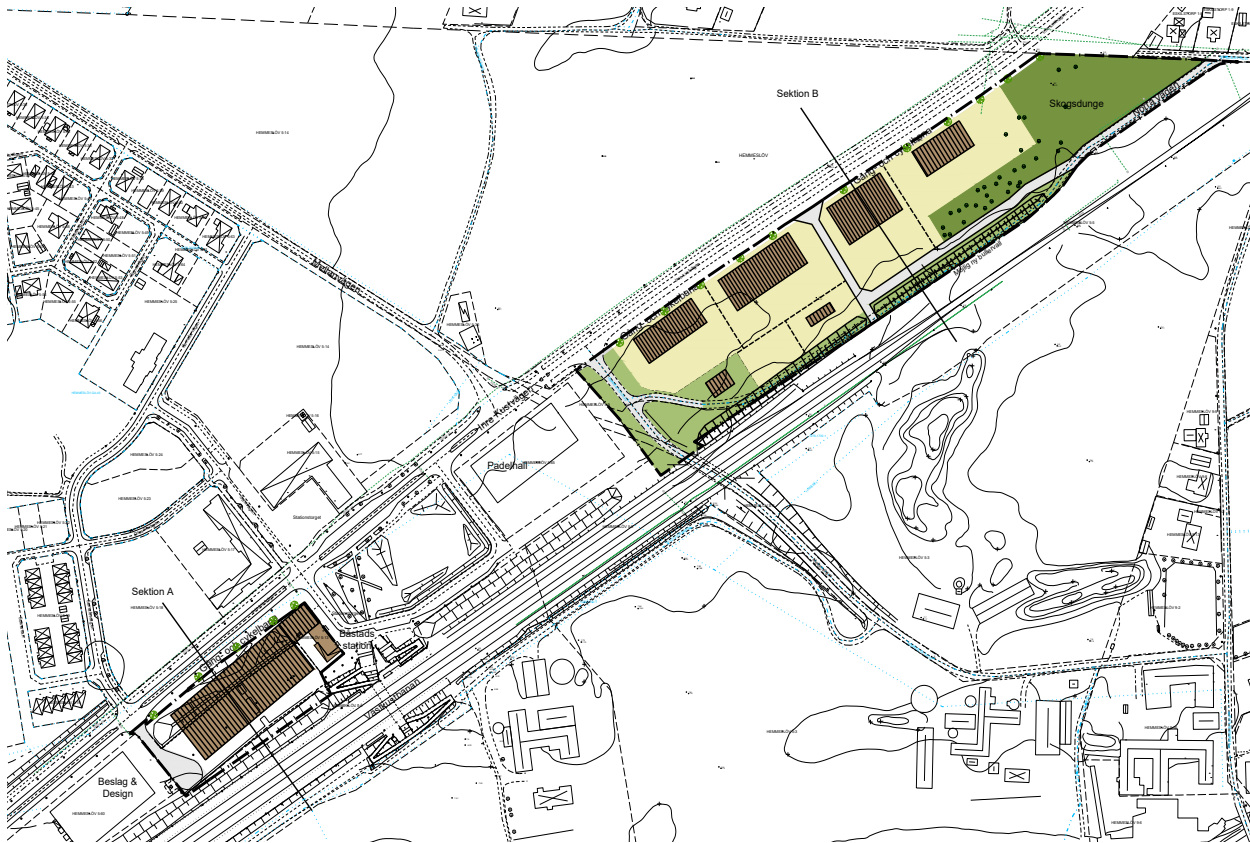
Användningen "Z" - *Verksamheter* är en generell användningsbestämmelse som medger en mängd olika ändamål. Här ingår olika typer av ytkrävande verksamheter som har en begränsad omgivningspåverkan. Det ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Det kan till exempel vara fordonsservice, bilprovning eller liknande. Även verksamheter med behov av lokaler för material eller utrustning så som el- och byggföretag eller företag som erbjuder hushållsnära tjänster ingår.

Handel med varor som produceras inom området kan ingå i användningen. Det handlar då framför allt om partihandel. I mindre utsträckning får även försäljning till enskilda förekomma med varor som producerats i området. Handel med skrymmande varor ingår också i användningen. Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.

I planförslaget möjliggörs olika former av verksamhet inom mark betecknad med Z. Syftet är att både möjliggöra etablering av ny typ av verksamheter samt även verksamheter som har synergi med redan befintlig etablerad verksamhet inom Tuvelyckan och Båstads stationsområde.

Användningen "P" - *Parkering* är en generell användningsbestämmelse tillämpas för områden för alla slag av självständiga parkeringsanläggningar. Även de utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och till användningen knuten verksamhet räknas hit. Med självständig menas att parkeringen inte utgör ett direkt komplement till någon annan användning, exempelvis bostäder, utan att fastigheten kan avstyckas för sitt ändamål. (Se även sida 41-42 angående 3D-fastighetsbildning).

Syftet med planbestämmelsen är att på ett markeffektivt sätt möjliggöra parkering i flera våningsplan i direkt anslutning till Båstads station.



Illustrationskarta, samrådshandling 2021-01-20, ej skalenlig

Byggandets omfattning

Inom detaljplanen förekommer så kallad prickmark. Inom prickmark får byggnad inte uppföras. Syftet med prickmarken är bland annat att säkerställa att byggnader inom kvartersmark ej uppförs närmre än 30 meter från närmsta spårmitt samt även säkerställa goda siktförhållanden vid till exempel in- / utfarter.

Placering

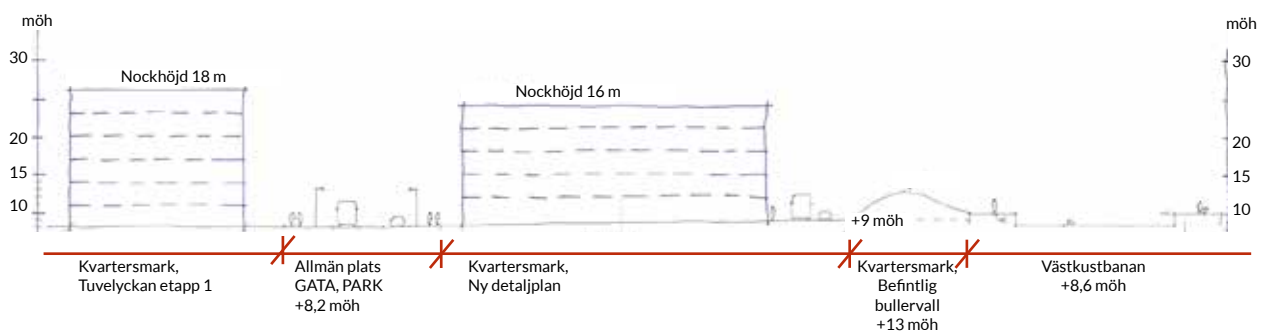
Att placera byggnader nära Inre Kustvägen är positivt för att skapa ett stadsmässigt gaturum. Huvudbyggnaderna ska placeras i linje med redan uppförd befintlig bebyggelse och nära Inre Kustvägen för att skapa en tydlig entré och enhetlighet längs Inre Kustvägen. Placeringen säkerställs genom planbestämmelsen p₁ - "Huvudbyggnad inom tomt mot Inre Kustvägen ska placeras i gräns mot förårdsmark".

Byggnad inom användningsområde CK ska placeras mot allmän plats TORG. Placeringen säkerställs genom planbestämmelsen p₂. (Denna planbestämmelse återfinns även i detaljplan 1652).

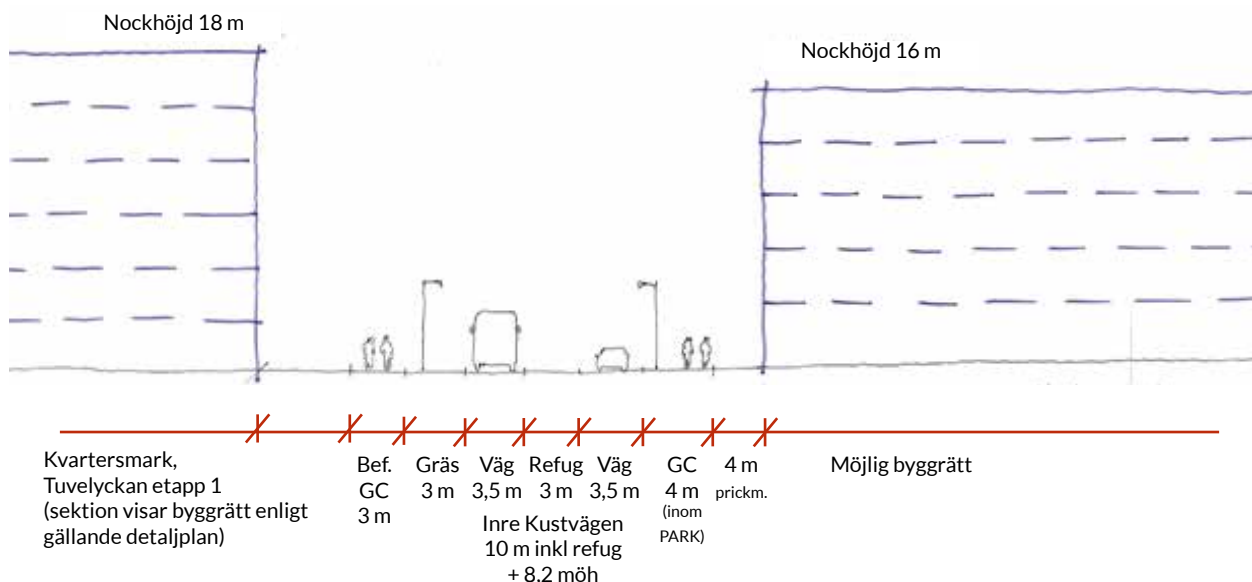
Utformning och utförande

Högsta tillåtna nockhöjd för byggnader i den södra delen av planområdet är 16,0 meter vilket motsvarar ungefär fem våningar. Jämförelsevis kan nämnas att gällande detaljplan 1652 möjliggör en högsta totalhöjd om 8-19,0 meter. Beslag & Design strax sydväst om planområdet är cirka 9 meter hög mot Inre Kustvägen och cirka 12,5 meter hög mot Västkustbanan. Detaljplan (1680) på motstående sida om Inre Kustvägen möjliggör byggnader med en totalhöjd på 18-21 meter. Syftet med planbestämmelsen nockhöjd är att möjliggöra en byggnation i samklang höjdmässigt med intilliggande bebyggelse.

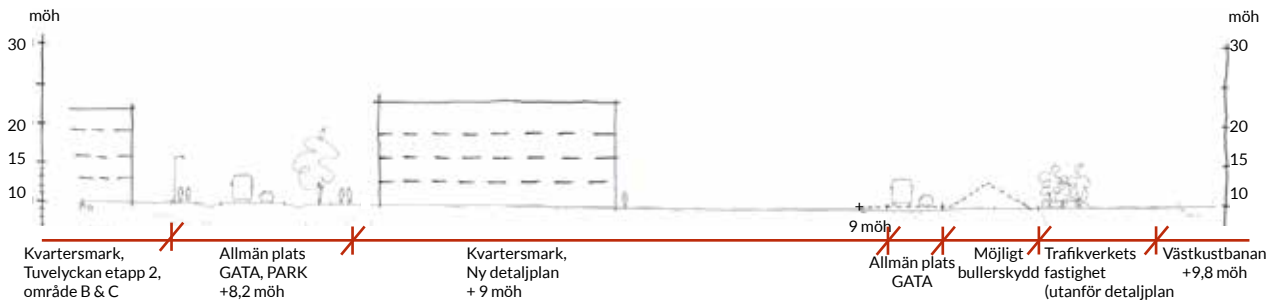
För byggnader på markområdet norr om Mellanvägen föreslås en högsta möjliga nockhöjd om 13,0 meter.



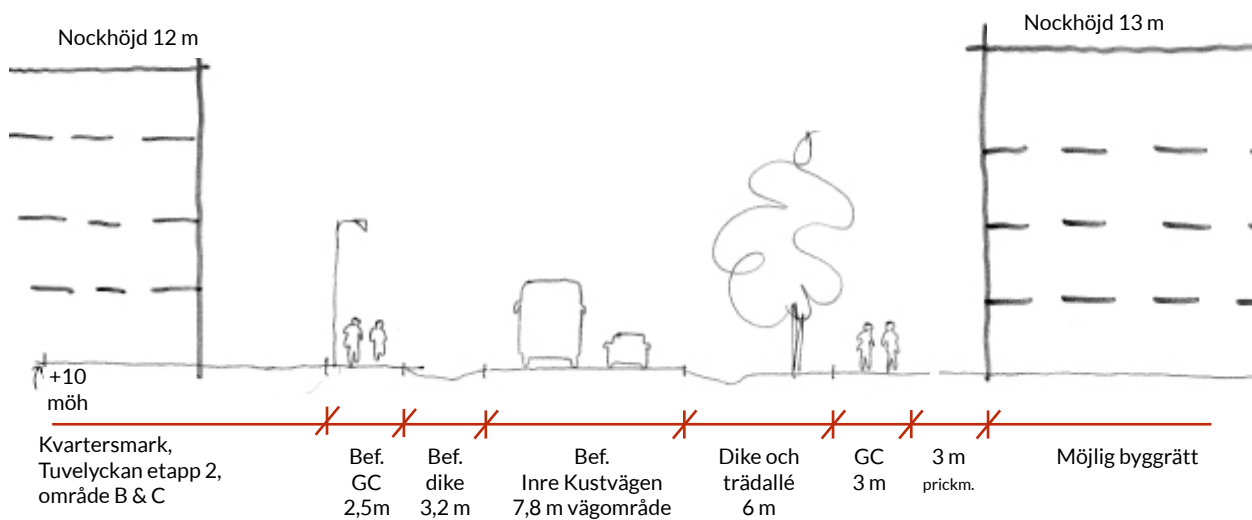
Principsektion A, södra delen av planområdet



Principsektion A, Inre Kustvägen i anslutning till den södra delen av planområdet



Principsektion B, norra delen av planområdet



Principsektion B, Inre Kustvägen i anslutning till den norra delen av planområdet

Byggnader inom båda delarna av planområdet ska uppföras i radonskyddat utförande (b_1) och omfattas även av planbestämmelse som reglerar utformning och färgsättning av fasader. Dvs "Byggnad mot Inre Kustvägen med fasad längre än 20 meter ska utföras med en bearbetning i form av livförskjutning, relief och/eller materialbyte för att skapa variation och motverka ett monotont intryck" (f_2) samt "Ny bebyggelse ska utformas med fasad huvudsakligen i svart kulör" (f_3).

Detaljplanen omfattas av en planbestämmelse som reglerar skyltars placering och storlek (f_1). Skyltar får placeras på fasad men ej nå högre än byggnadens takfot, skyltar får ej placeras på tak. Fristående skyltar får uppföras till en högsta höjd av 10 meter.

Eventuella brandskyddade fasader samt placering och utformning av utrymningsväg samt ventilation på grund av närhet till järnvägen regleras ej i detaljplanen utan hanteras i bygglov och i samråd med brandkonsult.

Skydd mot störningar

För att säkerställa goda miljöförhållanden i lokaler tillämpas de riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur även för tillkommande bebyggelse. Enligt dessa riktlinjer ska 0,4 mm/s vägd RMS klaras i utrymmen där människor stadigvarande vistas, detta regleras i särskild planbestämmelse för all kvartersmark (m_1).

Längs med Västkustbanan ska bullerskydd uppföras vilket regleras med planbestämmelsen m₂ "Bullerskydd ska anordnas till en höjd av 3,0 meter över rälsöverkant". Planbestämmelsen styr ej vilket slags bullerskydd (plank alt vall). Längs det södra planområdet finns redan idag en bullervall. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att befintligt bullerskydd ej tas bort inom det södra planområdet och att bullerskydd uppförs längs Västkustbanan inom det norra planområdet.

Mark och vegetation

Allmän plats

Användningen "GATA" - *Gata* används för gator som främst är avsedda för trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Det handlar om allt ifrån villagator till stadsgator. I användningen ingår lokalgator, industrigator, bussgator, gågator och gångfartsområden. I vissa fall kan även det som tidigare benämndes huvudgata ingå om de har karaktären av en stadsgata. Gatuparkering ingår och normalt förekommer cykeltrafik på körbanan men också separata cykelvägar kan ingå. Det kan även vara möjligt att anlägga en gång- eller cykeltunnel under gatan om platsen medger det.

I planförslaget avses infart till fastigheter inom den södra delen av planområdet (i anslutning till Be-slag & Design) planläggas som GATA. Inom den norra planområdet avses del av de befintliga gatorna Mellanvägen samt Norra vägen planläggas som GATA. Inom det norra planområdet avses även ny infart som förbinder befintlig Norra vägen och Inre Kustvägen planläggas som GATA.

Syftet med planbestämmelsen inom det södra planområdet är bland annat att säkerställa angöring till planerat parkeringshus samt intilliggande befintlig verksamhet och nätstation. Syftet med att inom det norra planområdet planlägga Mellanvägen och del av Norra vägen inkl förbindelse till Inre Kustvägen som GATA är att fast- och därmed säkerställa gatustruktur inom allmän plats. Planläggningen innebär även att åtkomst till Trafikverkets järnvägsanläggning i öst säkerställs.

Användningen "PARK" - *Park* innefattar alla typer av parker och grönområden som helt eller delvis är anlagda. En park är inte avsedd för bebyggelse, men komplement som behövs för platsens skötsel och bruk ingår i användningen. Som komplement räknas bland annat förvaringsmöjligheter kopplat till parkens service- och skötselbehov, gång- och cykelvägar, planteringar, mindre lekplatser, mindre ytor för idrott, scener, kiosker, toaletter med mera.

I planförslaget avses mark i anslutning till gator och andra gångstråk som nuläget ej omfattas av detaljplan planläggas som PARK. Inom PARK-områdena möjliggörs exempelvis trädalléer och annan mer stadsmässig plantering, busshållplats samt gång- och cykelbanor.

Användningen "NATUR" - *Natur* innefattar alla typer av friväxande natur. I användningen ingår även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement för naturområdets användning. Det kan till exempel vara anlagda gångstigar, motionslingor, gång- och cykelvägar eller utrymmen för omhändertagande av dagvatten. Dessa komplement ingår i användningen oavsett om de redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte.

I planförslaget avses naturområde längst i norr planläggas som NATUR. Inom NATUR-området möjliggörs exempelvis gångstig. Inom NATUR finns bevaransvärda ekträd. Uppskattningsvis är de mellan 20 och 100 år gamla. Ekträden är inmätta och redovisas på plankarta och illustrationskarta.

Andelen allmän plats ökar. Marken utgörs av 15 012 m² allmän plats, varav ca 6 249 m² planläggs som gata, 1 036 m² som park och ca 7 727 m² som naturmark.

Mark och vegetation

Kvartersmarken inom båda planområdena ska anpassas höjdmässigt till Inre Kustvägen vilket regleras genom planbestämmelsen n₁ "Marken ska anpassas till Inre Kustvägen".

Längs med Inre Kustvägen och den norra delen av planområdet ska en trädallé planteras (trädallé₁).

Geotekniska förhållanden

Under planprocessen (år 2021) avses en geoteknisk undersökning utföras för planområdet mellan Inre Kustvägen och Väst kustbanan, norr om Mellanvägen.

Den geotekniska utredningen som togs fram i samband med projektering av Inre Kustvägen bidrar till viss kännedom om markförhållanden i anslutning till den norra delen av planområdet. (Tekniskt PM Geoteknik, Arbetsplan Inre Kustvägen Hemmeslöv - Skummeslöv, Vectura, 2012-12-20).

För den del av planområdet som omfattas av detaljplan 1652 bedöms PM Geoteknik - Båstads stationshus, Sweco Civil AB 2015-01-15 samt MUR, mark- teknisk undersökningsrapport, 2014-12-19, vara tillämplig.

Kompletterande geotekniska undersökningar kommer behöva genomföras under projekteringsfasen för tilltänkt byggnation för att säkerställa lämplig grundläggningsmetod.

Massbalansering

För att minska miljöbelastningen bör varje projekt syfta till att man uppnår massbalans. Massbalansberäkningar bör utföras i tidigt stadiet utifrån hushållning av naturresurser och för att minimera omgivningsstörningar och transporter i samband med exploatering. Eventuella fyllnads- eller över-skottsmassor bör inte transporteras långa sträckor. Fyllnadsmassor ska kontrolleras för man ska kunna ta reda på dess lämplighet för planerad utfyllnad och för att föroreningsbelastningen inom planområdet inte ökar.

I möjligaste mån ska markmassor hanteras och fördelas inom planområdet eller i dess närhet. Inom det norra planområdet kan t ex avbanad matjord användas till en vall längs järnvägen. Vallarna har både en buller- och riskreducerande effekt. För övrigt finns flera utbyggnadsområden inom kommunen där massor kan komma till nytta, exempelvis EKO-dukten som Trafikverket ska bygga över E6.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte inom planområdet. Området är delvis påverkat av tidigare genomförda markarbeten. Påträffas fornlämningar inom planområdet i samband med markarbeten ska arbetet avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kap 10 § i Lagen om kulturminnen med mera.

Gator och trafik

Föreslagna nya ytor för verksamheter, parkering, handel och kontor etc genererar ökad trafik. Mängden trafik beror mycket på vilken typ av verksamheter och service som etablerar sig i området. När vägplanen för Inre Kustvägen upprättades beräknades trafikmängderna fram till år 2035. I trafikprognosen togs hänsyn till den kommunala planeringens utbyggnader av bostäder och verksamheter. Inre Kustvägen är dimensionerad för denna trafik och trafiken bedöms inte medföra några störningar. (Kapacitetsbedömning Inre Kustvägen, Vectura 2011-09-27).

Under 2013 gjordes även en fördjupad trafikstudie där bland annat den södra delen av nu aktuellt

planområde ingick. (Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, 2013-05-15). Bland annat belystes korsningspunkten Inre Kustvägen / Mellanvägen. Den förväntade trafikbelastningen (prognosår 2035) bedömdes acceptabel och inga åtgärder krävdes.

Den norra delen av nu aktuellt planområde beräknas generera uppskattningsvis 609 fordon ÅDT enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Beräkningen baserades på en byggnation av 6 900 m² BTA (bruttototalarea) småindustri/hantverkare samt 2000 m² BTA kontor.

Ökningen bedöms rimlig med hänsyn till planområdets läge i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde, stationsläget och övrig och infrastruktur. Inre Kustvägen bedöms ha kapacitet att klara den ökade mängden trafik som en utveckling i enlighet med planförslaget genererar

Befintlig in-/utfart till parkering inom den södra delen av planområdet mot Inre Kustvägen avses kvarstå i det nya planförslaget. Men får planbestämmelsen GATA vilket säkrar att tillfarten inte kommer ändras i framtiden.

Inom den norra delen av planområdet planeras en ny in-/utfart från Inre Kustvägen samt behålla befintlig in-/utfart från Mellanvägen. I övrigt råder utfartsförbud.

Parkering

Inom den södra delen av planområdet möjliggörs ett parkeringshus i flera våningar vilket innebär att kommunen ges möjlighet att möta ett ökat parkeringsbehov kopplat till tågpendling. Parkeringshuset är främst till för resande med kollektivtrafik men sannolikt kommer även parkeringsplatser för boende och verksamma i området kunna erbjudas.

Huvudsakligen ska parkering av såväl bil som cykel för boende i området Tuvelyckan anordnas inom egen fastighet.

Kollektivtrafik

En utbyggnad enligt planen ökar underlaget för befintlig kollektivtrafik då den bidrar både med nya arbetsplatser och målpunkter för besökare och kunder.

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget möjliggör en utveckling av gång- och cykelnätet genom bland annat sammankoppling med befintlig struktur. Vilket i sin tur, i kombination med fler arbetsplatser och målpunkter, ökar antalet fotgängare och cyklister i området.

Hälsa och säkerhet

Miljö kvalitetsnormer

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka några miljö kvalitetsnormer eller möjligheterna att uppfylla dessa.

Folkhälsa

Arbetsplatser med goda gång- och cykelmöjligheter samt närhet till kollektivtrafik ökar möjligheten att leva ett bilfritt liv.

Närhet till dagligvarubutik och goda kollektivtrafikförbindelser gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet. Se även Konsekvenser, sida 36-37 (dvs Social Konsekvensanalys, SKA).

Risk

Väst kustbanan är klassificerad som farligt godsled.

I samband med framtagandet av gällande detaljplan (1652) för den södra delen av planområdet gjordes en riskanalys. "Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, 2011-10-10, Vectura" samt två olika "Komplettering av Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station", Vectura, daterade 2012-12-01 respektive 2013-12-09

Analyserna omfattar plötsliga och oväntade olyckor, värderar riskerna och föreslår möjliga riskreducerande åtgärder (skadeförebyggande eller konsekvenslindrande). Som en del i bedömningen av risknivåerna inom planområdet har antagits att Inre Kustvägen inte kommer vara en rekommenderad led för transporter av farligt gods. Järnvägen har setts som den enda riskkällan av betydelse för planområdet och beräkningar och bedömningar i riskanalyserna har gjorts utifrån prognoser om framtida trafikering av Väst kustbanan samt kvalificerade bedömningar av exempelvis hur stor andel av transporter som kommer att bestå av farligt gods samt hur fördelningen mellan olika godsslag ser ut. Genomförd riskanalys (Vectura, 2011-10-10) visar att den markanvändning planen föreslår innebär att risknivån för individrisk är acceptabel men att risknivån för samhällsrisk är av det slag att åtgärder bör övervägas. De skydd i form av bullervallar och/eller skärmar som finns uppförda längs järnvägen utmed den södra delen av planområdet har en positiv påverkan genom att sänka risken i nästan samtliga scenarier (analysen förutsatte dock inte dessa).

För individrisken ligger risknivån enligt beräkningarna i både år 2015 då stationen beräknades tas i bruk och för prognosåret 2030 under de angivna kriterierna i RIKTSAM (Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen, Länsstyrelsen i Skåne län 2007) och riktlinjer från Statens räddningsverk, SRV. För samhällsrisk ligger risknivån under de angivna kriterierna i RIKTSAM men över gränsen där risker kan anses små enligt SRV. Det faktum att många människor kan skadas gör att skyddsåtgärder bör övervägas. Åtgärderna bör främst fokusera på områden eller byggnader som ligger nära järnvägen och där relativt många människor vistas. Åtgärder som bedöms vara relevanta inom planområdet är:

- entré/utrymningsväg vänd från järnvägen
- avstängningsbar ventilation
- friskluftsintag (ej mot järnvägen)
- brandskyddad fasad (mot järnvägen)

Förutsättningarna vad gäller trafik och markanvändning har inte förändrats jämfört med de utgångspunkter som användes vid upprättandet av riskutredningarna varför slutsatser och åtgärdsförslag fortfarande är tillämpbara.

Brandskyddsåtgärder i form av till exempel brandskyddad fasad samt placering och utformning av utrymningsväg samt ventilation styrs ej genom planbestämmelser utan hanteras i bygglov och i samråd med brandkonsult.

Planförslaget är anpassat och följer kriterier enligt tidigare gjorda utredningar samt RIKTSAM.

Buller

Trafikverket har inom ramen för Hallandsåsprojektet tagit fram bullerberäkningar för järnvägen vid flera tillfällen. För att skydda befintlig bostadsbebyggelse nordväst om Väst kustbanan har bullervallar alt bullerplank byggts längs en stor del av järnvägen. Vallarna har en höjd på 3 meter över rälsöverkant.

I samband med framtagandet av gällande detaljplan (1652), för del av nu aktuell detaljplan, gjordes en utredning där effekten av Trafikverkets då redan uppförda samt planerade bullerskydd (3 meter över rälsöverkant) beräknades med avseende på den föreslagna bebyggelsen. I rapporterna "Beräkningar av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev. D.", ÅF 2013-12-18 samt "Bullerberäkning Hemmeslöv 5:2", Reinertsen 2015-02-17, beskrivs bullerspridningen från järnväg såväl som Inre Kustvägen.

Utifrån planområdets läge och förutsättningar och bullerutredningens beräkningar och rekommendationer bedömer kommunen att det inom planområdet är lämpligt att tillåta verksamheter, centrumfunktioner (exkl hotell), handel, kontor och tekniska anläggningar - precis som i inom och intilliggande gällande detaljplan (1652).

Bullerskydd inom planområdena säkerställs genom planbestämmelse m₂ "Bullerskydd ska anordnas till en höjd av 3,0 meter över rälsöverkant". Bullerskyddets (vall och/eller plank) syfte är att förbättra bullersituationen i området. Värt att notera är att trots att bullerskydd uppförs kan det komma att bli nödvändigt med ytterligare bullerdämpande åtgärder för till exempel bostadsbebyggelsen väster om Inre Kustvägen för att klara bullerriktvärden. Trafik längs Inre Kustvägen påverkar också bullersituationen för planerade bostäder väster om Inre Kustvägen.

Vibrationer

Områdets geotekniska förhållanden är sådana att väg- och järnvägsinfrastruktur kan ge upphov till vibrationer och stomljud som upplevs störande. För att säkerställa goda miljöförhållanden i lokaler tillämpas de riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur även för tillkommande bebyggelse. Enligt dessa riktlinjer ska 0,4 mm/s vägd RMS klaras i utrymmen där människor stadigvarande vistas, detta regleras i särskild planbestämmelse för all kvartersmark (m₁). Noterbart är att vibrationsmätningar bland annat har utförts i samband med byggnation av Båstads stationshus samt verksamhet (Beslag & Design), belägna mellan Inre Kustvägen och Väst-kustbanan. I båda fallen uppfylldes riktlinjerna med god marginal.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Planområdet avses anslutas till befintligt elnät.

Båstads Miljö- och Energiprogram 2012-2022 anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning. Båstads kommuns 5 lokala övergripande mål handlar om vatten, natur- och ekosystem, energi och klimat, transporter samt bebyggd miljö. Planförslaget bedöms förenligt med bland annat målet "Bebyggd miljö" då planförslaget möjliggör en utbyggnad i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och inom delvis redan ianspråktagen mark.

El, fiber och telefoni

El, fiber och telefoni avses anslutas till det befintliga ledningsnätet. Befintligt el- och telefoninät bedöms vara tillräckligt dimensionerat för den byggrätt som planförslaget möjliggör.

Dricks- och spillvatten

Det södra området är delvis anslutet till kommunalt VA. Fastighet Hemmeslöv 5:13 är anslutet till dag-, spill och dricksvatten. Fastighet Hemmeslöv 5:9 har serviser avsatta i väst för dag-, spill och dricksvatten.

Befintlig ledning för dricks- och spillvatten för den norra delen av planområdet är belägen i anslutning till skogsdungen och sträcker sig under Inre kustvägen och vidare västerut. Ledningen ligger dock högre än området söderut varpå dricks- och spillvatten från tillkommande verksamheter eventuellt behöver pumpas. I det norra planområdet finns inget servispaket.

En VA-utredning kommer att tas fram under planprocessen för att säkerställa försörjning av dricks- vatten samt hantering av spillvatten.

Brandvattenförsörjning

Tre brandposter finns i anslutning planområdet. Dock har brandposterna i norr ingen kapacitet för brandvatten och inget av planområdena har full täckning men det är räddningstjänsten som bedömer vart det behövs fler. Kommunen bekostar nya brandposter. NSVA kan inte garantera att tillräckligt flöde eller tryck finns i vattenledningsnätet vid varje enskilt tillfälle utan det kan påverkas av exempelvis vattenanvändning, driftavbrott och andra yttre faktorer. Har fastigheterna behov av större tryck/flöde än vad NSVA kan leverera måste egen tank installeras.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för regnvatten, smältvatten och spolvatten som rinner av från exempelvis hårdgjorda ytor, vägar och hustak, och som via diken eller ledningar rinner ut i vattendrag. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler gäller för hantering av dagvatten och för verksamheter som t.ex. kan förorena dagvattnet. Enligt miljöbalken ska dagvatten avledas, renas och tas om hand på ett sätt som innebär att olägenhet för hälsa eller miljö inte uppkommer.

Dagvattenledning finns inte att ansluta till vad avser den norra delen av aktuellt planområde. Det befintliga dagvattennätet måste således byggas ut. Befintlig ledning för dagvatten saknas. Det finns en ledning vid Mellanvägen men den är till för vägav- vattning och går inte att kopplas på för tillkommande verksamheter. Dagvattenfördröjning kommer att behövas inom eller i anslutning till planområde.

En VA-utredning kommer att tas fram under planprocessen för att säkerställa hantering av dagvatten.

Avfallshantering

I kommunens Miljö- och energiprogram för Båstads kommun 2012-2022 är ett av målen "Minskad resursanvändning och ökad återvinning", målet innebär ökad återvinning och återbruk i hela kommunen. Andelen avfall ska minimeras. Avfallet ska källsorteras och matavfallet ska gå till biogasproduktion.

Den nya bebyggelsen ska anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering. Bland annat innebär det att avfallsutrymmen för fastigheterna bör placeras i anslutning till körbar allmän väg och att avfallsutrymmets storlek ska motsvara de behov som föreligger och underlätta för källsortering. Vid tömning av avfallsbehållare som kräver kranfordon få bland annat kranen inte sträcka sig över gång- eller cykelbana eller utgöra annan fara för trafiken vid till exempel utfart eller korsning.

Byggare uppmanas ta kontakt med NSR (Nordvästra Skånes Renhållnings AB) i tidigt stadiet för planering av avfallshantering.

9. KONSEKVENSER

Sociala konsekvenser

En social konsekvensbeskrivning inkl och barnkonsekvensanalys har tagits fram under planprocessen, daterad 2020-11-27. Sammanfattningsvis medför ett genomförande av planförslaget följande konsekvenser:

God bebyggd miljö, sociala värden och vardagsmotion

Intentionen med planförslaget är att möjliggöra för byggnation av verksamheter som bygger vidare på den struktur som har möjliggjorts söderut längs Inre Kustvägen med verksamheter som fungerar bullerdämpande för bakomliggande bostäder men även ger ett estetiskt tilltalande uttryck. Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till handel i anslutning till stationshuset.

De positiva effekterna av föreslagna förändringar innefattar ökade möjligheter till kvarboende i området och inflyttning till kommunen med anledning av ett ökat utbud av arbetsplatser genom etablering av nya verksamheter och service inom planområdet.

Marken inom planområdet sammankopplas med utbyggd samt planerad blå/grönstruktur i Hemmeslöv. En utvecklad blå/grönstruktur har positiva effekter ur ett folkhälsoperspektiv. Området bidrar till goda förutsättningar för vardagsmotion, både som en målpunkt för en pendlingsresa och till separat fysisk aktivitet. Topografin i anslutning till området ger goda förutsättningar för att gå eller cykla vid vardagsresor och goda kollektivtrafikförbindelser gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet. En utbyggnad i enlighet med planförslag innebär ett effektivt utnyttjande av kollektivtrafiknära mark. Boende och arbetstagare i området kommer att kunna pendla till arbete, studier och nöjen på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Utvecklingen av området bedöms på sikt kunna bidra till att minska alstrandet av föroreningar från biltrafik då fler kan utnyttja effektiva kollektivtrafiklösningar och ha nära mellan arbete, bostad och kollektivtrafik.

Barnkonsekvensanalys

Barn och unga gynnas av tillgång till grönområde/rekreationsområde etc. En utbyggnad av verksamheter inom planområdet tar ej befintlig lek- / rekreationsyta i anspråk och kan bidra till att skapa en positivt upplevd barriär/buffert till spåren.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i närområdet och gång- och cykelbana längs Inre Kustvägen skapar en tryggare trafikmiljö för barn och unga.

Ur ett barnperspektiv bedöms planförslaget i det stora hela öka tryggheten för barn och unga inom och i anslutning till planområdet.

Behovsbedömning (som numera benämns Undersökning)

Planförslaget innebär ett effektivt nyttjande av mark som idag är starkt påverkat av dess läge mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan. Detaljplanen kommer att möjliggöra för olika typer verksamheter vilket genererar fler arbetstillfällen i samhället. De verksamheter som etablerar sig kan nyttja befintlig infrastruktur och även goda kollektivtrafikförbindelser.

Planerad bebyggelse inom båda planområdena kommer att ha en bullerdämpande effekt gentemot planerad bebyggelse väster om Inre Kustvägen.

En planläggning av det södra området innebär ett mer effektivt markutnyttjande då detaljplanen avses möjliggöra både parkeringshus och verksamheter, handel etc i flera våningsplan. Genom ett samnyttjande med tex handel i bottenvåning och parkeringshus ovanpå skapas en mer levande och trygg gatumiljö där människor vistas till stor del av dygnet, alla dagar i veckan. Även här kommer planerad bebyggelse att ha en bullerdämpande effekt gentemot bebyggelsen väster om Inre kustvägen (dvs Tuvelyckan etapp 1).

Verksamma i området kommer att kunna bo i direkt anslutning alternativt pendla till bostaden på ett effektivt och miljövänligt sätt. Området kring Tuvelyckan är under uppbyggnad och erbjuder närhet till offentlig och kommersiell service. Utvecklingen av området bedöms fylla kriterierna för hållbart samhällsbyggande och på sikt kunna minska alstrandet av föroreningar från trafik då fler kan utnyttja effektiva kollektivtrafiklösningar.

I övrigt se under respektive rubrik såsom t ex riksintressen, dagvatten, buller, ekonomiska frågor etc i planbeskrivning.

10. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Inledning

En genomförandebeskrivning syftar till att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Planarbetet beräknas ske enligt följande tidplan:

Samråd	januari - februari 2021
Granskning	Vår / sommar 2021
Antagande	Höst 2021

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.

Begreppet "genomförandetid" innebär den tidsrymd inom vilken detaljplanen är tänkt att genomföras. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras, ersättas eller upphävas utan synnerliga skäl. Detaljplanens bestämmelser fortsätter att gälla även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Markägoförhållanden

Båstads kommun äger fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:9 som efter pågående fastighetsbildning kommer att omfatta övervägande del av planområdet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

För Norra vägen och Mellanvägen råder enskilt huvudmannaskap och gemensamhetsanläggningen Hemmeslöv ga:20 reglerar anläggningens omfattning. Ansvarig vägförening för drift av anläggningar som omfattas av Hemmeslöv ga:20 är Eskilstorps och Hemmeslövs vägförening.

Med anledning av kommunens strategi för övertagande av vägföreningars huvudmannaskap ska allmän plats (GATA, PARK samt NATUR) som tillskapas i detaljplanen falla under kommunalt huvudmannaskap.

Trafikverket avses vara väghållare, enligt Väglagen, för stickgatan (cirka 70 m² och planlagd som GATA) för åtkomst till järnvägsanläggning öster om det norra planområdet.

Följande ledningsägare har ledningar och kablar inom och in anslutning till planområdet:

Vatten och Avlopp	Båstads kommun/Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA)
El	Södra Hallands Kraft
Telefoni	Skanova
Bredband	Bjäre Kraft

Utförande

Allmän plats

Båstads kommun ansvarar för utbyggnad och iordningställande av anläggningar inom allmän platsmark; GATA, PARK samt NATUR.

Kvartersmark

Varje fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av anläggningar på kvartersmark. Där gemensam anläggning tillskapas på kvartersmark ansvarar fastighetsägarna till den omfattning som överenskoms i separat avtal eller bestäms genom lantmäterimyndighetens anläggningsbeslut.

Dricks-, spill- och dagvatten

Båstads kommun är huvudman för VA inom planområdet och ansvarar genom Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA) för att området ansluts till det kommunala dricks-, spill- och dagvatten- nätet. Dagvattenfördröjning i form av svackdike längs Inre Kustvägen är möjligt att byggas ut inom allmänplats mark, dvs PARK, NATUR och/eller GATA.

Drift och underhåll

Allmän plats

Båstads kommun ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark, GATA, PARK samt NATUR, som tillskapas i detaljplanen. För stickgatan (som säkerställer åtkomst till Trafikverkets järnvägsanläggning) inom allmän plats, GATA, ansvarar Trafikverket för drift och underhåll.

Kvartersmark

Fastighetsägare ansvarar för drift och underhåll av kvartersmark. I det fall gemensamma anläggningar finns och gemensamhetsanläggning bildats genom förrättning regleras ansvaret med grund i det andelstal fastigheten givits i anläggningsförrättning.

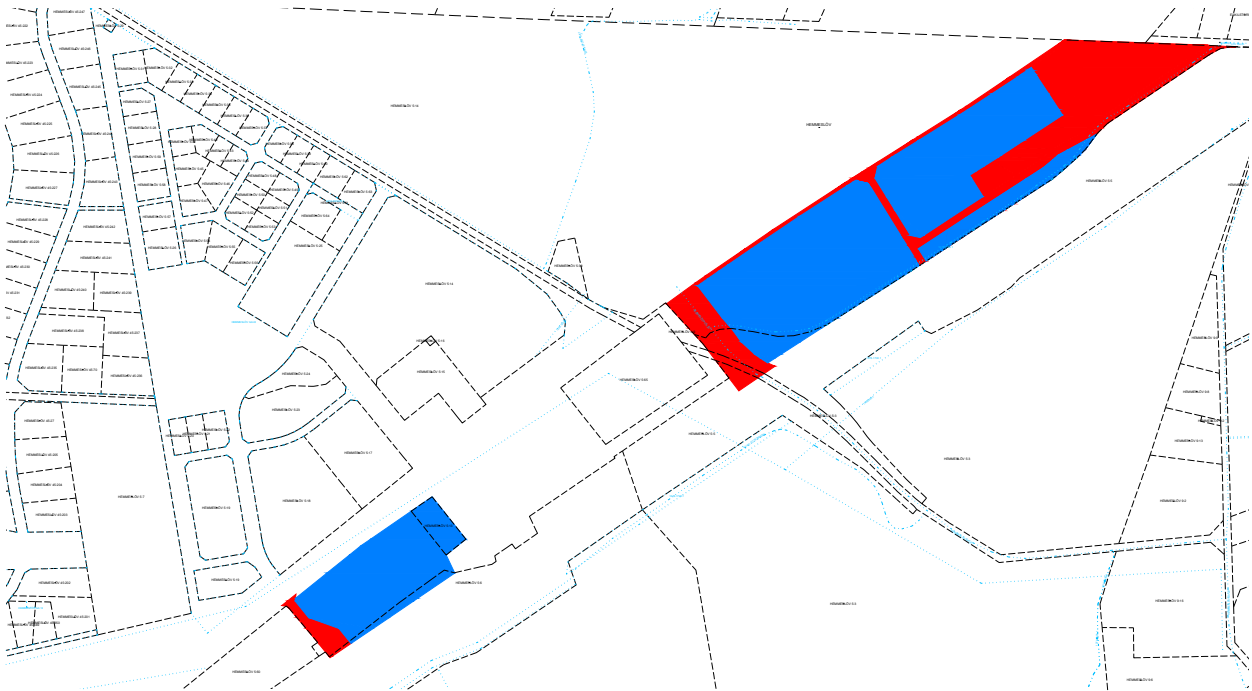
Avtal

Följande avtal skall upprättas:

- Överenskommelse om fastighetsreglering
- Köpeavtal

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen omfattar cirka 32 880 m² kvartersmark och 15 012 m² allmän plats, varav ca 6 249 m² planläggs som gata, 1 036 m² som park och ca 7 727 m² som naturmark.



Fördelning mellan kvartersmark (blått) och allmän plats (rött)

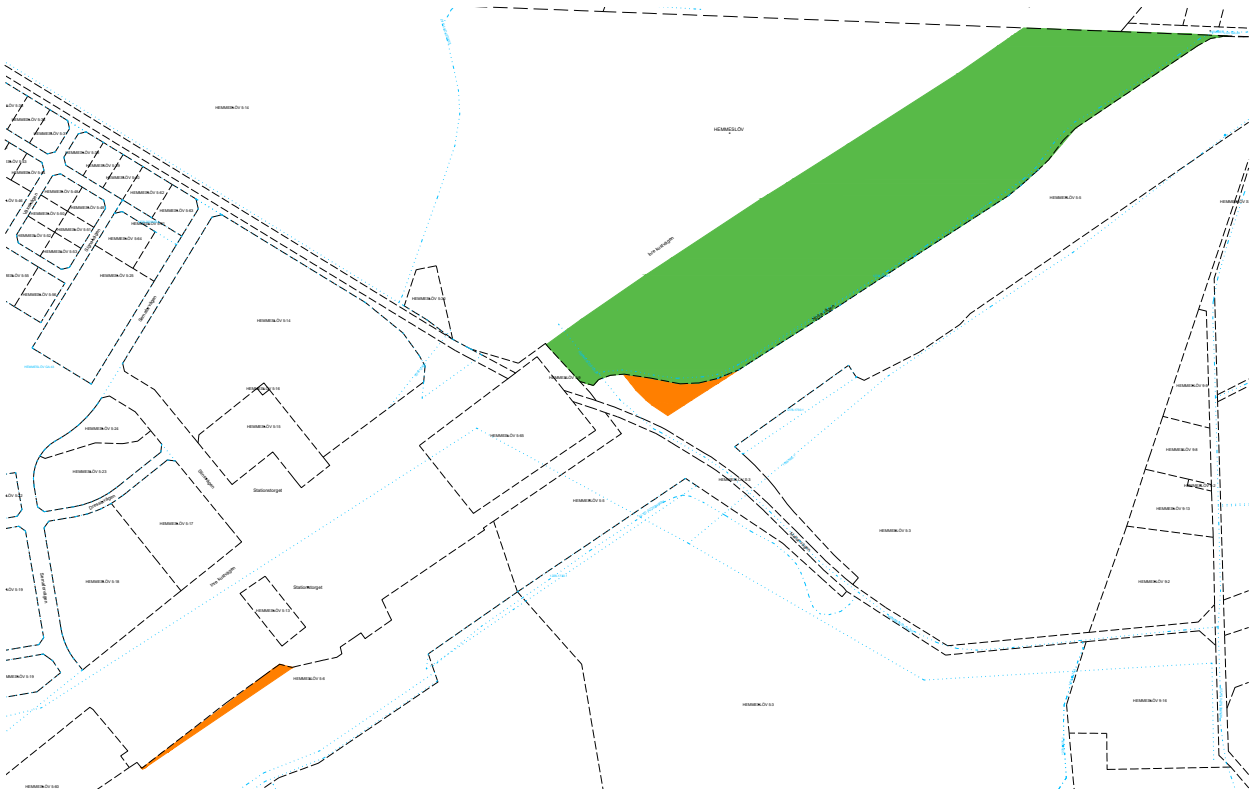
Berörda fastigheter

Fastighet	Markägare	Åtgärd
Båstad Hemmeslöv 5:9	Båstads kommun	Tillförs mark från Båstad Hemmeslöv 5:14
Båstad Hemmeslöv 5:9	Båstads kommun	Tillförs mark från Hemmeslöv ga:20
Båstad Hemmeslöv 5:6	Trafikverket	Avstår mark till Båstad Hemmeslöv 5:9
Båstad Hemmeslöv 5:13	Båstads Communications-center AB	Ingen åtgärd
Båstad Hemmeslöv s:3	(hänvisning till fastighetsregister) Eskilstorps Och Hemmeslövs Byars Samfällighetsförening	Ingen åtgärd

Fastighetsbildning

Båstad Hemmeslöv 5:9 utökas genom tillförsel av mark från Hemmeslöv ga:20, Båstad Hemmeslöv 5:6 och 5:14.

En eller flera fastigheter för ändamålet verksamheter ska med stöd i lagakraftvunnen detaljplan avstyckas från fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:9.



Pågående fastighetsreglering gällande Hemmeslöv 5:14 och 5:9 (grönt) samt kommunens förvärv av TRV mark (orange)

Planbestämmelsen P, H, K möjliggör 3D-fastighetsbildning inom fastigheten. En tredimensionell fastighetsindelning innebär att fastigheter kan avgränsas i höjd- och djupled så att anläggningar eller våningsplan inom samma fastighet kan ha olika ägare. Fördelarna med 3D-fastigheter är till exempel att byggnader och anläggningar i stadskärnor kan användas effektivare. Till exempel genom att befintliga hus byggs på med ytterligare våningsplan eller att det byggs bostäder, affärer och kontor över underjordiskt garage. En förutsättning för att få bilda en 3D-fastighet är att fastigheten är avsedd att inrymma en byggnad eller annan anläggning eller en del av en sådan. Det förutsätts också att 3D-fastigheten leder till en mer ändamålsenlig förvaltning av anläggningen eller att den behövs för finansieringen eller uppförandet. Fastigheten ska inrymma minst tre bostadslägenheter för att det ska vara tillåtet att bilda en 3D-fastighet avsedd för bostadsändamål.



Vid bildandet av 3D-fastighet är det viktigt att bli klargöra gränsdragningen.

Vid gränsdragning för 3D-utrymmet kan hänsyn ibland behöva tas till bärande konstruktioner, brandcellsindelning, ljudisolering, energi- och mediaförsörjning, fastighetsförvaltning, energi- och driftskostnader m.m.

I den södra delen av nu aktuell detaljplan möjliggörs parkeringshus samt handel i flera olika våningplan.

Gemensamhetsanläggningar

Befintlig gemensamhetsanläggning Hemmeslöv GA:20 kommer med hänsyn till detaljplanens innehåll behöva omprövas till sin omfattning. De delar av Hemmeslöv GA:20 som utgår ur gemensamhetsanläggningen ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens fastighet Båstad Hemmeslöv 5:9.



Gemensamhetsanläggningar markerade i grönt

Ledningsrätter

Inom planområdet finns en ledningsrätt för gasledning; 1168-466.1. Anläggningsförrättning pågår för flytt av rättigheten då ledningens faktiska läge och rättighetens lokalisering inte överensstämmer. Båstads kommun har inte för avsikt att godkänna åtgärden då den skulle komma att belasta byggrätten inom den södra delen av planområdet.

Eventuella flyttningar eller andra åtgärder på ledningar med ledningsrätt ska bekostas av den part som anser sig ha fördel av åtgärden förutsatt att ledningsägaren medger detta. I det fall ledning saknar rättighet och behöver flyttas för att genomföra vad detaljplanen medger svarar ledningsägaren för flytt av ledningen. Samordning av ledningsflytt görs i samband med iordningställande av marken i enlighet med lagakraftvunnen detaljplan.

Övriga rättigheter

Inom planområdet finns officialservitut (1278-1730.1) för rätt att avverka och röja träd och buskar omkring järnvägen för att skydda spåranläggning och järnvägsdriften. Då servitutet genom detaljplanen med största sannolikhet förlorar sitt syfte bör servitutet dödas om parterna är överens om detta.

Inom planområdet finns inga kända rättigheter utöver de som redovisas ovan.



Servitut och ledningsrätter i området

Ett nyttjanderättsavtal för jordbruk har upprättats för den norra delen av planområdet i samband med att kommunen ingått avtal om förvärv av markområdet. Nyttjanderätten belastar området till den 1 oktober det kalenderår som detaljplanen vinner laga kraft.

Tekniska frågor

Gator och trafik

Inre Kustvägen med tillhörande gång- och cykelväg ägs och driftas av Trafikverket.

Del av Mellanvägen samt Norra vägen driftas omfattas av Hemmeslöv GA:20 och driftas av Hemmeslövs och Eskilstorps vägförening.

Till följd av detaljplanen ska ny lokalgata byggas ut och driftas genom kommunens försorg i den norra delen av planområdet. Utrymme har avsatts för en ny gång och cykelväg längs östra sidan av inre Kustvägen. Denna gång och cykelväg kommer att byggas ut först när det finns planstöd för dess fulla utsträckning och anslutning mot befintligt gång och cykelvägsnät vid kommungränsen mot La-holm har projekterats.

Inga åtgärder planeras på Mellanvägen med anledning av detaljplanen.

Vatten och avlopp

Det södra området är delvis anslutet till kommunalt VA. Fastigheten Hemmeslöv 5:13 är anslutet till dag-, spill och dricksvatten. Fastighet Hemmeslöv 5:9 har serviser avsatta i väst för dag-, spill och dricksvatten. Vattennyttigheter inom det norra planområdet är ej utbyggt och det finns inget servispaket.

Hur dagvatten ska hanteras och fördröjas kommer att utredas under planprocessen i en VA-utredning.

Eventuellt kan fördröjning av dagvatten komma att anordnas inom område planlagt som NATUR i anslutning till nu aktuell detaljplan. Fastighetsägare rekommenderas att tillskapa lämplig fördröjning inom kvartersmark. Fördröjning kan ske exempelvis genom uppsamlade, underjordiska magasin.

Exploatören står för utbyggnad av VA på kvartersmark fram till anvisad anslutningspunkt i fastighetsgräns. Exploatören ansvarar också för att bidra till en hållbar dagvattenhantering i området genom att fördröja dagvatten från hårdgjorda ytor inom den egna fastigheten.

Brandvatten

Det finns tre brandposter i anslutning till planområdet. Dock har de två brandposterna strax norr om skogsdungen ingen kapacitet för brandvatten och inget av planområdena har full täckning men det är räddningstjänsten som bedömer vart det behövs fler. Kommunen bekostar nya brandposter.

Ekonomiska frågor

Intäkter

Kommunen erhåller intäkter från försäljning av tillskapat kvartersmark.

Utgifter

Kommunen bekostar planläggning med tillhörande utredningar samt utbyggnad av allmän plats och tillhörande fastighetsbildning.

Kommunen bekostar flytt av ledningar skyddade med ledningsrätt efter överenskommelse med ledningsägaren. För flytt av ledningar som saknar rättighet står ledningsägaren de kostnader som uppstår.

Utbyggnad av nya anläggningar inom allmän platsmark till följd av detaljplanen medför att kommunens avdelning för teknik och service behöver utökat anslag för drift av anläggningarna. Sådant anslag lyfts in i kommunens driftbudget år 2022.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Ekonomiska konsekvenser uppstår för berörda fastighetsägare i samband med marköverlåtelse, nyttjande och fastighetsbildning. Bygglövs- och anslutningsavgift till kommunala vattentjänster debiteras enligt för tillfället gällande taxa.

Planavgift

Planarbetet bekostas av Båstads kommun. Planavgift ska tas ut för fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:13 vid ansökan om bygglov.

11. FORTSATT ARBETE

Denna detaljplan handläggs med standardförfarande. Arbetet avses fortsätta med eventuella revideringar av samrådsförslaget i granskningskedet. Olika utredningar kan tillkomma för att komplettera planarbetet vid fortsatt arbete och för att ligga till grund för detaljutformning av planförslaget såsom exempelvis: VA-utredning, kompletterande geohydrologisk utredning samt miljökonsekvensbeskrivning.

Då planförslaget framställs enligt standardförfarande sammanställs inkomna synpunkter från både samråd och granskning i ett så kallat granskningsutlåtande efter granskningen. Någon samrådsredogörelse görs således inte. Inkomna synpunkter under samrådet beaktas ändå i möjligaste mån inför granskningskedet. Efter samråd följer ett granskningskedet och därefter tar kommunen ställning till ytterligare eventuella revideringar innan planen går upp för antagande i kommunstyrelsen.

12. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Camilla Nermark på Samhällsbyggnad vid Båstads kommun. Dessutom har följande tjänstemän deltagit i planarbetet:

- Roger Larsson, samhällsbyggnadschef och stadsarkitekt
- Olof Selldén, planchef
- Klara Harmark-Peters, översiktsplanerare
- Hanna Seger, vikarierande översiktsplanerare
- Susanna Almkvist, exploateringsingenjör
- Annika Jern, kart- gis chef
- Klas Rosenkvist, kart- gis ingenjör
- Alexander Ejwertz Johanson, gatu- och trafikingenjör
- Andreas Jansson, projektingenjör
- Johan Mårtenssån, natur- och skogsförvaltare
- Mårten Sällberg, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Amanda Stridsberg, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Linda Roslund, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Fredrik Jönsson, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)

SAMHÄLLSBYGGNAD

Camilla Nermark
Planarkitekt

Olof Selldén
Planchef