

Planprogram

Området vid Båstads nya station

Godkänt av Kommunfullmäktige 2013-05-22



Inledning

Syfte	3
Programområdet	4
Sammanfattning	5

Planeringsförutsättningar

Bakgrund	7
Riksintressen och skyddsvärda områden	9
Planförhållanden	10
Markägoförhållanden	12
Landskapet – mark och vattenförhållanden	13
Kulturmiljöer och arkeologi	17
Resor och transporter	17
Bebyggelse	17
Störningar och risk	18
Teknisk försörjning	18

Föreslagna förändringar

Utgångspunkter	19
Övergripande strukturer	20
Landskapet – mark- och vatten	22
Resor och transporter	25
Bebyggelse	28
Störningar och risk	32
Teknisk försörjning	33

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor och huvudmannaskap	35
Organisatoriska frågor	35
Tekniska frågor	35

Hållbarhetsbedömning

Inledning	36
<i>Miljökonsekvenser</i>	
Genomförande	37
Förenlighet med 3 och 4 kap Miljöbalken	38
Förenlighet med 5 kap Miljöbalken	42
Gällande regleringar och skyddsvärden	44
Anmälning- eller tillståndspliktig verksamhet?	45
Miljömål	46
Hälsa och säkerhet	48
<i>Sociala konsekvenser</i>	
Folkhälsomål	51
Livsmiljö	52
Boende	52
Trygghet	52
Fysisk aktivitet	53
Arbete och försörjning	53
Delaktighet och inflytande i samhället	53
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	
Infrastruktur	54
Befolkning, bostadsmarknad	54
Näringsliv och arbetsmarknad	54

Riktlinjer för fortsatt arbete

Detaljplaner	55
Etappindelning	55
Kvalitetsprogram	56
Särskilda undersökningar	56

Arbetsorganisation

Förarbete	57
Planprogram	57

Inledning

Inledning

Det här planprogrammet behandlar Båstads viktigaste tillväxtområde, området vid den nya stationen. Stationen i programområdet kommer att börja trafikeras år 2015 i samband med att Hallandsåstunneln invigs. Samtidigt kommer även Inre Kustvägen att öppnas. En väg som via stationen kommer att förbinda Båstad, Laholm och bebyggelsen däremellan.

Båstads kommun tog tidigt ställning till att man vill ha en tät bebyggelse nära den nya stationen. Detta syns bland annat i Översiktsplanen från 2008. Det nya området ska tydligt hänga samman med Båstad

även om det ligger ca 4 km från de centrala delarna. Området är främst tänkt att innehålla bostäder, men för att få ett tryggt och hållbart område runt stationen bör detta utformas som en blandstad.

Detta planprogram är en beskrivning av de politiska ambitionerna med utvecklingen av området. Dokumentet är inte juridiskt bindande utan ska fungera vägledande för fortsatt planering.



Båstad tågstation flyttas ca 2,5 km österut. Den blir placerad utanför befintlig bebyggelse.

Syfte

Programmet syftar till att presentera förutsättningar för utbyggnaden av ett hållbart område vid Båstads nya station. Hållbarheten ska gälla såväl ekologiska, sociala som ekonomiska faktorer. Området ska fungera som ett ansikte utåt då det kommer att utgöra det första mötet med Båstad för många. Den nya bebyggelsen ska även koppla den nya stationen mot Båstads centrala delar.

Området ska ge förutsättningar för att både skapa en blandstad vid stationen och bostäder med närmsta kvaliteter. Övergripande strukturer för rekreationsstråk och grönområden ska säkerställas.

Programmet ska redovisa en struktur som medger att utbyggnad kan ske etappvis över lång tid.

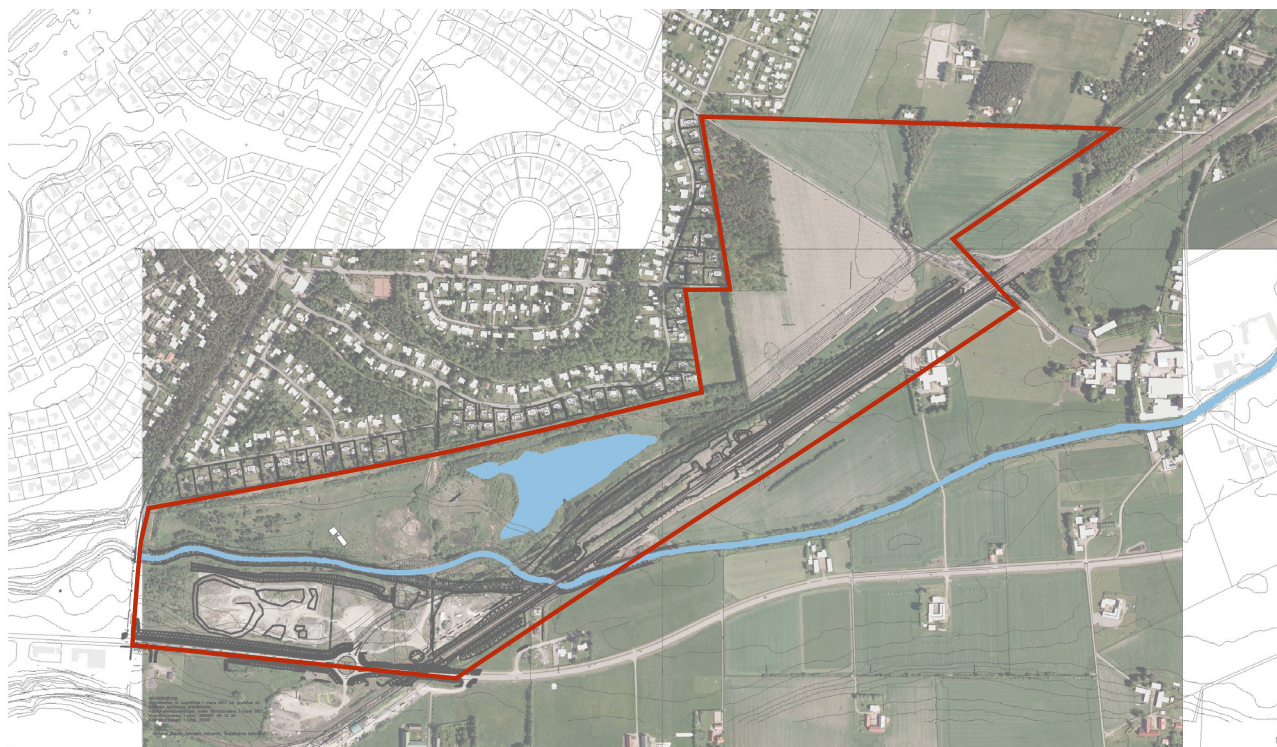
Inledning

Programområdet

Programområdet är ca 70 ha och ligger i den östra delen av Båstad. Området går under arbetsnamnet Åstad, men benämns här som programområdet eller området vid Båstads nya station.

i nordväst av det befintliga bostadsområdet Hemmeslöv (även kallat Petersberg) och i norr av en öst-västlig fastighetsgräns norr om Mellanvägen.

Området avgränsas i sydost av järnvägen, i söder av Hallandsvägen, väg 115, i väster av Kustvägen,



Programområdet utmarkerat med rosa på ortofoto.

Området utgörs idag av upplagsmark för tunnelbygget, jordbruksmark och visst inslag av naturmark. Området i sydost används till största delen som upplag för schaktmassor medan området längst i norr brukas som jordbruksmark.

Stensån rinner i öst-västlig riktning genom den södra delen av programområdet. Området söder om ån använder Trafikverket som upplagsområde för tunnelbygget. Urschaktning som gjordes för upplagsmassorna, och att dessa förhindrat områdets avvattnings till Stensån, har medfört att en grund sjö bildats centralt i området. Kring ån och sjön har mycket schaktmassor lagts, men dessa har blivit överväxta och kan nästan förväxlas med naturmark.

Omgivningarna varierar mycket då programområdet ligger i utkanten av Båstads tätort. I nordväst ansluter området till befintlig villabebyggelse, uppblandad med fritidsbebyggelse, glest placerade i en tallskog. Söder om programområdet håller ett handelsområde på att byggas upp. Söder om detta ligger i sin tur Hallandsåsen med stora rekreations- och naturvärden. Åsen som höjer sig över Båstad är ett av områdets mest karaktärsskapande landskapselement. Norr och öster om programområdet breder jordbrukslandskapet ut sig. I översiktsplanen pekas båda sidorna om Västkustbanan ut som möjliga för bebyggelse. Kommungränsen mot Laholm ligger ca 3 kilometer norr om området medan havet bara ligger ca 1,5 km åt nordväst.

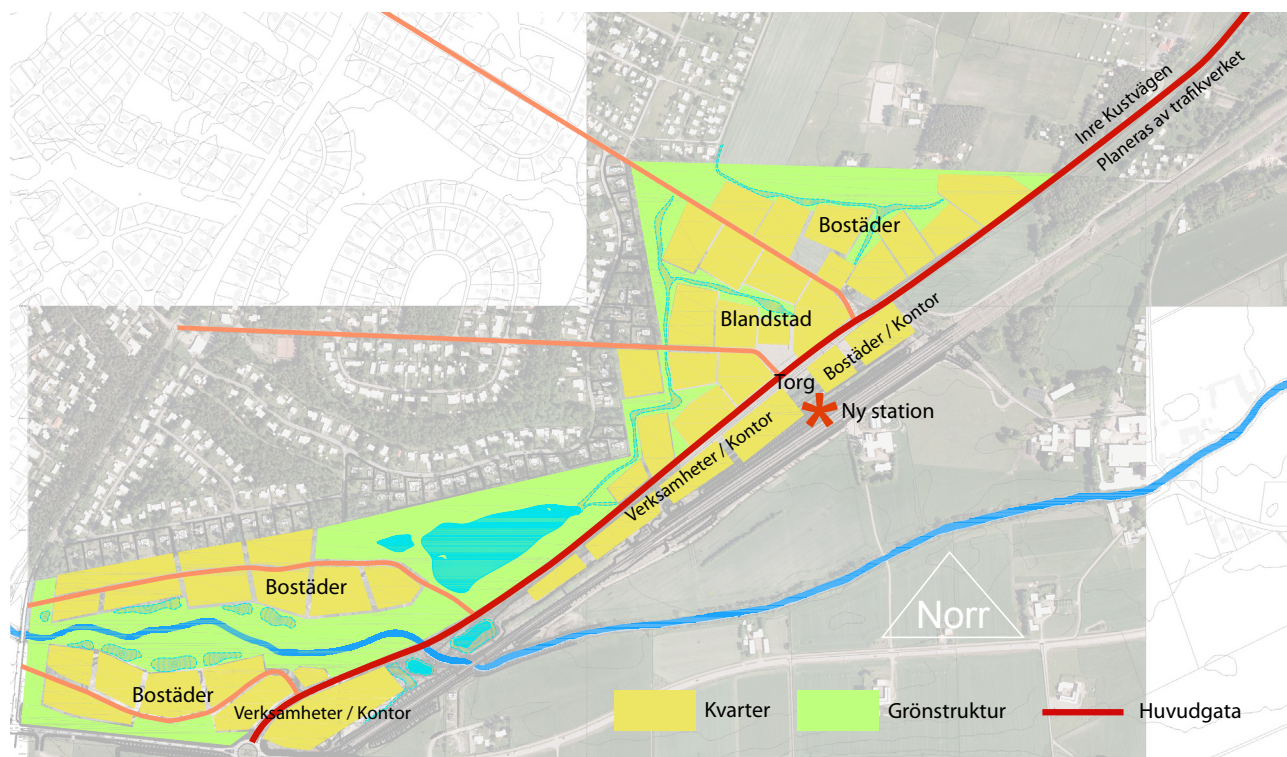
Inledning

Sammanfattning

Förslag

Utgångspunkterna för området har dels varit att skapa en attraktiv stadsmiljö vid den nya stationen samt att lägga grunden för en hållbar utveckling. Stationen kommer att bli ett nytt ansikte utåt för

Båstad, därför har kommunen extra höga ambitioner för den offentliga miljön runt stationen. Det finns också en hög ambitionsnivå gällande hållbar stadsbyggnad.



Programkarta som sammanfattar föreslagna förändringar.

Grönt och blått

Det planerade området karaktäriseras av en rik sammanhängande grönska, synlig dagvattenhantering och öppna vattenytor. Vegetationen bildar stråk mellan bostadskvarteren och förbinds med

befintlig grönstruktur. Centralt i området ligger en sjö och den värdefulla Stensån. Tillsammans skapar detta höga värden för människan och miljön.

Transporter

Den nya stationen är målpunkt för stora delar av området. En viktig ambition är att det ska vara lätt att klara sig utan bil som boende i och omkring området.

Huvudgator bildar ett överordnat gatunät för bilar och blandtrafik. Mellan dessa sträcker sig grönytor där gång- och cykelvägar bitvis kan ligga separerade från biltrafiken och får rekreativa kvaliteter.

Inledning

Bebyggelse

Kvarterens storlek varierar inom ett visst spann med intentionen att skapa en generell struktur som kan byggas ut över en lång tid. Bebyggelsen får gärna skifta mellan kvarteren och kanske också inom kvarteren för att åstadkomma en småskalig blandstadsmiljö. Bebyggelsen är tänkt att variera mellan två och fyra våningar, i vissa fall upp till fem våningar. Strukturen ger förutsättningar för flera olika typer av bebyggelse.

Runt stationen blir staden som tätast och verksamheter blandas med bostäderna. I södra delen vid Stensån är karaktären mer av trädgårdsstad och rymmer mestadels bostäder. I anslutning till befint-

liga enfamiljshus hålls exploateringen nere. I stråket mellan Inre Kustvägen och järnvägen planeras huvudsakligen verksamheter och kontor på grund av bullersituationen. Nordost om stationstorget är området så brett att det är möjligt med slutna kvarter, därför tillåts bostäder i den delen.

Totalt beräknas bebyggelsen kunna rymma 150 000 kvm BTA. Beräkningen är väldigt ungefärlig och kan förändras i båda riktningar, beroende på fördelningen mellan yta för bostäder och yta för verksamheter och vilka hushöjder som tillämpas. Planprogrammet beräknas ge möjlighet till knappt 1000 bostäder.

Konsekvenser

Miljöaspekter

Utifrån miljösynpunkt bedöms ett genomförande av intentionerna i programmet kunna ge upphov till vissa effekter som under de fortsatta planerings- och tillståndprocesserna bör behandlas i en eller flera miljökonsekvensbeskrivningar. De miljömässiga konsekvenserna som måste hanteras är till största delen kopplade till Stensån och berör dess status som riksintresse, miljö kvalitetsnormer för vatten, strandskydd samt risk- och bullerförhållanden. De förändringar som föreslås i programmet och som inte behandlas i Trafikverkets olika miljöbedömningar men som skulle kunna ha en negativ miljöpåverkan är hur dagvattnet från bebyggelseområden och gator påverkar Stensån och dess närområde samt hur bebyggelse i anslutning till Inre kustvägen och järnvägen kommer att påverkas av buller. Beskrivningen av miljökonsekvenser omfattar även hur bebyggelseutvecklingen påverkar det strandskydd som inträder i området vid en planläggning samt hur riskerna med översvämning och erosion bör hanteras med tanke på närheten till Stensån.

Kommunen har utifrån dessa förhållanden kompletterat Trafikverkets olika bedömningar med flera utredningar. Bland annat har dagvattenhantering och samband med Stensån och sjön i området studerats samt placering och användning av bebyggelse utifrån trafikbuller och riskförhållanden med tanke på närheten till Inre kustvägen och Västkustbanan. En naturinventering som omfattar Stensån och sjön är även under framtagande för att förbättra kunskapsunderlaget avseende djur- och växtlivet i området.

Sociala aspekter

De sociala konsekvenserna av ett genomförande av programmets intentioner är huvudsakligen av positiv karaktär. Här kan nämnas ökade möjligheter till kvarboende och inflyttning genom

ett ökat utbud av bostäder, förutsättningar för ett ökat utbud av såväl offentlig som kommersiell service samt förbättrade lokala och regionala kollektivtrafikförbindelser.

Ekonomiska aspekter

De ekonomiska konsekvenserna av programförslaget är mer osäkra att bedöma då de huvudsakligen är beroende av faktorer som kommunen ej råder över. Bedömningen är att de sammantagna sam-

hållskostnaderna gynnas om en inflyttning sker så att infrastruktursatsningar, som Inre Kustvägen och järnvägsstationen, blir effektivt utnyttjade.

Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningar

Bakgrund

Hallandsåsprojektet beslutades 1991 av Regeringen och startades 1992. För Båstad innebar projektet till en början att trafikföringen från motorvägen mot tätorten ändrades för att anpassas till kommande järnväg och stationer. Väg 115 byggdes om mot Båstad och kommunens sydsida fick en ny tillfartsväg, väg 105 mot Förslöv och Greve. Västkustbanan fick ny sträckning norr om tunnelmynningen i Båstad. Plattformar för en ny station byggdes tillsammans med en passage under järnvägen i plattformarnas västra ända vid vad som antogs bli läget för en ny station. Det tänkta stationsläget låg där avståndet till befintlig bebyggelse i Hemmeslöv var som minst. Inre Kustvägen mellan Båstad och Laholm (och förbi stationen) antogs ursprungligen

sträcka sig från en rondell vid nuvarande Kustvägen och löpa som en landsväg med relativt hög tillåten hastighet utanför Hemmelövsområdet i ett parklandskap utan bebyggelse. En första detaljplan som bestämde läget för plattformarna och stationsområdet, Inre Kustvägen och kringliggande marks användning och utformning gjordes av kommunen 1993. Tunnelbygget avbröts i slutet av 1997 och med det avbröts mycket av utvecklingen under ett flertal år i kommunen. Förutsättningarna för kommunens planering förblev oklara ända tills beslutet att slutföra tunnelprojektet fattades av regeringen 2001. Tunnelbygget återupptogs 2003.

Kommunala beslut och förarbeten

Arbetet med utvecklingen av området startade när Kommunstyrelsen arbetsutskott 2007-01-24 gav kommunledningskontoret i uppdrag att upprätta en projektplan. Denna antogs samma år och det beslutades att inrätta en styrgrupp, inledningsvis bestående av kommunstyrelsens arbetsutskott. Redan i dessa två första beslut fastslogs det att projektet skulle få en profil av hållbar stadsbyggnad.

Som en del av ambitionen att bygga ett hållbart område gjordes två studieresor med politiker och tjänstemän till Tyskland för att se föregångsprojekt. Den senast resan gjordes 2008.

Kommunens översiktsplan, antagen 2008, tar fasta på att tunnelarbetet då kommit igång igen, se vidare under *Planeringsförutsättningar - Planförhållanden*.

I maj 2009 beslutade styrgruppen för projektet att en inbjuden tävling med öppen prekvalificering

skulle anordnas för det nya området. Tävligen organiserades med hjälp av Sveriges Arkitekter. Tävlingsprogrammet som också beslutades av styrgruppen angav kommunens mål med området.

"Båstads kommun vill skapa en attraktiv stadsdel med många boende och en del personalintensiva verksamheter nära den nya stationen så att sambandet mellan boende, arbetsplatser och möjligheter till kollektivt resande kan utnyttjas...."

Förslaget ska tjäna som utgångspunkt för utveckling under en längre tid. Det ska tåla förändringar inom sitt huvudkoncept och innehålla lämplig grad av flexibilitet. Bebyggelsestrukturen ska kunna utvecklas vackert, med väl formad offentlig miljö som ram kring det privata och individuella byggande som kommer att följa."

Planeringsförutsättningar

Tävlingen med fyra inbjudna deltagare genomfördes under 2010 och vanns av Joachim Eble Arkitektur med partners. Det vinnande förslaget har därefter utvecklats till en nivå där detta planprogram tar vid.

Juryn framförde både positiv och negativ kritik till det vinnande förslaget. Brister påpekades i mötet med befintlig bebyggelse i Hemmeslöv, mark mot Hallandsvägen kunde utnyttjats något mer och några stora infrastrukturrelaterade byggnader hade getts onödigt framträdande plats. Även om tävlingsförslaget fick positiv kritik för sina ambitioner kring en hållbar stadsutveckling så ifrågasattes realiserbarheten av de föreslagna lösningarna.

I samband med tävlingen höjdes exploateringsgraden i området jämfört med vad som angivits i översiktsplanen. Ett skäl till detta var en tidig exploateringskalkyl som visade att relativt höga infrastrukturkostnader skulle kräva en högre exploatering.

2010-10-27 beslutade Kommunfullmäktige att flytta stationen enligt tävlingsförslaget med anledning av de fördelar det skulle ge; mer mark för stations-

nära bostäder och möjlighet till ett stationstorg kantat med bebyggelse.

Kommunstyrelsen beslutade 2012-01-11 att ett arbete med att ta fram ett planprogram skulle startas upp, i samband med detta beslutades även att ett kvalitetsprogram skulle upprättas. Det beslutades även att workshops för en politisk diskussion av hållbarhetsfrågorna i området skulle anordnas i samband med uppstarten av arbetet med kvalitetsprogrammet. Planprogrammet har tagit fasta på ovanstående beslut, fakta som framkommit samt utvecklats utifrån huvuddragen i tävlingsförslaget. Ett kvalitetsprogram kommer att tas fram där hållbarhetsaspekterna konkretiseras. Som en start på kvalitetsarbetet har två workshops med Båstads lokalpolitiker arrangerats under hösten 2012.

Ekonomiutskottet har också under hösten 2012 beslutat om att anslå medel för en restaurering av Stensån i samband med att ån erosionssäkras.



Illustration från tävlingen, Joachim Eble Arkitektur med partners.

Planeringsförutsättningar

Riksintressen och skyddsvärda områden

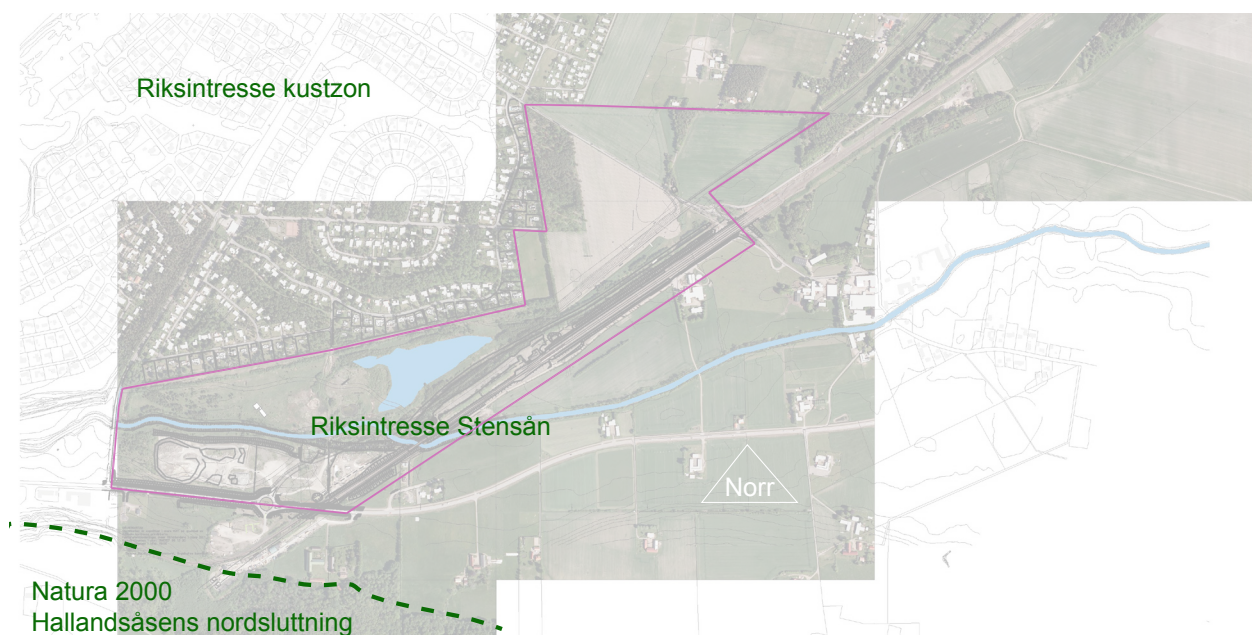
Riksintressen

Programområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 1, 2 §§ MB samt kustzon av riksintresse enligt 4 kap 1, 4 §§ MB. Stensån är klassad som riksintresse för naturvård i delen närmast havet (utanför programområdet) enligt 3 kap 6 § MB. Stensåns skyddsvärde ligger i dess miljö för fiskfauna.

Natura 2000

Söder om Hallandsvägen, väg 115, och det handelsområde som nu är under uppförande ligger Natura 2000-området och naturreservatet ”Hallandsåsens nordsluttning”. Strax innanför gränsen till Natura 2000-området ligger mynningen till Hallandsåstunneln.

Naturen är i denna del är starkt påverkad av tunnelprojektet.



Skyddade områden i anslutning till och inom programområdet.

Strandskydd

Stensån ligger idag inom detaljplanelagt område och omfattas ej av strandskydd på denna sträcka. Då gällande planer upphävs i samband med att de ersätts av nya återinträder strandskyddet. Strandskyddet omfattar då marken 100 meter på ömse sidor om ån.

Vattentäkt

Området ligger inte inom kommunens vattenskyddsområde. Det närmsta skyddsområdet ligger runt vattentäkten i Eskilstorp. Tertiär skyddszon börjar en knapp km öster om programområdet.

Planeringsförutsättningar

Planförhållanden

Översiktliga planer

I kommunens översiktsplan går att läsa motiven till varför en mer omfattande bebyggelseutveckling i Båstads kommun ska ske i just Hemmeslöv:

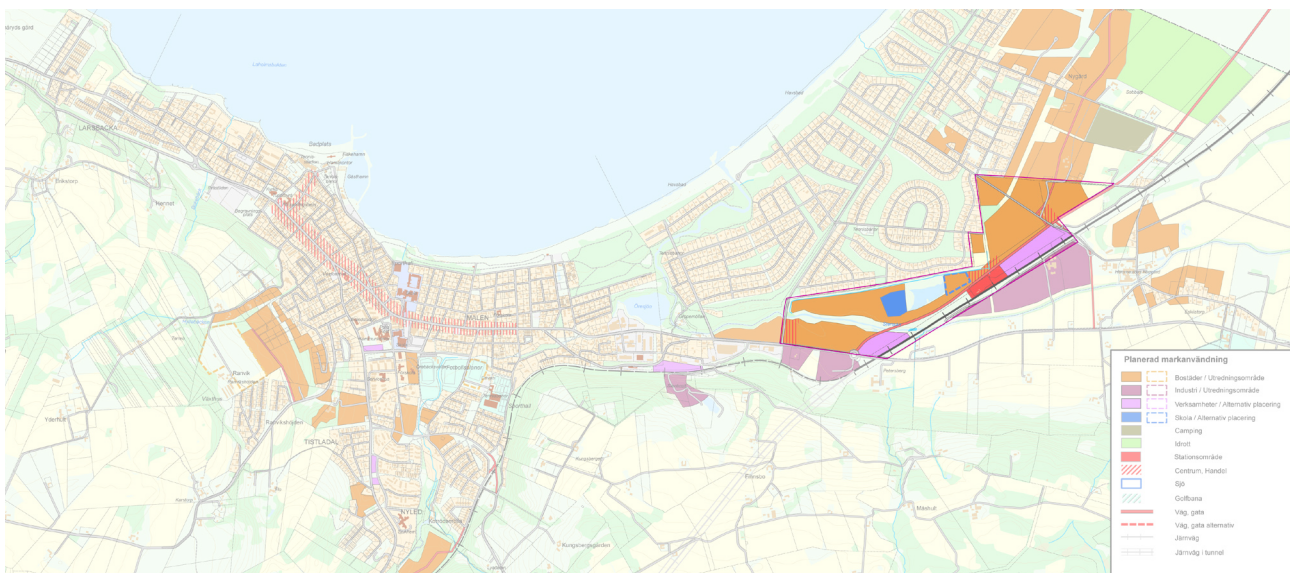
”Strategier:

Tätorten skall främst växa på slättmarken utanför Hemmeslöv för att knyta nya bostadsområden till järnvägens regionala pendlingsmöjligheter. Ett annat motiv till detta är att Båstad under planperioden utöver vad som redan är planerat inte bör växa i de partier högre upp på åsen eller längs Sinarpsdalen, som skulle kunna vara alternativ till tillväxten i öster.”

Ovan nämnda strategier omfattar två särskilt starka motiv till varför bebyggelseutveckling ska ske i just Hemmeslöv och inte på någon annan plats i kommunen. Det ena motivet är att stora delar av kommunen, och områdena runt Båstad, är skyddsvärda ur olika perspektiv. Havet, kusten och Hallandsåsen omfattas av olika riksintressen, naturreservat och Natura 2000-områden. Väster om Båstad råder dessutom landskapsbildsskydd och ett värdefullt kulturmiljöstråk finns utpekad. Det andra motivet till att området är lämpligt för mer

omfattande bebyggelseutveckling är att betydande infrastrukturensatsningar har gjorts i området. Staten har genom Trafikverket beslutat att flytta Båstads järnvägsstation till det aktuella området. En ny väg, Inre kustvägen, byggs för att koppla anslutande bebyggelse i Laholms och Båstads kommuner till stationen.

När det gäller markanvändningen i området anger översiktsplanen ett antal riktlinjer för bebyggelsen i området. Planen pekar främst ut området för bostäder, men framhåller också vikten av blandade funktioner. Verksamheter ska vara personalintensiva för att dra nytta av det stationsnära läget. Området ska ha en blandning av hustyper och upplåtelseformer för bostäder och det stationsnära läget motiverar tätare bebyggelse med högre hus än vad som annars karakteriserar Båstad. Översiktsplanen anger också att området bör ha ett genomgående grönstråk i likhet med det befintliga Hemmeslöv och att vattenmiljöer som Stensån ska integreras i dessa.



Programområdet markerat på karta från ÖP-08.

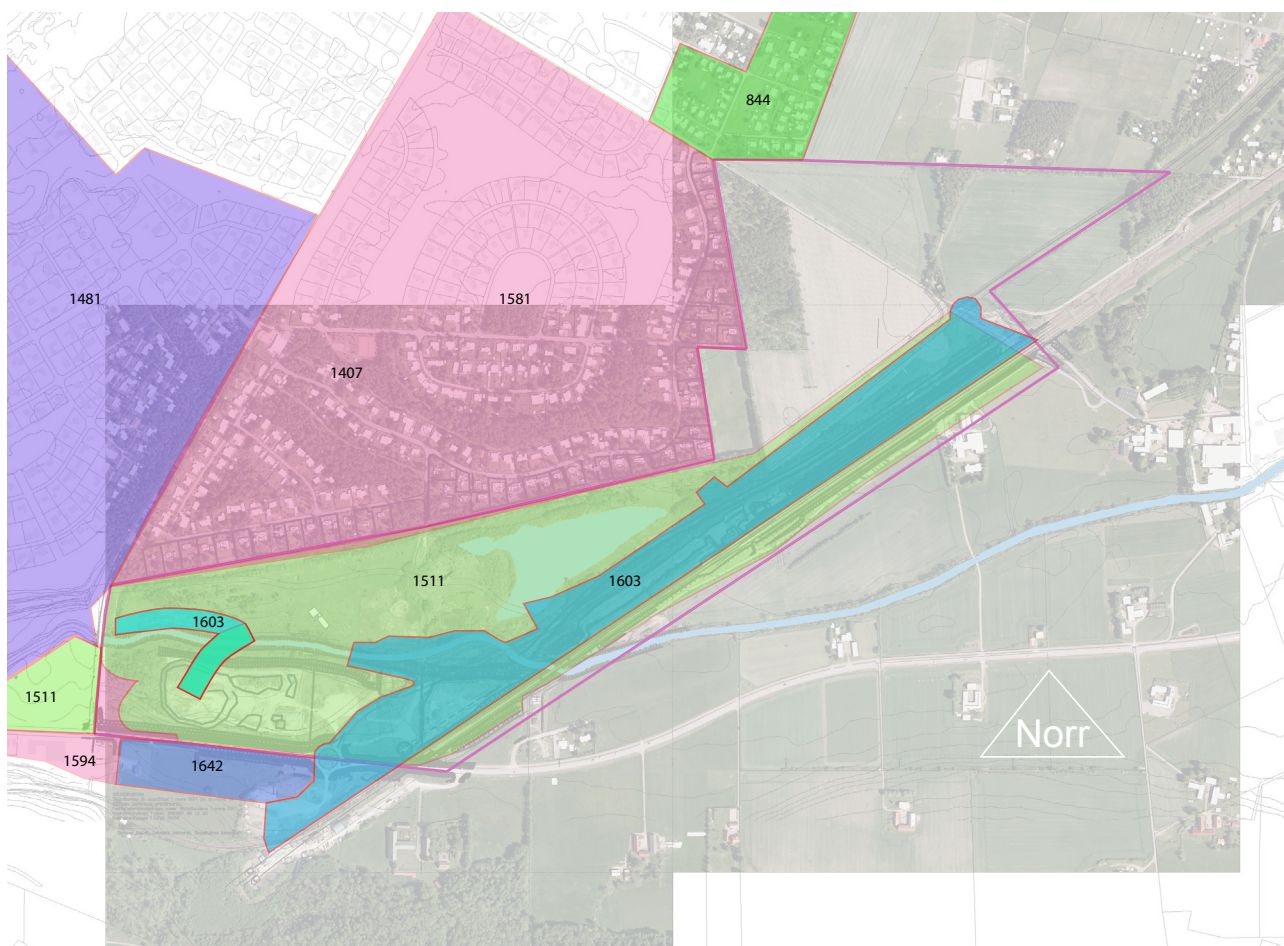
Planeringsförutsättningar

Detaljplaner

Delar av området är detaljplanlagt sedan tidigare, bl a för att lägga fast Inre kustvägens läge. En ny detaljplan som innefattar Inre kustvägen, Västkustbanan och området mellan dessa, håller dock på att tas fram.

För hela det anslutande Hemmeslövområdet i norr gäller detaljplan 1581, som vann laga kraft 2007 och som då ersatte en tidigare plan. Den reglerar friliggande 1- och 1½-plansbebyggelse med bostäder.

Sydväst om programområdet ansluter plan 1642. Området innefattades i tävlingsförslaget, men en detaljplan har tagits fram före detta planprogram. Planen omfattar ett handelsområde som tillåter handel och icke störande verksamheter.



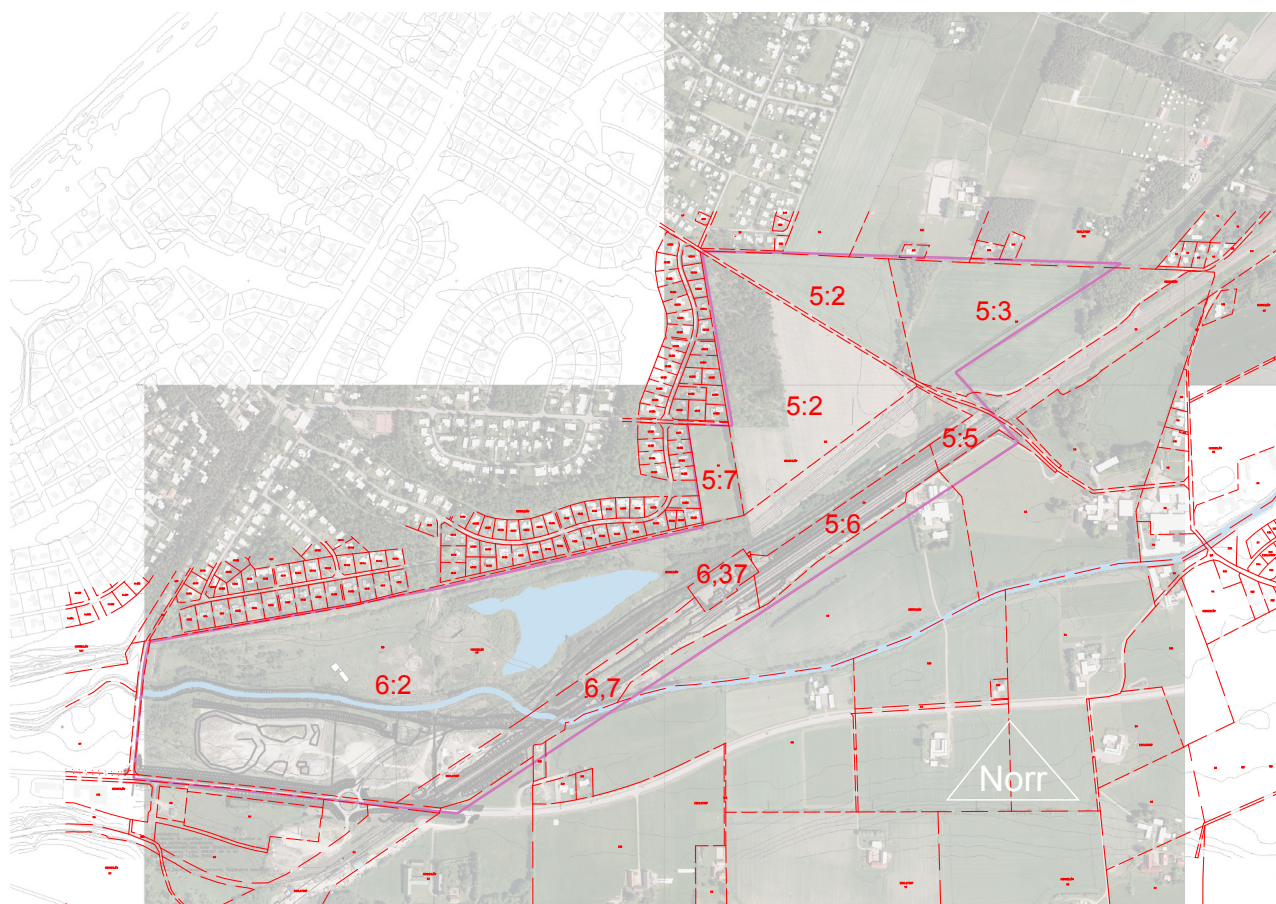
Detaljplaner i anslutning till och inom programområdet.

Planeringsförutsättningar

Markägoförhållanden

Fastighetsmässigt tillhör området Hemmeslöv, det består av Hemmeslöv 5:7, 6:2 och 6:3 och delar av Hemmeslöv 5:2, 5:3, 5:5 och 6:7. Den mesta marken i området ägs av Trafikverket men kommer att överlätas till kommunen så att Trafikverket bara behåller ägandeskap till själva järnvägsområdet och Inre Kustvägen. Viss reglering sker redan under hösten 2012. Kommunen blir med detta den

största markägaren. Kommunens mark omfattar efter regleringen hela den västra delen av programområdet och följer Inre Kustvägen fram till Mellanvägen i ungefär en husrads bredd norr om vägen. Hemmeslöv 5:2, 5:3 och 5:7 är i privat ägo.



Fastighetsindelning inom programområdet.

Planeringsförutsättningar

Landskapet – mark och vattenförhållanden

Historik

Slättområdet som programområdet ingår i var historiskt ett deltaområde där havet gick längre upp än idag. Vattenflöden från Hallandsåsen mötte havet och sandbankar och vattenfåror fluktuerade. Stensån som historiskt sett var ett vattendrag som

slingrade sig över ett stort område fick sin sträckning bestämd redan på 1600-talet då åfåran grävdes ut till ett så kallat krondike. Tallskogen i dagens Hemmeslöv planterades för att fixera sanden kring sekelskiftet 1900.

Terräng

Området är ursprungligen plant men används idag i stor utsträckning som upplag för massor utgrävda från tunneln genom Hallandsåsen. Mycket lite av markens ursprungliga vegetation och marknivå finns kvar och upplagsytorna är idag bevuxna med slyvegetation. I området norr om stationen varierar marknivån mellan +8 och +9,5 meter. Väster om stationen varierar de nuvarande marktyper mellan +6 och +8 meter. Här finns upplag av massor från tunnelbygget samt rester av en provisorisk järn-

vägsbank. Upplagen ska såsmåningom flyttas och användas dels till Inre kustvägen, dels för att fylla igen arbetstunnlar, samt eventuellt som markförbättring i vissa av bebyggelseområdena.

Urschaktning som gjordes för upplagsmassorna, och att dessa förhindrat områdets avvattning till Stensån, har medfört att en grund sjö bildats centralt i området.

Djurliv

Länsstyrelsen klassar Stensån som nationellt särskilt värdefull. Det som gör Stensån unik är att det inte har släppts ut någon förädlad fisk i ån. Fiskstammarna är ursprungliga. Däremot har ån genom programområdet idag en rak dragning med branta slänter och sämre biologiska värden än där ån har en naturligare dragning.

Vanliga fiskarter i ån är havsöring, abborre och gädda. De rödlistade/hotade arterna flod- och havsnejonöga och flodpärlmussla, som observerats

på andra sträckor, har ej påträffats inom programområdet. Vattenmängderna i kombination med ruderatvegetation i området skapar goda förutsättningar för fågel- och övrigt djurliv. Enligt ett utkast till den naturinventering som håller på att tas fram av Naturcentrum finns potentiellt fisk- och kräftliv i sjön, men området betecknas som trivialt både vad det gäller djur- och växtliv. I närheten av sjön finns också en mindre damm som har ett biologiskt värde.

Växtliv

Växtlivet utgörs till största delen av sly, området befinner sig i en igenväxningsfas. Stora mängder björk- och aspsly med snårig undervegetation har etablerat sig på schaktmassorna och till och med

på plattformarna. Enstaka mindre ädellövträd kan hittas bland slyn. Främmande arter som knäckepil och jättebalsamin håller på att ta över längs med ån, och hotar dess värden.

Planeringsförutsättningar

Geoteknik

Kommunen har låtit undersöka marken i det mesta av området väster om stationen. Marken består i stor utsträckning av organiskt material, gyttja, med dålig bärighet, och grundvattennivån är hög. I stort sett hela området norr om Stensån och söder om sjön behöver någon form av grundförstärkning för att klara byggnader upp till två-tre våningar. Förbättrade förhållanden kan enklast åstadkommas genom att marken förbelastas av jordmassor (där det inte redan skett genom tunnelbyggets upplag) samtidigt som den dräneras.

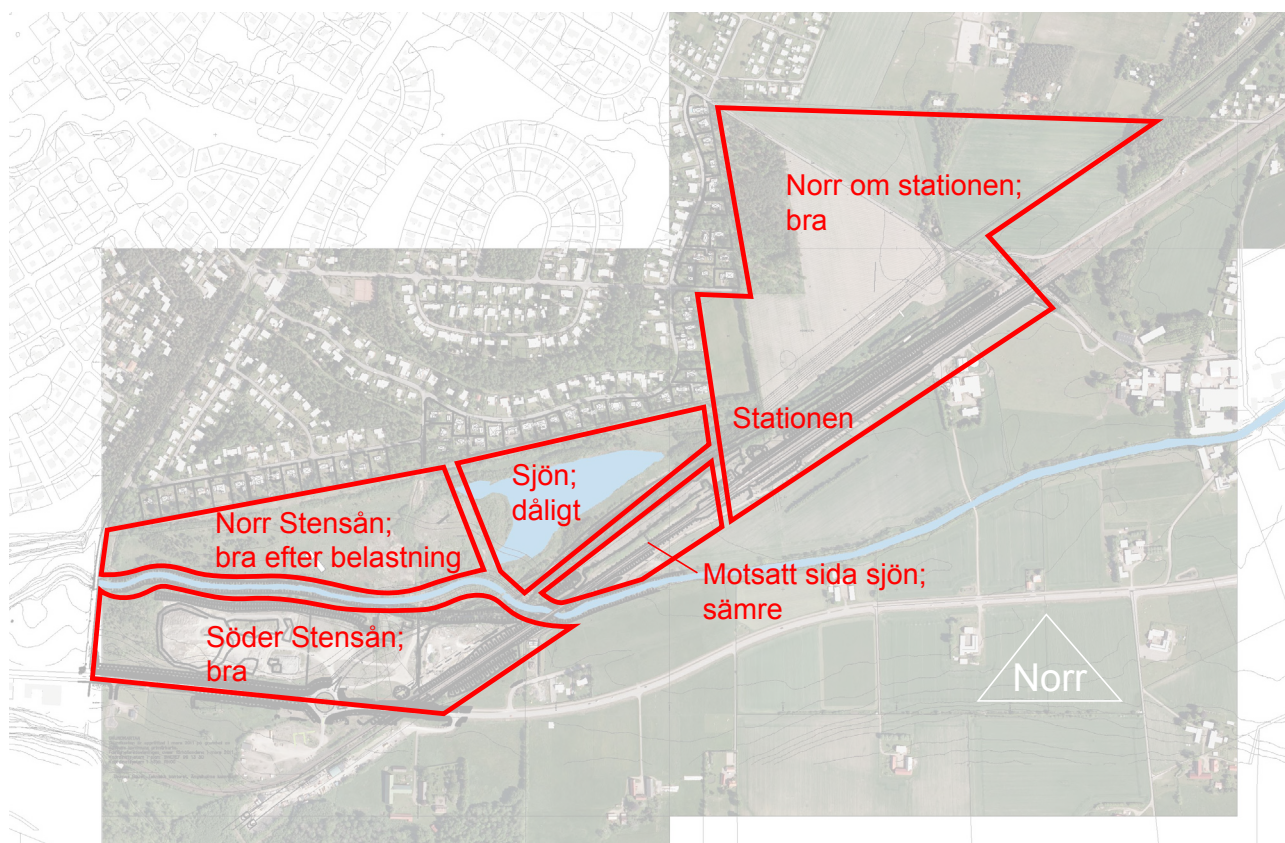
Söder om Stensån är förhållanden bättre, delvis på grund av att schaktmassor redan förbelastat marken här. Grundförstärkningar bedöms inte behövas för bebyggelse upp till tre våningar medan högre hus kan kräva det.

Ett större område (där sjön bildats) har djupa organiska jordlager, som bara kan exploateras till

stora kostnader genom att jordlager skiftas ut eller genom pålning. På motsatt sida om Inre Kustvägen är förhållandena också relativt dåliga. Här måste jorden schaktas bort till +3 meter för att sedan fyllas på igen.

Hänsyn kan också behöva tas till andra lokala områden med organisk jord på mer än 2 meters mäktighet. Norr om stationen har endast översiktliga grundundersökningar gjorts. De visar att marken norr om järnvägsstationen är relativt gynnsam för exploatering men att här finns inslag av organisk jord som måste beaktas. Detta finns vidare beskrivet i WSP:s rapport *Mark- och exploateringsunderlag för del av Hemmeslövsområdet*.

Programområdet ligger inom normalriskområde för radon.



Grov illustration över områden med goda, sämre och dåliga geotekniska förhållanden.

Planeringsförutsättningar

Hydrologi

Grundvatten

Söder om programområdet ligger Hallandsåsen. Åsen består av en urbergshorst av gnejs och jordlager av morän. Nedanför denna karaktäriseras jordlagren till stor del av isälvsavlagringar bestående av sand och grus. Isälvsavlagringar har i regel hög grundvattenbildning.

Grundvattnet inom området är generellt högt. I befintliga Hemmeslöv har man problem med järnutfällningar i grundvattnet. Detta problem finns även i delar av programområdet.

Stensån

Stensån är ingen naturlig å utan ett grävt dike som inom programområdet har en utformning med rak dragning och branta slänter.

Enligt utredningen *“Hydraulik i Stensåns avrinningsområde”*, Ramböll 2011-12-23 ligger medelvattennivån i ån på +2,15 meter. Medellågvattennivån ligger på +1,3 meter och medelhögvatten ligger på +3,7 meter. Högvattennivån beräknas i befintlig situation för ett 100-års regn på +6,7 till +7,3 meter. Erosion förekommer i Stensån, både i strandbrinkar och i åbotten. Erosionen orsakar grumligt vatten och även sedimentation i delar med lägre vattenhastighet. När det gäller vattenflöden har sträckan förbi programområdet något lägre medelhastighet (0,4-0,5 m/s) än ån i övrigt (0,6m/s).

Den aktuella sträckan av Stensån har fått ekologisk status klassad som måttlig beroende på näringspåverkan (utifrån). Miljö kvalitetsnorm är god status 2015. Kemisk status (påverkan av prioriterade ämnen) är god. Med avseende på fisk (genuint laxvatten, med laxfisk generellt över förväntade värden) har ån god status samt hög status avseende bottenfauna och försurning.

Kommunen har genomfört olika restaureringsåtgärder längs ån och har en ambition att fortsätta utveckla ån ur biologisk synpunkt. Åtgärderna tjänar såväl rekreativa som biologiska syften. I samband med att Trafikverket bygger Inre Kustvägen planerar de också en omgrävning av Stensån där denna och den nya vägen korsar varandra.



Stensån, åfåran norrut från Kustvägen.

Planeringsförutsättningar

Sjön

Urschaktning som gjordes för upplagsmassorna från tunnelbygget och att dessa förhindrat områdets avvattnings till Stensån, har medfört att en grund sjö bildats centralt i området. Sjön hålls huvudsakligen tät av ett lerskikt. Den järnvägsbank som löper strax mellan sjön och Västkustbanan bidrar också till att hålla kvar vattnet. Till en väsentlig del består sjön av grundvatten, och framförallt gör grundvattentillförseln att sjön aldrig torkar ut. Vattnet i sjön är klart, men viss järnutfällning förekommer. I diket som leder vattnet vidare till Stensån förekommer betydligt mer järnutfällningar vilket tyder på att grundvatten tränger in i diket enligt Rambölls "PM Åstadsjön"-2011-12-23. Vidare anger rapporten att sjön har en yta på ca 2,7 hektar och ett troligt djup på ca 1,5 meter. Det beräknade medelflödet ligger på 0,7-0,9 l/s vilket betyder att

den omsätter 22 000 m³/år. Sjön breddar på +7,0 meter.

Sjön har inga skydd eftersom den är så pass ung och har bildats på konstgjord väg, men är en stor tillgång för området.

Mellan sjön och Stensån ligger en mindre damm. De hydrologiska förhållandena i och omkring denna damm är inte klarlagda.

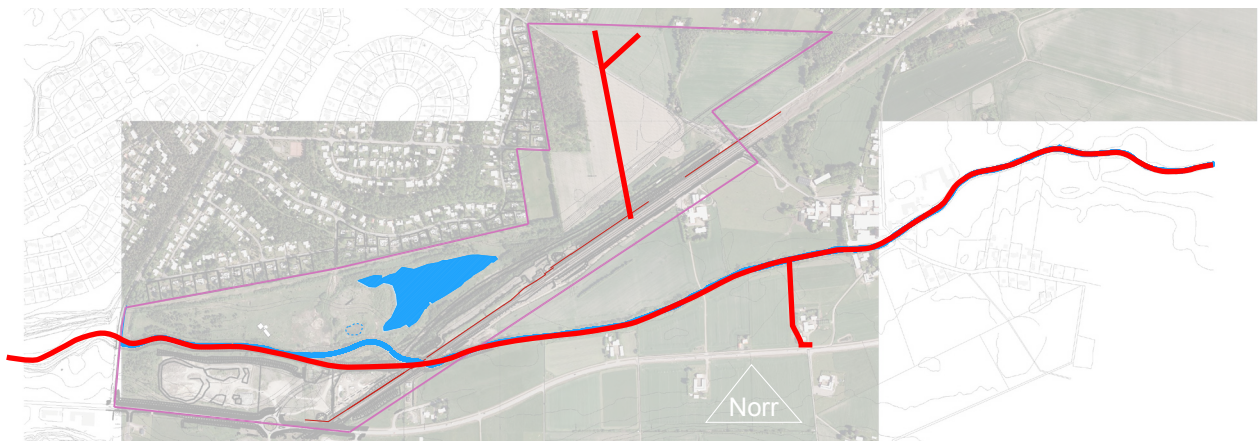


Sjön inom programområdet.

Dikningsföretag

Inom programområdet finns två dikningsföretag. Den del av Stensån som går genom programområdet ingår i ett dikningsföretag. Stensån har stora tillrinningsområden från åkermark, därför har många lantbrukare intresse i detta dikningsföretag, som förvaltas av Stensån samfällighetsförening.

Ett mindre dikningsföretag finns på åkrarna norr om stationen. Detta dikningsföretag dränerar lokalt på platsen och täcker inte ett lika stort tillrinningsområde.



Grov illustration av de dikningsföretag som berör programområdet.

Fiskevårdområde

Stensån omfattas av två fiskevårdsområden. Båda ligger utanför programområdet. Inom programområdet råder fiskeförbud.

Vattenråd

Ett vattenråd bestående av markägare runt Stensån samt kommunen har bildats. Rådets funktion är att värna om ett rikt vattenliv i ån.

Planeringsförutsättningar

Kulturmiljöer och arkeologi

Inom programområdet finns enligt Länsstyrelsen karteringar inga kända fornlämningar. Programområdet är en del av ett större område mellan järnvägen och Hemmeslöv där arkeologiska undersökningar har genomförts vid ett flertal tillfällen. I samband med utredning av tidigare sträckning av Inre kustvägen samt inför beslut om användning

som upplagsområden har områdena i anslutning till Stensån har Trafikverket låtit genomföra arkeologiska undersökningar. Kommunen har under 2010 och 2012 kompletterat dessa undersökningar med arkeologiska utredningar för Hemmeslöv 5:2, 10:3 samt 6:2. Vid ovanstående undersökningar har inga fynd påträffats.

Resor och transporter

Järnvägen

Utmed områdets sydöstra kant löper Väst kustbanan, och ungefär mitt på dess sträckning genom programområdet finns långt framskridna förberedelser för den nya stationen gjorda. Här finns bl.a. redan fyrdubbla spår, 360 meter långa plattformar,

gångtunnel under spårområdet samt signalsystem utbyggt. Bullervallar utmed järnvägen är delvis utbyggda. Vallarna är idag liksom de omkringliggande områdena bevuxna med slyvegetation.

Biltrafik

Viktigaste förutsättningen för trafikförsörjningen av området är den planerade Inre Kustvägen som ansluter till Hallandsvägen, väg 115, i en rondell. Området kan också ansluta till Kustvägen i väster

och Mellanvägen i öster som bägge bör betraktas som huvudgator. Mindre lokalgator, som Karupsvägen, ger också förbindelsemöjligheter för programområdet.

Gång- och cykeltrafik

I anslutning till området finns gång- och cykelvägar, inga av dem går genom området. Stigar i området används däremot för ridning.

Bebyggelse

Själva programområdet innehåller ingen befintlig bebyggelse. Det gränsar i norr till det befintliga Hemmeslövsområdet som här består av styckbyggda bostadshus i ett till 1½ plan på enskilda tomter om ca 1200 m² och med en blandning av fritids- och permanentboende. Mellan husrader

längs slingrande gator finns generöst tilltagna grönstråk som möjliggör vandringar i skogsmiljö mot havet. Grönstråken öppnar sig mot programområdet med avbrott i bebyggelsen. Några mindre släpp för passage mellan befintliga fastigheter ansluter också till programområdet.



Befintlig bebyggelse i Hemmeslövsområdet döljs av strandskogen.

Planeringsförutsättningar

Störningar och risk

Området utsätts för buller och risk från Väst kustbanan, Inre Kustvägen och Hallandsvägen, väg 115. I övrigt finns inga anläggningar i närheten som ger upphov till störningar eller risker för programområdet.

Risk

Transporter av farligt gods förekommer både på Väst kustbanan och Hallandsvägen, väg 115. Inre kustvägen avses däremot inte användas för farligt gods-transporter. Mängden transporter på Hallandsvägen är dock begränsad eftersom transporterna

bara ska till och från Båstad och de yttre delarna av Bjärehalvön. Längs Hallandsvägen råder ett generellt skyddsavstånd på 30 meter mellan väg och bebyggelse.

Buller

Väst kustbanan genererar buller som är ett problem för området. Idag är bullervallar uppbyggda för att ge den befintliga bebyggelsen skydd. Dessa vallar säkerställer dock inte bullerskydd för ny bebyggelse inom programområdet.

Trafiken på Inre Kustvägen kommer också att utsetta området för buller. Ett kritiskt område ligger

därför mellan Inre Kustvägen och Väst kustbanan då detta område utsätts för buller från två håll.

Hallandsvägen, väg 115, har en trafikmängd som ger ett behov av bullerskydd gentemot bostäder och bullervallar har också uppförts när vägen byggdes för att skydda befintlig bebyggelse.

Teknisk försörjning

Området har huvudledningar för vatten och avlopp i sin omgivning och kan anslutas till dessa. En ny huvudledning för avloppsvatten har byggts mot reningsverket i Laholm bland annat för att det ska finnas kapacitet för att ta hand om avloppsvatten från programområdet. Reningsverket i Laholms kommun, som är gemensamt för kommunerna, ska av kapacitetsskäl också förnyas inför de större exploateringsområden som planeras i bägge kommunerna och kommer i framtiden att ligga på en annan plats än dagens verk.

Systemet för omhändertagande av dagvattnet för det befintliga Hemmeslövsområdet är relativt nyanlagt, då det inte fanns för den ursprungliga fritidsbebyggelsen. För stora delar av Hemmeslöv leds dagvattnet direkt till havet. För Hemmeslöv närmast programområdet är Stensån recipient. En ledning med stor kapacitet går från programområdet, genom Hemmeslöv ut till havet. Den anlades ursprungligen för att leda bort överskottsvatten från tunneldrivningen.

En naturgasledning går genom området.

Föreslagna förändringar

Föreslagna förändringar

Utgångspunkter

Utgångspunkterna för området har dels varit att skapa en attraktiv stadsmiljö vid den nya stationen och dels att skapa en hållbar stadsbyggnad. Båda

ambitionerna ledde fram till arkitekttävlingen och det vinnande förslag som legat till grund för programmet.



Illustration av en utbyggnad enligt planprogrammet.

Stationen kommer att bli ett nytt ansikte utåt för Båstad, därför har kommunen extra höga ambitioner för den offentliga miljön kring stationen. För att utnyttja stationsläget och den mark som tas i anspråk är det viktigt att bygga en relativt tät stad, utan att skalan för den skall bryter mot den sinnebild som finns av Båstad idag. Runt stationen är det också extra viktigt att få till en blandad stad med olika funktioner. Området måste vara levande och befolkat på olika tider av dygnet så att en trygg miljö skapas.

Området ska också hålla en hög profil vad gäller hållbar stadsbyggnad. Både före och i tävlingsförslaget fanns idéer som inte kan realiseras av flera

olika skäl. Men trots det har arbetet fortsatt med fokus på hållbarhet och det finns fler andra idéer som kan förverkligas i området. Dagvattenhanteringen inom området är det som syns tydligast här i programmet eftersom man kan se spår av den i hela grön- och kvartersstrukturen.

Andra frågor angående hållbarhet och kvaliteter kommer att behandlas mer ingående i ett kvalitetsprogram som är under framtagande.

Föreslagna förändringar

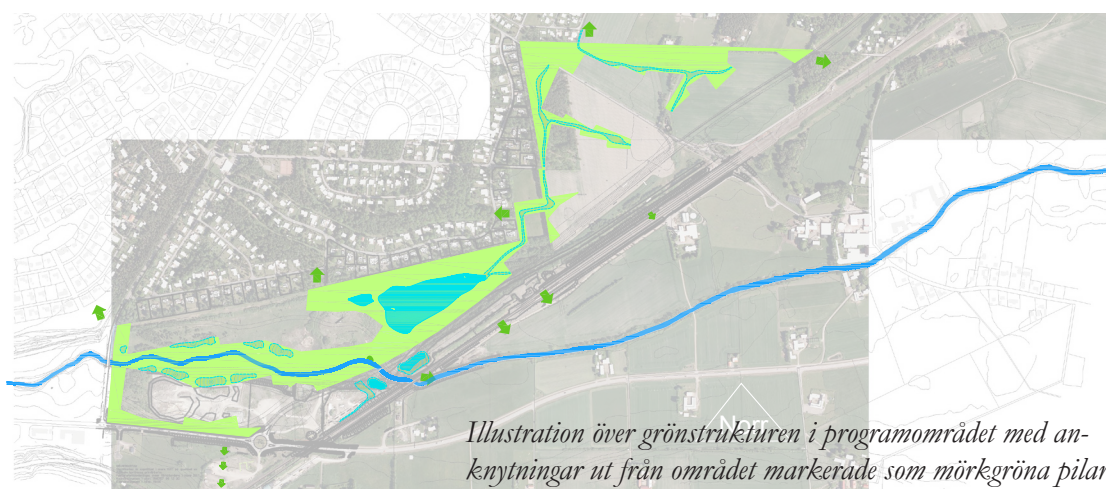
Övergripande strukturer

Utgångspunkten för områdets struktur har varit samma som i det vinnande tävlingsförslaget; kvarter med varierande storlek som ligger tätt längst huvudgatorna och bildar oregelbundna grönytor mellan sig.

Grön och blå struktur

Det planerade området karaktäriseras av en rik sammanhängande grönska och öppna vattenytor. Vegetationen bildar stråk mellan bostadskvarteren, och centralt i området ligger sjön och den värdefulla Stensån. Tillsammans skapar detta höga värden

för människan och miljön. Boende och passerande ges attraktiva upplevelser, och dagvattnet kan tas omhand, renas och fördröjas inom området.

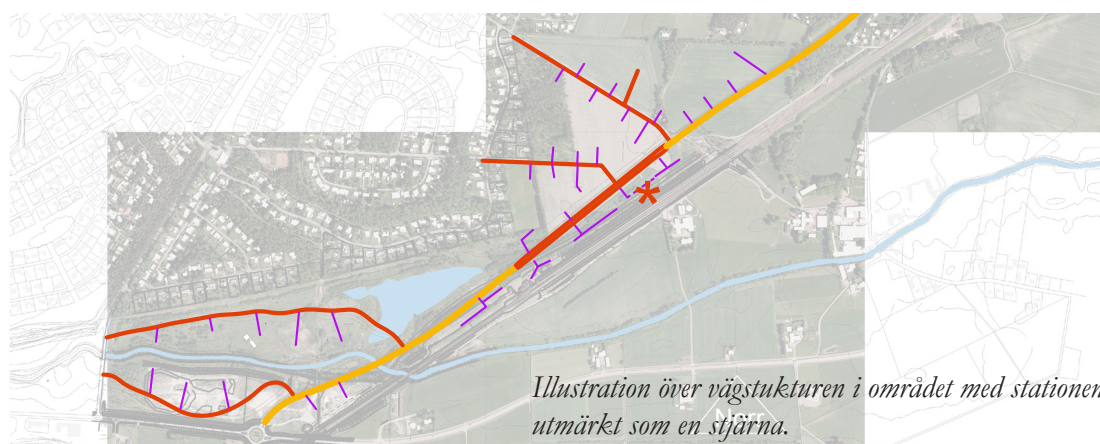


Transporter

Den nya stationen är den tydliga målpunkten för stora delar av gatunätet för både bilar, cyklar och gående. En viktig ambition är att det ska vara lätt att klara sig utan bil som boende i och omkring området.

Ett par huvudgator bildar ett överordnat gatunät för bilar och blandtrafik. Mellan dessa sträcker sig grönytor där gång- och cykelvägar bitvis kan

ligga separerade från biltrafiken och få rekreativa kvaliteter. Syftet är inte att skapa ett trafikseparerat system, även om detta blir en fördel vid eventuell lokalisering av skola i området. Anledningen är att möjliggöra alternativa vägar för cyklar eller fotgängare. GC-nätet blir en kombination av snabba korta cykelvägar och rekreativa gångvägar som kan kombineras efter individuella önskemål.



Föreslagna förändringar

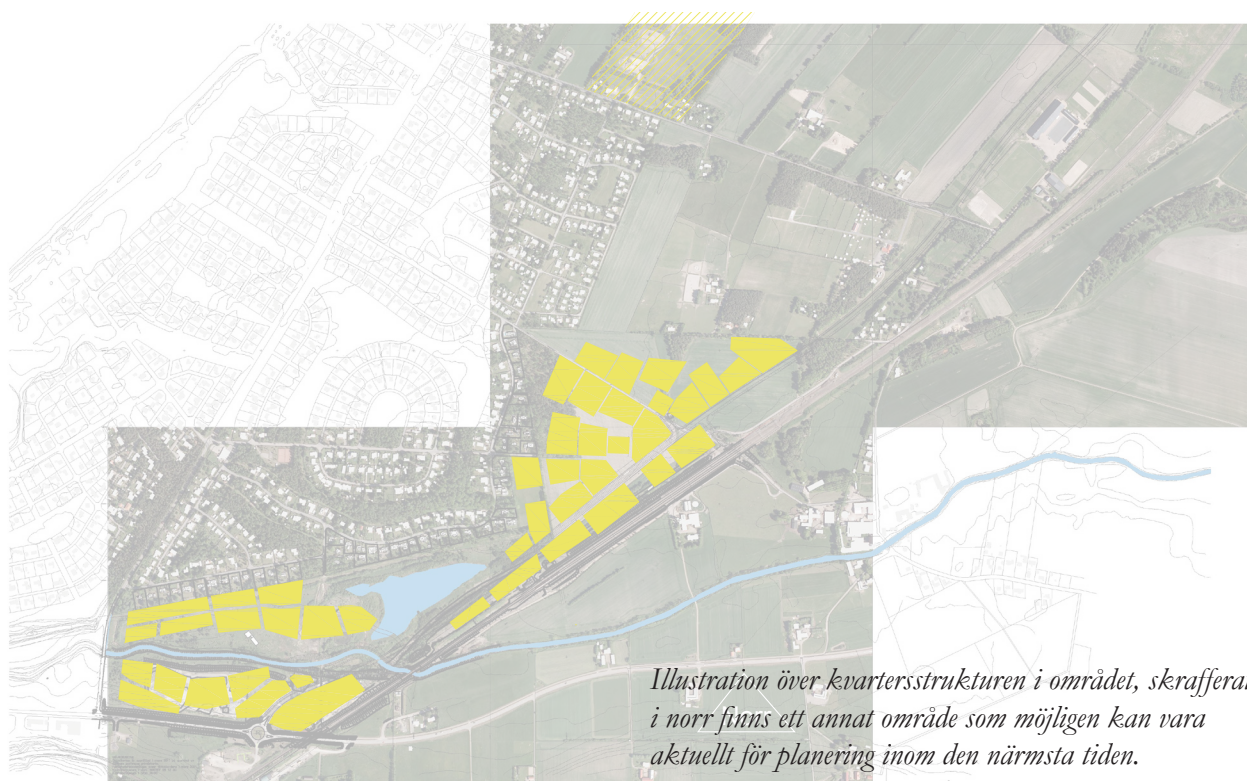
Bebyggelse

Kvarterens storlek varierar inom ett visst spann med intentionen att skapa en generell struktur som kan byggas ut över en lång tid. Bebyggelsen får gärna skifta mellan kvarteren och kanske också inom kvarteren för att åstadkomma en småskalig blandstadsmiljö.

Bebyggelsen är tänkt att variera mellan två och fyra våningar, i vissa fall upp till fem våningar. Kvarteren bör vara uppbyggda med en större öppenhet och genomsläpplighet mot väster och sydväst än åt andra håll för att maximera solinfall på gårdar och fasader. Varierade hushöjder kan hjälpa till för att åstadkomma detta.

Runt stationen blir staden som tätast och verksamheter blandas in bland bostäderna. I södra delen vid Stensån är karaktären mer av trädgårdsstad. Strukturen bygger på att distinkta offentliga rum bildas. Mot huvudgatorna sluter kvarteren tätt, med Båstads kända gaturum som förebild, och mot grönytorna bildar häckar gräns mellan halvprivat och offentligt.

För att åstadkomma ytterligare variation föreslås försök med exploateringssamverkan i form av byggemenskaper genomföras i något av områdena.



Totalt beräknas bebyggelsen kunna rymma ca 150 000 m² bruttoarea (BTA). Beräkningen är dock grov och kan förändras i båda riktningar beroende på fördelningen mellan yta för bostäder och yta

för verksamheter och vilka hushöjder som tillåts. Planprogrammet beräknas ge möjlighet till knappt 1000 bostäder.

Föreslagna förändringar

Landskapet - mark och vatten

Ett nytt område ska växa fram - ett område som kommer att präglas av naturlig grönska och öppna vattenytor med höga ekologiska och rekreativa värden. I sydväst finns naturvärden som man vill värna om och utveckla. Det är idag en igenvuxen mark, som under flera år utgjorts som upplag av massor från tunnelbygget. Stensån, som flyter igenom här, vill kommunen utveckla ur biologisk synpunkt. Sjön som ligger mitt i programområdet kommer att utgöra hjärtat i området. I nordöst tar jordbrukslandskapet vid, ett öppnare landskap, som blir områdets öga utåt med tåg- och vägförbindelser.

Övergripande strukturerGrön struktur

Stor vikt kommer att läggas på att området blir väl integrerat med sin omgivning. Man kommer att tydligt möta upp och ansluta mot befintliga grönsåk. Grönstråken genom Hemmeslöv ger vidare kontakt med havet. Hallandsåsen i söder, med naturreservat och Natura 2000, ligger nära och ska bli lätt att nå. Hela Stensåns sträckning, västerut som österut, ska bli tillgänglig för friluftsliv.

Grönstrukturen tar sig olika uttryck inom området. I nordöst, där den nya järnvägsstationen ska byggas, blir bebyggelsen mer stadslik, och därmed

blir också grönskan mer uppstyrd och parklik vid gator och torg. De gröna stråken sträcker sig in som fingrar mellan kvarteren. I söder, där sjön och Stensån ligger, ges grönskan ett större utrymme, bebyggelsen får karaktär av trädgårdsstad, och det offentliga rummet får ta ett vildare, mer naturligt uttryck. Här vänder sig bebyggelsen mot naturen, och övergången mellan den privata trädgården och den offentliga naturparken blir grön och mjuk. Längs med Hallandsvägen och Väst kustbanan kommer växtb eklädda vallar att bli en del av grönstrukturen.



Förebilder - grönstruktur möter bebyggelse

Föreslagna förändringar

Blå struktur

Stensån kommer att grävas om av olika skäl. Trafikverket kommer, av tekniska skäl, att gräva om en sträcka vid byggandet av en bro där ån passerar under Inre Kustvägen. Kommunen kommer att omgestalta ån vidare västerut, av ekologiska och rekreativa skäl.

Stensån, som emellanåt tar emot stora vattenflöden, måste även erosionssäkras och omformas så att uppehållstiden för vattnet ökar. För att uppnå detta kommer ån att få en mer meandrande sträckning med flackare slänter. Föreslagna förändringar



Förebilder - design dagvattenhantering

Rekreativa värden

De rekreativa värdena ligger i en stadsnära natur med ett rikt utbud av upplevelser. Attraktiva offentliga rum skapas där både boende och besökande kan uppehålla sig. Kontrastrika miljöer med olika kvaliteter berikar; öppet/slutet, sol/skugga, natur/park, grönt/vatten, kontemplation/lek, allt blandas. I det nya området sker ett möte mellan Hemmeslöv i norr och Hallandsåsen i söder, tallskog och ädellövskog. I detta möte ska man känna anknytningen till omgivningen, samtidigt som en

av Stensån baseras på uppgifter från SMHI om framtida vattenflöden i Stensån och tar höjd för klimatförändringar i form av ökande avrinning.

Dagvattnet kommer, via svackdiken och makadamstråk, ledas till fördröjningsytor, till sjön och vidare till Stensån och havet. De mindre fördröjningsytorna sköts som klippta grönytor med flacka slänter, och innehåller endast vatten i samband med regn. Vattnet renas till en extra hög nivå med hjälp av speciella strandväxter och våtmarksväxter, som också blir ett vackert inslag i området.

alldeles egen karaktär ska få växa fram. De ädellövträd som finns ska sparas för en långsiktig utveckling av ädellövträd i området. Stigar och broar över vatten genomkorsar området. Stensån meandrar sig fram med flacka slänter, som gör ån synlig och tillgänglig. Det blir ett bostadsområde där man kan njuta av djurliv och natur, fågelskådning vid sjön och omväxlande hundpromenader. Där kan man finna platser för olika sinnesstämningar, där kan barn och gamla mötas i lek och ro.



Förebilder - rekreativa värden

Ekologiska värden

De ekologiska värdena kommer med att naturen får stort utrymme i området, och genom att det finns mycket öppet vatten. Djur- och växtliv får frodas och spridas i de sammanhängande grönstråken, och man har här möjlighet att ta hand om sitt eget dagvatten.

Den omgestaltade Stensån kommer att ge många positiva effekter på miljön. Vattnets ökade uppehållstid i vattendraget, och en större vegetationstäckt bottenyta, ökar vattnets självrenande effekt. Den nya sträckningen ger också en positiv inverkan på florin och faunan i och längs med ån.

Föreslagna förändringar

Markhöjder

Stensån vid Åstaden visar en högsta högvattenyta, för 10-års regn och utbyggd exploatering, på ca +5,0 meter i väster och +5,9 meter i öster. 100-årsregnet visar en högsta högvattenyta på i väster på +6,7 meter och i öster på +7,3 meter. Med en planerad marknivå på ca +8 meter kommer byggnader och dräneringssystem inte att påverkas vid ett 10-års-regn. Vid ett 100-årsregn kommer dräneringssystem att påverkas något, medan markytan klarar sig från översvämning. De planerade dagvattenssystemen kommer att påverkas vid ett 100-årsregn men kan troligen anläggas utan problem vid ett 10-års-regn. För vidare läsning se Rambölls utredning *“Hydraulik i Stensåns avrinningsområde”-2011-12-23*.

Marken behöver också delvis höjas för att anpassas till den planerade nivån på Inre Kustvägen som är ca +7 meter i väster och stiger upp till ca +9,5 meter i öster. Mellanvägen, Karupsvägen och anslutande fastigheter styr också höjdsättningen.

Föreslagna förändringar

Resor och transporter

Kollektivtrafik

Tågstationen är centralpunkten för området. Pendlingen med tåg är inte särskilt hög idag, men med en stor koncentration av bostäder och en del kontor och verksamheter i området bör den ha stor potential att öka.

Från stationen kommer busslinjer att gå mot de centrala delarna av Båstad och Laholm. De kommer att få hållplatser längs med Inre kustvägen rakt framför stationen och torget. En pendelbuss in till Båstad kommer att ha sin ändhållplats vid stationen.



Illustration av förslag till tågstationen

Vägnät

Inre kustvägen, som löper längs järnvägen, är den överordnade gatan i trafiksystemet och har ett antal funktioner. Den ska utgöra en ny naturlig förbindelse mellan Båstad och Laholm. Som infart/utfart till Båstad kompletterar den Hallandsvägen genom att ansluta till motorväg E6 vid Skottorp. Samtidigt är den med Båstads och Laholms utvecklingsplaner en väg som möjliggör ny stationsnära bebyggelse i bägge kommunerna.

Inom programområdet går vägen genom tätbebyggt område, till skillnad från norr om programområdet. Därför är det viktigt att den gestaltas

som en stadsgata för att få ner hastigheten.. Inre kustvägen utformas som en boulevard med separerade körfält på en sträcka längs bebyggelse och förbi stationen. Gestaltningen ska öka känslan av stad och med sin detaljering bidra till att sänka hastigheten. På denna sträcka regleras hastigheten till max 40 km/h. I övrigt ska gatan tillåta 60 km/h inom programområdet. Över själva stationstorget ska utformningen styras av att det ska vara enkelt för fotgängare att korsa de båda körfälten.

Föreslagna förändringar

I öster och väster får programområdet ytterligare anslutningar till överordnade vägar som Kustvägen och Mellanvägen. Den sista ska i likhet med Inre Kustvägen förändra karaktär till att bli en stadsgata där den kantas av ny bebyggelsen. Även Karupsvägen förlängs in i området och binder samman vägnäten. Denna kommer att smalnas av med en cykelbana för att reducera hastigheten. Detta görs

även på befintlig väg genom befintlig bebyggelse. Detta är viktigt eftersom en ökad trafik på vägen genom befintlig bebyggelse inte är önskvärd. Två lokalgator löper på varsin sida om Stensån, från Inre Kustvägen till Kustvägen. Dessa har en något slingrande dragning med tät bebyggelse på båda sidorna för att hålla nere hastigheten.



Illustration över gatubierarki i programområdet.

Gång- och cykeltrafik

En separerad gång- och cykelväg följer Inre Kustvägens sträckning. Denna ansluter i söder till en befintlig GC-väg längs Hallandsvägen, väg 115, in till Båstad centrum. Längs Karupsvägen skiljs ett fält från den befintliga vägen för att skapa en cykelväg som slutar vid stationstorget i väster. På den ena sidan av Stensån bör en belyst och asfalterad GC-väg anläggas. I väster ansluter denna till befintlig GC-väg vid Hallandsvägen, väg 115, och Kustvägen. En GC-väg bör också anläggas i grönområdet mellan befintlig och ny bebyggelse i den norra delen för att ansluta till eventuell fortsatt utbyggnad norrut. Tillslidare kan denna ansluta till Gränsvägen i norr.

I grönområdena och mellan kvarteren anläggs ett flertal enklare gångvägar, främst för rekreativt

syfte. Gångvägar ansluter till de befintliga stiggar som mynnar ut från Hemmeslövsområdet mot programområdet.

I samband med att Trafikverket gräver om Stensån kommer de att skapa möjlighet för en gångväg som går under broarna ut mot åkrarna öster om programområdet. Denna gångväg blir en viktig länk i kommunens arbete med att göra hela Stensån mer tillgänglig.

En gångväg ska också skapas söderut, genom det handelsområde som ligger sydväst om programområdet, till naturen på Hallandsåsen.



Parkeringar löses i första hand inom kvartersmark. Viss gatuparkering ska skapas längs Mellanvägen och Karupsvägen för att gynna verksamheter längs huvudgatorna. En större parkering anordnas för pendlare vid stationen. Parkeringsmöjligheter för

pendlare ska motsvara den befintliga parkeringen, vid den gamla stationen, med viss utökning. Den nya pendelparkeringen kan delvis samnyttjas för parkering till kontor och handelslokaler så att inte onödigt stora parkeringsytor anordnas.

Bostäder: enfamiljs med gemensam parkering: 1,5 bpl/bost
enfamiljs med egen parkering: 2 bpl/bost
flerbostadshus: 0,9 bpl/bost

Handel: 19 bpl/1000 kvm BTA

ARKITEKTERNA
KROOK & TJÄDER ■

Föreslagna förändringar

Bebyggelse

Delområden

Programområdet kan delas in i tre delar med olika drag: Staden vid stationen med stationstorget, bebyggelsen vid Stensån, samt stråket med verksamheter mellan Inre Kustvägen och järnvägen.

Stationskvarteren

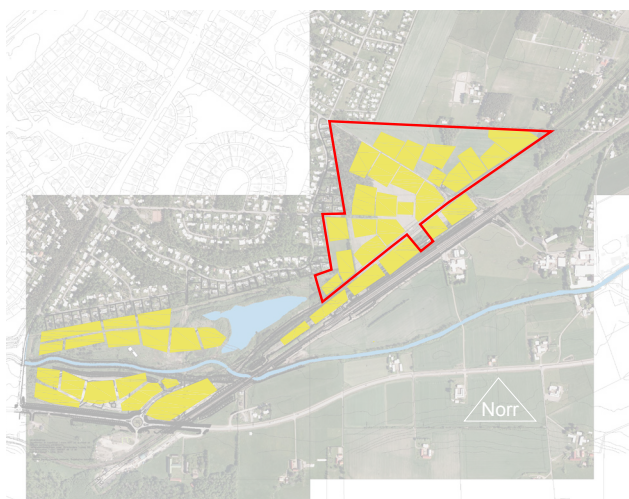
För att få plats med en större och sammanhängande bebyggelse vid stationen har kommunen flyttat stationen längre österut än vad som var planerat på 1990-talet. Framför stationen ska det planeras ett tydligt torg som blir en knutpunkt för enkla byten mellan tåget och andra trafikslag. Här ska även en ny och bredare passage under spåren byggas. Torget blir områdets viktigaste offentliga rum omgivet av byggnader rymmande ett antal bostäder och med verksamheter i bottenvåningarna. Utformningen görs för en mångfunktionell användning och så att trafik sker på de gåendes villkor.

Området ges en utformning som utgår från stationstorget. De större gatorna får slutna urbana gaturum med verksamheter i delar av bottenvåningarna närmast stationen. Bebyggelsen blir också något tätare i kvarteren närmast stationen.

I anslutning till den befintliga bebyggelsen i väster är det lämpligt att bebyggelsen blir något glesare så att området blir en successiv övergång från friliggande hus i befintliga Hemmeslöv, i väster, till stadsmiljön runt torget vid stationen, i öster.

Fasadliven möter gatorna utan, eller med liten, förgårdsmark och ger tydliga gaturum. Kvarteren orienterar sig kring sina gårdar med entréer och parkeringar. Mellan kvarteren löper smalare gångvägar som smitvägar in till grönområdena mellan kvarteren. Kvarteren sluts med häckar mot gångvägar och grönområden.

Stationskvarteren rymmer uppskattningsvis 65 000 m² BTA, men detta beror givetvis på fördelningen mellan flerbostadshus, radhus osv. Detta kan innebära drygt 500 bostäder.



Stationskvarteren



Båstads småskaliga bebyggelse.

Föreslagna förändringar



Illustration av förslag till tågstationen och torget i anslutning till den.

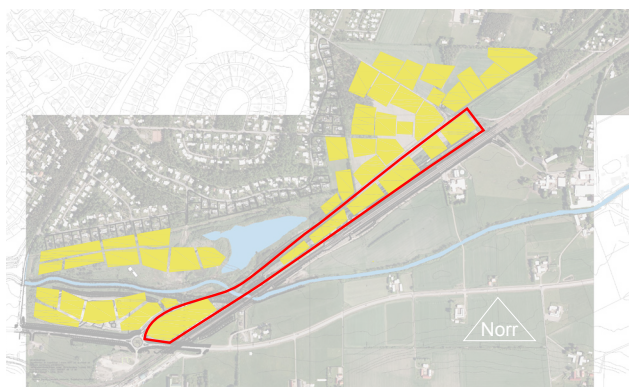
Stråk med verksamheter

Mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan finns ett stråk med verksamheter av typ lättare industri, handel och kontor. Det bullerutsatta läget gör det olämpligt med bostäder om de inte kan utformas som slutna kvarter. Eftersom väg och järnväg divergerar något så blir området bredare öster om torget. Där är det tillräckligt brett för att rymma bostadskvarter. Bostäder vid torget är eftersträfvansvärt eftersom de bidrar med fönster och ögon mot torget så att det blir tryggare kvällstid.

Väster om torget och norr om Stensån ligger av platsskäl i huvudsak smala byggnader längs Inre kustvägen. Fasaderna ska linjera med vägen så att det skapas ett intressant gaturum tillsammans med den bostadsbebyggelse som finns på vägens norra sida. En relativt kontinuerlig be-

byggelse längs vägen kan också skydda från järnvägens buller. Även om en kontinuerlig bebyggelse som linjerar med vägen önskas, så välkomnas variationer i t ex höjd. Söder om bron över Stensån bildas ett område där det är möjligt med djupare kvarter och friare former. Detaljplanen, som håller på att tas fram, styr dock att parkeringar ska finnas bakom byggnaderna från Inre kustvägen sett så att det också här blir en enhetlig bebyggelselinje mot Inre kustvägen. Vid rondellen kan det vara lämpligt med en byggnad som markerar områdets början vid infarten mot Båstad.

Stråket beräknas rymma knappt 200 lägenheter och ca 30 000 m² för verksamheter/kontor.



Stråket mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan.

Föreslagna förändringar

Bebyggelse vid Stensån

Kring Stensån ligger kvarter med en något lägre exploatering än stationskvarteren. Kvarteren följer två gator som går parallellt med Stensån. Marken utnyttjas effektivt längs dessa gator och ett stort grönt rum bildas centralt längs Stensån. Gatorna blir lugna med bostäder på ömse sidor. Förgårdsmarken kan lämpligtvis vara något generösare här än i stationskvarteren så att karaktären av trädgårdsstad förstärks.

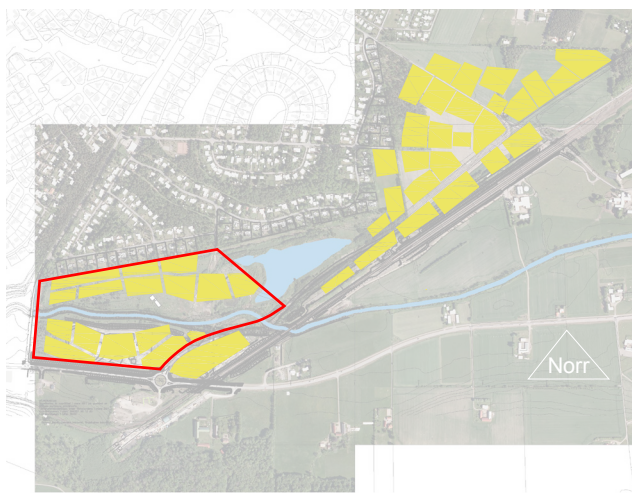
Kring Stensån har bostäderna entréer och parkeringar längs de två parallella gatorna eller infartsgator som utgår från dessa. Infartsgatorna övergår i gång eller cykelvägar genom det stora grönområdet kring Stensån. På det sättet blir Stensån ett generöst offentligt grönt rum lätt åtkomligt för många. Kvarteren in mot Stensån öppnar sig med sina gårdar mot ån och hela området upplevs som ett väldigt grönt område.

Stensåns omgrävning kommer att höja både de ekologiska och rekreativa värdena i området. På båda sidor om ån ska GC-vägar löpa. För fotgängare och cyklister är det också enkelt att ta sig tvärs genom området och fort-

sätta upp genom det handelsområde som ligger i söder och sedan vidare upp på Hallandsåsen. Förslaget med dessa olika åtgärder kommer att öka möjligheterna till friluftsliv kring Stensån. I det fortsatta arbetet kommer hänsyn att tas för att säkerställa att förutsättningarna för strandskyddets syfte inte skadas.

I de norra kvarteren mot Hemmeslöv kan det vara lämpligt med en relativt gles exploatering så att mötet med den befintliga bebyggelsen inte bli påträngande. I sydost har området ett kvarter vid rondellen som lämpar sig för handel, service eller verksamheter. Detta ligger i nära anslutning till Inre kustvägen och medför troligen inte någon störande trafik in i området. I övrigt lämpar sig området bäst för bostäder.

Bebyggelsen kring Stensån kan rymma 37 000 m² BTA. Det kan innebära ca 250 bostäder och 3000 m² för verksamhet/kontor.



Bebyggelseområdet kring Stensån.



Referensbilder på trädgårdsstad, Gamla Enschede.

Föreslagna förändringar

Funktioner

Station/torg

Den nya stationen är hela utgångspunkten för programmet. För att bli den attraktiva målpunkt som kommunen vill ha så bör en viss centrumutveckling ske runt stationstorget. I samband med denna bör en strategi för centrumutvecklingen i centrala Båstad behandlas för att ett nytt centrum kring stationen ska komplettera istället för konkurrera.

Skola /förskola

En förskola och eventuellt också en skola lokaliserad nära stationen kan vara en insats för att attrahera barnfamiljer. Detta kan underlätta det vardagliga livet för en familj och spara mycket tid. Förskolan bör uppföras redan under den första etappen av bebyggelse. Mark kan reserveras för en eventuell expansion med skola. Placeringen bör vara längs Inre Kustvägen eller Mellanvägen så att läget är lättåtkomligt för hämtning/lämning. Läget bör också ansluta till det större grönstråket med GC-väg mellan befintlig och ny bebyggelse så att det finns en trygg och bilfri väg dit.

Verksamheter

Båstad har också länge behövt attraktiv planlagd mark för verksamhetsområden. Planen innehåller ett område mellan Västkustbanan och Inre Kustvägen som är svårt att utnyttja till något annat än verksamheter eller kontor på grund av buller från två håll. För att få en levande stad så är det också viktigt att en stor del av bottenvåningarna i de centrala lägena runt stationen innehåller verksamheter, handel eller service.

Bostäder

Tills största delen kommer området att fyllas av bostäder. Båstad behöver en inflyttning och ett område som kan erbjuda attraktiva bostäder för inflyttning. Planen ger en förutsättning för bostäder med bra pendlingsmöjligheter nära till rika naturupplevelser.

Fritidsaktiviteter

Satsningar på fritidsaktiviteter bör göras inom området. I nuläget är sporthallarna i kommunen fulltecknade av olika föreningar. Med den ökade befolkning som utbyggnaden av området innebär kommer det troligen att råda brist på sådana lokaler. En sporthall eller enklare lokaler för föreningsliv kan vara ett lyckat sätt att få folk att röra sig i området även kvällstid. Området bör också få anläggningar med annan funktion än de som redan finns i Båstad, så att det finns anledning att röra sig inom Båstad mellan de äldre delarna och det nya området vid stationen.

Service

Kommunen ser för tillfället över vilka verksamheter som är lämpliga att lokalisera inom området. Lokaler för privata serviceföretag uppmuntras.

Föreslagna förändringar

Buller och risk

Buller

Inom programområdet finns tre bullerkällor; Västkustbanan, Inre Kustvägen och Hallandsvägen.

Befintliga bullervallar mot Västkustbanan ska kompletteras för att skydda tillkommande bebyggelse. Huvudsakligen sker det med utbyggnad av de befintliga vallarna. Men på vissa sträckor, där det inte finns utrymme för en vall på grund av tekniska anläggningar placerade nära spåren, måste bullerdämpningen ske med hjälp av plank. Där de befintliga vallarna är för låga för kommande krav kompletteras de lämpligtvis av ett mindre plank på toppen. På vissa sträckor kan vallarna komma att utformas som ett landskapselement mot ett grönområde. Generellt bör de riktlinjer angående buller som finns beslutade av Riksdagen eftersträvas, men

för bebyggelsen närmast stationen bör det vara möjligt att motivera avsteg. I detaljplanen för detta område mellan Västkustbanan och Inre Kustvägen behandlas buller- och riskfrågorna noggrannare.

På motsatt sida av Inre Kustvägen kommer hänsyn att behöva tas till buller i den kommande detaljplanen. Bebyggelse längs nordvästra sidan av Inre Kustvägen har dock goda förhållande att få en tyst sida åt väster.

Längs Hallandsvägen formas befintliga buller-skyddsvallar till en böljande park mot den nya bebyggelsen. Vallens utsträckning minskas något i öster där den inte längre skyddar trädgårdssidan av bostäderna.

Risk

Transporter av farligt gods kommer att förekomma både på Västkustbanan och Hallandsvägen, väg 115. Inre Kustvägen avses däremot inte användas för farliga transporter.

Den befintliga vallen längs Hallandsvägen, väg 115, håller den nya bebyggelsen 20 meter från vägen. Vill man inte att huset ska ligga dikt mot vallen så kommer man nära de 30 meterna som är det rekommenderade riskavståndet till väg 115. I det fortsatta arbetet kan det bli lämpligt att studera

riskavståndet i en särskild utredning. Hänsyn måste också tas till buller från väg 115.

Kommunen vill skapa ett stationstorg med bebyggelse relativt nära Västkustbanan. Blandade funktioner med inslag av handel ger liv åt området. En riskutredning har gjorts för att undersöka hur möjligt detta är och vilka åtgärder som i så fall krävs. Riskutredningen anger lösningar som att entréer vänds från spåren exempelvis. Riskfrågorna behandlas också i "Hållbarhetsbedömningen".

Föreslagna förändringar

Teknisk försörjning

Ambitionerna till ett hållbart område ska följas upp genom utredningar under planarbetet av hur långt de olika tekniska försörjningssystemen med Båstads och platsens förutsättningar kan kretsloppsanpassas och bli energisnåla. Planen ska ge möjligheter för lösningar med höga ambitioner. Kvalitetsprogrammet innehåller riktlinjer för bebyggelsen där avsikten är att kommun och exploatörer gemensamt ska hitta en hållbar nivå.

Vatten och avlopp

Vattenförsörjning sker genom kommunens generella försörjnings och distributionsnät. Åtgärder för att spara på vatten genomförs i huvudsak på byggnadsnivå.

Avlopp leds till det reningsverk som kommunen har gemensamt med Laholm och som ska byggas ut/om, bland annat som en konsekvens av detta projekt.

Dagvatten

Dagvattnet avses bli en synlig del av den offentliga miljön. LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) ska användas i den mån det är möjligt med genomsläppliga material i markbeläggningen. Dock kommer det i hela området att kompletteras av en öppen allmän dagvattenhantering. Vattnet kommer att ledas synligt i svackdiken och makdamstråk och fördröjas i den befintliga sjön i området.

I området tas dagvatten omhand enligt två olika system. Det renare vattnet, från tak och tomtmark, leds ut i ett öppet system med svackdiken på grönområden med kommunalt huvudmannskap. Svackdikena kommer att fungera som gräsytor med visst fall. Det kommer bara att stå vatten där vid regn. Från svackdikena rinner det mesta vattnet vidare till sjön i området som fungerar som fördröjningsdamm innan vattnet slutligen når Stensån. Sjön har en tillräckligt stor kapacitet att fördröja vatten för att klara 100-årsregn. Vattnet ska successivt renas hela vägen mot Stensån för

att eliminera alla eventuella negativa påverkningar på Stensån. Från området söder om Stensån och en del av kvarteren norr om ån sker fördröjningen lokalt, innan det når Stensån (det rinner alltså inte till sjön först). Flödet till Stensån kommer att hållas nere till 1,5 l/s/ha, vilket är dagens naturliga tillrinning. Norr om Mellanvägen leds också dagvattnet i öppna svackdiken. Här leds vattnet norrut för att ansluta till befintligt VA-system. Trafikdagvattnet som är ett smutsigare dagvatten leds i ett eget system, fördröjs och renas i en avskild damm. Sedan leds det bort till havet i en ledning i Viaduktvägen som idag används av tunnelbygget. Det potentiellt smutsigare dagvattnet ska alltså inte nå Stensån. För mer detaljerad information se *“Åstad-översiktlig VA-utredning med kostnadskalkyl” -NSVA 2012-10-01.*

Trafikverket tar hand om dagvattnet från Inre Kustvägen i egna dagvattendammar på ömse sidor om Stensån mellan järnvägen och Inre Kustvägen.

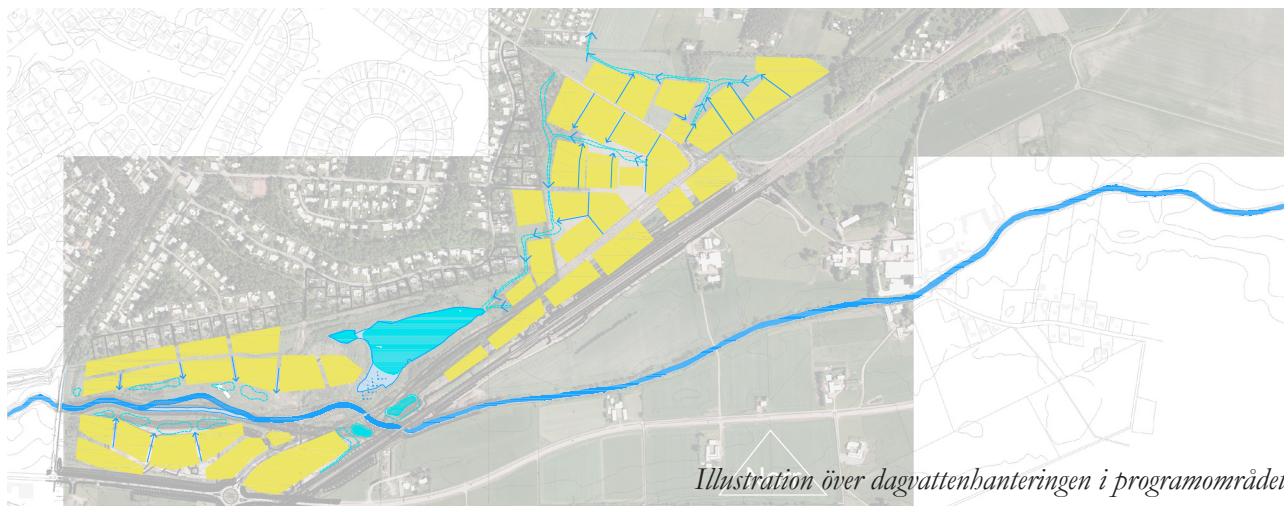


Illustration över dagvattenhanteringen i programområdet.

Föreslagna förändringar

Kraft, värmeförsörjning

Planen är utformad med tanke på byggnaders orientering så att förutsättningar för att använda sol till värme och kraft blir goda. Genom området går en gasledning, vilket gör gas till en möjlig energikälla.

Förbrukning av energi för uppvärmning regleras i BBR. BBR förväntas skärpa dessa krav kraftigt fram till år 2020. En stor del av exploateringen kommer därför med största sannolikhet att omfattas av skärpta energikrav.

Bredband

Ett fibernät finns i det befintliga Hemmeslövsområdet och har möjlighet att byggas ut inom programområdet.

Genomförandefrågor

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor och huvudmannaskap

Marken inom programområdet ägs idag av Trafikverket, kommunen samt enskilda. Kommunen har för avsikt att förvärva marken inom programområdet inför detaljplanläggning. Trafikverket äger idag Hemmeslöv 6:2 (områdena norr och söder om Stensån). Fastigheten ska dock successivt regleras över till kommunen. Inom 6:2 finns servitut för väg mellan Hallandsvägen, över Stensån till befintlig bebyggelse vid Hemmeslöv, detta servitut kommer att utredas i samband med fastighetsreglering. Inom programområdet finns två dikningsföretag, ett mindre i den norra delen av området samt ett som omfattar Stensån. Berörda dikningsföretag kommer att omprövas i samband med att de berörs av detaljplanläggning.

Då området föreslås planläggas för bostadsbebyggelse och verksamheter är avsikten att kommunen ska vara huvudman för lokalgator, torg, grönområden och andra allmänna platser medan infartsgator och parkeringar till bostäder ska anordnas på kvartersmark. I det kommunala huvudmannaskapet ingår att kommunen ansvarar för skötseln av Stensån genom programområdet, detta avses regleras genom särskilda avtal med berört dikningsföretag och Trafikverket.

Organisatoriska frågor

För att skapa goda förutsättningar för utbyggnaden av området har kommunen bildat en samverkansgrupp tillsammans med en grupp exploatörer. För att säkerställa en gemensam ambitionsnivå ska avsiktsförklaringar tecknas mellan parterna. Avsiktsförklaringarna ger exploatörerna rätt att

teckna markanvisningsavtal som ger rätt att bygga inom området.

Inom programområdet bör någon del avsättas för att pröva exploateringssamarbete i form av byggemenskaper.

Tekniska frågor

Vatten- och avloppssystem byggs ut i kommunal regi och alla vatten- och avloppsledningar ska anslutas till det kommunala systemet. Även dagvattenhanteringen sker med kommunalt huvudmannaskap. Detta är särskilt viktigt då en stor del av dagvattnet kommer att ha Stensån som reci-

pient. Kommunen måste då ha kontroll på dagvattnets kvalitet och flöden för att kunna garantera att Stensån inte påverkas negativt i form av försämrade vattenkvalitet eller försämrade förmåga att ta emot höga vattenflöden. Bjäre kraft förser området med el och bredband.

Hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömning

Inledning

Programhandlingens övergripande målsättning är att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling av programområdet. Med en hållbar utveckling avses en utveckling som, likt den vedertagna definitionen, tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Ekologisk hållbarhet

Långsiktigt bevarande av vattnets, jordens och ekosystemens produktionsförmåga och minskad påverkan på naturen och människans hälsa.

Social hållbarhet

Långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga och demokratiska behov uppfylls.

Ekonomisk hållbarhet

Långsiktig hushållning med mänskliga och materiella resurser.

Programhandlingen är i sig inte tillräcklig för att garantera en hållbar utveckling, möjligheterna att påverka utvecklingen är begränsade. Dokumentet tjänar dock ett viktigt syfte när det gäller att om-

sätta de intentioner som finns i översiktsplanen och sammankoppla dem med de förhållanden som rör samhällsutvecklingen i stort. Detta kan vara politiska beslut som fattas, olika intressenters vilja och förmåga att genomföra förändringar och, inte minst, de fysiska förutsättningarna att genomföra förändringar på platsen.

Då samspelet mellan de tre hållbarhetsdimensionerna är av avgörande betydelse för hur en hållbar utveckling kan uppnås redovisas samtliga konsekvenser i denna programhandling under rubriken Hållbarhetsbedömning. Avsikten är att denna bedömning ska underlätta en sammanvägning av konsekvenserna. Den speglar hur den föreslagna utvecklingen av programområdet sammantaget är förenlig med en hållbar utveckling. Hållbarhetsbedömningen ingår som del i programhandlingen för att behandla hur de olika dimensionerna tillgodoses. Bedömningen har integrerats direkt i programarbetet och haft betydelse bland annat för ställningstaganden som rör hur den fysiska strukturen byggts upp, vilka funktioner marken ska användas till och vilka tekniska system som föreslagits.

Hållbarhetsbedömning

MILJÖKONSEKVENSER**Genomförande**Metod

I följande beskrivning av programmets förmodade miljökonsekvenser beskrivs de åtgärder som var för sig eller tillsammans kan befaras medföra betydande miljöpåverkan. Graden av påverkan har bedömts efter dess geografiska utbredning, dess varaktighet samt dess storlek. Effekter som är långvariga eller bestående och som ger allvarliga skador har utifrån detta bedömts kunna ge betydande mil-

jöpåverkan medan effekter som är kortvariga och ger lindriga skador ej bedömts kunna ge betydande miljöpåverkan. Vad gäller programmets förenlighet med nationella, regionala och lokala miljömål bedöms huruvida ett genomförande av programmets intentioner verkar för eller emot respektive måluppfyllelse.

Avgränsning och omfattning

Avgränsningen av konsekvensbeskrivningen har gjorts utifrån programmets syfte samt tillgänglig kunskap om befintliga miljöförhållanden, såväl positiva som negativa. Beskrivningen fokuserar på föreslagen utveckling av bostads- och verksamhetsbebyggelse, gator samt natur- och vattenområden. Övergripande kommunikationsinfrastruktur inom/i anslutning till programområdet, såsom järnväg och väg, har helt eller delvis miljökonsekvensbeskrivits i andra processer och hanteras därmed endast översiktligt i denna beskrivning.

Programförslagets miljökonsekvenser har primärt beskrivits och bedömts enligt de kriterier som anges i bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen. Genomgången ska dock inte betraktas som en regelrätt miljökonsekvensbeskrivning. Detta ställningstagande baseras på programmets övergripande detaljeringsnivå och att efterföljande detaljplane- och tillståndprocesser mer i detalj kommer att kunna hantera konsekvenserna. Att programområdet är

utpekad för nu föreslaget ändamål i översiktsplanen gör också att någon alternativdiskussion inte förs i detta kapitel om miljökonsekvenser.

Trafikverket har inom ramen för olika projekt i området gjort miljökonsekvensbeskrivningar och andra miljöbedömningar inför såväl järnvägs- och tunnelprojektet som inför Inre Kustvägen-projektet, till exempel med avseende på bullerpåverkan. Inre kustvägens utbyggnad har tidigare planerats men är nu återigen, parallellt med detta program, föremål för planering i justerat läge. Det som utgör störst inverkan på miljön inom programområdet, förutom den redan utbyggda järnvägen, är just Inre kustvägen med sin bro över Stensån. I samband med den nu aktuella arbetsplanen gör Trafikverket en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, för vägprojektet och en ansökan om miljödom (inkl. MKB) för anläggandet av en ny bro över Stensån samt omledning av ån.

Hållbarhetsbedömning

Förenlighet med 3 och 4 kap Miljöbalken

Är planens genomförande förenligt med bestämmelserna i 3 och 4 kap. Miljöbalken?

Följande sakområden bedöms beröras av ställningstaganden i programmet och är därför relevanta att redovisa;

- markens lämplighet med hänsyn till läge och behov
- ekologiskt särskilt känsliga områden,
- brukningsvärd jordbruksmark
- riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 1, 2 §§ MB samt kustzon av riksintresse enligt 4 kap 1, 4 §§ MB, riksintresse för naturvård av Stensåns nedre förlopp närmast havet enligt 3 kap 6 § MB.
- kommunikationer

Markens lämplighet med hänsyn till läge och behov

1 § Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Förutsättningar

Området är i översiktsplanen utpekad som utvecklingsområde, primärt för bostadsändamål, och stora samhällsekonomiska investeringar i kommunikationsinfrastruktur är redan gjorda/kommer att göras i området. Området har till stora delar använts som upplagsområde för massor från tunnelbygget genom Hallandsåsen. Endast en mindre del i norr nyttjas som jordbruksmark. Topografin och närheten till Stensån gör att det, främst

i programområdets södra del längs Stensån, finns viss risk för översvämningar. Vid eventuell utbyggnad utmed ån anger översiktsplanen att möjligheten att ändra den smala kanalliknande åfåran till en bredare v-formad fåra ska prövas. Detta förutsätts bland annat ge kapacitet att hantera tidvis ökade vattenvolymer och alltså minska översvämningsriskerna längs ån.

Programmet – konsekvenser

Föreslagen bebyggelse kommer att ligga i direkt anslutning till goda kollektiva kommunikationer. En exploatering med bostäder och verksamheter ger en möjlighet att utnyttja såväl kollektivtrafiken som vägnätet effektivt. Inga större miljöpåverkande verksamheter planeras inom området.

Med beaktande av närheten till Stensån och befärdade framtida klimatförändringar krävs en medveten utformning och höjdsättning av mark och bebyggelse inom programområdet för att dessa inte ska ta skada vid höga vattennivåer. Beräknade högsta högvatten i Stensån vid ett 100-årsregn är enligt utredningen Hydraulik i Stensåns avrinningsområde, Ramböll 2011-12-23, +6,7 meter till +7,3 meter. Ny bebyggelse i anslutning till ån föreslås placeras så att ingen bebyggelse ligger under +8,0 meter. Föreslagen bebyggelsestruktur innebär att kvarter

utformas så att inga instängda platser skapas och att vatten vid extrema flöden därmed ska kunna avledas på marken till ån.

För att minska risken för erosion och säkerställa åns funktion som avledare av vatten från jordbruksmarkerna i öster samt öka uppehållstiden föreslås åns slänter göras flackare och dess sträckning mer meandrande. Detta bedöms inverka positivt på tillgängligheten till området ur ett rekreationsperspektiv.

Sammantaget bedöms i programmet föreslagen markanvändning vara lämplig med hänsyn till såväl kommunens behov av tillväxt som övergripande samhällsbehov och intressen om en hållbar samhällsutveckling.

Hållbarhetsbedömning

Ekologiskt särskilt känsliga områden

3 § Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

Förutsättningar

Inom och i direkt anslutning till programområdet finns känsliga områden där olämplig påverkan kan medföra att värdefulla ekosystem påverkas negativt. De mark- och vattenområden som berörs av programförslaget är Stensån och direkt angränsande strandzoner. När det gäller Stensån består

värdena i fiskfaunan (lax och havsöring) samt den 10-20 meter breda vegetationsbård som omger ån Kring sjön finns endast ett trivialt växt- och djurliv enligt ett utkast till naturinventering som för närvarande håller på att tas fram. Sjön kan potentiellt hysa fisk- och kräftliv men inga fynd är gjorda.

Programmet – konsekvenser

En viktig del av programområdets attraktion ligger i områdets naturmiljöer och deras djurliv. Ett dagvattensystem som bygger på omfattande fördröjning och rening ska se till att påverkan på Stensåns vatten och växt- och djurliv minimeras. Dagvattensystemet är utformat så att ”rent” dagvatten från tomtmark och hustak omhändertas i ett separat system som efter rening och fördröjning inom området avleds till Stensån. Vägdagvattnet, som hanteras avskilt från det ”rena” dagvattnet, avleds efter rening och fördröjning direkt till havet i befintliga ledningar. Viss kvartermark för lättare verksamheter samt handel föreslås finnas inom området och till dessa kommer det att finnas parkeringsytor. Dagvatten från parkerings- och uppställningsytor föreslås omhändertas separat och renas via oljeavskiljare varefter de leds till det ordinarie systemet för vägdagvatten.

Principerna för det system som avleder vatten till Stensån är att det är utformat och dimensionerat så att det motsvarar den naturliga avrinningen från området (dvs 1,5l/s/ha). Fördröjningen inom området, i sjön samt svackområden, är beräknad att klara mer än ett 100-årsregn. Kommunen bedömer utifrån ovanstående att ett genomförande av programmets intentioner inte ska medföra betydande miljökonsekvenser med avseende på vattenkvaliteten i Stensån eller de djur och växter som lever där.

Programmets intentioner för grönområden kring sjön och ån baseras på idén att skapa bättre miljöer för både djur och människor. I den del som Stensåns dragning och dess slänter föreslås grävas om kommer delar av vegetationsbården som har betydelse för den komplexa vattenmiljön samt vattenmiljön att kortsiktigt påverkas. Strandbrinkarna och dess vegetation avses dock återskapas för att tillgodose den skyddsvärda miljön och den nya åfåran utförs på ett sätt som gynnar den skyddsvärda fiskfaunan. Effekterna av en omgrävning av ån bedöms långsiktigt inte innebära påtaglig skada på riksintresset för naturvård, efterföljande detaljplaners reglering av marken ger tvärtom möjligheter för kommunen att positivt påverka Stensåns värde som fiskevatten. Genom stor omsorg om när och hur arbetena utförs bedöms också de kortsiktiga effekterna kunna minimeras. De specifika konsekvenserna av en omgrävning av ån och förändringar av slänterna avses beskrivas och hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att krävas vid ansökning om miljödom.

Hållbarhetsbedömning

Brukningsvärd jordbruksmark

4 § Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Förutsättningar

En mindre del i programområdets nordöstra del brukas idag som jordbruksmark, i övrigt är marken ianspråktagen sedan tidigare som bl a upplagsområde för massor från tunnelbygget.

Programmet – konsekvenser

Den jordbruksmark som påverkas av föreslagna förändringar är klassad som mark av god kvalitet. Då området som omfattas av programmet är stort och avses byggas ut i etapper kommer merparten av den jordbruksmark som föreslås ianspråkta kunna fortsätta brukas under ett antal år.

fektivt utnyttjande av mark och infrastruktur och därmed totalt sett en minimerad miljöpåverkan. Då ny bebyggelse lokaliseras så att intrånget på jordbruksmarken minimeras bedöms den negativa miljöpåverkan bli liten.

En utbyggnad av hela programområdet syftar till att skapa attraktiva miljöer som främjar ett ef-

Natur- och kulturvärden samt områden för friluftsliv

6 § Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

Områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.

Förutsättningar

Planområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 1, 2 §§ MB samt kustzon av riksintresse enligt 4 kap 1, 4 §§ MB.

förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Ån är samtidigt ingen naturlig å utan i stort ett grävt dike och i sin sträckning inom planområdet har en rak dragning och branta slänter.

Stensån är klassad som riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § MB. Stensån har mycket höga värden. Bland annat finns genuina stammar av både lax och havsöring och vattendraget är utpekade som nationellt särskilt värdefullt i arbetet med miljö kvalitetsmålen, utgör fiskvatten enligt fisk- och musselvattendirektivet och är utpekade som vattenförekomst enligt

Där det inte är upplag eller odlingsmark är området idag mestadels beväxt med tät slyvegetation och ruderalarter. Kring Stensån och sjön finns mycket kaveldun och annan ensartad vegetation. Både Stensån och dammen är svåra att komma nära och tidvis till och med svåra att se.

Hållbarhetsbedömning

Inom området finns ingen skyddad kulturmiljö och områdets landskapsbild är starkt påverkad av upplagsmassorna och annan verksamhet kopplad till tunnelbygget genom Hallandsåsen.

I samband med bygget av Inre Kustvägens bropassage över ån och anordnande av åns närområde

innebär Trafikverkets arbetsplan att ån leds om i en ny fåra på en sträcka av drygt 300 meter. Längs denna sträcka föreslås även slänterna att bearbetas. Trafikverket behandlar denna åtgärd i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande ansökan om miljöödom för anläggande av ny bro och omledning av Stensån.

Planförslaget - konsekvenser

Den mark som tas i anspråk består av upplagsområden för tunnelmassor samt åkermark och är sedan tidigare påverkat av Trafikverkets nya sträckning av Västkustbanan. Friluftslivets tillgänglighet i området är därmed redan sedan tidigare begränsad. Tillgängligheten till Stensån avses förbättras genom upprättande av gångstråk längs ån. Förslaget grönstråk längs ån binds i sin tur ihop med andra grönstråk och bildar på så vis en rekreativ kontinuitet genom Båstad som tätort och som kommun. I programmet föreslås stora grönområden skapas kring Stensån och dammen. Passagerna under järnvägsbron och den planerade vägbron för Inre Kustvägen kopplas till grönstrukturen inom området och blir på så sätt en ny öppning ut i det omgivande landskapet. Med den tillgänglighet som följer av att grönområden ställs i ordning så ökar möjligheterna till rekreation och friluftsliv totalt sett. Riksintresset för friluftsliv samt riksintresset för rörligt friluftsliv bedöms inte påverkas negativt.

Föreslagen omgrävning av Stensån på en sträcka om ca 300 meter (väster om Trafikverkets planerade omgrävning) syftar till att åstadkomma en mer meandrande sträckning samt förändra sidoområdena och slänterna likt Trafikverket avser göra i samband med utförandet av bron för Inre Kustvägen. Åtgärderna bedöms på kort sikt kunna innebära vissa negativa konsekvenser för växt- och djurlivet men på längre sikt bedöms åtgärderna vara positiva

för såväl friluftslivs- som naturvårdsintressena. De specifika konsekvenserna av en omgrävning av ån och förändringar av slänterna avses beskrivas och hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att krävas vid ansökning om miljöödom.

Riksintresset för kustzon bedöms inte heller påverkas negativt då planen inte medför spridd bebyggelse längs kusten utan är en utveckling inåt land av Båstad som tätortsbebyggelse.

Den påverkan på kulturmiljön som ett genomförande av programmets intentioner kan komma att innebära är en förändrad landskapsbild samt hur den kommande bebyggelsen förhåller sig till Båstads byggnadskultur. Landskapsbilden kommer att förändras och gör att Båstad kommer att upplevas på ett nytt sätt, både när man kommer med tåg och när man närmar sig i bil på väg 115. I planprogrammet värnas landskapsbilden genom att bebyggelse föreslås hålla en måttlig skala, bebyggelsen är tänkt att variera mellan två och fyra våningar och i enstaka delar sträcka sig över detta. Den bebyggelse som föreslås ligga närmast järnvägen kommer att exponeras åt öster och synas på längre avstånd. Sammantaget kommer planprogrammet att medföra en påverkan på landskapsbilden men inte i den utsträckning att det kan anses utgöra en betydande negativ påverkan.

Hållbarhetsbedömning

Kommunikationer

8 § Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller anfallsanläggningar skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Förutsättningar

Västkustbanan, belägen i den östra delen av programområdet, är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Krav på bebyggelse i anslutning till

järnvägen utifrån risk- och bullerförhållanden får inte innebära inskränkningar i möjligheterna att trafikera banan med person- och godstrafik.

Programmet- konsekvenser

I programmet föreslås att av Riksdagen beslutade riktlinjer för buller ska eftersträvas samt att principer för avsteg från dessa ska kunna tillämpas närmast stationen. För att åstadkomma acceptabla risknivåer ska riskhanteringsprinciper enligt

RIKTSAM vara vägledande för lokalisering och användning av bebyggelse. De i programmet föreslagna förändringarna bedöms inte innebära att utnyttjandet av Västkustbanan påtagligt försvåras (se även under rubrikerna Hälsa och säkerhet).

Förenlighet med 5 kap Miljöbalken

Kan ett genomförande av programmets intentioner medföra att gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. Miljöbalken överskrids?

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förutsättningar

Hela kommunens vattenförsörjning kommer från egna grundvattentäkter och Hallandsåsen är ett stort vattenmagasin. Ett stort antal vattendrag föds ur åsens höjdparter och samlar ytvatten på sin väg till kusten, det största är Stensån som annars har sitt huvudförlopp i Halland. Miljöproblemen kring tunnelbygget genom Hallandsåsen har i stor utsträckning gällt risken för grundvattensänkning och förorening av vatten. Påverkan på vattnet är också i andra avseenden ett av kommunens tydliga miljöproblem, utdikning och uträtning av vattendrag har gjort att vattnet idag når havet betydligt snabbare än förr vilket ger problem med övergödning av det kustnära havet. Ett av kommunens viktigaste planeringsmål, uttryckt i översiktsplanen, är att skapa våtmarker samt att återskapa slingrande förlopp för vattendrag för att öka uppehållstiden och rena vattnet och minska utflödet av närsalter till havet.

För Stensån (sträckan Örebäcken L Stensån) finns miljökvalitetsnormer för yt- grundvatten, ån är även

skyddad och omfattas av miljökvalitetsnormer enligt fisk- och musselvattenförordningen (fiskvatten SEFI1021). När det gäller den ekologiska statusen är Stensån 2009 bedömd vara Måttlig baserat på näringsämnen (bland annat påverkad av förorening och övergödning). Ån har God status avseende fisk (genuint laxvatten, med laxfisk generellt över förväntade värden) samt Hög status avseende bottenfauna och förorening. Men då vattenförekomsten i nuläget sammantaget inte håller god status eller har okänd status och miljöproblem finns är det risk att den har sämre än God status år 2015. När det gäller den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) betecknas den som God.

När det gäller utbyggnaden av Inre Kustvägen konstaterar Trafikverket i sin MKB till arbetsplanen att en utbyggnad av vägen betyder lite för Stensåns vattenstatus även om ån, via fördröjningsdammar, är recipient för dagvatten från den nya vägen.

Hållbarhetsbedömning

Programmet- konsekvenser

Föreslagen dagvattenhantering bygger, som beskrivits tidigare, på att mängden vatten som avleds till ån ska motsvara den naturliga avrinningen från området (dvs. 1,5 l/s/ha). Fördröjningen och därmed reningen i sjön samt svackområden, är omfattande och dimensionerad för att klara mer än ett 100-årsregn. Vägdagvattnet från områdets mindre gator kommer inte att avledas till ån. Kommunen bedömer utifrån detta att ett genomförande av

programmets intentioner inte ska motverka att Stensån uppnår God ekologisk status till år 2015.

För att kunna bebygga vissa delar krävs att markförbättringar görs, markförbättringar kan ibland påverka grundvattenflödena mot Stensån. Med utgångspunkt i nuvarande kunskap om kommunens grundvattenförekoster bedöms inte någon påverkan på dessa ske.

Miljökvalitetsnormer för luft

Förutsättningar

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla de krav som ställs genom Sveriges medlemskap i EU. Normerna gäller i hela landet men är främst en fråga i mer tätbefolkade delar och cen-

tral i städer. De förhållanden som oftast fokuseras på är utsläpp av kvävedioxid samt partiklar (PM10), till stor del härstammande från förbränning av fossila bränslen och fordonstrafik.

Programmet- konsekvenser

Då exploateringen av området innebär ett tillskott av bostäder, en järnvägsstation och i viss mån kontor och verksamheter så kommer trafiken i området att öka och därmed kommer också emissionerna att öka. Eftersom exploateringen inbegriper en järnvägsstation med tillhörande kollektivtrafik av bussar och tåg så har området ändå en potential att totalt sett leda till en minskning av utsläppen till luften jämfört med om exploateringen skulle skett på en annan plats. När det gäller miljökva-

litetsnormerna för luft bedöms ett genomförande av programmet lokalt kunna leda till viss ökning av utsläppen till luften men den tillkommande trafiken genererad av planens bebyggelse bedöms inte bli så stor att luftföroreningarna kan närma sig gränsvärdena. I ett större perspektiv bedöms ett genomförande av programmets intentioner leda till ett effektivare utnyttjande av kollektiva kommunikationer och därmed totalt sett bidra till en minskad påverkan på luften.

Hållbarhetsbedömning

Gällande regleringar och skyddsvärden

Natura 2000

Förutsättningar

Söder om Hallandsvägen, vid tunnelmynningen, ligger Natura 2000-området och naturreservatet ”Hallandsåsens nordsluttning”. Naturvärdena har här till stor del påverkats negativt i och med bygget av tunnelarna genom Hallandsåsen. Tunnelöppningen är i sig ett stort ingrepp i åsen. Trädvegetation har tagits bort på ömse sidor under byggtiden

och området återhämtar sig nu sakta. Det norra tunnelpåslaget omges av ytor för upplag, transportvägar och arbetsbyggnader som påverkar kontakten mellan naturområdet och områdena norrut. Mellan programområdet och Natura 2000-området håller också ett handelsområde på att byggas ut, vilket utgör ytterligare en barriär.

Programmet- konsekvenser

En utbyggnad enligt programmets intentioner bedöms ge en obefintligt eller mycket liten påverkan på Natura 2000-området. Varken ur landskapsbildsynpunkt eller när det gäller de faktiska förhållandena inom området bedöms påverkan uppkomma. Området kommer heller inte att påverka grundvattenförhållanden i åsen då programområdet till stora delar kommer att höjas och dränering för byggnader hamnar ovanför befintlig grundvatten-

nivå. Förändringarna inom programområdet blir i stället grunden för att skapa en ny sammanhållen landskapsbild och förbättrade kopplingar för att främja de rekreativa kvaliteter som åsen erbjuder. Ett ökat besöksstryck från boende i de nya områdena skulle dock kunna påverka området genom ett något ökat slitage.

Strandskydd

Förutsättningar

I samband med att områdena på ömse sidor om Stensån planläggs kommer strandskydd att inträda längs ån, strandskyddet kommer att omfatta ett område om 100 meter på ömse sidor om ån.

Upphävande av strandskydd kommer att prövas i efterföljande detalplaner. För upphävande krävs att strandskyddets syfte inte motverkas samt att särskilda skäl finns.

Programmet- konsekvenser

Ett sammanhängande grönområde föreslås skapas längs med ån, både som ett lokalt rekreationsområde men också som en del i kommunens övergripande grönstruktur. Programmet syftar till att tillåta bebyggelse på båda sidorna om ån samt att tillgängliggöra åns närområde genom gångvägar på båda sidorna. I åns närområde kommer även visst omhändertagande av dagvatten att förekomma.

Som särskilt skäl för att påverka det strandskyddade området åberopas att verksamheten som föreslås, delvis, behöver ligga inom strandskyddat område för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som

inte kan ske utanför området. För Båstad bedöms det vara ett angeläget allmänt intresse att den nya bebyggelsen vid stationen tillåts växa ihop med det befintliga Båstad. Den tätortsutveckling som kan ske inom detta område går inte att ersätta med bebyggelse på någon annan plats i Båstad.

Strandskyddets syfte, att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet bedöms inte motverkas. Idag utgörs det viktiga närområdet intill ån endast av en ca 20 meter

Hållbarhetsbedömning

bred zon. Den omgrävning av ån och de förändrade slänter som kommunen avser att göra kommer att bredda denna zon och bedöms förbättra livsbedingungen för djur och växter såväl som förbättra

rekreationsmöjligheterna kring ån. De föreslagna förbättringarna bedöms uppväga de intrång som föreslås i det strandskyddade området.

Fornlämningar

De delar av programområdet som idag nyttjas som upplagsområde samt det område som varit utpekad som Inre Kustvägens tidigare dragning har undersökts vid olika tillfällen. Under 2010 samt 2012 har kommunen låtit göra kompletterande arkeologiska utredningar i de norra delarna av programområdet.

Utredningarna omfattade stora delar av de områden som planeras för bebyggelse. I dessa områden påträffades inga fynd eller anläggningar. Fortsatt planering har därför bedömts kunna genomföras utan några ytterligare antikvariska insatser.

Anmälnings- eller tillståndspliktig verksamhet?

Kan ett genomförande av programmets intentioner medföra att anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken behöver sökas?

Programmet- konsekvenser

Med tanke på vattenfrågorna relaterade till föreslagna omgrävning av ån behöver vattendom sökas och omprövning av regleringsföretaget genomföras. Kommunens avsikt är att i dessa processer och

i den MKB som krävs för att erhålla miljödom, beskriva de förhållanden och faktorer samt åtgärder som krävs för ett genomförande av omgrävningen av Stensån samt avledning av dagvatten.

Hållbarhetsbedömning

Miljömål

Nationella, regionala och kommunala miljömål

Bland annat för att styra samhället mot mer hållbar utveckling har Riksdagen antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål. Målen är till för att bevara den biologiska mångfalden, skydda människors hälsa, skydda natur och kulturlandskap, samt hushålla med uttaget av naturresurser så att de nyttjas långsiktigt.

De regionala miljömålen baseras på de nationella målen och är framtagna av Länsstyrelsen i Skåne län. Storslagen fjällmiljö är borttaget från målen, men i övrigt är de samma som de nationella. De lokala miljömålen i Båstad är baserade på de regionala och hanteras därför tillsammans i detta stycke.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv
- *Storslagen fjällmiljö*

Programmet- konsekvenser

Sammantaget bedöms ett genomförande av programförslagets intentioner ha positiva effekter för de flesta berörda miljömålen. Särskilt noteras att programmet bedöms kunna bidra till uppfyllandet

av de kommunalt satta mål som rör Levande sjöar och vattendrag, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Begränsad klimatpåverkan

Målet kan initialt påverkas negativt genom att området byggs ut och att biltransporter kommer att förekomma. Men områdets lokalisering invid en tågstation och med viss offentlig och kommersiell

service kommer göra det möjligt att leva här utan bil. Ett genomförande av programmets intentioner bedöms därmed bidra till att miljömålet uppfylls.

Hållbarhetsbedömning

Levande sjöar och vattendrag

Målet berörs i och med att Stensån rinner igenom området och en större damm också ingår. När det gäller grundvattenförhållandena konstateras att berggrunden inom avrinningsområdet mestadels består av gnejs. Hallandsåsens nordsluttning som utgör den södra delen av avrinningsområdet till Stensån är en urbergshorst som består av gnejs. I sluttningen förekommer berg i dagen. Även avrinningsområdets östra delar består av gnejs. Den del av avrinningsområdet som utgör Laholmsslätten underlagras av sedimentär berggrund i form av kalksten. Jordlagren består på Hallandsåsen mes-

tadels av morän med en del torvmarker. Inom Båstads kommun utgörs jordlagren längs ån mestadels av sand som underlagras av lera och morän. Grundvattenbildningen inom isälvsavlagringarna är normalt stor eftersom genomsläppligheten är hög. Detta innebär att Stensån får en stor del vatten genom tillrinning via grundvattnet. Därför har ån ett relativt stort basflöde med vatten av god kvalitet. Programförslaget bedöms med sin omfattande grönstruktur, medvetna hantering av dagvatten och föreslagna förbättringar av Stensån bidra positivt till miljömålet.

Ett rikt odlingslandskap

Målet berörs då mark inom planområdet idag till viss del brukas (se även under *Brukningsvärd jordbruksmark*). Ett genomförande av programmets intentioner innebär att mark som används för produktion tas i anspråk och att landskapets kulturmiljövärden som odlingslandskap därmed på-

verkas. En tätare exploatering inom programområdet kan dock innebära att andra exploateringar på jordbruksmark undviks och programmet bedöms därmed ha både positiva och negativa effekter på ett uppfyllande av miljömålet.

God bebyggd miljö

Målet berörs då lokaliseringen utnyttjar det nya stationsläget och syftar till att binda samman stationen med Båstad och skapa ett helt samhälle. Programmet föreslår också en struktur som främjar

utvecklingen av goda och hälsosamma livsmiljöer. Föreslagen utveckling bedöms bidra till uppfyllandet av målet.

Ett rikt växt och djurliv

Målet berörs då ett genomförande av programmets intentioner innebär att upplagsytor som är potentiella livsmiljöer åt växter och djur tas i anspråk för bebyggelse och gator. Dock bedöms, utifrån ett utkast till naturinventering, endast ett trivialt växt- och djurliv finnas i området idag. Programmet främjar

sammanhängande grönområden kring Stensån och sjön och därmed kan kvaliteten på ytorna förbättras och förutsättningarna för växt- och djurlivet gynnas. Programmets intentioner bedöms totalt sett gynna ett uppfyllande av miljömålet.

Hållbarhetsbedömning

Hälsa och säkerhet

Buller

Förutsättningar

Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem och upplevs av många människor som ett stort miljöproblem. Vid byggande av bostäder finns riktvärden för buller som riksdagen ställt sig bakom. Huvudregeln vid planering av nya bostäder är att

riktvärdena ska uppfyllas. Buller och ljud ingår också som preciseringar i fem av miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen ska vara vägledande för tillämpning av både miljöbalken och plan- och bygglagen vid samhällsplanering.

Vid planering av nya bostäder gäller som huvudregel att följande krav bör kunna uppfyllas;

- Planen bör säkerställa att den slutliga bebyggelsen genom yttre och inre åtgärder kan utformas så att kraven i Boverkets byggregler uppfylls.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafik buller.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad uppfylls.

Riktvärden

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus
 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

I Boverkets allmänna råd 2008:1 *Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg och spårtrafik* anges att det kan vara motiverat att göra avsteg från huvudregeln och att avvägningar mellan krav på ljudmiljön och andra intressen bör kunna övervägas:

- I centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel vid ordnad kvartessstruktur
- Med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur längs kollektivtrafikstråk i större städer.

Följande principer bör gälla vid avsteg från huvudregeln då avvägningar ska göras mot andra allmänna intressen. Om nivåerna är:

55–60 dBA

Nya bostäder bör kunna medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgår till 55–60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45–50 dBA vid fasad). Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida.

Hållbarhetsbedömning

Järnvägens bullerpåverkan har studerats med anledning av Hallandsåstunnel-projektets räkning vid flera tillfällen. Delar av de bullerskydd som föreslagits i dessa utredningar är idag utbyggda längs järnvägen i form av vallar.

Programmet - konsekvenser

Ett genomförande enligt programmets intentioner innebär att trafikbuller från väg och järnväg måste hanteras. Det är i först hand buller från den redan byggda järnvägen och från Inre kustvägen men även väg 115 påverkar området. För att hantera denna påverkan föreslås i programmet en disponering av marken och utförande av skyddsåtgärder så att påverkan på bostäder, verksamheter och människor som vistas i området blir så liten som möjligt. Genom bullerskydd längs med järnvägen och väg 115 samt mindre störningskänslig bebyggelse närmast järnvägen bedöms acceptabla förhållanden ur bullersynpunkt kunna åstadkommas.

En bullerutredning, *Bullerutredning Detaljplan Inre kustvägen Båstad, Vectura 2011-11-24*, har tagits fram för att mer i detalj konstatera bullerförhållandena längs Västkustbanan och Inre Kustvägen. I utredningen konstateras att bebyggelsen närmast järnvägen utsätts för buller över riktvärdet på ekvivalent

ljudnivå 55 dBA från våning 4 och uppåt medan de lägre våningarna har nivåer om 50-55 dBA. Generellt kan sägas att hus med fasad mot Inre kustvägen utsätts för ekvivalenta ljudnivåer runt 55 dBA. Den maximal ljudnivån är över 70 dBA mot på fasaderna mot järnvägen.

För att bostäder ska kunna tillskapas i anslutning till stationstorget förutsätts att ovan nämnda avstegsregler kan tillämpas samt att det i följande planer utreds och konstateras åtgärder på fasad och vid uteplatser som möjliggör att ljuddämpad sida kan skapas och att inomhusnivåer kan innehållas. Möjliga åtgärder som bör övervägas är indragna och delvis inglasade balkonger, avskärmed gemensam uteplats, indragen översta våning samt en sluten kvartersstruktur som medger bullerskyddade gårdar.

Vibrationer

Vid en järnväg kan problem uppstå med vibrationer i marken, problemen kan bli bero på markens beskaffenhet och typen av trafik. Längs den aktuella sträckan av Västkustbanan finns inga kända vibrationsproblem. För att klargöra förhållandena och behovet av eventuella planregleringar bör frågan studeras noggrannare i kommande detaljplaner som ligger i anslutning till järnvägsområdet.

Skyddsavstånd

Förutsättningar

Västkustbanan trafikeras dagligen av transporter med farligt gods, även väg 115 är rekommenderad led för farligt gods. Länsstyrelsen 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 riskhanteringsområde innanför vilket riskerna alltid skall hanteras vid framtagandet av en detaljplan, detta riskhanteringsområde är 150 meter. Riskhanteringsområdet är i sin tur indelat

i olika avsnitt som anger vilken markanvändning som generellt kan anses vara tillämpbar inom respektive zon. Det minsta fria avståndet som eftersträvas mellan riskkällan och bebyggelse är 30 meter. Inom avsnittet närmast efter det bebyggelsefria området (30-70 meter) bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personerna alltid är i vakettillstånd. Exempel på markanvändning som kan finnas inom detta avstånd är handel, industri och lager. I RIKTSAM anges att om rekommenderade avstånden underskrids behöver en riskutredning utföras för att konstatera risknivåerna.

Hållbarhetsbedömning

Programmet- konsekvenser

För att kunna avgöra lämpligheten i den föreslagna markanvändningen har en riskanalys gjorts, Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Båstads nya station, Vectura 111010. I utredningen konstateras risknivåer samt vilka eventuella åtgärder som krävs för bebyggelse i anslutning till järnvägen. Olika riskscenarier har studerats och analysen visar att den markanvändning som föreslås inte innebär individ- eller samhällsrisker över det acceptabla. Riskerna är rent generellt små då trafikflödet av farligt gods är relativt litet. För individrisken (det som kan hända en individ vid en olycka) ligger risknivån enligt beräkningarna i både nuläget, år 2015 då stationen tas i bruk och för prognosåret 2030 under de angivna kriterierna i RIKTSAM och riktlinjer från SRV. För samhällsrisk (hur många som påverkas av olyckshändelser) ligger risknivån under de angivna kriterierna i RIKTSAM men över gränsen där risker kan anses små enligt fd Statens Räddningsverk, SRV.

Området närmast järnvägen är i programmet avsett för järnvägsändamål och som park/natur innehållande bullerskyddsanordning. I planerna som reglerar bebyggelsen närmast järnvägen föreslås finnas skyddsbestämmelser som anger att det utmed hela järnvägen skall finnas vall eller plank. Inom järnvägens direkta närhet blir användningen således begränsad till att omfatta mark där personer sällan eller aldrig vistas. Programmet föreslår inte bebyggelse inom området 0-30 meter från järnvägen förutom vid själva stationen. Planen har delvis handel, industri och lager längs Inre kustvägen. Kommunens bedömning är att Inre kustvägen inte kommer att vara en rekommenderad led för farligt gods.

Radon

Marken inom programområdet är klassat som ett normalriskområde med avseende på förekomsten av markradon och byggnader ska därmed utföras så att grundkonstruktionen är radonskyddande.

Programmet avviker från RIKTSAM:s rekommenderade avstånd genom att föreslå kontor, service samt bostäder invid stationstorget, det vill säga inom zonen 30-70 meter från järnvägen. I programmet föreslås också en byggnad med service i direkt anslutning till stationen.

En viktig riskreducerande faktor är perrongerna som skapar en barriär mellan föreslagen bebyggelse och genomgående godståg. Analysen har inte tagit hänsyn till de bullervallar/plank som detaljplanen anvisar längs järnvägen men de har positiv påverkan på nästan alla riskscenarierna. Utredningen föreslår trots den låga risknivån att ett antal åtgärder för riskreduktion införs som planbestämmelser i den/de planer som kommer att reglera bebyggelsen i nämnda område. Entré/utrymning ska vara vänd från järnvägen, vilket är viktigt för att hinna undan effekterna av några av olycksscenarierna och entrén från perrongen in i stationsbyggnaden ska ha en tydlig kontakt med utgången mot torget. Vidare rekommenderas byggnader i denna del ha centralt avstängningsbar ventilation, vilket har betydelse vid utsläpp av giftiga gaser. Friskluftsintag ska inte placeras mot järnvägen. Fasad mot järnvägen ska utföras brandskyddad och lokal i byggnaden i direkt anslutning till perrongen får inte ha fönster som kan splittras vid en explosion. Balkonger på bostadshus bör placeras vända från riskkällan/järnvägen.

I samband med att detaljplaner tas fram för bebyggelse mellan järnvägen och Inre kustvägen samt för området i anslutning till väg 115 föreslås riskutredningar tas fram.

Hållbarhetsbedömning

SOCIALA KONSEKVENSER

Hållbarhetsbedömningens sociala dimension handlar om människans levnadsvillkor i samhället och fokuseras främst på de nationella folkhälsomålen för människors hälsa och välbefinnande.

Folkhälsomål

Sverige har en nationell folkhälsopolitik med elva målområden. Målområdena omfattar de faktorer som har störst betydelse för den svenska folkhälsan, det vill säga på livsvillkor, miljöer, produkter och levnadsvanor. Det övergripande målet är att skapa förutsättningar i samhället för en god

hälsa för hela befolkningen. Särskilt angeläget är det att hälsan förbättras för dem som är mest utsatta för ohälsa. Statens folkhälsoinstitut har en central roll i den nationella samordningen av folkhälsoarbetet. De elva målen omfattar:

1. *Delaktighet och inflytande i samhället*
2. *Ekonomisk och social trygghet*
3. *Trygga och goda uppväxtvillkor*
4. *Ökad hälsa i arbetslivet*
5. *Sunda och säkra miljöer och produkter*
6. *En mer hälsofrämjande hälso- och sjukvård*
7. *Gott skydd mot smittspridning*
8. *Trygg och säker sexualitet och en god reproduktiv hälsa*
9. *Ökad fysisk aktivitet*
10. *Goda matvanor och säkra livsmedel*
11. *Minskat bruk av tobak och alkohol, ett samhälle fritt från narkotika och dopning samt minskade skadeverkningar av överdrivet spelande*

I stadsbyggnaden kring Båstads nya station kan särskilt nämnas effekter och påverkan inom målområdena ”delaktighet och inflytande”, ”ekonomisk och social trygghet”, ”trygga och goda uppväxtförhållanden” och ”ökad fysisk aktivitet”.

Nedan beskrivs översiktligt i olika resonemang hur ett genomförande av programmets intentioner bedöms kunna bidra till att folkhälsomålen uppfylls.

Hållbarhetsbedömning

Livsmiljö

Sociala aspekter på den fysiska miljön handlar främst om hur ett samhälles uppbyggnad och funktion påverkar förutsättningarna för att vardagen ska fungera på ett enkelt och bra sätt. Fysiska strukturer bör präglas av närhet mellan människor, närhet till kommunikationer, service, gröna områden och platser/lokaler för fritidsaktiviteter och möten. De har bevisligen en positiv inverkan på vår allmänna trivsel.

Programmets intentioner kan bidra till att förstärka befolkningsunderlaget lokalt så att förutsättningarna för service och fritidsaktiviteter främjas.

I programmet och de övergripande infrastrukturprojekt som pågår i området understryks vikten av satsningar på såväl lokala busslinjer som regional järnvägstrafik. För ungdomar och många äldre utgör närheten till trygg och säker kollektivtrafik, service och naturområden en extra viktig faktor för möjligheterna att röra sig och må väl. Möjligheten att transportera sig är i hög grad också avgörande för hur möjligheterna till utbildning på annan ort kan utnyttjas och därmed en viktig fråga för kommunen i strävan att kunna erbjuda kvalificerad arbetskraft på hemmaplan.

Boende

Tillgången till en bostad i god miljö är en förutsättning för fysiskt och psykiskt välbefinnande. Bostadssituationen i Båstads kommun präglas av en stor andel småhus i en relativt hög prisklass. Majoriteten av bostäderna i kommunen är upplåtna med äganderätt. Det finns ett behov av bostäder, anpassade för vissa grupper såsom exempelvis boenden för äldre med god tillgänglighet.

En inriktning mot en större, samlad utbyggnad av bostäder och verksamheter i anslutning till den nya stationen och såväl etablerad som planerad service och infrastruktur bidrar till att stärka området både ekonomiskt och socialt. Programmet ger goda förutsättningar för ett brett och varierat bostadsutbud som kan attrahera människor med olika boendeönskemål avseende bostadstyper och upplåtelseformer.

Trygghet

Trygghet spänner över ett brett fält med många dimensioner, alltifrån tillit mellan människor och att ha sin försörjning tryggad till att utan rädsla kunna röra sig i de offentliga rummen. Programmet behandlar ett flertal övergripande frågor, men det är normalt först i detaljplaneringen som konkreta åtgärder kan säkerställas och vidtas. I programmet redovisas bebyggelseutveckling främst i och i anslutning till befintlig bebyggelse och planerade kollektivtrafik- och rekreatiionsstråk. Programmet föreslår en struktur för bebyggelse och offentliga miljöer som syftar till

att ”bygga bort” otrygga markområden. Genom en blandning av bostäder och verksamheter försöker programmet befolka offentliga rum, vilket är positivt i ett trygghetsperspektiv.

Planprogrammet möjliggör en blandning av boende, sysselsättning, service, god tillgänglighet, ytor för rekreation och lokaler för fritidsaktiviteter, vilket ger goda förutsättningar för att kunna hantera trygghetsfrågorna på ett bra sätt.

Hållbarhetsbedömning

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet i olika former gagnar en god folkhälsa. I Båstads kommun är tillgången på områden för aktiv fritid generellt god. En av målsättningarna i programmet är att förbättra tillgängligheten till naturliga rekreationsområden genom utbyggnad som medger en sammanhängande grön-

struktur och ett nät av gång- och cykelvägar. I programmet inryms också platser för motionsaktiviteter. Sammantaget bedöms ett genomförande av programmets intentioner ge positiva effekter för människors möjlighet till fysisk aktivitet.

Arbete och försörjning

Arbete och försörjning är grundläggande för människors livskvalitet och har såväl direkt som indirekt stor betydelse. Det har betydelse för den enskilda människans fysiska och psykiska hälsa och barns uppväxtvillkor. I programmet beskrivna förändringar syftar till att stärka de allmänna kommunikationerna och öka tillgängligheten såväl inom kommunen som till arbetsmarknad och utbildning i regionen, vilket gagnar företagande och kan leda till ökad tillgång och bredd på arbetstillfällen.

Tillgången på rika natur- och kulturvärden och områden för friluftaktiviteter kopplat till de goda kommunikationerna ger också goda förutsättningar för näringslivet, och kanske speciellt besöksnäringen, att växa vilket sammantaget kan bidra till ett alltmer mångsidigt näringsliv med olika typer av arbeten.

Ett ökande befolkningsunderlag ger förutsättningar för en utbyggnad av kommunal och kommersiell service och därmed fler arbetstillfällen.

Delaktighet och inflytande i samhället

Att stärka och finna former för människors möjlighet till delaktighet och inflytande i samhället är viktiga mål för såväl individ som samhälle. Möjligheterna att påverka förutsättningarna för människors delaktighet och inflytande i samhället genom fysisk planering är dock ytterst begränsade och handlar i huvudsak om hur processerna enligt plan- och bygglagen bedrivs.

I kommunens arbete med utvecklingen av Hemmeslöv är medborgardeltagande en viktig del i planprocessen. Programmet som till sin karaktär är övergripande bildar underlag för en dialog med kommuninvånare och övriga berörda.

Hållbarhetsbedömning

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Att beskriva de ekonomiska konsekvenserna av programförslaget är förenade med stor osäkerhet. Konsekvenserna bedöms utifrån ett övergripande samhällsekonomiskt resonemang som i stora delar tar sin utgångspunkt i förutsättningarna för befolkningsutveckling och bostadsmarknad, näringsliv och arbetsmarknad samt infrastruktur.

Infrastruktur

Programmet har som yttersta målsättning att ange en hållbar utvecklingsriktning för hur Båstad kan kompletteras, detta hänger till största delen samman med järnvägen och persontågstrafiken. Båstads läge längs Västkustbanan är av stor betydelse för möjligheten att resa effektivt och bekvämt. Med tåg nås Falkenberg i norr och Helsingborg i söder (efter färdigbyggd tunnel) på ca 40 minuter. Detta definieras som en arbetsmarknad på grund av att det ofta anses vara en rimlig

pendling. Utvecklingen av Båstad är beroende av hur kopplingar och samverkan fungerar i regionen men Båstads utveckling av området runt den nya stationen är också avgörande för ett närområde som sträcker sig utanför kommungränsen. Att för regionen som helhet kunna erbjuda ett attraktivt alternativ för boende och företagande kombinerat med tillgång till exklusiv natur, kultur och effektiva kommunikationer borde gagna både kommunen och omlandet.

Befolkning, bostadsmarknad

Programmet är till stora delar ett tillväxtfrämjande dokument då det med sitt förslag till omfattande bostadsutbyggnad ska möjliggöra inflyttning. Avsikten är att det ska finnas ett brett utbud av typer av bostäder. Ökad nyproduktion bör i sig kunna underlätta rörligheten på bostadsmarknaden och detta gäller än mer om nyproduktionen inriktas

på lägen och bostadstyper som svarar mot uppdämda behov. Med ett visst utbud av mark för verksamheter utgör programmet också en potential att möta efterfrågan på mark för verksamheter inom allt ifrån tjänsteföretag till handel och tillverkning.

Näringsliv och arbetsmarknad

Förutsättningarna för ett utvecklat näringsliv i kommunen samt tillgången till en utökad arbetsmarknadsregion är som påtalats ovan intimt sammankopplad med tillgängliga kommunikationer, såväl allmänna som enskilda. I programmet föreslås satsningar som syftar till att stärka såväl kommunens redan etablerade näringsliv, som för-

utsättningarna och intresset för nyetableringar. Incitament som bättre möjligheter till utbildning, ökad tillgänglighet till allmänna kommunikationer, ökat utbud av attraktiva boendemiljöer bedöms kunna bidra till en positiv utveckling av Båstads kommun, inte minst ur ekonomisk synvinkel.

Riktlinjer för fortsatt arbete

Detaljplaner

Planeringen av området kommer från kommunens sida främst att ske genom det detaljplanearbete som följer efter planprogrammet. En detaljplan för området mellan Inre kustvägen och Västkustbanan är under framtagande. Detaljplanering av resterande del av etapp 1 (se Etappindelning nedan) kommer att följa direkt efter planprogrammet.

Den för området bildade samverkansgruppen kommer tillsammans ta fram material som visar hur de önskar att området ska utvecklas utifrån sina respektive kunskapsområden och intressen. Detta kommer att fungera som en kunskapsåterföring in i kommunens planprocess för att skapa välfungerande detaljplaner för respektive etapp.

Etappindelning

År 2015 ska Båstads nya station och Inre Kustvägen stå klara. Stationen kommer då att trafikeras och det är då viktigt att området ger en positiv bild av Båstad. Det är också viktigt att det är ett befolkat område som upplevs tryggt att använda.

Utifrån detta är det prioriterat att få till en bebyggelse kring torget framför stationen. Det är också viktigt att området delas in i tydliga etapper så att området successivt blir färdigt och inte upplevs som en byggarbetsplats under allt för lång tid.

Etapp 1

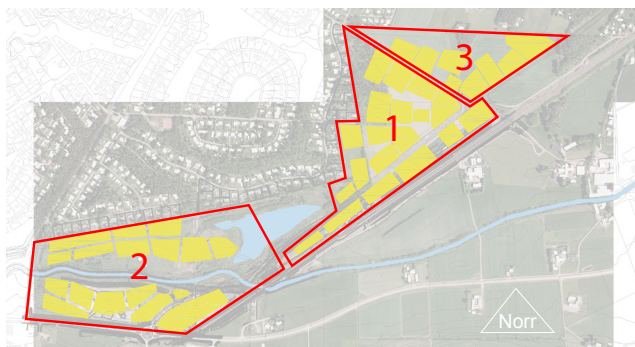
Den första etappen för exploateringen omfattas av området mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan (som det redan görs en detaljplan för) tillsammans med hela området mellan Mellanvägen och sjön. Området för etapp 1 är stort och det kan i sig behöva etappindelas beroende på i vilken takt exploateringen kan ske. Bebyggelsen kommer troligtvis att börja från två håll, dels med bebyggelse runt stationstorget som en startpunkt för tätare exploatering med flerbostadshus, dels med bebyggelse som ansluter till befintlig bebyggelse i norr som en andra startpunkt för enfamiljshus, radhus och liknande. Det är önskvärt att dessa utbyggnader båda utgår från Karupsvägen så att bebyggelsen snabbt blir sammanhängande längst en gata.

Etapp 2

Den andra etappen består av områdena kring Stensån. Det är också en stor etapp, så det kan vara lämpligt att bygga den ena sidan före den andra. Den norra sidan har sämre markförhållanden, varför marken i denna del bör överlagras. Överlagringen kan ge en naturlig etappindelning så att den södra sidan bebyggs före den norra. Området har en viktig funktion att binda samman etableringen vid stationen med Båstad centrum.

Etapp 3

Delen norr om Mellanvägen byggs med fördel ut som den tredje, och sista, etappen. Marken här brukas fortfarande som jordbruksmark och området bör inte börja bebyggas förrän tidigare etapper är färdigbyggda.



Etappindelning av programområdet.

Fortsatt arbete

Attraktivitetshöjning

Eftersom programområdet kommer att byggas ut under lång tid så kommer också stora områden att vara obebyggda under en lång tid. För att mildra intrycket av byggarbetsplats och omge redan utbyggda delar med en attraktiv omgivning finns det ett stort värde i att hitta temporära lösningar för de obebyggda områdena. Om området görs attraktivt så kan det också hjälpa till att minska det mentala avståndet mellan befintlig bebyggelse och den nya stationen och området kring denna.

Förslagsvis innefattar det successiva ianspråktagandet av området aktiviteter som inte bara har med anläggandet i sig att göra, utan som har som syfte att integrera området i folks sinne på ett positivt sätt. Exempel på åtgärder kan vara att områdena kring Stensån och sjön röjs och tillgängliggörs som ett grönområde med naturkaraktär.

Kvalitetsprogram

Hösten 2012 hölls två workshops med Båstads kommunpolitiker om hållbar stadsbyggnad. Dessa workshops var starten på ett kvalitetsarbete som kommer att pågå under hela planprocessen för att fånga upp hållbarhetsfrågor som inte ryms inom

ramen för planprogram och detaljplaner. Arbetet ska resultera i ett kvalitetsprogram som hanterar hållbarhet utifrån ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv

Särskilda undersökningar

Under det fortsatta arbetet med planläggningen av området kommer ett flertal frågor behöva studeras mer i detalj. I kapitlet Hållbarhetsbedömning beskrivs programförslagets konsekvenser och ett antal frågor identifieras. Bland dessa kan nämnas

risk- och bullerförhållanden med anledning av närheten till vägar och järnväg, hydrologiska förhållanden med avseende på dagvattenhantering och strandskydd då ny bebyggelse föreslås inom område som kommer att omfattas detta skydd.

Arbetsorganisation

Arbetsorganisation

Förarbete

Planprogrammet har föregåtts av ett arbete med tidigare planchef Per Iwansson som ledare.

Planprogrammet baseras i stort på ett tävlingsförslag och vidarearbetningar av detta från Joachim Eble Arkitektur med partners.

Planprogram

Under framtagandet av planprogrammet har en projektgrupp, bestående av följande, arbetat med planprogrammet:

Tomas Rikse, kommunchef - Båstad kommun

Henrik Nilsson, projektledare - ÅF

Lisa Rönnberg, samhällsbyggnadschef - Båstad kommun

Magnus Sjeldrup, miljöstrateg - Båstad kommun

Daniel Hansson, planarkitekt - Arkitekterna Krook & Tjäder

Johan Thein, planarkitekt - Arkitekterna Krook & Tjäder

Som stöd i planprogrammet har följande medverkat:

Fredrik Jönsson, projektingenjör - Båstad kommun

Tommy Ström, avdelningschef tekniska avdelningen - Båstad kommun

Emma Ringsbo, exploateringsingenjör - Båstad kommun

Rebecka Lindell, webb- och marknadsansvarig - Båstad kommun

Babs Lange, landskapsarkitekt - Arkitekterna Krook & Tjäder

Den politiska styrgruppen har under framtagandet av planprogrammet bestått av följande politiker:

Anette Åkesson

Annmarie Johnsson

Anne Kjellberg

Benkt Ragnarsson

Charlotta Bjärholm

Håkan Philipsson



Besök oss på bastad.se

Plankonsult

ARKITEKTERNA
KROOK & TJÄDER ■