



Klimatanalys för
förslag till exploatering av
Hemmeslöv 5:9 (f.d. 6:2) m.fl, Petersberg,
i Hemmeslöv, Båstad, Båstads kommun, Skåne län

utifrån Region Skånes verktyg "Planera klimatsmart!"



Illustrationskarta - Alternativ 1

1. NIO KVALITETER FÖR EN KLIMATSMART PLANERING

Nära kollektivtrafik

Avståndet till hållplatsen är en avgörande klimatfaktor.

Ny bebyggelse, som bostäder, arbetsplatser, service, handel och andra målpunkter, måste ligga nära en hållplats för att kollektivtrafiken ska kunna bli ett bra och attraktivt alternativ. Ett kort avstånd gör det möjligt att arbetspendla regionalt med kollektivtrafik.

Nära vardagsservice och rekreation

Avståndet till service, rekreation och andra vardagsfunktioner har stor inverkan på koldioxidutsläppen.

Om till exempel förskola, mataffär, park eller idrott finns nära hemmet minskar behovet av onödiga transporter i vardagen.

Nära centrum

Avståndet till lokala och regionala centrum är den enskilt viktigaste faktorn för minskad klimatpåverkan.

I centrumnära lägen är transportbehoven lägre och utsläppen minimala. Om arbetsplatser eller centrumaktiviteter som vård, handel, bibliotek, restaurang och bio ligger nära kan de nås enkelt med bra kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Gång- och cykelvänligt

Gång- och cykelnätets struktur och fysiska form påverkar andelen klimatsmarta resor.

Ett bra gång- och cykelnät med bra cykelparkering vid målpunkter gör att fler väljer att gå eller cykla.

Tätt

Andelen invånare per hektar har betydelse för val av färdmedel.

En lagom tät bebyggelsestruktur ökar andelen gång-, cykel och kollektivtrafikresor.

Blandade funktioner

En struktur där olika funktioner blandas minskar transportbehovet.

Att blanda bostäder, service och handel i nya bebyggelsestrukturer gör det möjligt att utträta ärenden med cykel eller till fots.

Attraktivt

Attraktiva stadsmiljöer ökar andelen fotgängare och cyklister. Trivsamma gaturum, bra mikroklimat, mötesplatser och aktiviteter bidrar till en miljö där oskyddade trafikanter gärna rör sig. Smarta energilösningar i nya byggnader ger lägre utsläpp.

Snabb kollektivtrafik

Konkurrenskraftig kollektivtrafik bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Möjligheten att nå sin arbetsplats inom 30 minuter styr valet av färdmedel. För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ behöver följande faktorer beaktas:

- Total restid jämfört med bil
- Turtäthet
- Antal byten
- Väntetid vid hållplats
- Trafikslag

Parkering och stödåtgärder

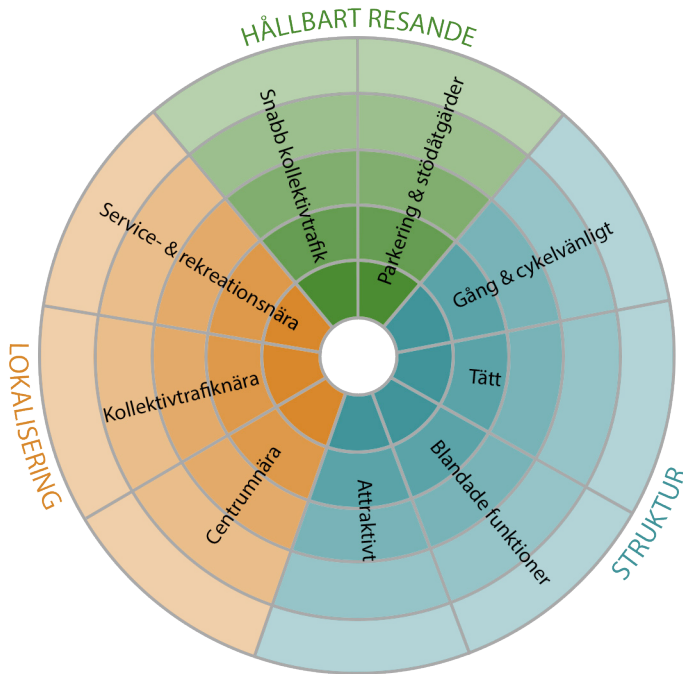
Andelen klimatsmarta resor kan ökas med hjälp av olika styrmedel inom trafikfältet samt beteende och attitydförändrande arbete.

Åtgärder kopplade till bilparkering är effektiva styrmedel som kan bidra till minskade utsläpp. Att ge kollektivtrafiken företräde i trafiksystemet genom till exempel bussfiler gör resan snabbare.

Mobility management (MM) är ett samlingsnamn för mjuka åtgärder som främjar hållbara transporter genom information och kommunikation.



2. VERKTYG FÖR EN KLIMATSMART PLANERING



Varje tårtbit är indelad i fem delar som representerar var sitt betyg på en femgradig skala. Högsta betyg är 5 och lägsta betyg 1. Ju längre ut från värderosens mitt desto högre betyg.

Nära kollektivtrafik

- 5 poäng - Mycket god tillgång till kollektivtrafik av olika slag inom rimligt avstånd. Möjligt att nå sin arbetsplats inom 30 minuters pendling.
- 3 poäng - God tillgång till kollektivtrafik inom rimliga avstånd (500 m till buss, två kilometer till tåg, en kilometer till spårväg).
- 1 poäng - Acceptabelt gång- eller cykelavstånd till någon form av kollektivtrafik.

Attraktivt

- 5 poäng - Innehållsrika miljöer med stadsliv som vänder sig till gående och som uppmuntrar till vistelse. Många målpunkter och mötesplatser. Stort utbud av varor och tjänster. Byggnader från olika tidsepoker. Klimatsmart teknisk infrastruktur, till exempel smart elnät.
- 3 poäng - Fotgängare och cyklister har företräde. Miljö med ett antal mötesplatser, såsom torg och bibliotek. Struktur med korta kvarter, tillgång till fjärrvärme eller liknande.
- 1 poäng - Det finns gång- och cykelvägar som komplement till bilvägar.

Gång- och cykelvänligt

- 5 poäng - Gent, tryggt och sammanhängande nät som når viktiga målpunkter och är attraktivt. Maskvidd ca 100 meter.
- 3 poäng - Bra nät till de viktigaste funktionerna som centrum, bytespunkt och skola. Maskvidd ca 500 meter.
- 1 poäng - Gång- och cykelmöjligheter finns men kan förbättras. Maskvidd ca 800 meter.



Nära vardagsservice och rekreation

- 5 poäng - Många viktiga vardagsfunktioner inom gångavstånd (500-800 meter).
- 3 poäng - Vardagsservice inom gångavstånd (500-800 meter).
- 1 poäng - Någon vardagsservice inom gångavstånd (500-800 meter).

Nära centrum

- 5 poäng - Gång- eller kort cykelavstånd till centrum (500-800 meter).
- 3 poäng - Cykelavstånd (en kilometer i en mindre tätort, annars tre kilometer) till centrum.
- 1 poäng - Avståndet till centrum överstiger rimligt gång och cykelavstånd (en kilometer i en mindre tätort, annars tre kilometer). Möjligt att ta sig till centrum med kollektivtrafik.

Tätt

- 5 poäng - Mycket tät bebyggelse. Upp till 120 invånare per hektar.
- 3 poäng - Tät bebyggelse. Fler än 60 invånare per hektar.
- 1 poäng - Fler än 20 invånare per hektar.

Blandade funktioner

- 5 poäng - Stor blandning av bostäder, arbetsplatser, service och handel.
- 3 poäng - Blandning av bostäder, service och handel.
- 1 poäng - Inslag av andra funktioner än den huvudsakliga markanvändningen.

Snabb kollektivtrafik

För en större tätort kan jämförelsen göras från aktuellt utbyggnadsområde till ortens centrum. För en mindre tätort kan jämförelsen göras från aktuellt utbyggnadsområde till den tätort inpendling sker.

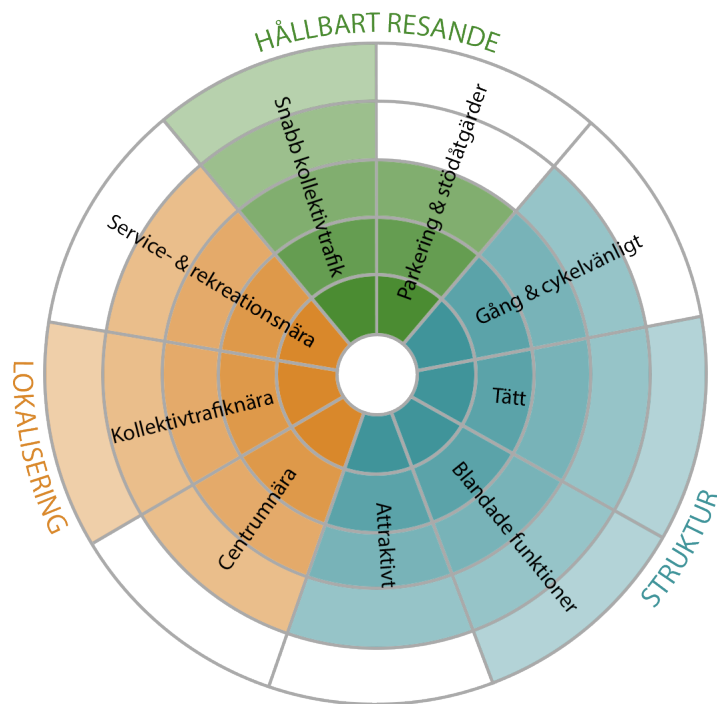
- 5 poäng - Kollektivtrafikresan dörr-till-dörr tar max 30 procent längre tid än bilen.
- 3 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar max 50 procent längre tid än bilen.
- 1 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar dubbelt så långt tid som bilen.

Parkering och stödåtgärder

Finns policy om parkering och annat som stödjer ett hållbart resande, till exempel: Parkeringsavgifter, parkeringskostnad separerad från boendekostnad, samlade parkeringsanläggningar, bilpool, cykelpool eller annan mobility management-service?

- 5 poäng - Policy (till exempel i ÖP) som stödjer flera av ovanstående åtgärder.
- 3 poäng - Policy som stödjer minst två av ovanstående åtgärder.
- 1 poäng - Policy som stödjer någon av ovanstående åtgärder.

3. ANALYS



Syftet med detaljplanen är att möjliggöra stationsnära exploatering av blandad bebyggelse i form av till exempel centrumverksamhet, bostäder, skola samt befästa naturmark längs Stensån och i anslutning till Hemmeslövssjön.

Lokalisering

Planområdet är beläget utmed Hallandsvägen i Båstad, mitt emot Entré Båstad, där kommersiell service i form av t ex matvaruaffär och andra butiker finns. Inom handelsområdet Entré Båstad driver även Friskis & Sveltis 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, post. Inom en radie om cirka 2,5-3 km från planområdet når man vård, förskola, skola och idrott. Vid detta dokumentets framtagande håller byggnation i form av både bostäder och centrumverksamhet att uppföras i anslutning till Båstads station (Tuvelyckan). Planområdet är även beläget i direkt anslutning till rekreationsområde längs Stensån och Hemmeslövssjön och drygt 200 m norr om Natura 2000-området Hallandsås nordsluttning.

Struktur

Planområdet är beläget i direkt anslutning till befintligt gång- och cykelnät. Vid en utbyggnad enligt planförslaget kommer fler gångslingor samt gång- och cykelvägar att anläggas som knyts samman med det befintliga nätet.

Inom planområdet beräknas 200 bostadsenheter möjliggöras längs Hallandsvägen, cirka 100 bostadsenheter strax söder om Stensån. Antal bostadsenheter norr om Stensån är beroende på om politiska beslut tas om att bebygga marken med skola eller bostäder. Byggs bostäder norr om Stensån beräknas cirka 120 bostadsenheter kunna tillskapas. Antal bostadsenheter multiplicerade med 2,2 (enligt Region Skåne vilket resulterar i att cirka 808 invånare inom hela planområdet. Med en utbyggnad enligt planförslaget (med bostäder norr om Stensån) och centrumverksamhet med cirka 200 anställda kommer 122 invånare / 1 hektar (10 000 m²) att bo och arbeta inom planområdet.

Planförslaget möjliggör en mängd blandade funktioner såsom t ex centrumverksamhet, bostäder, skola och rekreation. Båstads kommun äger marken och när detaljplanen är antagen avses en markanvisningstävling att utlysas. Vid utvärdering av tävlingsförslag kommer stor vikt att läggas på ekonomiska, ekologiska och sociala värden.

Hållbart resande

Båstad har en spridd utpendling med något fler pendlare till Ängelholm varför beräkningarna gjorts på pendlingstiden dit. Enligt Eniro.se tar det 25 min att åka kollektivt till Ängelholm från planområdet. Motsvarande sträcka tar 20 min med bil. Båstads kommun har ingen policy gällande parkering och stödåtgärder.

Området trafikeras av busslinje nr 501 (Båstads torg-Båstad busstation-Båstad järnvägsstation), 523 (Båstad-Rammsjö-Torekov) och 525 (Båstad-Östra Karup). Närmsta hållplatsen avseende busslinje nr 501 och 523 är lokaliserad längs Hallandsvägen, dvs i direkt anslutning till planområdet och Rivieravägen alt Måsvägen avseende buss 525. Busslinje 501 trafikerar Båstad tätort med halvtimmetrafik i rusningstid, timmetrafik övrig tid samt nattrafik fredagar och lördagar. Busslinje 523 trafikerar Båstad busstation-Rammsjö-Torekov måndagar-fredagar under rusningstid.

Båstads järnvägsstation är belägen (som närmast) 200 m nordost om planområdet och cirka 800 m från mitten av planområdet. Från järnvägsstationen finns möjlighet att ta sig både norr och söderut med Öresundståg samt Pågatåg. Norr och södergående tåg trafikerar Båstad med timmetrafik och halvtimmetrafik under rusningstid.

Vid detta dokumentets framtagande finns ingen parkeringsstrategi eller liknande för Båstads kommun. En strategi om 1 bilparkering och 2 cykelparkeringar per bostadsenhet samt 20 bilparkeringar per 1000 m² BTA och 19 cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA centrumverksamhet är vägledande i planförslaget.

I kommande markanvisningstävling kommer faktorer såsom tillgång till exempel bil- och cykelpool, cykelverkstad att premieras vid utvärderingen.

Förbättringspunkter

Extra omsorg gällande utformning av såväl bebyggelse som kringmiljö med vegetation, belysning etc och smart teknisk infrastruktur kan öka området / platsens attraktivitet.

En ökad turtäthet för bussar och tåg skulle göra valet att åka kollektivt än mer attraktivt.

Åtgärder kopplade till bilparkering samt mobility management är effektiva styrmedel som kan bidra till ökad poängsättning inom tårbiten "parkering och stödåtgärder". Exempelvis cykelparkering under tak, där man även kan pumpa sin cykel, främjar och ökar trygghet för fotgängare och cyklister.

Ett sätt för arbetsgivare att främja mobility management är möjliggöra för arbetstagare att låna eller hyra cykel, elbil, lådcykel, elscooter för att på så sätt minska behov av att köra egen bil utifrån vardagsärenden behöver göras på exempelvis lunchrasten.

Flera av ovanstående förslag är dock inte möjliga att styra i en juridisk bindande plankarta. Detaljplanen möjliggör dock förslagen/åtgärderna.