



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

utifrån Region Skånes verktyg ”Planera klimatsmart!”



1. NIO KVALITETER FÖR EN KLIMATSMART PLANERING

Nära kollektivtrafik

Avståndet till hållplatsen är en avgörande klimatfaktor.

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

Nära vardagsservice och rekreation

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

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

Nära centrum

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

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

Gång- och cykelvänligt

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

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

Tätt

Andelen invånare per hektar har betydelse för val av färdmedel.

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

Blandade funktioner

En struktur där olika funktioner blandas minskar transportbehovet.

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

Attraktivt

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

Snabb kollektivtrafik

Konkurrenskraftig kollektivtrafik bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

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

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

Parkering och stödåtgärder

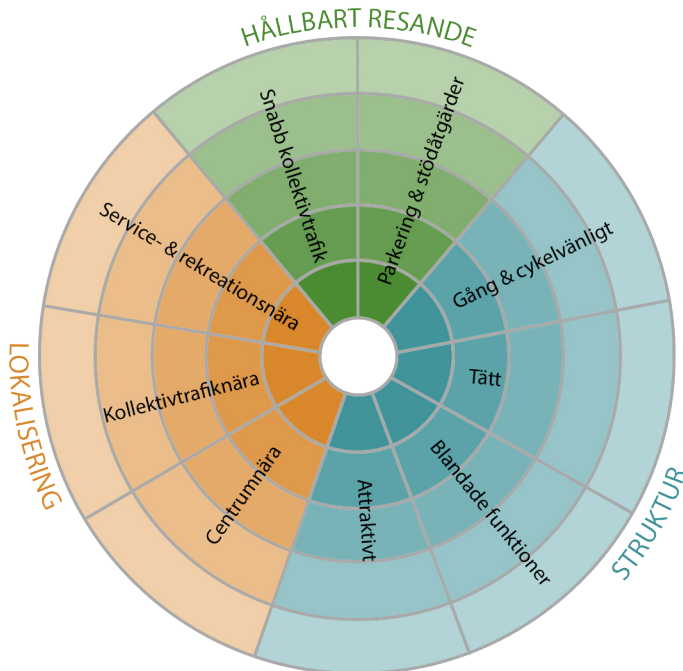
Andelen klimatsmarta resor kan ökas med hjälp av olika styrmedel inom trafikfältet samt beteende och attitydförändrande arbete.

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

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



2. VERKTYG FÖR EN KLIMATSMART PLANERING



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

Nära kollektivtrafik

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

Attraktivt

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

Gång- och cykelvänligt

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



Nära vardagsservice och rekreation

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

Nära centrum

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

Tätt

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

Blandade funktioner

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

Snabb kollektivtrafik

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

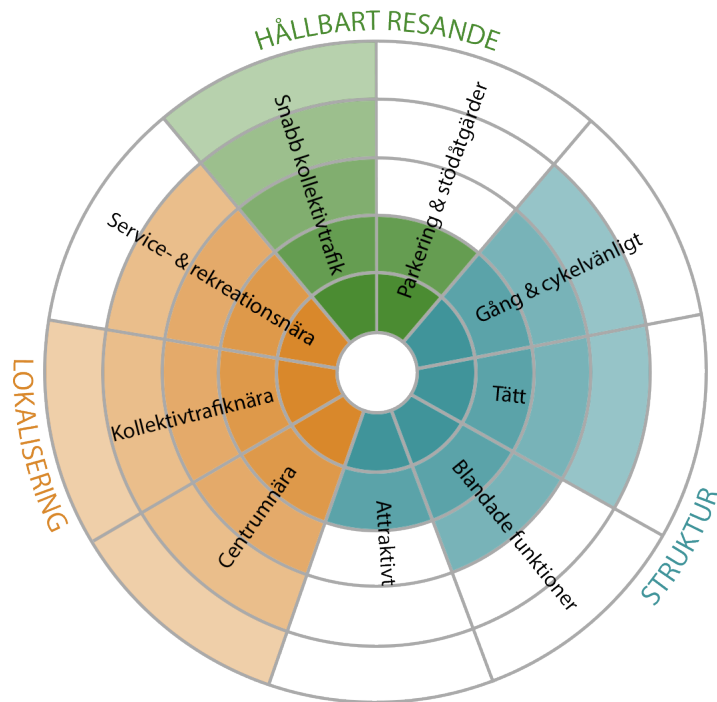
- 5 poäng - Kollektivtrafikresan dörr-till-dörr tar max 30 procent längre tid än bilen.
- 3 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar max 50 procent längre tid än bilen.
- 1 poäng - Kollektivtrafikresan dörr- till-dörr tar dubbelt så långt tid som bilen.

Parkering och stödåtgärder

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

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

3. ANALYS



Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av fler verksamheter samt tekniska anläggningar längs Inre Kustvägen genom en förlängning av den redan etablerade struktur som har möjliggjorts genom tidigare detaljplan 1652, "Eskilstorp 6:37 m.fl, Inre Kustvägen". Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till handel i anslutning till stationshuset då Båstads station måste kunna möta det ökade antalet pendlare som parkerar sin bil inom stationsområdet. Ett parkeringshus är således ett yteffektivt sätt att möjliggöra mer pendling med tåg samt buss från Båstads kommun.

Lokalisering

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

I direkt anslutning till planområdet (det vill säga väster om Inre Kustvägen) finns inom Tuvelyckan etapp 1, såväl bostäder i olika former samt service i form av exempelvis restaurang samt förskola. Norr om Tuvelyckan etapp 1 pågår detaljplanläggning för att möjliggöra ytterligare bostäder, centrumverksamhet, vård samt förskola etcetera.

Struktur

Planområdet är beläget i direkt anslutning till befintligt gång- och cykelnät. Vid en utbyggnad enligt planförslaget kommer även en gång- och cykelväg längs Inre Kustvägens östra sida att anläggas som knyts samman med det befintliga nätet.

Inom planområdet kommer inga bostäder att möjliggöras. Däremot pågår en utbyggnad av bland annat bostäder väster om Inre Kustvägen, i direkt anslutning till planområdet. I skivandets stund har cirka 350 bostadsenheter uppförts inom Tuvelyckan etapp 1 och ytterligare cirka 100 planeras att uppföras. Inom nästa etapp, dvs Tuvelyckan etapp 2, område B & C beräknas cirka 830 bostadsenheter i olika former byggas. Vid en utbyggnad enligt planförslaget med parkeringshus, handel, kontor,

centrumverksamhet samt verksamheter kommer uppskattningsvis drygt 360 personer arbeta inom planområdet. Vilket i sin tur innebär att 76 personer / 1 hektar (10 000 m²).

Hållbart resande

Planområdet är beläget i direkt anslutning till ett större bostadsområde som är under uppförande. Det i sin tur skapar förutsättningar för ett bilfritt liv då människor kan ta sig till fots eller cykel från sin bostad vidare till sin arbetsplats.

Båstad har en spridd inpendling med något fler pendlare från Ängelholm varför beräkningarna gjorts på pendlingstiden mellan Båstad och Ängelholm. Enligt Eniro.se tar det 19 min att åka kollektivt från Ängelholm till planområdet. Motsvarande sträcka tar 21 min med bil. Båstads kommun har ingen policy gällande parkering och stödåtgärder.

Området trafikeras av busslinje nr 501 (Norrviken-Båstad busstation-Båstad järnvägsstation), 502 (Båstad järnvägsstation-Båstad busstation-Torekov) och 525 Båstad-Östra Karup. Närmsta hållplatsen avseende busslinje nr 501 och 525 är lokaliserad längs Inre Kustvägen/Mellanvägen och Båstads station. Båstads station trafikeras även av busslinje 226 (Båstad-Östra Karup-Skottorp-Vallberga-Laholm). Busslinje 501 och 502 trafikerar Båstad tätort med halvtimmetrafik i rusningstid, timmetrafik övrig tid samt nattrafik fredagar och lördagar. Busslinje 226 trafikerar Båstads station-Laholm vardagar under rusningstid.

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

I skrivande stund finns ingen parkeringsstrategi eller liknande för Båstads kommun. En strategi om 20 bilparkeringar / 1000 m² BTA och 19 cykelparkeringsplatser / 1000 m² BTA centrumverksamhet är vägledande i planförslaget.

Förbättringspunkter

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

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

En gen, bred, belyst gång- och cykelväg samt cykelparkering under tak, där man även kan pumpa sin cykel, främjar och ökar trygghet för såväl fotgängare som cyklister.

Genom att etablera varierande verksamheter med blandade funktioner inom exempelvis handel och service minskas transportbehov. Planområdet är beläget i direkt anslutning till ett större bostadsområde som är under uppbyggnad.

Möjliggör arbetsgivare arbetstagare att låna/hyra cykel, elbil, lådcykel, elscooter minskas behov av att köra egen bil utifall vardagsärenden behöver göras på exempelvis lunchrast.

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