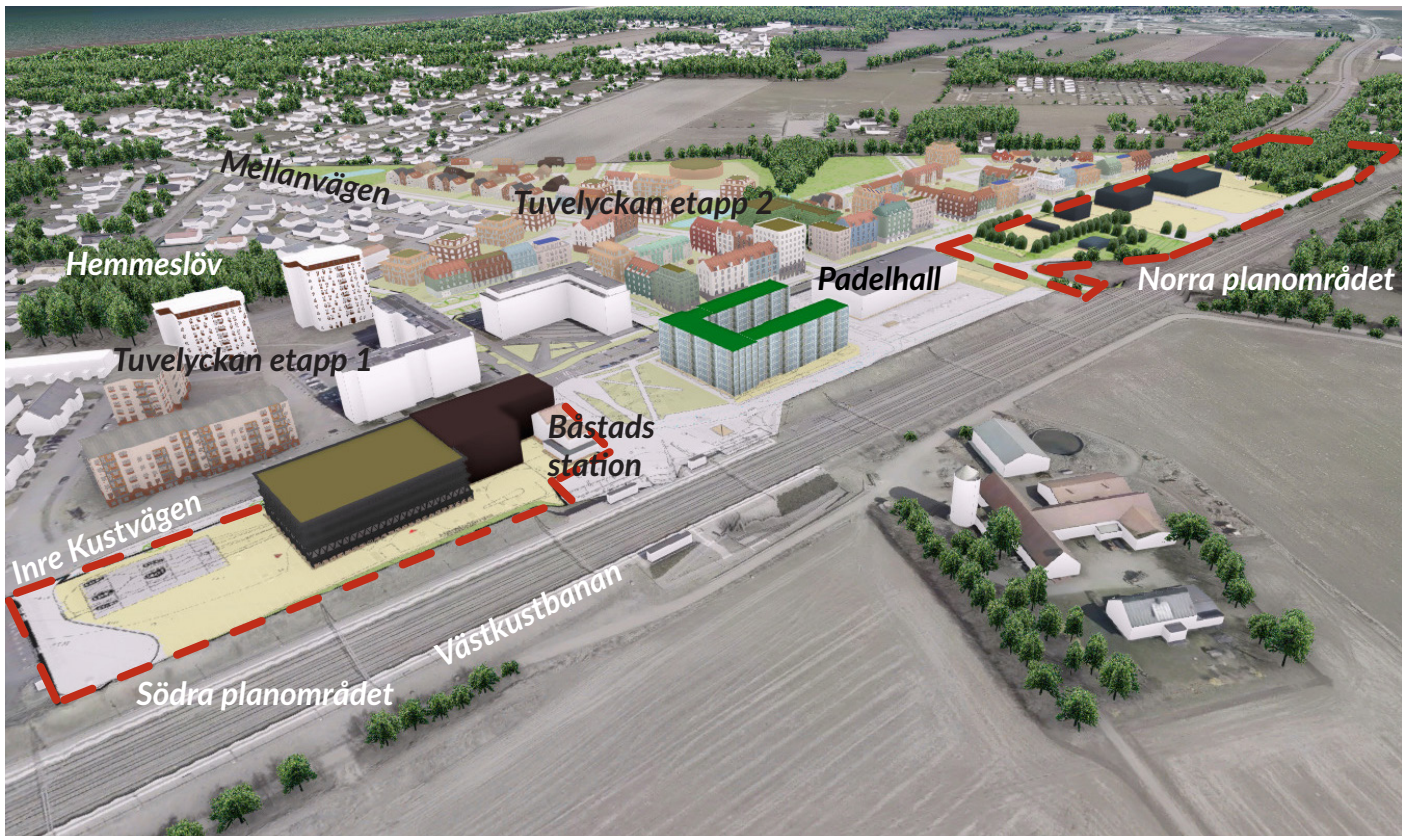




Detaljplan för
**del av Hemmeslöv 5:9 (f.d 5:14) m.fl,
Tuvelyckan, etapp 2, område A, Hemmeslöv**
i Båstad, Båstads kommun, Skåne län

Planbeskrivning





PLANHANDLINGAR

Planens diarienummer är B2019-768, KS 000426/2020 - 300

Detaljplanen består av:

- Plankarta med planbestämmelser, 2026-06-10
- Illustrationskarta, 2026-06-10
- Planbeskrivning, 2026-06-10 (denna handling)
- Granskningsutlåtande, 2026-06-10
- Samrådsredogörelse, daterad 2025-11-21
- Fastighetsförteckning, december 2025
- Grundkarta (utgör underlag till plankartan), maj 2026

Följande handlingar ingår också och finns tillgängliga på kommunen:

- Klimatanalys för förslag till exploatering av del av Hemmeslöv 5:9 (fd 5:14) m.fl. Tuvelyckan etapp 2, område A, i Hemmeslöv, 2025-11-21
- Undersökning om betydande miljöpåverkan (UBM), 2025-11-11
- Tuvelyckan etapp 2, omr A-GC-sektion och plan-A1, 2025-09-11
- PM VA-planering Tuvelyckan etapp 2, NSVA, 2024-07-05
- Riskhänsyn avseende värmeverk, Entré Båstad etapp 2, Tyréns 2024-11-08
- Rökspredning och luftkvalitetsstudie, Entré Båstad, Tyréns 2024-09-30
- Riskbedömning - Fördelningsstation, del av Hemmeslöv 5:14, Båstad Bengt Dahlgren konsult AB, 2024-08-21
- Riskbedömning - Etablering av värmeverk och fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, i Båstad, Bengt Dahlgren konsult AB, 2024-04-29
- VA-utredning för Tuvelyckan etapp 2 med omnejd, Afry, 2024-01-31
- Riskutredning för detaljplan, Transport av farligt gods på järnväg, Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C, FSD AB, 2023-08-14 förtydligad 2026-01-28, Rev B
- Elektromagnetiska fält inom Tuvelyckan etapp 2, Södra Hallands Kraft, 2023-11-14
- Magnetfält inom våra anläggningar, Södra Hallands Kraft, 2023-08-21
- Kompletterande trafikanalys, Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C, Afry 2023-06-19
- Geoteknisk undersökning, PM planeringsunderlag samt markundersökningsrapport (MUR),
- Trafikanalys enligt Trafikverkets trafikalstringsverktyg, 2023-03-27
- Hemmeslöv 5:9 m.fl, Tuvelyckan etapp 2, område A, B och C, Båstad, Tyréns, 2022-11-07
- SKA (Social konsekvensbeskrivning inkl barnkonsekvensanalys), 2020-11-27
- Okulär Inventering av Ekar Quercus robur i Ekdungen del av Hemmeslöv 5:14 Båstads kommun, 2020-11-20
- Undersökning / Behovsbedömning, 2020-09-11
- PM Geoteknik, Båstad nya stationshus, Sweco Civil AB 2015-01-15
- MUR Geoteknik, Båstad nya stationshus, Sweco Civil AB 2014-12-19
- VA-utredning för Åstad, översiktlig med kostnadskalkyl, 2012-10-01, NSVA
- Komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station, Vectura, 2013-12-09
- Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, 2013-08-13
- Tekniskt PM Geoteknik, Arbetsplan Inre Kustvägen Hemmeslöv - Skummeslöv, Vectura, 2012-12-20
- Komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station, Vectura, 2012-11-01
- Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Vectura, 2011-10-10
- Beräkning av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev D, 2013-12-18, ÅF
- Bullerutredning (vägtrafikbuller Inre Kustvägen) Hemmeslöv 5:2, 2015-02-17, Reinertsen
- PM - Yttrande om sammanvägt buller, Hemmeslöv 5:14, Båstads kommun, 2015-10-28, ÅF



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANHANDLINGAR.....	2
1. SÅ HÄR GÖRS EN DETALJPLAN	4
2. SAMMANFATTNING	5
3. PLANDATA	6
4. BAKGRUND OCH SYFTE.....	7
5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
6. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN	12
7. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	21
8. PLANFÖRSLAG	32
9. KONSEKVENSER	59
10. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	61
11. FORTSATT ARBETE.....	71
12. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	71



1. SÅ HÄR GÖRS EN DETALJPLAN

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

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

Planbesked

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

Samråd

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

Granskning

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

Antagande

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

Här är vi nu!

Överklagande

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

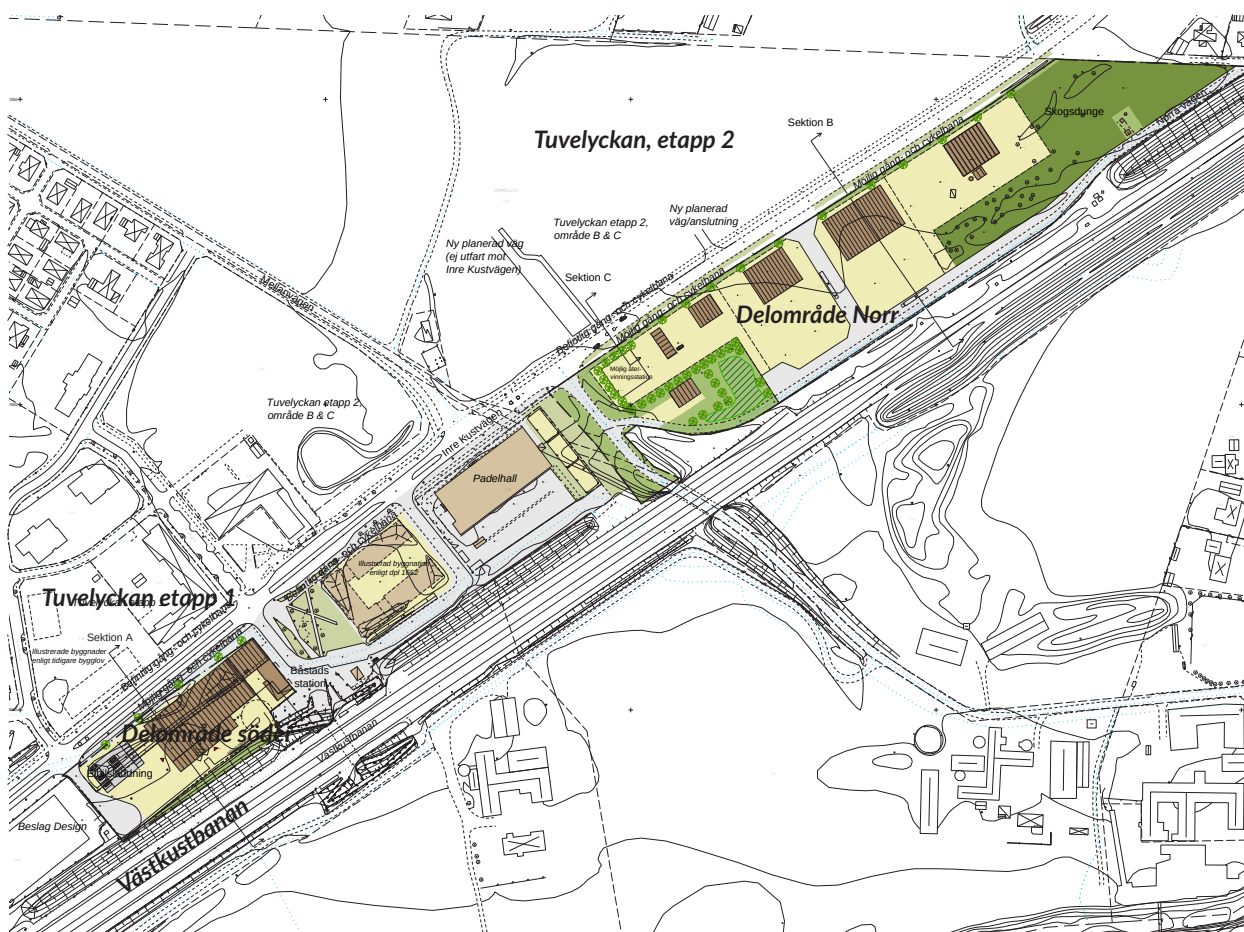
Laga kraft

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

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 exempelvis 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. Ett parkeringshus med handel i entréplan bidrar till att skapa liv och rörelse i kvarteret.

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station i Hemmeslöv och består av två olika delområden, som tillsammans är drygt 4,6 hektar (46 615 m²) stort.

Kommunen bedömer att det inte behöver göras någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB), vilket länsstyrelsen instämmer med, se sida 20.



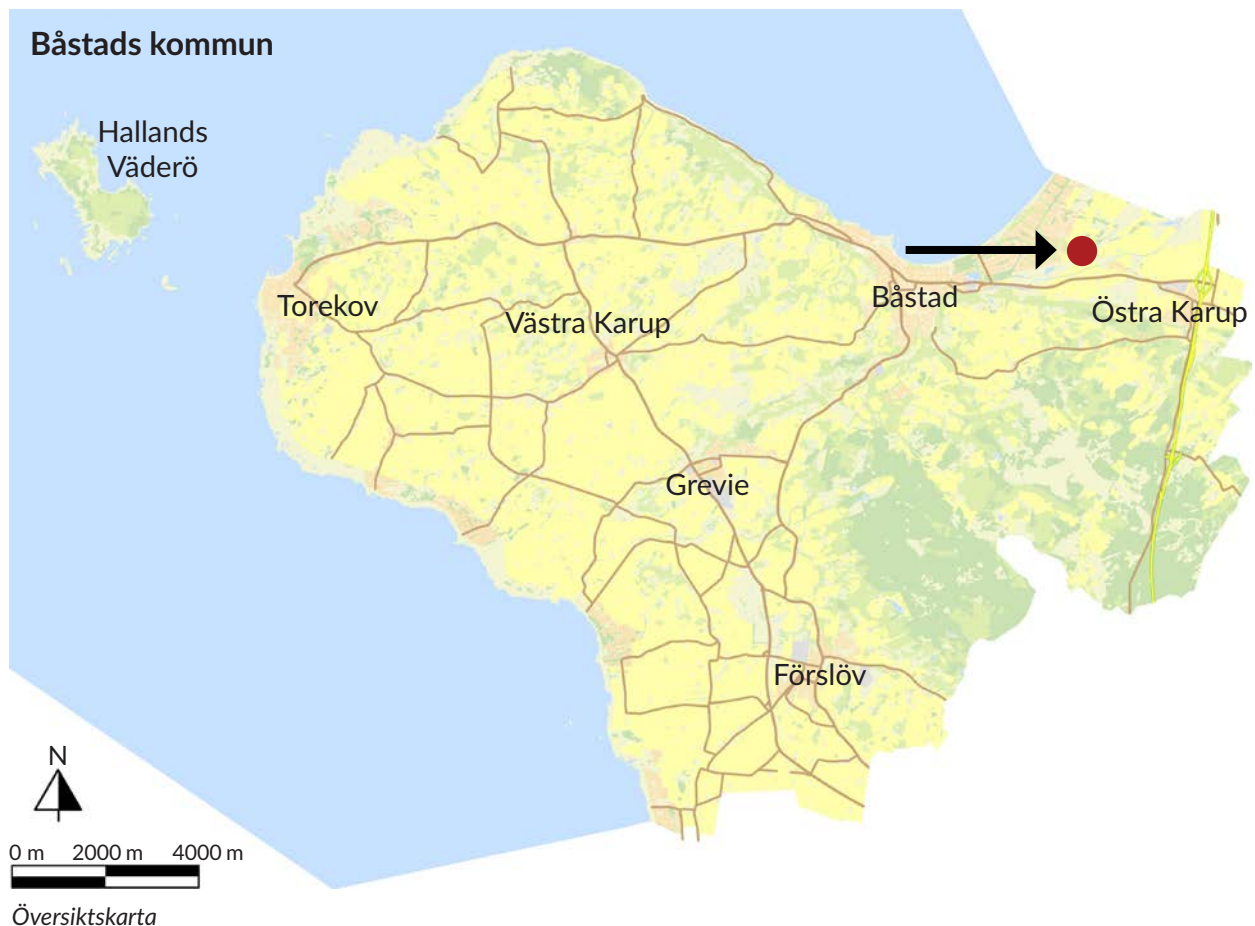
Illustrationskarta, antagandeförslag 2026-06-10



3. PLANDATA

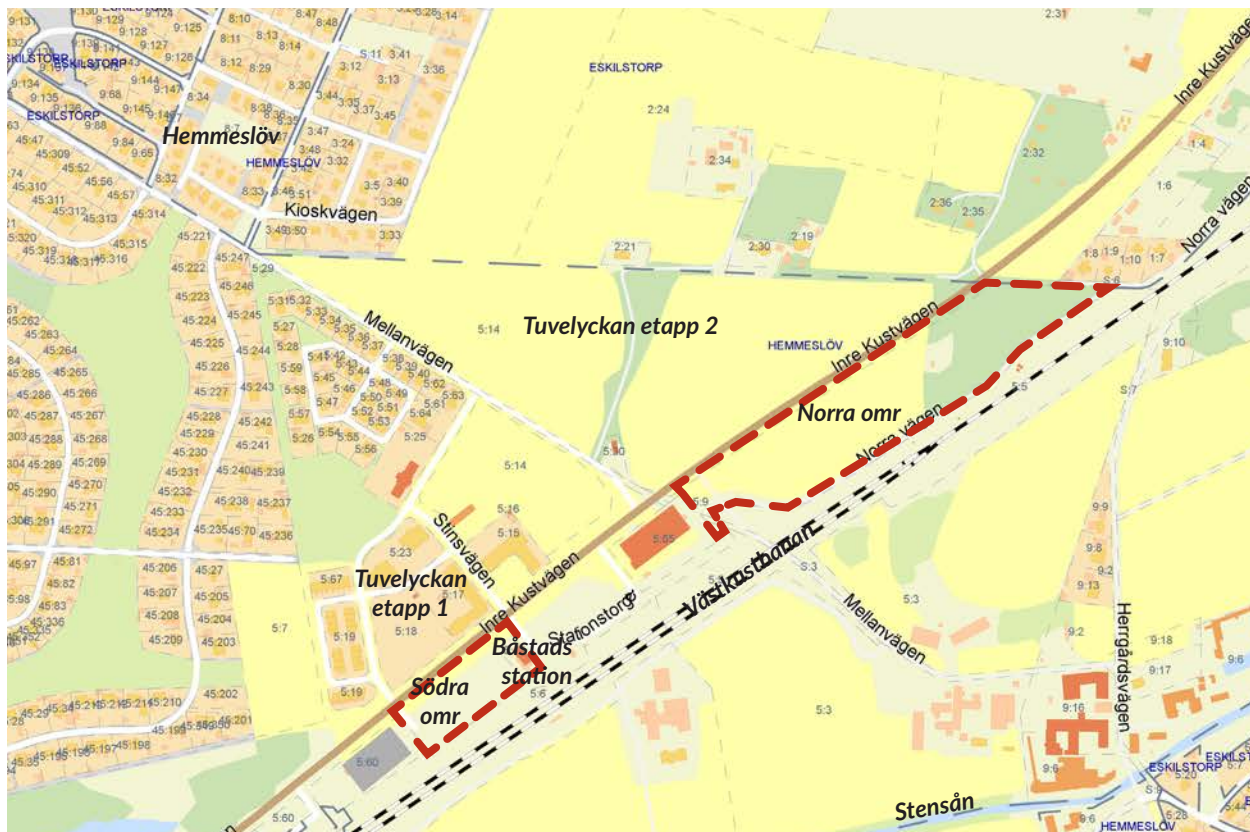
Planområdets läge och storlek

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station i Hemmeslöv ca 4 km från Båstad centrum och är drygt 4,6 hektar (46 615 m²) stort. Planområdet omfattar två delområden. Den södra delen omfattar mark mellan Inre Kustvägen och järnvägen där stationshus och en parkeringsplats är anlagd. Den norra delen omfattar marken mellan Inre Kustvägen norr om Mellanvägen till och med skogsdungen i norr. Marken söder om Mellanvägen är planlagd sedan tidigare medan den norra delen inte är planlagd än. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Hemmeslöv S:3, 5:5, 5:6 och 5:9 samt hela fastigheten Hemmeslöv 5:13.



Ägoförhållanden

Fastigheterna Hemmeslöv S:3 och 5:13 är i privat ägo, fastigheterna Hemmeslöv 5:5 och 5:6 ägs av Trafikverket och fastigheten Hemmeslöv 5:9 ägs av Båstads kommun.



Ungefärlig avgränsning av planområdet och omgivande fastigheter

4. BAKGRUND OCH SYFTE

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 exempelvis 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. Ett parkeringshus med handel i entréplan bidrar till att skapa liv och rörelse i kvarteret.

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

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

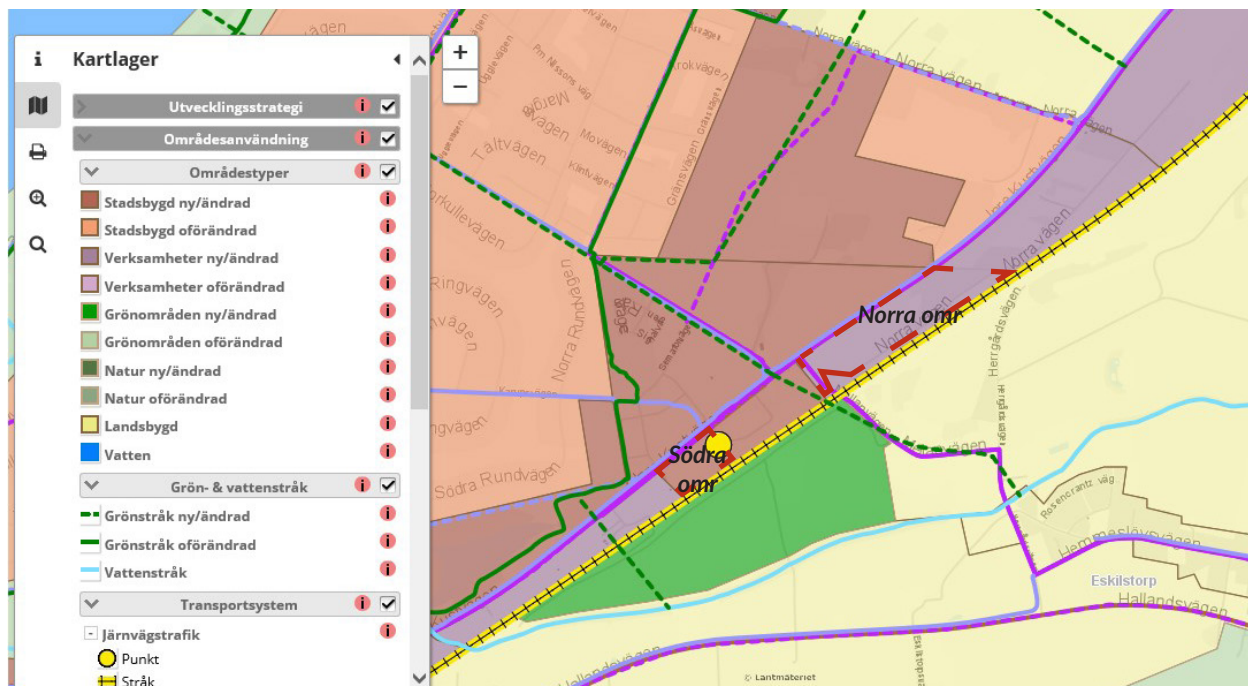
5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

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

Översiktsplan

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Planen är förenlig med översiktsplanens (ÖP2030) intentioner samt Planeringsstrategi för översiktsplanering för Båstads kommun, antaget av kommunfullmäktige den 29 maj 2024.

Detaljplan

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

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

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.



Utdrag ur gällande detaljplan 1652 samt detaljplanerna 1511, 1671, 1680, 1705 som är belägna utanför planområdet

Bevarandeplan

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

Kulturmiljövårdsprogram

Planområdet berörs inte av kulturmiljövårdsprogram för Båstads kommun.

Miljö- och klimatprogram

Båstads kommuns miljö-och klimatprogram 2025-2030 (antaget av kommunfullmäktige den 18 juni 2025) anger en övergripande inriktning för det lokala arbetet med miljö- och klimatrelaterade frågor. Fokus ligger på de tre områdena biologisk mångfald och ekosystemtjänster, hållbar samhällsutveckling samt ett hållbart energisystem med begränsad klimatpåverkan. Utifrån de tre fokusområdena – har sex långsiktiga mål tagits fram för kommunens miljö- och klimatarbete:

1. Hållbar förvaltning av vatten och hav
2. Natur och biologisk mångfald bevaras och utvecklas
3. Minskad användning av miljö- och hälsofarliga ämnen och material inom kommunens verksamheter
4. Ökad resurseffektivitet inom alla verksamheter
5. Ökad resiliens vid ett föränderligt klimat
6. Nettonollutsläpp av växthusgaser till 2045

Till varje mål hör en eller flera strategier som tydliggör inriktningen för hur kommunen ska arbeta för att nå målen och nyckeltal som gör det möjligt att följa utvecklingstrenden över tid. En åtgärdsplan till Miljö- och klimatprogram för Båstads kommun 2025-2030, för att nå målen, är framtagen och antogs av kommunstyrelsen den 11 november 2025.

Avfallsplan

"Plan för ett resurssmart samhälle 2025–2032" (antaget av kommunfullmäktige den 27 november 2024) är kommunens avfallsplan som tagits fram i ett samarbete mellan ägarkommunerna och Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR AB). Syftet med planen är att minska avfallsets mängd och farlighet samt omvandla avfall till resurser för att skapa ett hållbart samhälle.

Avfallsplanen innehåller 2 mål (uppdelat på 4 specificerade mål) och åtgärder för avfallshanteringen i Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Åstorp och Ängelholms kommun:

Mål 1 - Förebyggande av avfall inklusive återbruk

Mål 2 - Återvinning av det avfall som uppstår

Målen och åtgärderna ska bidra till att avfallet i kommunerna minskar och att det avfall som slängs blir nya resurser samt mindre farligt för miljön och människors hälsa. Åtgärdsplan, för att nå målen, är framtagen.

Energiprogram

Båstads kommun Energiplan 2026-2030 (antaget av kommunfullmäktige den 29 april 2026) kopplar an till andra miljöstrategiska styrdokument som Miljö- och klimatprogram 2025–2030 och avfallsplanen Plan för ett resurssmart samhälle 2025–2033 och utgör ett underlag för kommunens översiktsplan.

Båstads kommuns energiplan för 2026–2030 bygger på fyra centrala fokusområden som är särskilt viktiga ur ett energiperspektiv:

1. Driftsäker och tillräcklig energiförsörjning
2. Energieffektiva fastigheter, entreprenader och infrastruktur
3. Energieffektiva transporter och fossilfria drivmedel
4. Engagera fler i energiomställningen

För varje fokusområde finns formulerade mål samt strategier och insatser som syftar till att uppnå dessa mål och bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart energisystem. Målen är fördelade mellan kommunorganisationen samt kommunorganisationen i samverkan med näringslivet. Även om kommunorganisationen inte har full rådighet över alla frågor inom energiområdet, har den en viktig funktion som drivande aktör genom att som samhällsplanerare, fastighetsägare, upphandlare, tillsynsmyndighet och samarbetspartner till näringsliv och invånare stimulera, samordna och möjliggöra att mål och insatser förverkligas.

Målen i energiplanen är delvis utformade för att komplettera kommunens miljö- och klimatprogram, där ambitionen är att uppnå nettonollutsläpp senast år 2045. Eftersom energiproduktion och energianvändning har stor klimatpåverkan är åtgärderna i planen utformade för att bidra till att detta mål nås.

Planförslaget överensstämmer med Energiplan 2026-2030 bland annat genom att utveckling sker på en plats där det råder goda kollektivtrafikmöjligheter vilket medverkar till en hållbara transportmöjligheter för de som exempelvis pendlar. En etablering av ett värmeverk innebär att en alternativ energiförsörjning kan tillhandahållas vilket tryggar och främjar robust hållbar energiförsörjning.

6. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

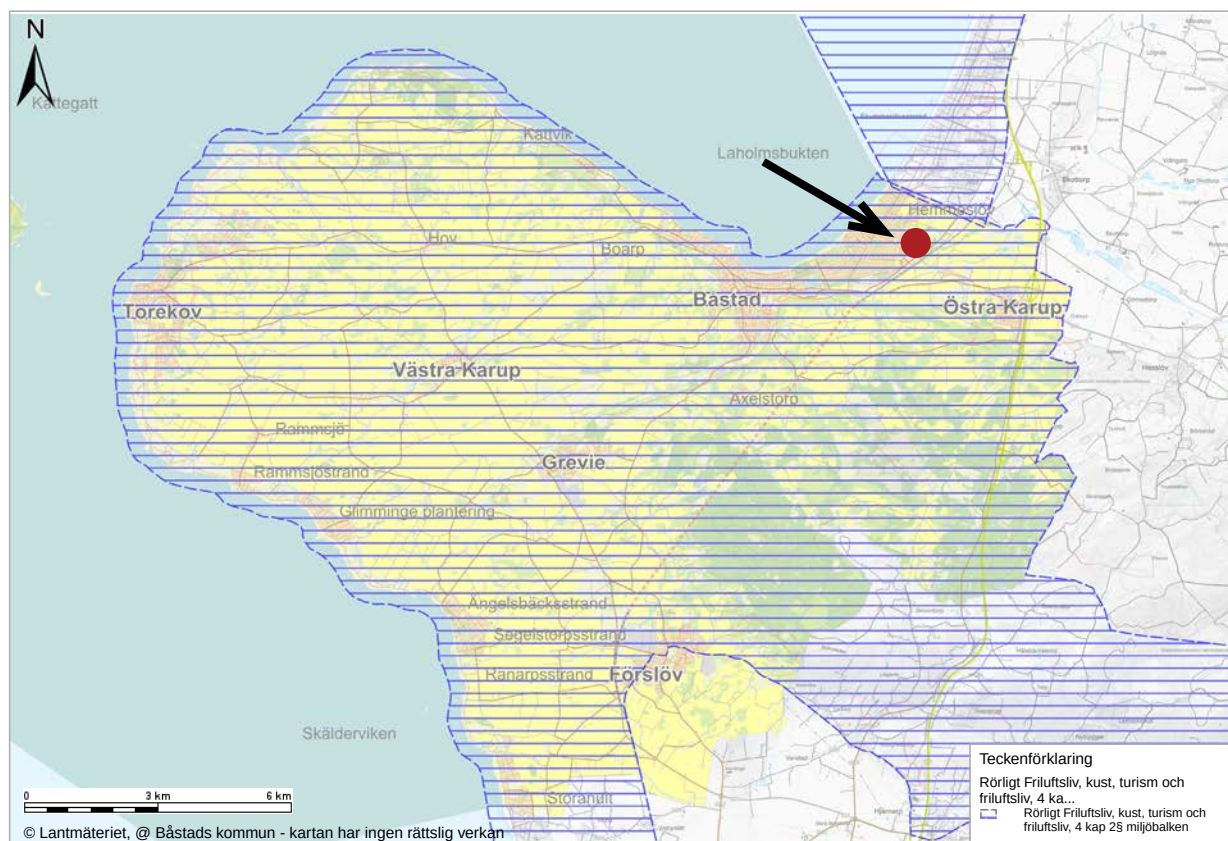
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap MB

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

Riksintressen

Rörligt friluftsliv, kust, turism och friluftsliv (4 kap 2 § MB)

Riksintresset för rörligt friluftsliv, kust, turism och friluftsliv omfattar i princip hela Båstads kommun med undantag för ett område sydöst om Förslövs samhälle.



Omfattning av Riksintresse rörligt friluftsliv, kust, turism och friluftsliv i Båstads kommun. Planområdets läge är markerat med röd cirkel.

För riksintresseområdet finns idag ingen riksintressebeskrivning. I miljöbalken anges att turismen och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Planområdets södra delområde består i dagsläget av en asfalterad parkeringsyta där även Båstads stationshus är beläget. Planområdets norra delområde omfattar odlad betesmark och en skogsdunge mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan.

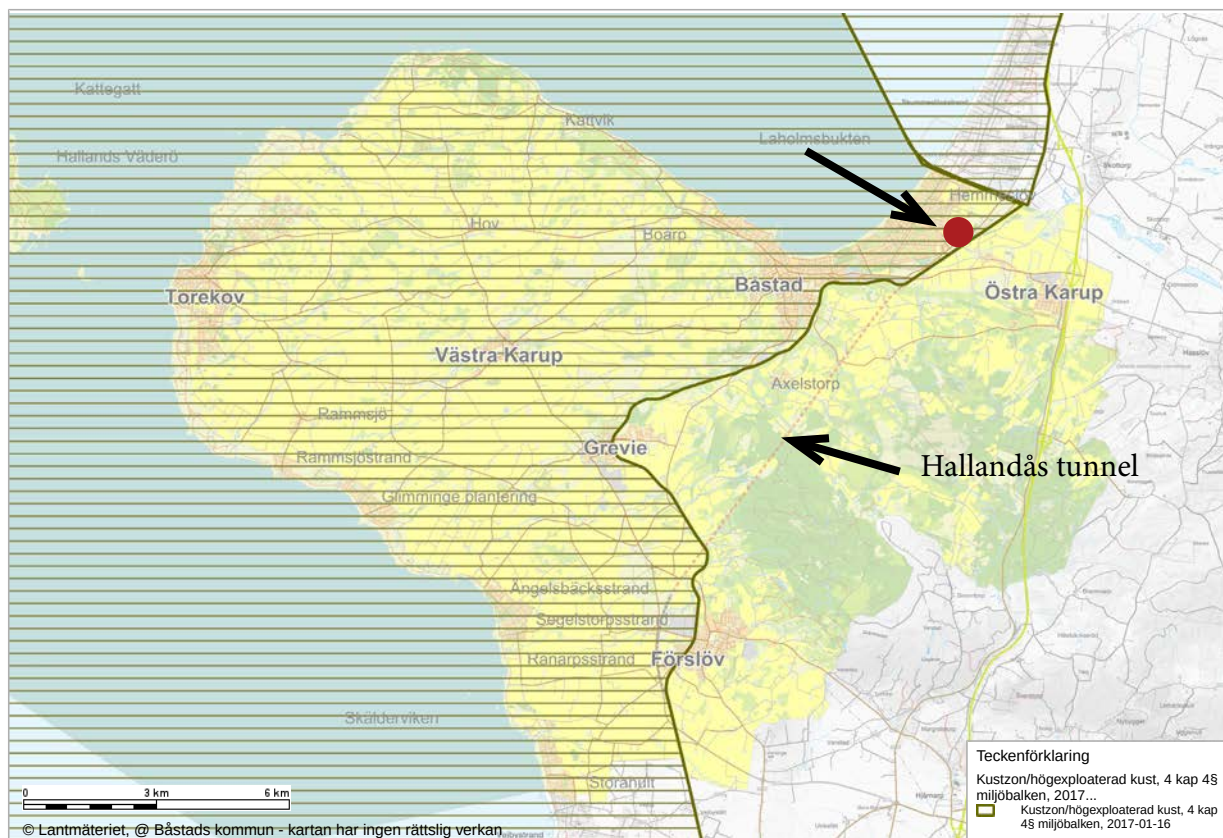
Värdena inom planområdet i de båda delområdena bedöms vara begränsade, eftersom de ligger inspränga mellan järnvägen och Inre kustvägen. Dessutom har det södra delområdet redan tagits i anspråk. Skogsdungen inom det norra delområdet kommer dock till största del att bevaras och planläggas som NATUR.

Riksintresset för rörligt friluftsliv ska enligt miljöbalken (4 kap 1 §) inte hindra utvecklingen av befinnliga tätorter. En utveckling av Båstads samhälle i anslutning till Båstads järnvägsstation är av stor betydelse för orten och bedöms inte kunna tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att planförslaget inte innebär en negativ påverkan på riksintresset för rörligt friluftsliv.

Riksintresse Kustzon/Högexploaterad kust (4 kap 4 § MB)

Riksintresset för kustzon/högexploaterad kust berör hela kusten inom Båstads kommun och i princip hela kommunen med undantag för ett område i öst där avgränsningen går i linje med den tidigare sträckningen av Västkustbanan. Sedan utpekandet av riksintresset har en tunnel anlagts genom Hallandsås vilket därmed innebär att Västkustbanans sträckning ändrats.



Omfattning av Riksintresse kustzon/högexploaterad kust i Båstads kommun. Planområdets läge är markerat med röd cirkel.

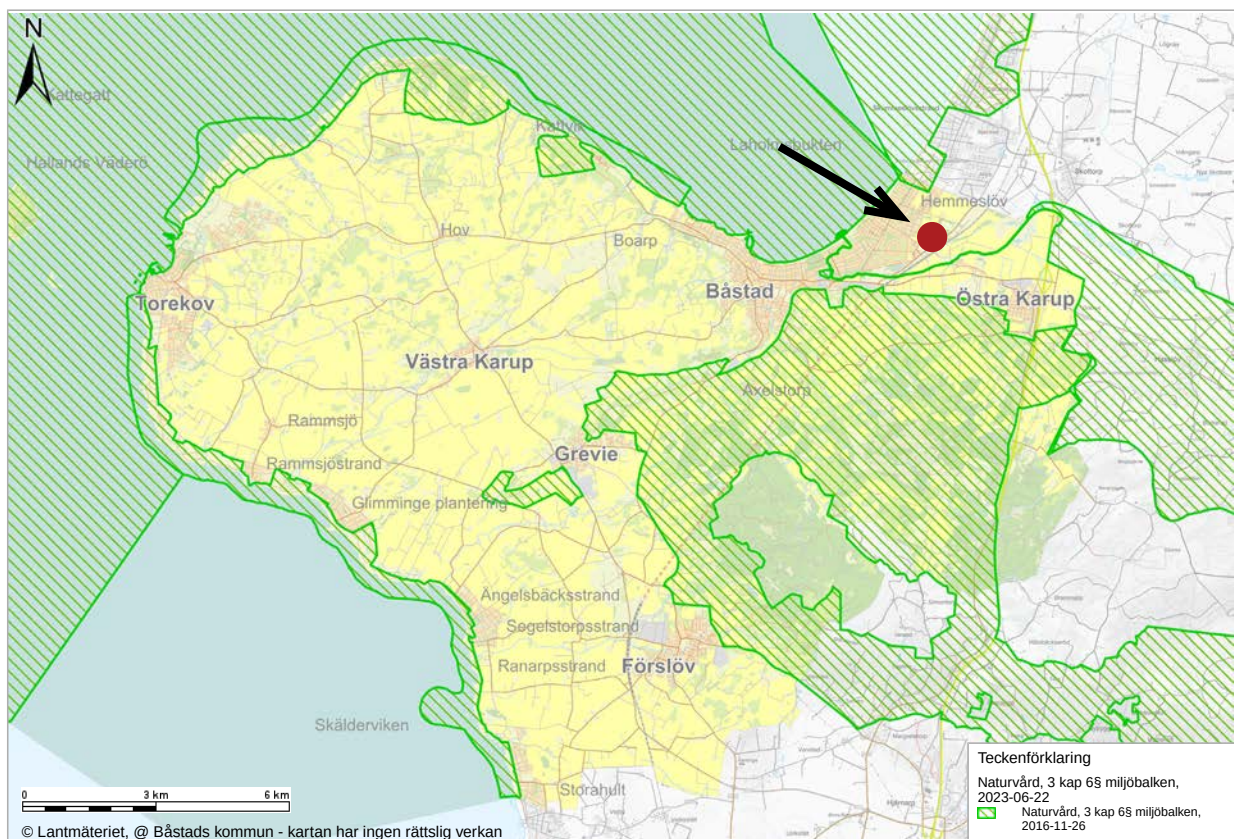
Riksintresset beskrivs i Länsstyrelsen i Skånes rapport "Skånes kustområden - ett national-landskap" från 2001. En samlad bedömning av värdena görs där utifrån fyra aspekter: Landskapsbild, Strukturer och samband, Områden och objekt samt Friluftsliv och turism. De värdekärnor som pekas

ut i rapporten är i huvudsak: Hallandsås, Sinarpsdalen, Grevie Salomonhög och Stora Nötte, Grevie åsar, Segelstorp, Norrviken, Hovs hallar, Hov, Bjärekusten och Hallands väderö. Planförslaget bedöms inte utgöra en del av dessa värdekärnor eller på annat sätt påverka värdena inom kustzonen negativt. Riksintresset för kustzon/högexploaterad kust ska enligt miljöbalken (4 kap 1 §) inte hindra utvecklingen av befintliga tätorter. En utveckling av Båstads samhälle i anslutning till Båstads järnvägsstation är av stor betydelse för orten och bedöms inte kunna tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att planförslaget inte innebär en negativ påverkan på riksintresset för kustzon/högexploaterad kust.

Naturvård (3 kap 6 § MB)

Laholmsbukten, belägen ca 1 100 meter nordväst om planområdet, omfattas av riksintresse för naturvård enligt MB 3 kap 6 §.



Omfattning av Riksintresse naturvård i Båstads kommun. Planområdets läge är markerat med röd cirkel.

Laholmsbukten, som i dagsläget har måttlig ekologisk status respektive uppnår ej god kemisk status, kommer att vara slutrecipient för det dagvatten som genereras inom planområdet. Målsättningen är god ekologisk status 2027. Föreslagen dagvattenhantering har utöver en flödesreglerande funktion även en renande verkan. Föroreningsberäkningarna i den utredning som Afry tagit fram (daterad den 31 januari 2024) visar att föroreningsmängderna ökar efter exploatering utan åtgärder, men minskar med föreslagna åtgärder. En exploatering med föreslagna dagvattenåtgärder bör alltså kunna underlätta för Laholmsbukten (SE563330-124600) att uppnå MKN (god kemisk ytvattenstatus och god ekologisk status). Ett genomförande av planen bedöms vara förenligt med riksintresset för Laholmsbukten.

15



Skyddsområde väg

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

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

Globala mål 2030

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

Miljökvalitetsmål

Ett genomförande av detaljplanen påverkar ett antal miljökvalitetsmål. Generationsmålet är ett inriktningsmål för miljöpolitiken och anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Det innebär att till nästa generation ska vi lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet är utfärdat av Naturvårdsverket och definierat av riksdagen. Detaljplanen bedöms förenlig med miljökvalitetsmålen bland annat med anledning av att byggnation sker inom delvis redan ianspråktagen mark i ett kollektivtrafikhögt läge.

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

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

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

God bebyggd miljö: *"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."* - Hur målet påverkas beror

på vilken verksamhet som etablerar sig inom området. Om det blir en besöksintensiv verksamhet eller en verksamhet med många anställda och företrädesvis med öppettider en stor del av dygnet bidrar det till att befolka platsen kring Båstads station, vilket skapar trygghet och bidrar positivt till ortens identitet. En annan positiv effekt är förtätning av mark som inte är lämplig att nyttja på annat sätt än som verksamhetsmark vilket innebär god hushållning med mark.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

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

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten och att tillhandahålla aktuell information om föroreningsnivåerna. (Naturvårdsverket ansvarar dock för miljö kvalitetsnormerna för ozon.) Båstads kommun har inga problem med att klara miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft enligt Skånes luftvårdsförbund rapport 2024. Denna plan bedöms inte förändra den situationen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

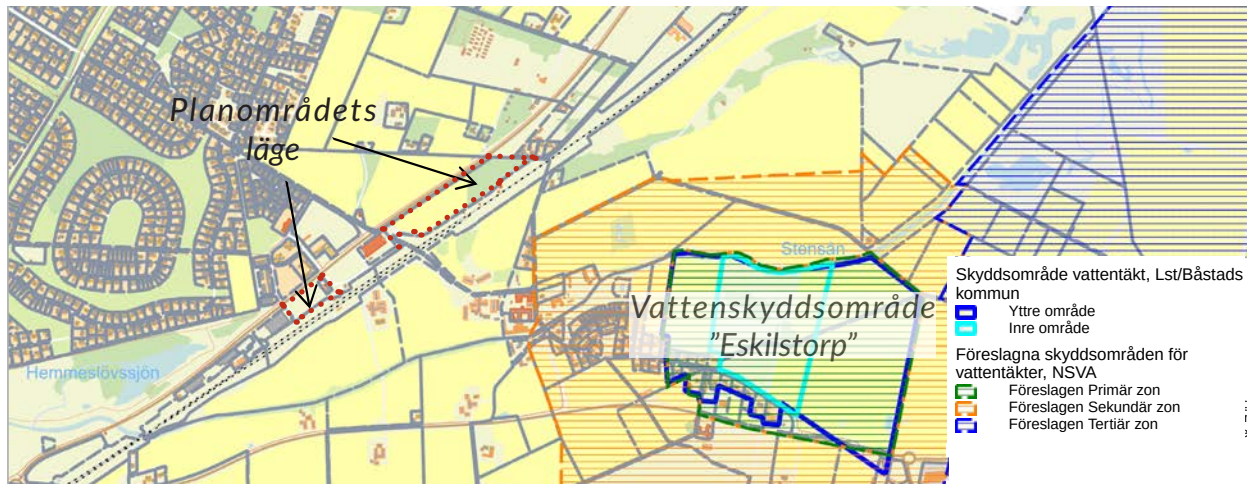
Ett antal vattenförekomster skulle kunna påverkas av eventuella föroreningar från planområdet. Föroreningsmängder bedöms minska vid åtgärder föreslagna i den VA-utredning som Afry gjort, daterad den 31 januari 2024.

Ytvattenförekomst	Ekologisk status	Kemisk status
Stensån, SE625688-374142	Måttlig	Uppnår ej god
Stensån (havet-jvg), SE625637-369083	Måttlig	Uppnår ej god
Laholmsbukten, SE563330-124600	Måttlig	Uppnår ej god
Grundvattenförekomst	Kvantitativ status	Kemisk status
Laholmsslätten, SE626116-132280	God	God
Östra Karup-Våxtorp (obj ID: 2818071)	God	God
Bjärehalvön, SE625674-131386	Otillfredsställande	Otillfredsställande

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

Vattentäkter

Planområdet angränsar inte till någon vattentäkt. På uppdrag av Båstads kommun och Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA) har WSP pekat ut vattenskyddsområden i Båstads kommun och även angett primär, sekundär och tertiär zon, vilka kommunfullmäktige antog 2017. Avgränsning av dessa vattenskyddsområden fastslogs av länsstyrelsen under 2025 men har överklagats. De gäller dock parallellt med de gamla även om det är överklagat. Avståndet mellan planområdet och den närmaste vattentäkten, "Eskilstorp" är cirka 225 meter öster ut. Vattentäkten "Idrottsplatsen, Malen och Axelorp" är belägen cirka 2 500 meter sydväst om planområdet.



Vattenskyddsområde Eskilstorp, WSP 2017 (Planområde markerat med röd prickad linje).

Strandskydd

Planområdet berörs inte av strandskydd.

Landskapsbild

Förslaget innebär genom möjligheterna till exploatering att landskapsbilden kan påverkas. Detta kommer att upplevas både av de som vistas i området och de som kommer med tåg eller bil. Bebyggelsen föreslås hålla en måttlig skala med en högsta nockhöjd på mellan 13-16 meter. I Europeiska landskapskonventionen beskrivs innebörden av begreppet "landskap" och att det som också påverkas av människan är stadslandskapet och det urbana landskapet. Sammantaget kommer det som detaljplanen medger kunna innebära en påverkan på landskapsbilden men inte i den utsträckning att det bedöms utgöra en betydande negativ påverkan. Området har till stor del redan förändrats på ett sätt som inverkar på landskapet och genomförandet av detaljplanen innebär en förstärkning av landskapets urbana kvaliteter på platsen.. Planområdet omfattas inte av landskapsbildsskydd.

Ekosystemtjänster

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

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



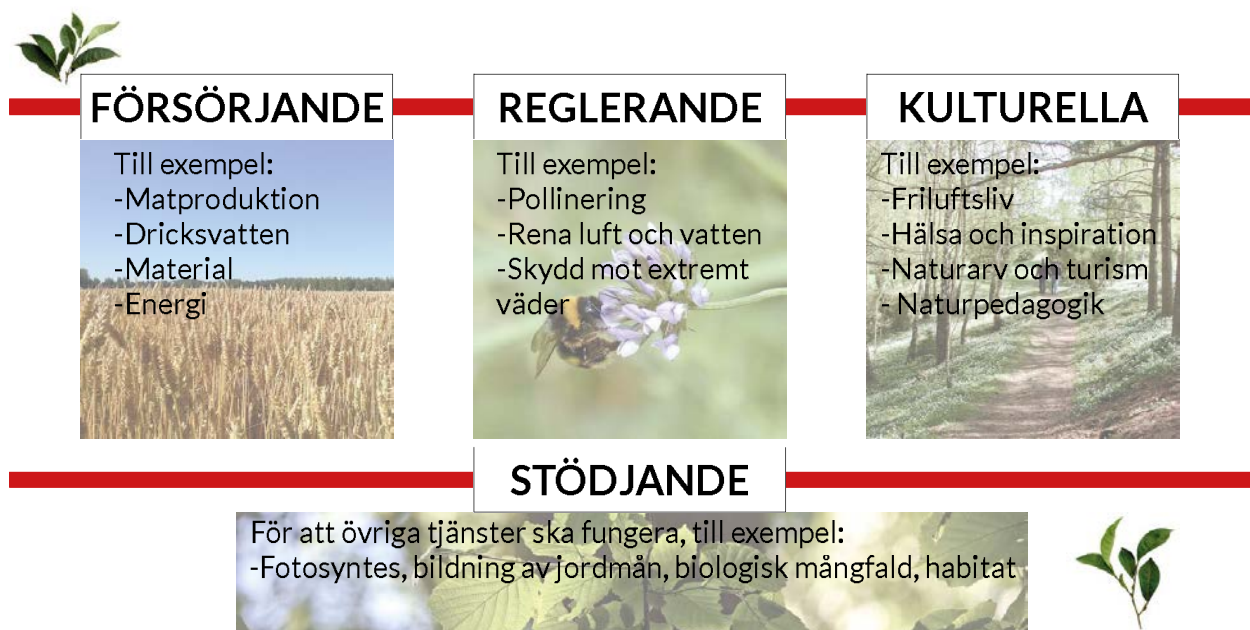
Reglerande ekosystemtjänster tryggar och förbättrar vår livsmiljö genom att reglera och minska oönskade effekter. Exempel på detta är grönska som renar vatten och luft och bidrar till att minska buller, träd som bidrar med skugga och pollinerande bin som är helt avgörande för matproduktionen.

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

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

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

Exempel på olika ekosystemtjänster presenteras i bilden nedan.



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

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

Skogsdungen är inventerad (Okulär Inventering av Ekar Quercus robur i Ekdungen del av Hemmeslöv 5:14 Båstads kommun, den 20 november 2020). Majoriteten av ekarna (det vill säga 28 av totalt 31 ekträd) är belägna inom mark som planläggs som NATUR och avses därmed att skyddas för framtiden. Skogsdungen inom NATUR kommer även i fortsättningen kunna fungera som ett grönst-



råk och "stepping stone" som förbinder våtmarken Klarningen med havet. Tre av ekarna är belägna inom verksamhetsmark i nära anslutning till mark planlagd som NATUR.

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

Undersökning / Behovsbedömning

När en kommun upprättar en detaljplan ska en strategisk miljöbedömning göras om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (6 kap. 3 § miljöbalken). För att ta reda på om planen eller planändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska kommunen ta fram en så kallad undersökning (6 kap. 5 § miljöbalken). Undersökningen innebär att kommunen identifierar omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan.

Båstads kommun har i ett tidigt skede av denna planprocess, 2020, tagit fram en så kallad Undersökning (tidigare benämning Behovsbedömning). Sammanfattningsvis bedömde Båstads kommun att planförslaget inte kan antas medföra en sådan miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap. 11, 12 §§ behövde genomföras.

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

Eftersom denna planprocess har pågått under en längre tid har kommunen valt att uppdatera Undersökning/behovsbedömning enligt de krav som nu gäller (år 2025). Planhandlingarna har, utöver tidigare undersökning/behovsbedömning, kompletterats med en ny Undersökning om betydande miljöpåverkan, daterad den 11 november 2025.

Då detaljplanen bedöms möjliggöra ett så kallat "Annat stadsbyggnadsprojekt" har bedömningen av planens miljöpåverkan gjorts utifrån miljöbedömningsförordningens 5 § samt 10-13 §§. Slutsatsen är, liksom tidigare, att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer därför inte att göras för denna detaljplan.

Undersökningens slutsats grundar sig bland annat på följande aspekter:

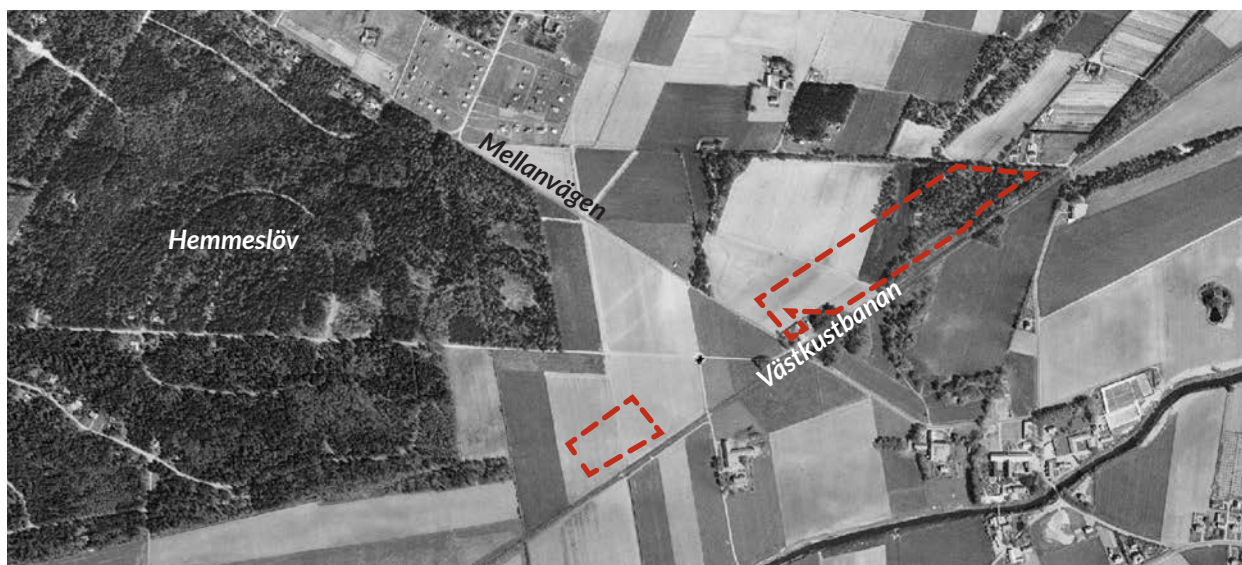
- Detaljplanen överensstämmer med kommunens översiktsplan.
- Detaljplanen bedöms bidra till en miljömässigt hållbar utveckling och en god hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt.
- Detaljplanen bedöms inte innebära någon påtaglig skada på berörda områden av riksintresse.
- Detaljplanen bedöms inte innebära en betydande påverkan på skyddade kultur- eller naturvärden internationellt, nationellt eller lokalt.
- Detaljplanen bedöms inte innebära betydande risker för människors hälsa och säkerhet.
- Detaljplanen bedöms inte innebära försämrade möjligheter att uppnå miljökvalitetsnormerna för luft, vatten eller buller.

7. FÖRUTSÄTTNINGAR

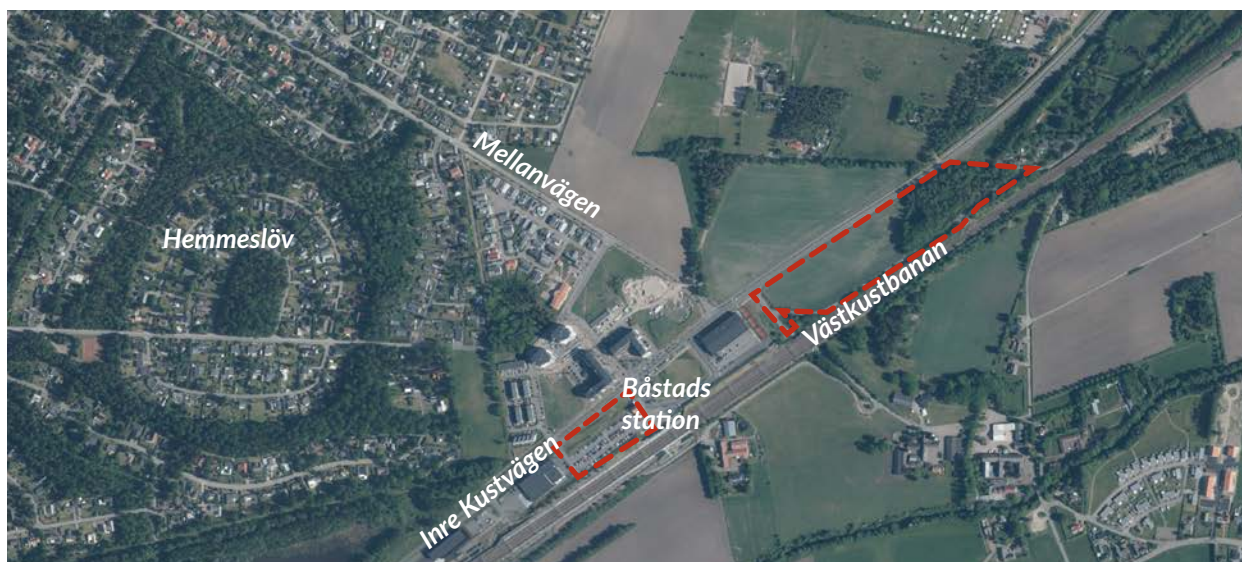
Bebyggelse

Historik

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



Ortofoto från 1965-1967 med planområde markerat med röd linje



Ortofoto från april 2024 med planområde markerat med röd linje



Bostäder

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

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

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

Inom detaljplan för område norr om Hallandsvägen, det vill säga Petersberg (dpl 1697) möjliggörs bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. I skrivande stund är ingen byggnation uppförd ännu. Syftet med planläggningen är även att knyta ihop "gamla Båstad" med Båstads station (som invigdes december 2015) och dess omgivande nya bebyggelse.

En detaljplan för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, antogs den 29 april (laga kraft 27 maj, dpl 1705). Detaljplanen syftar till att möjliggöra än fler bostäder i anknytning till stationsområdet. Området för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, angränsar i öster till aktuellt planområde (norra delen). Tuvelyckan etapp 2, delområde B och C, är beläget norr om Tuvelyckan etapp 1 och etapperna separeras från varandra till största del av Mellanvägen

Kommersiell, offentlig och social service

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station, cirka 1000 m nordost om det befintliga handelsområdet Entré Båstad. Inom handelsområdet Entré Båstad driver även Friskis & Sveltis, Besikta, frisörsalong, pizzeria och Båstad seafood sina respektive verksamheter. Längs med Hallandsvägen (som sedan övergår till Köpmansgatan) västerut (in mot centrala Båstad) finns det service i form av bland annat handel, bensinstation, apotek och post. Inom en radie om cirka 2,5-3 km från planområdet når man vård, förskola, skola och idrott. Byggnation i form av både bostäder och centrumverksamhet har uppförts i anslutning till Båstads station (Tuvelyckan, etapp 1). Ett kvarter (det närmst planerat parkeringshus) är dock inte bebyggt ännu. Även i exploateringsområdet Tuvelyckan, etapp 2, kommer inslag av centrumverksamhet och omsorgsfunktioner att komplettera tilltänkta bostäder.

Verksamheter

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

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

Mark och vegetation

Mark och vegetation

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



Vy mot nordost sett från Beslag Design, augusti 2020



Vy mot sydväst sett från Båstads station, augusti 2020

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



Vy mot nordöst sett från korsningen Mellanvägen / Inre Kustvägen, Inovitas gaturvy 2018

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

I en sökning (mars 2025) i Artportalen mellan åren 2000-2025 finns noterad spel/sång av Svart rödstjärt registrerat under våren 2020. I övrigt finns inga kända intresseområden vad gäller flora,



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

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

Allmän plats

Cirka 5 300 m² av det södra planområdet, det vill säga området söder om Båstads station, är idag allmän plats och planlagt som P-PLATS. Se även sida 10 (gällande detaljplaner).

Vattenområden

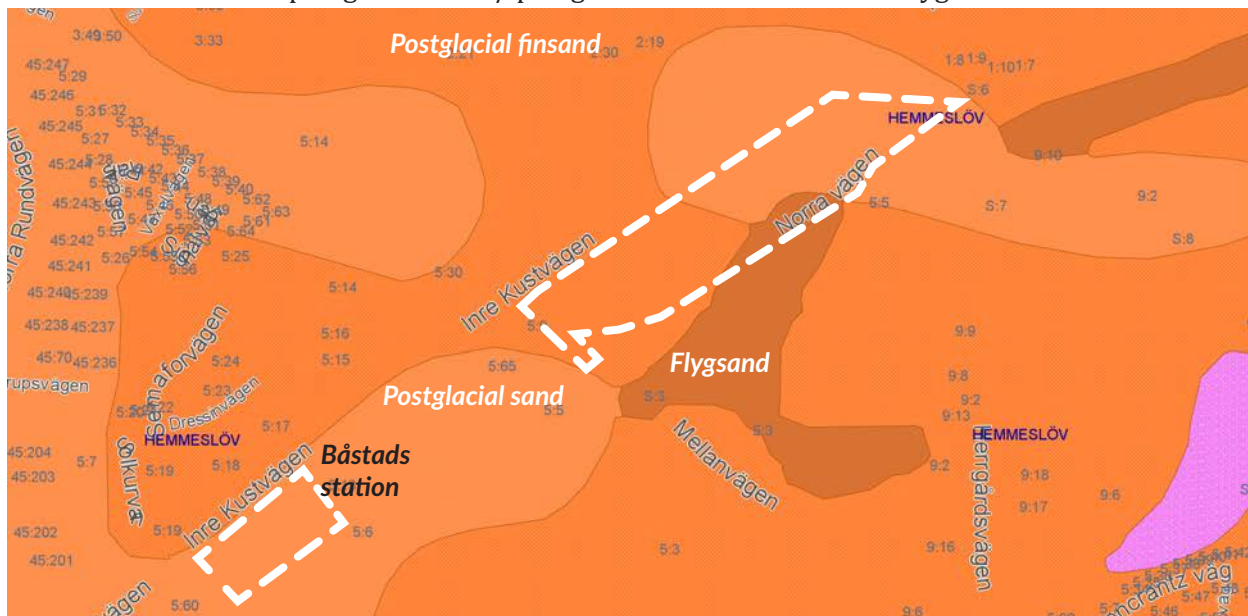
Inom planområdet finns inga vattenområden.

Översvämningrisk

Någon översvämningrisk inom kvartersmark föreligger ej. Viadukt (Mellanvägen) under järnväg är dock en lågpunkt. Översvämningrisk och skyfallshantering är frågor som studerats i framtagna VA-utredning (Afry 2024-01-31) under planprocessen och kommer även att beaktas under kommande projektering.

Geotekniska förhållanden

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



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

Tyréns AB har på uppdrag av Båstads kommun utfört en översiktlig geoteknisk och hydrogeologisk undersökning, daterad den 7 november 2022, inom aktuellt planområde.

Geotekniska förhållanden

Undersökningsområde A är uppdelat i ett norra och ett södra delområde som tillsammans har en yta på cirka 4,7 hektar. Markytan utgörs i det norra delområdet av åkermark och i det södra delområdet av en delvis asfalterad parkeringsyta och delvis gräsytor. Båda delområdena av undersökningsom-

råde A är relativt plana där markytan vid undersökningspunkterna varierar mellan +8,7 och +9,1 inom det norra delområdet och +8,4 och +9,1 inom det södra delområdet.

Generellt utgörs jordlagerföljden inom undersökningsområde A av ett övre och ett undre sandlager som mellanlagras av organisk jord i form av torv och/eller gyttja. Lokalt, i undersökningspunkt 21T24 (strax sydväst om befintligt stationshus), utgörs ytjorden av fyllning av sand och grus och påträffas från markytan ner till ett djup av 2,0 m u my (meter under markytan).

Förekommande mellanlagrade organiska jordar i sanden påträffas på ett djup som varierar mellan cirka 2,0 och 2,3 m u my med en varierande mäktighet på mellan 0,4 och 1,7 m.

Förekommande organiska jordar, torv och gyttja, samt kohesionsjord bedöms ha en mycket låg till låg odränerad skjuvhållfasthet mellan ett djup av cirka 2,0 och 5,0 m u my. Dessa jordar är mycket sättningsbenägna och bör därför schaktas ur och ersättas med packad och kontrollerad fyllning.

Utifrån tolkade utförda CPTu-sonderingar förekommen kohesionsjord i form av lera under det understa skiktade sandlagret mellan ett djup av cirka 7,0 och 9,0 m u my. Leran har en medium till hög odränerad skjuvhållfasthet.

För fullständig redovisning av påträffade jordarter, materialtyp och tjälfarlighetsklass, se rapport, daterad den 7 november 2022.

Hydrogeologiska förhållanden

Långtidsmätningar av grundvatten i grundvattenrör benämnda 21T22 och 21T23, strax norr om Mellanvägen och det norra delområdet, har utförts mellan november 2021 och juli 2022.

Enligt SGU befann sig grundvattennivåerna vid datum för aktuell undersökning, inom undersökningsområdet, runt det normala i de smågrundvattenmagasinen och under det normala i de stora grundvattenmagasinen i förhållande till det normala för årstiden.

Det ska observeras att grundvattennivån varierar med årstid och nederbörd och kan återfinnas på andra nivåer än de ovan angivna. Enligt SGU bedöms de högsta grundvattennivåerna kunna uppnås mellan februari-april.

Markföroreningar

Någon misstanke om förorening inom planområdet finns inte. Av historiska foton går det att utläsa att marken brukats för jordbruksändamål sedan minst 50 år tillbaka, se även foton på sida 21.

Jordbruksmark bedöms generellt inte vara förorenade av bekämpningsmedel med undantag om marken används för bär- eller fruktodling eller växthusodling. Inga tecken om deponier, mangelgravar eller liknande har noterats inom planområdet. Inte heller finns uppgifter om att marken använts för bär-, frukt- eller växthusodling.

Miljöavdelningen inte har några uppgifter om kända eller misstänkta föroreningar inom planområdet. Inom området finns det inte något objekt i den nationella databasen för förorenade områden (EBH-stödet, Efterbehandlingsstödet)

Kulturmiljöer och fornlämningar

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

Gator och trafik

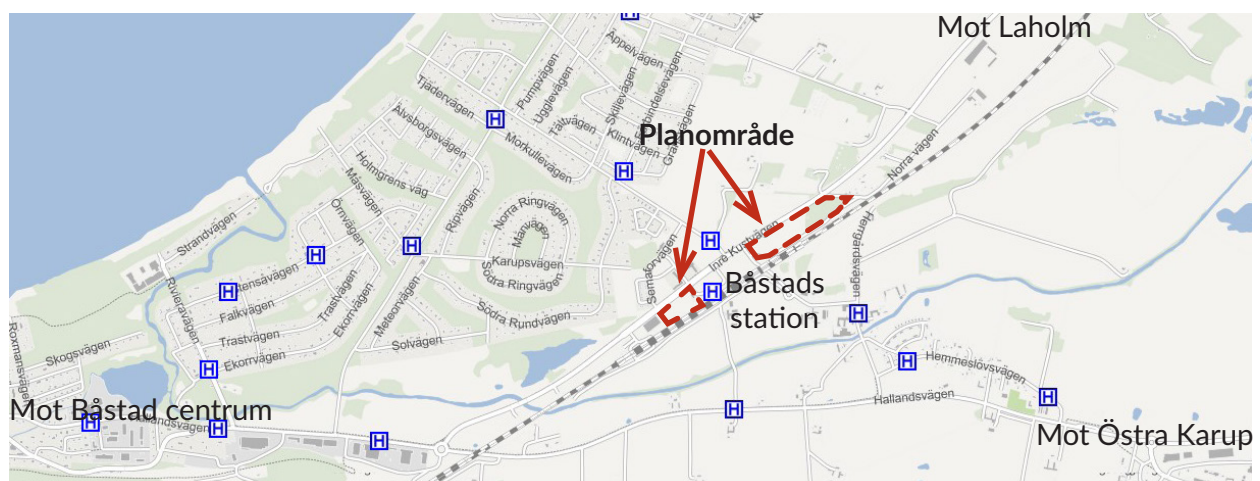
Trafikförsörjning till den södra delen av planområdet sker från Inre Kustvägen som byggdes under 2015 och stod klar till invigningen av järnvägsstationen och tunneln genom Hallandsåsen i december samma år. Den norra delen av planområdet nås idag från Norra vägen via Mellanvägen. Trafikverket är ansvarig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

Parkering

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

Kollektivtrafik

Med invigningen av Båstads station i december 2015 blev planområdets absoluta närhet till tågtrafiken längs Västkustbanan tydlig. Båstads station trafikeras av regionaltåg och lokaltåg. Öresundstågen har timmestrafik och Pågatågen kör i dagsläget bara i rusningstid. Värt att notera är att med utbyggnad av dubbelspår mellan Ängelholm-Helsingborg förväntas tågen kunna köra i halvtimmes trafik. I skrivande stund pågår en utbyggnad av vändspår för tåg, strax norr om planområdet, som möjliggör utökad persontågstrafik till Båstads station.



Hållplatser i anslutning till planområdet

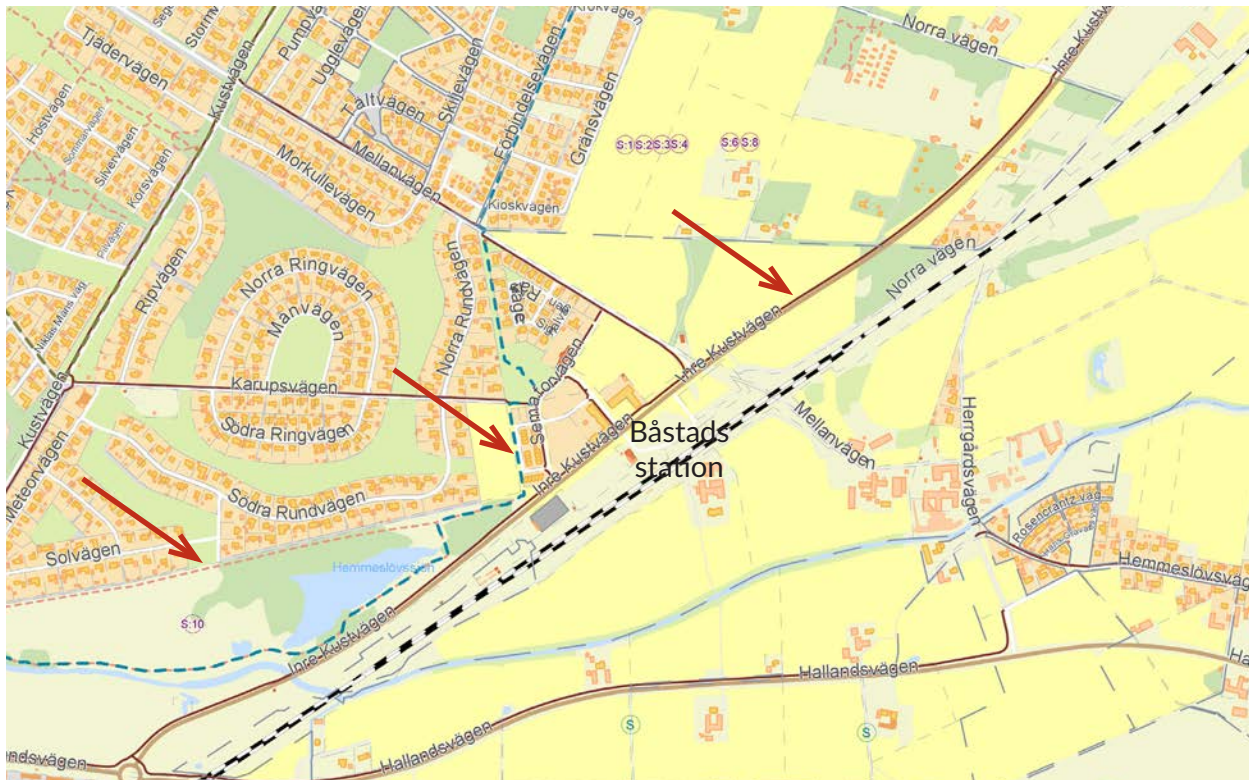
Tågen (Öresundståg och Pågatåg) trafikerar stationen med halvtimmes trafik i både norr- och södergående riktning. Den nya stationen och förbindelsen genom Hallandsås, som togs i drift december 2015, innebär avsevärt kortare restider och bättre turtäthet för tågresenärer vilket är viktigt inte minst för de som pendlar dagligen.

För att koppla omgivande bebyggelseområden till stationen angör regional busstrafik området. Tre regionala busslinjer, 501, 502 och 525 (Skånetrafiken) förbinder Båstads centrala delar med statio-

nen samt Östra Karup, de regionala linjerna 225 och 226 (Hallandstrafiken) förbinder Laholm-Mellbystrand-Skummeslöv-Båstad station / Båstad busstation respektive Laholm-Skottorp-Båstad. Från Båstads busstation kan man ta sig vidare till exempelvis Torekov, Västra Karup, Grevie och Förslöv via de regionala busslinjerna 502, 505 och 504.

Gång- och cykeltrafik

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



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

Teknisk försörjning

El, telefoni & fiber

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

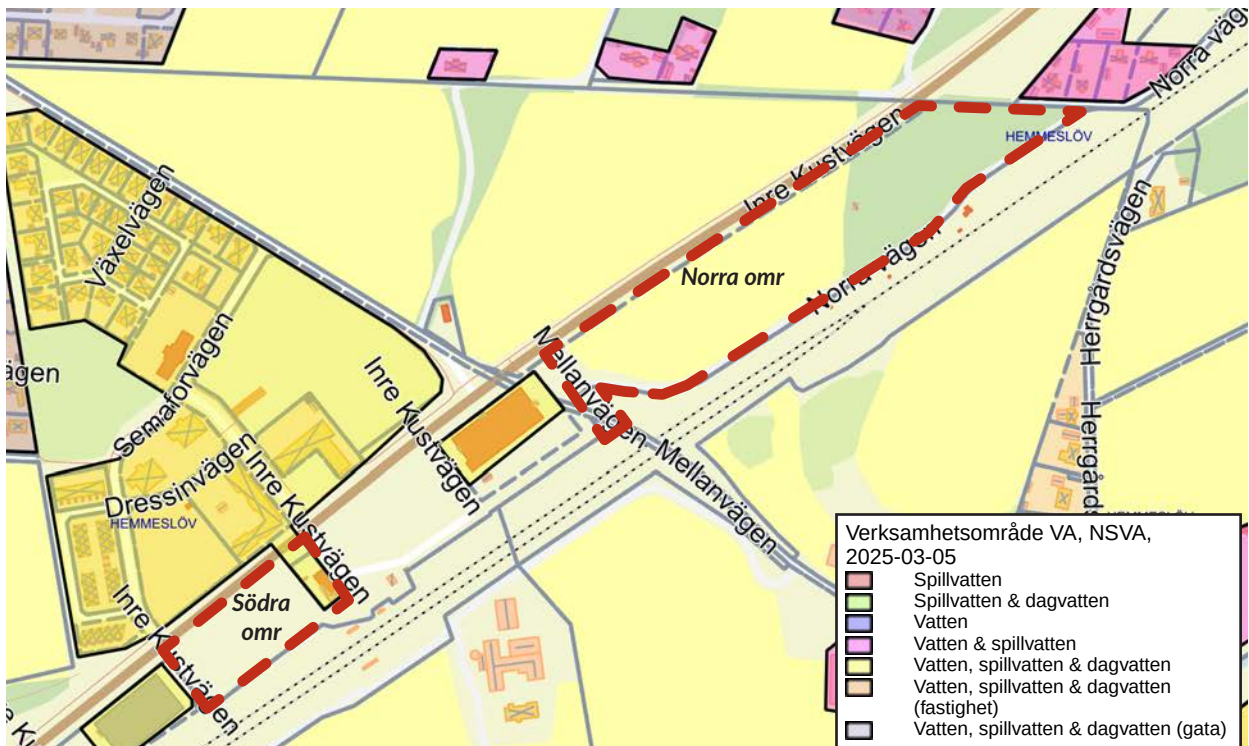
Brandvattenförsörjning

Fem brandposter finns placerade i anslutning till planområdet; i Inre Kustvägen, Norra vägen, Semaforvägen, Stinsvägen samt stationsområdet.

Dricks- och spillvatten

Det södra delområdet är delvis anslutet till kommunalt VA. Fastighet Hemmeslöv 5:13 är anslutet till dag-, spill- och dricksvatten. Fastighet Hemmeslöv 5:9 har serviser avsatta i väst för dag-, spill- och dricksvatten. Se bild på nästa sida.

I norra området är VA-ledningsnät i skrivande stund inte utbyggt.



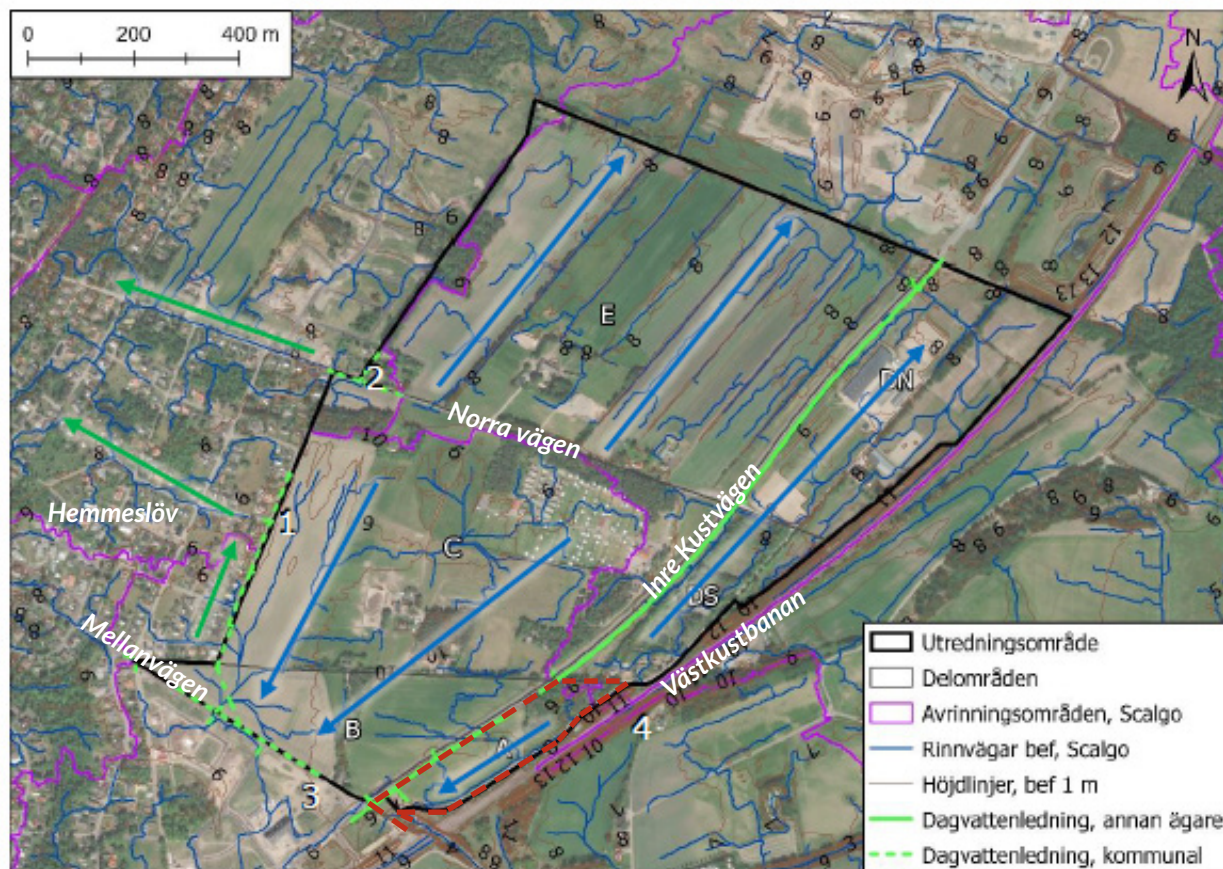
Befintligt verksamhetsområde VA. Planområdenas ungefärliga läge är markerade med röd streckad linje

Dagvatten

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

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

För att ta ett helhetsgrepp i ett större dagvattenperspektiv, än enbart för det **norra delområdet** i nu aktuell detaljplan, har marken norr om Mellanvägen till och med kommungränsen mot Laholm studerats under planprocessen. I rapporten "Översiktlig VA-utredning för Tuvelyckan etapp 2 med omnejd", daterad den 31 januari 2024 konstaterar Afry att planområdet norr om Mellanvägen/Norra vägen och viadukten under järnvägen lutar svagt åt sydväst. Efter att dagvattnet tagit sig ner i ledningsnätet leds det västerut mot Laholmsbukten som är slutlig recipient. Se nedanstående schematiska bild.



Befintlig avrinning inom utredningsområdet. Gröna pilar i väst visar ungefärlig riktning på befintligt ledningsnät.

Blå pilar förtydligar riktning på ytliga rinnvägar. Siffrorna visar möjliga anslutningar (Afry 2024-01-31).

Det **norra delområdet** (som ingår i VA-utredningen, Afry, 2024-01-31) i nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

Båstad station beläget i det södra delområdet ligger inom kommunalt VA-verksamhetsområde för samtliga vattentjänster. Det norra delområdet samt den befintliga parkeringsytan i det södra delområdet ingår i skrivande stund inte i kommunens verksamhetsområde för vatten- och spillvatten eller dagvatten.

Se även sidorna 57-58 där dagvattenhantering redovisas.

Skyfallskartering

Skyfallskarteringen, enligt VA-utredningen daterad den 31 januari 2024, visar att det blir vatten stående på ett antal punkter, bland annat ställer det sig vatten i den västra delen av nu aktuellt planområde (se A i nedanstående bild) samt i viadukten under järnvägen. Vattendjupet stiger dock aldrig över 0,3 m (nivå då störning av samhällsviktig verksamhet börjar inträffa) på någon plats inom utredningsområdet, det vill säga Tuvelyckan etapp 2 med omnejd.

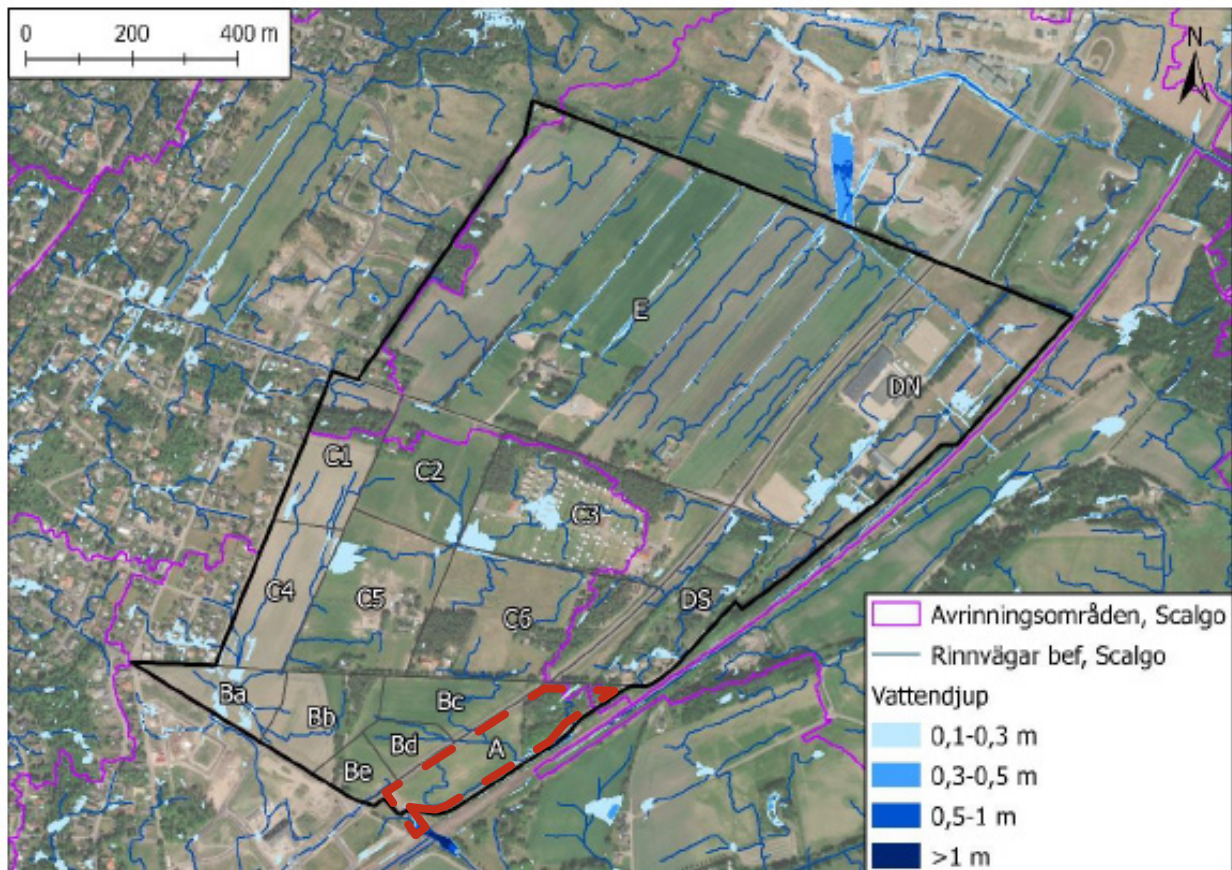


Bild visar en skyfallskartering gjord i Scalgo Live med en inställning på 15 mm, vilket utifrån beskrivna förutsättningar kan antas motsvara ett 100-årsregn (Afry, 2024-01-31). Nu aktuellt planområde, delområde norr, illustreras med röd streckad linje.

Avfallshantering

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

Hälsa och säkerhet

Risk - Farligt gods

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



utveckling 2007:06). I RIKTSAM anges ett så kallat riskhanteringsområde på 150 meter inom vilket riskerna alltid ska beaktas vid framtagandet av en detaljplan. Riskhanteringsområdet är indelat i olika avsnitt som anger vilken markanvändning som generellt kan anses vara lämplig. Det minsta bebyggelsefria avståndet som eftersträvas till en riskkälla är 30 meter. Inom avsnittet närmast efter det bebyggelsefria området (30-70 meter) bör markanvändningen disponeras så att få personer uppehåller sig i området och att personerna alltid är i vaket tillstånd. Exempel på markanvändning som kan finnas inom denna zon är handel, industri och lager. I zonen 70-150 meter anses exempelvis bostäder, kontor, handel samt platser för idrott och kultur kunna anordnas. I RIKTSAM anges vidare att om bebyggelse med ett annat innehåll än det som är rekommenderat inom de angivna avstånden föreslås så behöver en riskutredning tas fram för att undersöka om risknivåerna kan anses vara acceptabla.

I samband med framtagandet av gällande detaljplan (1652) det vill säga för den södra delen av nu aktuellt planområde gjordes riskanalyser "Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, daterad den 10 oktober 2011, Vectura" samt två olika "Komplettering av Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstads nya station", Vectura, daterade den 1 december 2012 respektive den 9 december 2013.

Under planprocessen har även riskutredning gällande farligt gods - Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C tagits fram. (För en sammanfattning av utredningarna - se sidorna 45-47).

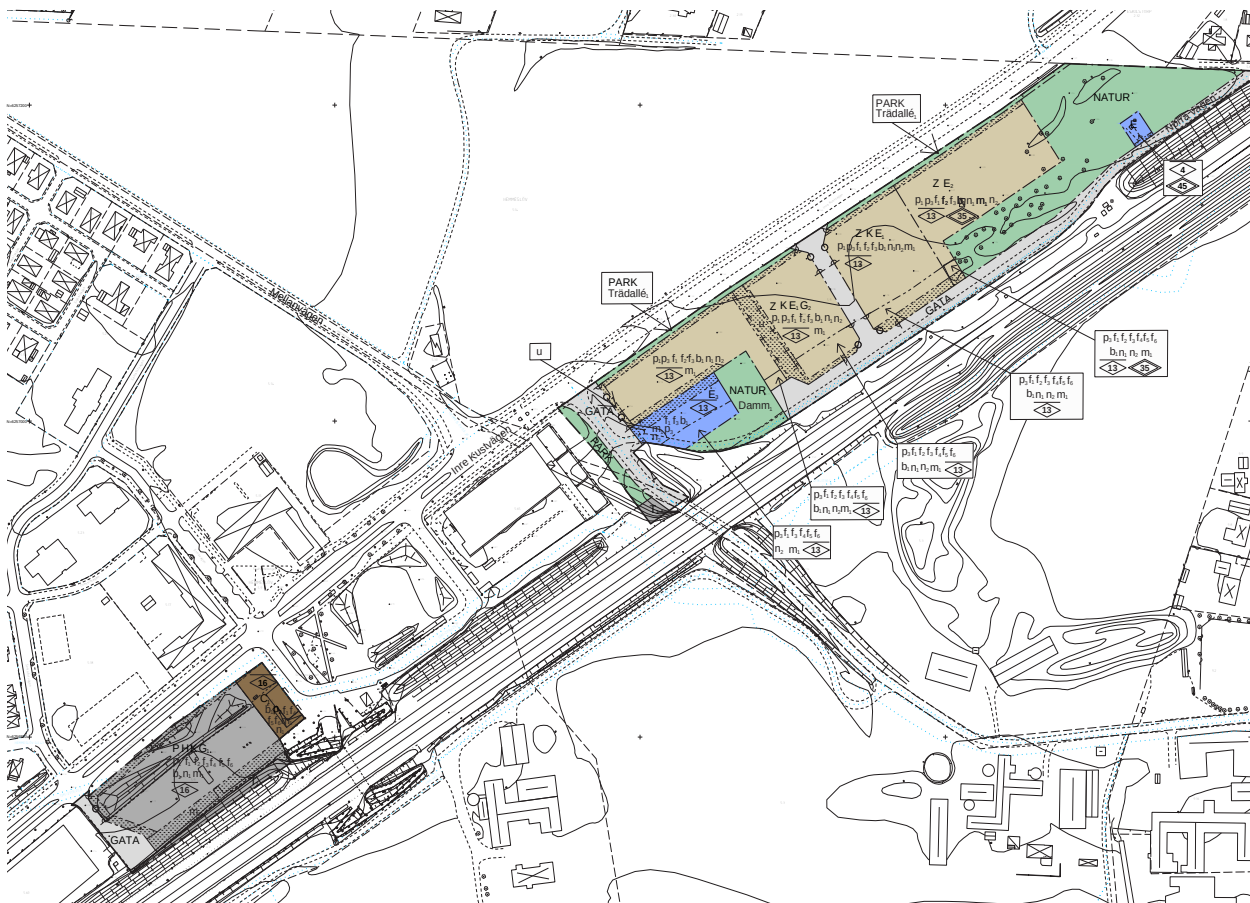
8. PLANFÖRSLAG

Bebyggelse

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

Användning

Huvudsyftet med nu aktuellt detaljplaneförslag 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. Syftet är även att möjliggöra för ett nytt parkeringshus med möjlighet till exempelvis 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. Ett parkeringshus med handel i entréplan bidrar till att skapa liv och rörelse i kvarteret.



Plankarta, antagandehandling 2026-06-10, ej skalenlig

Användningen "C₁" - Centrum, ej hotell är en precisering av användningsslaget Centrum. Endast den preciserade formen av användningen är tillåten. Användningen Centrum, ej hotell inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå.

Med användningen Centrum (ej hotell) avses all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Centrum är en samlingsanvändning som är lämp-

lig att använda där syftet är att det ska finnas en blandning av verksamheter. I centrum ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar. Där ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biografer, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning och lättare former av vård och hälsovård som vårdcentral, fot eller hudvård.



Syftet med planbestämmelsen är att i Båstads *Båstads stationshus* stationshus möjliggöra samma slags funktioner som gällande detaljplan 1652 möjliggör i dagsläget.

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

I planförslaget möjliggörs teknisk anläggning inom ett mindre område, längs Norra vägen, i det norra planområdet. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra teknisk anläggning i form av nätstation för att kunna försörja befintlig och ny bebyggelse med el samt även befästa den mast inklusive teknikbod, som redan är uppförda, för det allmänna mobilnätet.

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

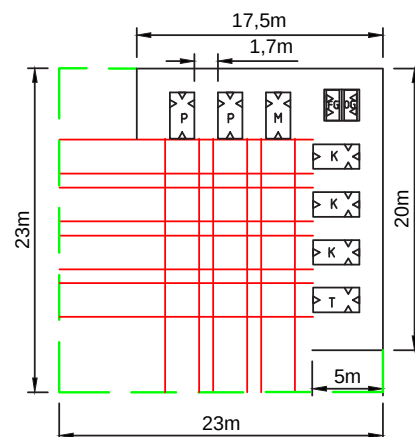
En återvinningsstation är inte att jämföras med en återvinningscentral, det är en begränsad yta där förvaringskärl för bland annat tidningar, papp och glas placeras för allmänhetens behov av att kunna återvinna sådant material. FTI AB - Förpacknings och tidningsinsamlingen har tidigare framfört ett önskemål att utvidga sitt bestånd av återvinningsstationer i Hemmeslövsområdet, varför en sådan plats möjliggörs inom det norra planområdet. FTI har avvecklats och insamlingen av hushållens förpackningar hanteras nu av Sveriges kommuner. Bakgrunden är den nya förordning om producentansvar som regeringen beslutade om sommaren 2022. Från och med 2024 sköts numera förpackningsstationerna av NSR (Nordvästra Skånes Renhållnings AB) på uppdrag av Båstads kommun.



Exempel på utformning av återvinningsstation



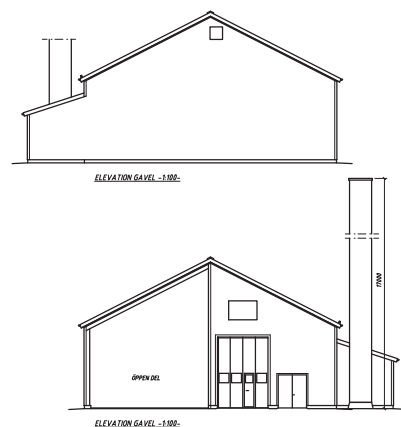
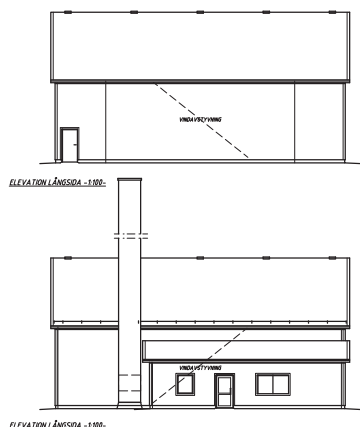
Exempel på återvinningsstation med containrar, NSR.



Exempel på utformning av återvinningsstation med containrar, situationsplan

Användningen "E₂" - Värmeverk är en precisering av användningsslaget Teknisk anläggning. Endast den preciserade formen av användning är tillåten.

I planförslaget möjliggörs värmeverk inom den norra delen av planområdet norr om Mellanvägen, mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan. Till användningen räknas också alla de byggnader och anläggningar som kan behövas för verksamhetens drift. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra en etablering av ett mindre så kallat fjärrvärmeverk för produktion av gas som ett uppvärmningsalternativ för boende och verksamma i Båstad.



Exempel på utformning av värmeverk. (Befintligt värmeverk i Förslöv).

Användningen "E₃" - Tekniska anläggningar, ej värmeverk är en precisering av användningsslaget Teknisk anläggning. Endast den preciserade formen av användning är tillåten.

Syftet med planbestämmelsen E₃ - teknisk anläggning, ej värmeverk är att möjliggöra en ny etablering av en fördelningsstation. I dagsläget finns en fördelningsstation längs Mellanvägen, cirka 150 meter väst om nu aktuellt område. Syftet med preciseringen "ej värmeverk" är även att tydliggöra att inget värmeverk avses uppföras inom just detta område.

En fördelningsstation kan utformas på flera olika sätt. Se nedanstående inspirationsbilder.



Fördelningsstation Växjö



Fördelningsstation, Laholms kommun



Fördelningsstation, Gävle

Användningen " G_1 " - *Elbilsladdning* är en precisering av användningsslaget Drivmedelsförsäljning. Endast den preciserade formen av användningen är tillåten.

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra snabbladdare och laddstation för elbilar som är tillgängligt för alla i anslutning till planerat parkeringshus strax söder om Båstads station. Anledningen till att inte ange den generella användningsbestämmelsen G-Drivmedelsförsäljning är för att undvika försäljning av drivmedel i form av bensin och diesel.



Exempel på snabbladdningsstation för elbilar (Onsalamotet, Kungsbacka)

Användningen " G_2 " - *Fordonsservice* är en precisering av användningsslaget Drivmedelsförsäljning. Endast den preciserade formen av användningen är tillåten.

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra till exempel biltvätt eller mindre verkstad då en anläggning för dessa funktioner har efterfrågats. Drivmedelsförsäljning möjliggörs inte inom användningen G_2 - Fordonsservice.



Exempel på biltvätt (Emmaboda)

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

Syftet med planbestämmelsen är att, i samma byggnad som planerat parkeringshus strax söder om Båstads station, möjliggöra för handel och livsmedelshandel (det vill säga dagligvaruhandel) som gynnar både boende i närområdet, resenärer med kollektivtrafiken men även förbipasserande.



Exempel på utformning av parkeringshus med handel i entréplan (Fredblad Arkitekter)

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

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

Användningen "P" - *Parkering* är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för alla slag av självständiga parkeringsanläggningar. Även de utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och till användningen knuten verksamhet räknas hit. Med självständig menas att parkeringen inte utgör ett direkt komplement till någon annan användning, exempelvis bostäder, utan att fastigheten kan avstyckas för sitt ändamål. (Se även sida 65-66 angående 3D-fastighetsbildning).

Syftet med planbestämmelsen är att på ett markeffektivt sätt möjliggöra parkering i flera våningsplan i direkt anslutning till Båstads station. Se exempel på utformningar nedan och på nästkommande sida.



Exempel på utformning av parkeringshus (Dockan, Malmö)



Exempel på utformning av parkeringshus (Sege park, Malmö)



Exempel på utformning av parkeringshus (Sege park, Malmö. Sveriges största parkeringshus i trä, källa Tyréns.se)

Användningen "T₁" - Järnväg är en precisering av användningsslaget Trafik. Endast den preciserade formen av användning är tillåten.

I planförslaget anges planbestämmelsen T₁ för en remsa mark längs Västkustbanan i det södra delområdet. I dagsläget är marken planlagd som allmän plats P-PLATS, Parkering för bil och cykel, men kommer inte att kunna nyttjas för det ändamålet då del av befintlig bullervall är anlagd där. Vallen avses vara intakt. Marken (kilen) ägs av Trafikverket. Syftet med planbestämmelsen T₁-Järnväg är att anpassa detaljplan efter rådande omständigheter.

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



Exempel på utformning av verksamhet samt kontor (Beslag Design, Inre Kustvägen, Båstad)

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



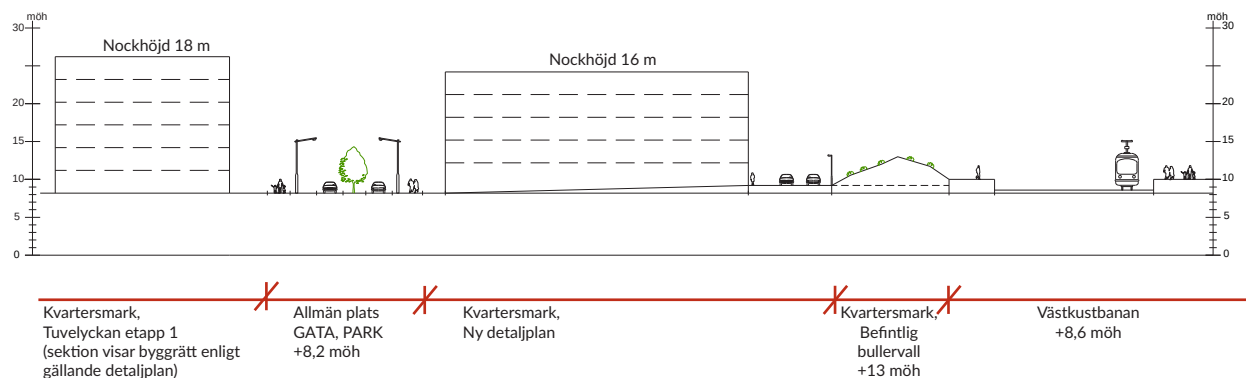
Inspiration / exempel på utformning verksamhet samt kontor (2M2 Group, Inre Kustvägen, Båstad)



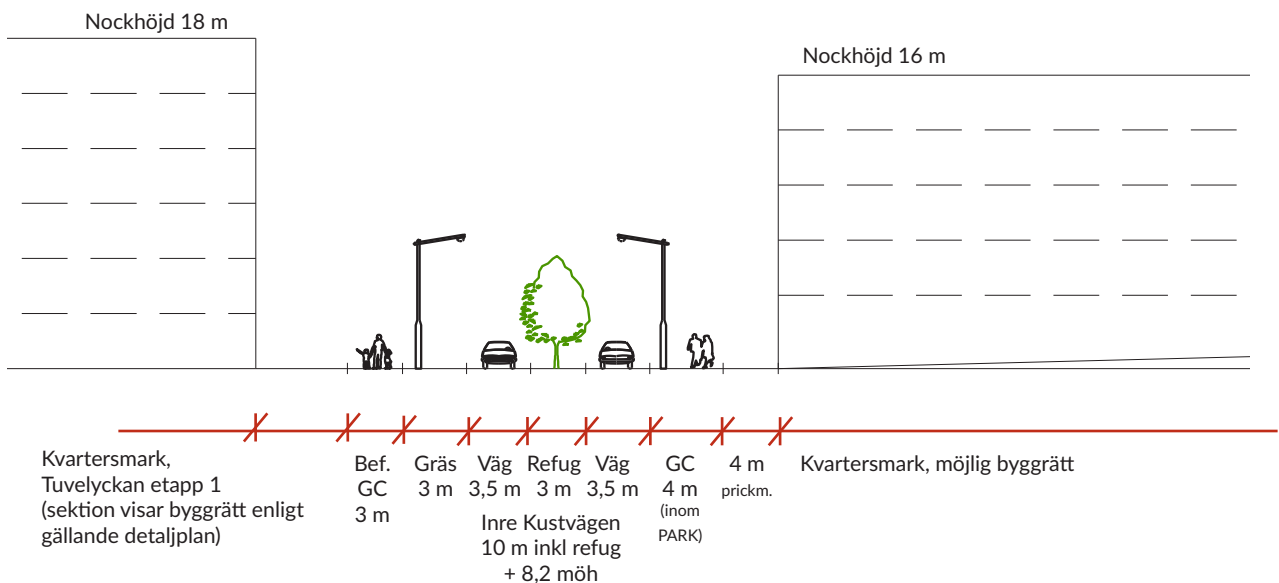
Utformning och utförande

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

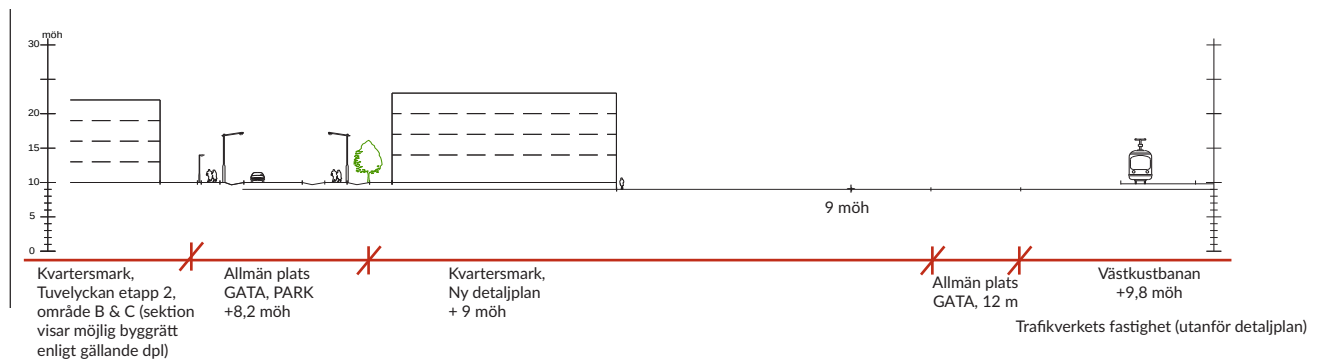
För byggnader på markområdet norr om Mellanvägen föreslås en högsta möjliga nockhöjd om 13,0 meter.



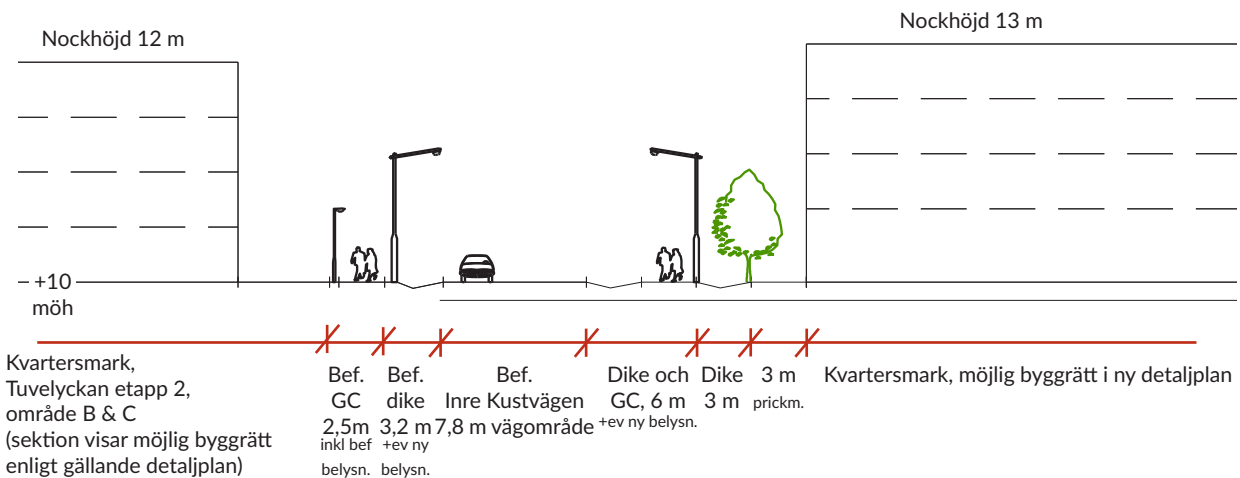
Principsektion A, södra delen av planområdet



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



Principsektion B, norra delen av planområdet



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

Vid en eventuell etablering av ett värmeverk inom planområdet kan en skorsten bli aktuell. Högst tillåtna totalhöjd avseende byggnadsverk (skorsten, mast) inom den norra delen av planområdet norr om Mellanvägen är 35,0 meter. Syftet med planbestämmelsen är att reglera totalhöjd för skorsten. Enligt nätägaren bedöms totalhöjd på skorsten till 20-25 meter. Placering samt höjd på skorsten hanteras i bygglovsprövningen. Lämpligen placeras skorsten i anslutning till skogsdungen (inom NATUR) och utformas i en naturlig färg så som till exempel, brun, grön eller svart för att smälta in i omgivningen.

Inom det norra delområdet, i anslutning till befintlig skogsdunge, planläggs ett mindre område för tekniska anläggningar (E). Inom detta område får byggnadsverk (i detta fall mast) med en totalhöjd om högst 45 meter uppföras. Syftet med planbestämmelsen är att reglera totalhöjd för mast.

Byggnader inom båda delarna av planområdet ska uppföras i radonskyddat utförande (b_1) och omfattas även av planbestämmelse som reglerar utformning och färgsättning av fasader. Det vill säga "Byggnad mot Inre Kustvägen med fasad längre än 20 meter ska utföras med en bearbetning i form av livförskjutning, relief och/eller materialbyte för att skapa variation och motverka ett monotont intryck" (f_2) samt "Ny bebyggelse ska utformas med fasad huvudsakligen i svart kulör" (f_3). Syftet med planbestämmelsen är att på en svart fasad möjliggöra exempelvis utsmyckning i annan färg än svart. Se exempel på fasad med utsmyckning, sida 37.

Detaljplanen omfattas av en planbestämmelse som reglerar skyltars placering och storlek (f_4). Skyltar får placeras på fasad men ej nå högre än byggnadens takfot, skyltar får ej placeras på tak. Fristående skyltar får uppföras till en högsta höjd av 10 meter.

Inom planområdena ska utrymningsvägar vara vända från järnväg, byggnader förses med avstängningsbar ventilation, friskluftsintag ska inte placeras mot järnväg och byggnaders fasader mot järnväg ska utföras i brandskyddat material vilket säkerställs med planbestämmelse f_4 . Se även sida 45-47 under rubriken Risk-Farligt gods.

Skydd mot störningar

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

Inom det södra planområdet, längs med Västkustbanan, säkerställs befintligt bullerskydd med planbestämmelsen m_2 "Bullerskydd ska anordnas till en höjd av 3,0 meter över rälsöverkant". Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att befintligt bullerskydd ej tas bort.

Mark och vegetation

Allmän plats

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

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

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

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

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

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

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

Andelen allmän plats ökar. Marken utgörs av 18 892 m² allmän plats, varav cirka 7 450 m² planläggs som gata, 1 522 m² som park och cirka 9 920 m² som naturmark.

Mark och vegetation

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

Inom kvartersmark får inte upplag med undantag container anordnas och regleras med planbestämmelsen n₂. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa så att inga upplag "i det fria" anläggs med anledning av planområdets närhet till järnväg och även närliggande planerad bebyggelse där många människor förväntas vistas. Dock är containers undantaget med anledning av att en återvinningsstation avses uppföras inom det norra delområdet. Ett upplag "i det fria" bedöms påverka visuellt negativt och även påverka negativt i det fall föremål flyger runt vid hårda vindar.

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

I det norra delområdets sydöstra hörn planeras en damm för dagvatten anordnas inom NATURmark. Placeringen i förhållande till Västkustbanan säkerställs genom egenskapsgräns samt planbestämmelsen Damm₁.

Geotekniska förhållanden

Under planprocessen har en geoteknisk undersökning utförts inom planområdet, Tyréns daterad den 7 november 2022.

Sammantaget bedöms:

- På grund av den varierande jordlagerföljden och på grund av förekomsten av ett organiskt jordlager av varierande mäktighet på cirka 0,5 - 3 m djup behövs kompletterande geotekniska undersökningar utföras inför projektering av byggnader med undersökningspunkter i byggnadernas lägen.
- Grundläggningsförhållandena bedöms för de flesta placeringar inom undersökningsområdet som relativt goda för plattgrundläggning av mindre byggnader upp till 2 - 3 plan medan det för byggnader i flera plan är mer troligt att någon typ av förstärkningsåtgärd krävs. Det kan komma att behövas åtgärder i form av utskiftning av organisk jord och ersättning med kontrollerad fyllning, lastspredande åtgärder, kompensationsgrundläggning eller pålning beroende på byggnadens last och det organiska lagrets djup och mäktighet i det aktuella läget.
- Baserat på kompletterande undersökningar och långtidsmätningar bedöms lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) genom infiltration, ovan förekommande organisk material, vara begränsad inom den norra delen av undersökningsområde A. Eventuellt skulle ett fördröjningsmagasin kunna anläggas under mark.

Undersökningens omfattning uppfyller syftet att översiktligt kartlägga jordprofilen och jordlagrens egenskaper inom området.

Nu utförda sonderingar kan användas som underlag för dimensionering tillsammans med de kompletterande undersökningarna under förutsättning att de ligger tillräckligt nära det planerade byggnadsläget.

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

Trafikverket har under planprocessen förmedlat att de inte ser några problem gällande stabiliteten för intilliggande Västkustbanan med anledning av planerad damm inom det norra delområdet.

Massbalansering

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

I möjligaste mån ska markmassor hanteras och fördelas inom planområdet eller i dess närhet. Inom det norra planområdet kan till exempel avbanad matjord användas till utfyllnad och markmodellering inom Tuvelyckan etapp 2, område B & C.

Kulturmiljöer och fornlämningar

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

Gator och trafik

Föreslagna nya ytor för verksamheter, parkering, handel och kontor etcetera genererar ökad trafik. Mängden trafik beror mycket på vilken typ av verksamheter och service som etablerar sig i området.

När vägplanen för Inre Kustvägen upprättades beräknades trafikmängderna fram till år 2035. I trafikprognosen togs hänsyn till den kommunala planeringens utbyggnader av bostäder och verksamheter. Inre Kustvägen är dimensionerad för denna trafik och trafiken bedöms inte medföra några störningar. (Kapacitetsbedömning Inre Kustvägen, Vectura 2011-09-27).

Under 2013 gjordes även en fördjupad trafikstudie där bland annat den södra delen av nu aktuellt planområde ingick. (Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, 2013-05-15). Bland annat belystes korsningspunkten Inre Kustvägen / Mellanvägen. Den förväntade trafikbelastningen (prognosår 2035) bedömdes acceptabel och inga åtgärder krävdes.

Med anledning av detaljplanearbete för Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C (som till största del ingick i de tidigare trafikutredningarna) har Afry gjort en trafikanalys, Trafikstudie Tuvelyckan etapp 2, daterad den 19 juni 2023, för att bland annat säkerställa att kapacitet finns i vägnätet vid en utbyggnad i enlighet med planförslagen. Trafikanalysen baseras på prognosår 2040. I uppdraget ingick även analys av korsningar som ansluter till Inre Kustvägen. Värt att notera är att område B & C är belägna väster om Inre Kustvägen och därmed utanför planområdet för nu aktuell detaljplan.

Den norra delen av nu aktuellt planområde beräknas generera uppskattningsvis 870 fordon ÅDT inklusive nyttotrafik enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Beräkningen baserades på en byggnation av 6 900 m² BTA (bruttototalarea) småindustri/hantverkare samt 2000 m² BTA kontor. För den södra delen av nu aktuellt planområde har tidigare beräkningar gjorts men då byggrätten utökats aningen har en ny beräkning gjorts. Kapacitetsberäkningar har gjorts med Capcal, ett verk-



tyg som beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Vid en utbyggnad i enlighet med nu aktuellt planförslag beräknas det södra delområdet generera uppskattningsvis 2 170 fordon ÅDT inklusive nyttotrafik enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Beräkningen baserades på en byggnation av 1 600 m² BTA (bruttototalarea) handel, 500 m² BTA närbutik, 2 200 m² BTA kontor samt 17 200 m² BTA parkering (573 platser).

Utöver planerade utbyggnadsområden i anslutning till Båstads station, Petersberg samt Entré Båstad etapp 1, 2 och 3 i Båstad tas även hänsyn till trafikökning med anledning av framtida exploatering i Laholms kommun, planlagd exploatering (pågående detaljplanearbete samt utpekade områden enligt översiktsplan) i Skummeslövsstrand och Skottorp i Trafikstudie Tuvelyckan etapp 2, daterad den 19 juni 2023.

Sammanfattningsvis visar trafikanalysen att kapaciteten i korsningarna 1–5 är tillräcklig för att hantera den trafiken som den angivna exploateringen av Tuvelyckan Etapp 2, delområde A samt B och C, förväntas medföra vid målåret 2040. Belastningsgraden (0,26-0,34) i samtliga korsningar är under 0,6 i maxtimme och därmed bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier. Detta är medräknat de övriga exploateringarna i närområdet.

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

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

Parkering

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

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

Kollektivtrafik

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

Gång- och cykeltrafik

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

Tilläggas kan att utanför nu aktuellt planområde är det möjligt att anlägga en gång- och cykelväg längs Inre Kustvägens södra sida för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Kommunen har under planprocessen haft dialog med Trafikverket. En principsektion, daterad den 11 september 2025, är framtagen och kommunicerad med Trafikverket som meddelat att de ställer sig positiva till ny gång- och cykelväg för att öka trafiksäkerheten men att den i så fall ska bekostas och anläggas av kommunen.

Hälsa och säkerhet

Miljökvalitetsnormer

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

Folkhälsa

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

Närhet till dagligvarubutik och goda kollektivtrafikförbindelser gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet. Se även Konsekvenser, sida 59-60 (det vill säga Social Konsekvensanalys, SKA).

Risk - Farligt godsled

Västkustbanan är klassificerad som farligt godsled. Inre Kustvägen är inte klassificerad som farligt godsled. Dock kan det ändå förekomma.

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

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

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

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



Fire Safety Design Malmö AB (FSD) har utfört en riskutredning, daterad den 14 augusti 2023, uppdaterad Rev B, 2026-01-28, för detaljplan för Tuvelyckan etapp 2, område A norr, B och C, Hemmeslöv i Båstad. Betydande riskkällor som har identifierats för planområdet är transporter av farligt gods på Västkustbanan (järnväg). (I illustrationsplanen, i samrådshandling, för område A redovisas en eventuell bullervall mellan planområdet och spårområdet vilken inte har tillgodoräknats i riskutredningen).

Beräkning av individ- och samhällsrisk för planområdet visar att riskreducerande åtgärder behöver vidtas. FSD bedömer att följande åtgärder är lämpliga att vidta inom område A norr med hänsyn till planområdets förutsättningar.

- Kontor i flera plan som uppförs 30-45 meter från Västkustbanan accepteras om fasad inom 45 meter från Västkustbanan utförs obrännbar och i lägst brandteknisk klass EI30 i kombination med fönster i lägst brandklass EW 30. Fönster får inte vara öppningsbara med annat än verktyg, nyckel eller liknande. Dörrar ska förses med dörrstängare. Uteluftsdon får inte placeras i brandklassad fasad men kan placeras ovan tak. Kontor ska även ordnas med möjlighet till utrymning i riktning bort från Västkustbanan.
- Inom ett område om 30 meter från Västkustbanan tillåts verksamhet som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse och är bebyggelsefritt. Exempel på föreslagna verksamheter är ytparkering, trafik, odling och friluftsområde (till exempel motionsspår).

Med ovanstående åtgärder anser FSD att risknivån för det norra delområdet är acceptabel och lämplig att bebygga enligt föreslagen plan för område A norr.

Genomförd riskanalys (Vectura, 2011-10-10), där område A söder ingår, visar att den markanvändning planen föreslår innebär att risknivån för individrisk är acceptabel men att risknivån för samhällsrisk är av det slag att åtgärder bör övervägas. De skydd i form av bullervallar och/eller skärmar som finns uppförda längs järnvägen har en positiv påverkan genom att sänka risken i nästan samtliga scenarier (analysen förutsatte dock inte dessa).

Användningen i nu aktuellt planförslag följer i huvudsak den användning som finns i gällande detaljplan (1652) för marken mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan och som var utgångspunkten när riskutredningen av Vectura gjordes 2011. Den södra delen av nu aktuellt planförslag ingick i sin helhet i den riskutredningen.

Förutsättningarna vad gäller trafik och markanvändning, inom område A söder, har inte förändrats nämnvärt jämfört med de utgångspunkter som användes vid upprättandet av riskutredningarna varför slutsatser och åtgärdsförslag fortfarande är tillämpliga.

För bebyggelse närmre än 45 meter från järnväg inom område A norr och söder, säkerställs att utrymningsvägar ska vara vända från järnvägen (f_4), att friskluftsintag inte placeras på fasad mot järnvägen (f_5) och att byggnaders fasad mot järnväg ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 i kombination med fönster i lägst brandteknisk klass EW 30 (f_6) genom planbestämmelser. Värt att notera är att dessa typer av skyddsåtgärder är brukliga att vidtas vid såväl riskbedömningsnivå AEGL-2 (långvarig negativ hälsoeffekt eller nedsatt förmåga att fly) och AEGL-3 (livshotande hälsoeffekt eller dödsfall).

AEGL-3 (Acute Exposure Guideline Level 3) är den högsta och allvarligaste nivån av riktvärden för akut exponering för luftburna kemikalier. Det innebär den luftburna koncentrationen av ett ämne över vilken det förutspås att den allmänna befolkningen, inklusive känsliga individer, kan drabbas av livshotande hälsoeffekter eller dödsfall.

AEGL-2 är den luftburna koncentrationen av ett ämne över vilken det förutsägs att den allmänna befolkningen inklusive känsliga individer kan uppleva irreversibla eller andra allvarliga, långvariga negativa hälsoeffekter eller nedsatt förmåga att fly.

Både AEGL-2 och AEGL-3 beräknas för 10 min, 30 min, 1 tim, 4 tim och 8 tim men AEGL-3 värden är högre än AEGL-2 värden för samma ämnen.

Dialog om åtgärdsförslag, som kan/brukar vidtas för att förhindra långvariga negativa hälsoeffekter eller nedsatt förmåga att fly för individer inomhus och utomhus, har skett med brandingenjör och civilingenjör Riskhantering, FSD AB, numera brand- och riskkonsult på Briab.

Dessa är exempelvis:

- Ventilationsstopp: En centralt placerad "nödstoppsknapp" (ofta vid entrén eller i trapphus) som stänger av all mekanisk ventilation.
- Täthetskrav: Byggnader ska ha en hög lufttäthet. Man hänvisar ofta till att byggnadens klimatskal ska vara så pass tät att koncentrationen inomhus inte når skadliga nivåer under den tid ett gasmoln passerar (beräknat på cirka 30-60 min).
- Fönster: Fönster mot järnvägen är ej öppningsbara utan verktyg/nyckel.
- Placering av byggnader: Byggnaderna utgör ett skydd för personerna som befinner sig utomhus då de kan utrymma vidare med skydd av byggnaderna.
- Fasadmateriel: En fasad i brandteknisk klass skyddar individer inomhus mot eventuella bränder.
- Information: Fastighetsägaren åläggs ofta att informera hyresgäster om hur man agerar vid gasutsläpp (inrymning).

I nu aktuell detaljplan regleras förutom byggnaders avstånd till järnväg även att utrymningsväg ska vara vänd från järnväg (f_4), friskluftsintag får inte placeras på fasad mot järnväg (f_5) samt att byggnaders fasader mot järnväg ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 i kombination med fönster i lägst brandteknisk klass EW 30 (f_6) inom angivet område i enlighet med framtagna riskutredning. Inom det norra delområdet längs Västkustbanans västra sida och 45 meter eller mer planeras väg, dagvattenhantering, angörings- och parkeringsytor för verksamheter, det vill säga inte ett område där stadigvarande vistelse avses eller uppmuntras.

Ingen bebyggelse får uppföras närmre än trettio (30) meter från närmst spårmit och regleras bland annat genom prickmark.

Planförslaget är anpassat och följer kriterier enligt tidigare gjorda utredningar samt RIKTSAM. Sammanfattningsvis gör kommunen bedömningen att marken är lämplig för dess ändamål med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor.

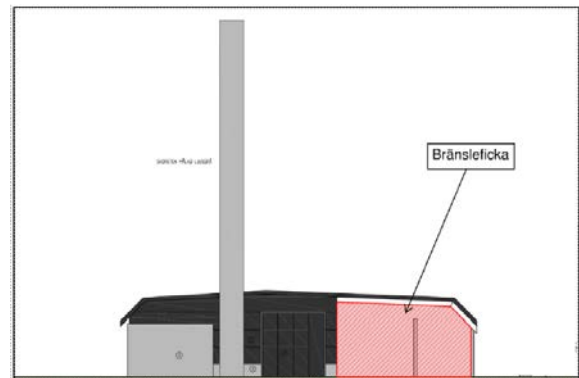
Risk - Etablering av värmeverk och fördelningsstation

Bengt Dahlgren Brand & Risk AB har utfört en riskbedömning - Etablering av värmeverk och fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, i Båstad, daterad den 29 april 2024. Huvudsyftet med rapporten var att utreda riskerna vid en eventuell brand/explosion kopplat till planerat värmeverk respektive fördelningsstation, och hur en sådan olycka påverkar planerad bebyggelse i närområdet samt Väst kustbanan (järnväg som utgör riksintresse). Detta genom att beskriva risknivån som planerad utformning medför med utgångspunkt i relevanta regelverk och vid behov föreslås riskreducerande åtgärder.

Tre utbyggnadsscenarier har utvärderats:

1. Etablering av värmeverk och fördelningsstation inom det norra delområdet (inom Tuvelyckan etapp 2, område A).
2. Etablering av endast värmeverket inom det norra delområdet (inom Tuvelyckan etapp 2, område A).
3. Etablering av endast fördelningsstationen inom det norra delområdet (inom Tuvelyckan etapp 2, område A).

Utredningen grundar sig på ett antagande om ett värmeverk på totalt 10 MW (4 MW fastbränslepanna och 6 MW oljepanna) vilket bedöms som ett troligt scenario - men redovisar även konsekvenser vid ett teoretisk dubbelt så stort värmeverk (20 MW). Vid normal drift kommer endast trädbränsle att nyttjas. Vid spetslast eller reservdrift kommer bioolja såsom HVO eller RME nyttjas. Bränsle kommer att förvaras i avsedd bränsleficka inom byggnaden. (Inom planområdet får marken inte förses med upplag med undantag för container - vilket innebär att flishögar "ute i det fria" inte är möjligt.) Skorstenens höjd uppgår till 25 meter.



Utredningen baseras på en fördelningsstation lik den befintliga som just nu är belägen inom Tuvelyckan etapp 2, område B & C, i anslutning till Mellanvägen. Värt att notera är att fördelningsstationens kapacitet (sett till mängden isolerolja) kan utökas till 100 m³ (jämfört med nuvarande 15 m³) utan att ytterligare åtgärder behöver vidtas.

I utredningen anges att värmeverket (byggnad) ska uppföras minst 50 meter från Väst kustbanan och fördelningsstationen ska uppföras minst 30 meter från Väst kustbanan. Detta uppfylls enligt planerad utformning och säkerställs genom planbestämmelser i nu aktuellt planförslag.

De åtgärder som rekommenderas med anledning av planerat värmeverk består av att bostadsbebyggelse inom 100 meter från värmeverket förses med friskluftsintag riktade bort från värmeverket. Detta regleras i detaljplan för Tuvelyckan etapp 2, område B & C. Vidare rekommenderas att högar med träflis i det fria förvaras minst 50 meter från järnväg. Nu aktuellt planförslag tillåter inte högar av träflis ute i det fria alls.

Om dessa åtgärder vidtas bedömer Bengt Dahlgren AB att risknivån med avseende på brand/explosion som värmeverket respektive fördelningsstationen innebär för omgivningen (Väst kustbanan samt planerad bebyggelse norr om Inre Kustvägen) är acceptabel, vilket innebär att etableringen av värmeverk och/eller fördelningsstation inte kommer påverka järnvägstrafiken negativt.



Vidare ingick i uppdraget att besvara ett antal specifika frågor gällande bland annat vilka olägenheter rök från värmeverkets skorsten kan innebära för omgivningen och hur hög en skorsten bör vara.

Sammanfattningsvis bedöms röken från skorstenen inte medföra risker för närliggande tåg- och vägtrafik, med avseende på obstruerad sikt eller medföra risk för människors hälsa. Olägenheten för boende i omgivningen bedöms vara begränsad och skorstenens planerade höjd, 25 meter, vara tillräcklig.

Värmeverk - risk för dammexplosion, självantändning och/eller ohälsosam rök

I samband med att detaljplan för Entré Båstad etapp 2 (dpl 1702, laga kraft 1 juli 2025) togs fram, utreddes bland annat risker gällande dammexplosion och självantändning i ett värmeverk. (Riskhän-syn avseende värmeverk, Entré Båstad, Tyréns daterad 8 november 2024).

I utredningen konstateras bland annat:

Dammexplosion: *"Finfördelat bränsle (trädam) kan vid blandning med luft bilda en explosiv blandning. Detta kan ske exempelvis vid tippning av finfördelat bränsle. En tändkälla krävs för att en dammexplosion ska ske, såsom en gnista eller en elektrisk urladdning. Dammexplosioner är ett arbetsmiljöproblem, med konsekvenser inom området, och för den egna personalen. Regelverk avseende dammexplosion ska beaktas i projekteringen av en anläggning. Detta är en design- och arbetsmiljöfråga, och berör inte detaljplanearbetet."*

Självantändning: *"Trädbränsle är aktuellt vid normal drift, och kan exempelvis vara flis. Påverkan på omgivningen kan potentiellt ske genom värmestrålning (vilket kan leda till brandspridning) eller rök-gaser (ohälsosamma). Det förväntas vara vid lagring av bränsle som den största risken föreligger. Bakomliggande orsaker till brand kan vara självantändning, men även externa faktorer kan orsaka brand. Sannolikheten bedöms som låg eftersom lagringstiden är begränsad (omsättningen är hög), fukthalten är låg (annars är det olämpligt bränsle) och lagrad volym begränsad (utifrån att aktuellt värmeverk är mindre)."*

Den typ av värmeverk som avses möjliggöras inom nu aktuellt planförslag är detsamma som även planerats inom Entré Båstad etapp 2, öst, Båstad. Kommunen bedömer att riskutredningens ovanstående resonemang gällande dammexplosion och självantändning är relevant och applicerbart även i detta planförslag då det är samma typ och storlek av värmeverk och samma typ av risker som är aktuella. Kommunens slutsats och bedömning är att lämpligheten av ett värmeverk upp till 20 MW har utretts och är möjligt att uppföra på platsen.

Med anledning av länsstyrelsens yttrande har kommunen på nytt stämt av med värmeverksleverantör, Bussme, då det är deras anläggning som använts som referensvärmeverk och även rådgjort med Räddningstjänst Skåne Nordväst, RSNV.

Följande har klargjorts:

- I den typ av värmeverk som avses möjliggöras finns ingen tippficka. Bränsle tippas direkt i bränslefickan som i sin helhet är belägen inomhus.
- I händelse av brand i bränsleficka och bränsle behöver lämpas ut ur fickan finns/möjliggörs tillräckligt stor friyta för detta inom egen fastighet.
- Ingen gas eller hälsovådliga ämnen avses hanteras inom fastigheten.
- Någon risk för omgivningspåverkan på människors hälsa gällande mögelsporer, damm och toxiner med anledning av bränsle (flis) i bränsleficka bedöms inte uppstå då omsättningen av bränsle är hög.



I samband med att detaljplan togs fram för Entré Båstad etapp 2, öst, laga kraft 1 juli 2025 (cirka 1,8 km sydväst om nu aktuellt planområde) gjordes även en rökspridning och luftkvalitetsstudie (Tyréns 2024-09-30) med anledning av ett planerat 10 MW värmeverk samt ett hypotetiskt om ~20 MW värmeverk (med tillhörande 20-25 m hög skorsten) i direkt anslutning till Västkustbanan och befintlig bebyggelse.

I rapport konstateras: *"Föroreningssituationen i Båstads kommun är generellt sett god, där gällande Miljökvalitetsnormer (MKN) och miljökvalitetsmål klaras för ämnena kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀).*

Spridningsberäkningar för det planerade och hypotetiska värmeverket visar att påverkan i området är tämligen marginell och störst närmast planerad lokalisering. Resultaten visar att MKN till skydd för människors hälsa såväl som till skydd för växtlighet klaras med ett drifttaget värmeverk liksom för miljökvalitetsmålen.

Samtidigt bedöms det som osannolikt att upplevelser av lukt eller rök från skorstenen kommer att orsaka olägenheter, dock att episoder av lukt eller rök kan inträffa men ytterst sällan. Detta gäller även inom angränsande Natura 2000-område i söder och inom Petersbergs-området i norr."

Tilläggas kan att den vanligaste vindriktningen i Skåne är väst/sydväst – vilket innebär att sannolikheten för att rök skulle påverka det större utbyggnadsområdet (Tuvelyckan etapp 2, område B & C, väst om Inre Kustvägen) ännu mindre.

I nu aktuellt planförslag möjliggörs en skorsten på upp till 35 meter – vilket är högre än planerad närliggande bebyggelse. Den högsta byggnaden som möjliggörs inom detaljplanen för Tuvelyckan etapp 2, område B & C får vara 27 meter i nockhöjd och kan uppföras sydväst om planerat värmeverk, i anslutning till korsningen Mellanvägen/Inre Kustvägen. I övrigt möjliggörs bebyggelse på mellan 2-6 våningar väst om Inre Kustvägen. Befintlig bostadsbebyggelse i närområdet är 1-2 våningar hög. Rök från skorsten är dessutom möjlig att forcera vilket innebär att rök skjuts upp ännu högre (än skorstenshöjd) och rökplym sprids därmed ut ännu högre upp i luften.

Kommunen bedömer att ovanstående konstatationer (i rökspridning och luftkvalitetsstudien) tillsammans med faktorer såsom skorstenshöjd, teknisk lösning i skorsten samt vindriktning) är tillräckligt underlag för att bedöma huruvida rök och lukt från det planerade värmeverket kan komma att påverka omgivningen.

Följande utredningars resultat ligger till grund för kommunens ställningstaganden;

- Riskutredning för detaljplan, Transport av farligt gods på järnväg, Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C, FSD AB, 2023-08-14 förtydligad 2026-01-28, Rev B
- Riskbedömning - Etablering av värmeverk och fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, i Båstad, Bengt Dahlgren konsult AB, 2024-04-29
- Riskhänsyn avseende värmeverk, Entré Båstad etapp 2, Tyréns 2024-11-08
- Rökspridning och luftkvalitetsstudie, Entré Båstad, Tyréns 2024-09-30

Dialoger med räddningstjänst, värmeverksleverantör, miljöavdelningen, har resulterat i att anpassningar i plankarta för såväl Tuvelyckan etapp 2, område A (nu aktuellt planområde) och Tuvelyckan etapp 2, område B & C (intilliggande detaljplan) gjorts.

Med anledning av resultat i ovanstående utredningar, kompletterande resonemang och i dialog med räddningstjänst, miljöavdelningen samt värmeverksleverantör gör kommunen bedömningen att ett

mindre värmeverk (enligt nu aktuellt referensvärmeverk på 10 MW samt ett hypotetiskt om 19,9 MW) är möjligt att realisera inom planområdet utan att riskera människors hälsa och/eller säkerhet.

I samband med projektering, bygglovsprövning, anmälan om värmeverksanläggning kan detaljfrågor behöva hanteras – vilket är brukligt och normalt i det skedet av processen. Vid en etablering av ett värmeverk kan miljöavdelningen exempelvis begära in en specifik rökspridningsanalys.

Fördelningsstation – Elektromagnetiska fält

Den befintliga fördelningsstationen som är belägen inom Tuvelyckan etapp 2, område B & C, det vill säga väst om nu aktuellt planområde planeras att avvecklas (till förmån för annan bebyggelse) och istället uppföras i det norra delområdet inom Tuvelyckan etapp 2, område A. Med anledning av det exponerade läget visuellt förordas en fördelningsstation med väggar och tak, se även inspirationsbilder på sidorna 34-35.

Under planprocessen för Tuvelyckan etapp 2, område B & C har Bengt Dahlgren AB utfört en riskbedömning för den befintliga anläggningen och planerad bebyggelse kring denna, med avseende på brand. (Riskbedömning Fördelningsstation, daterad den 21 augusti 2024). I uppdraget ingick även att utvärdera risker kopplade till magnetfält runt fördelningsstationen. Med anledning av att den planerade fördelningsstationen är likvärdig den befintliga (fältstyrkemässigt) bedöms denna utredning relevant även här.

Slutsatsen i rapporten (inom Tuvelyckan etapp 2, område B & C) är att byggnation av garage, lokaler samt bostäder i anslutning till befintlig fördelningsstation är genomförbart och att risker med magnetfält och brand är hanterbara med byggåtgärder. Faktorer som är avgörande är bland annat i vilket material byggnader (och eventuella murar) uppförs i samt avstånd mellan fördelningsstation och exempelvis plats för stadigvarande vistelse. (En arbetsplats eller bostad där människor vistas flera timmar i en följd är exempel på stadigvarande vistelse).

Enklare mätningar av magnetfält kring befintlig fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område B & C, har gjorts av Södra Hallands Kraft. Generellt gav mätningar 2 m från staketet och ställverksbyggnaden ett värde på 0,2 μ T. På 5 meters avstånd uppmättes 0,05 μ T. I juli 2024 gjordes nya mer noggranna mätningar av Bengt Dahlgren på olika platser och avstånd från fördelningsstationen. Dessa mätningar stämmer väl överens med de tidigare mätningar som Södra Hallands Kraft utfört.

Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att magnetfält upp till 0,2 μ T (mikrotesla) i årsmedelvärde är att betrakta som normala för boendemiljö/plats för stadigvarande vistelse.

Sammanfattningsvis rekommenderar Bengt Dahlgren AB i sin rapport att stadigvarande vistelseplats i första hand inte byggs i anslutning (avstånd >10 m) till fördelningsstation, eller ställverksbyggnad. Då behövs inga byggåtgärder för reducering av magnetfält.

Dialog har förts med kontaktperson på länsstyrelsen (juni 2026) gällande elektromagnetiska fält och lämpliga planbestämmelser. I aktuellt planförslag säkerställs avstånd mellan möjlig fördelningsstation och byggnad (arbetsplats) genom 10 meter bred prickmarksremsa, se plankarta.

Uppförs ny fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, kommer faktiska åtgärder (enligt enligt Boverkets föreskrifter) att hanteras i bygglovsprocessen. Södra Hallands Kraft (som äger anläggningen) samt räddningstjänsten kommer att vara delaktiga i processen för att säkerställa exempelvis åtkomst till fördelningsstationen samt brandskydds krav.



Buller

Trafikbuller

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

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

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

I samrådsförslaget gällande nu aktuellt planområde planerades en vall alternativt plank längs med Väst kustbanan inom det norra delområdet. Under planprocessen för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, där bland annat bostadsbebyggelse möjliggörs inom marken väster om Inre Kustvägen, har trafikbullerutredningar tagits fram för att klargöra olika scenarier. (Akustikverkstan, daterade 2023-01-09 samt 2024-03-08). Kort sammanfattat är det trafikbuller från Inre Kustvägen som måste be-aktas vid byggnation längs Inre Kustvägen. Bullerskydd i form av en vall alternativt plank, inom det norra delområdet, längs Väst kustbanan bedöms inte påverka bullersituation för planerade bostäder längs Inre Kustvägens västra sida, det vill säga Tuvelyckan etapp 2, område B & C. Med anledning av att vall/plank inte är nödvändigt ur varken buller- eller riskhänseende har därför nu aktuellt plan-förslag anpassats efter de nya förutsättningarna.

Dock avses befintligt bullerskydd inom det södra delområdet vara oförändrat och säkerställs genom planbestämmelse m₂ "Bullerskydd ska anordnas till en höjd av 3,0 meter över rälsöverkant". Buller-skyddets (vall och/eller plank) syfte är att förbättra bullersituationen i området.

Verksamhetsbuller

Planerad verksamhet i nu aktuellt planförslag bedöms inte bidra till någon större utökning av bul-lerstörningar då planområdet är beläget i direkt anslutning till Inre Kustvägen och Väst kustbanan, som är de stora bullerkällorna i området. Syftet med planförslaget är bland annat att möjliggöra för byggnation av ett parkeringshus, värmeverk samt mindre störande verksamhet, se plankarta.

I det fall ett värmeverk anläggs kan buller vid lossning och hantering av flis förekomma. Dock bedöms de som ringa med anledning av de få transporter som beräknas; cirka fyra lastbilsekipage/vecka un-der december-mars, två under oktober-november samt april-maj och en under juni-september. För en maxanläggning med i stort den dubbla storleken (19,9 MW) uppskattas transporterna schablon-mässigt till det dubbla. Det ger således ca 8 lastbilar per vecka december till mars, 4/vecka under oktober – november samt april – maj samt 2/vecka under juni – september.

Utifrån planområdets läge och förutsättningar bedömer kommunen att det inom planområdet är lämpligt att tillåta exempelvis mindre störande verksamhet och värmeverk.

Vibrationer

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

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Planområdet är beläget i anslutning till befintligt elnät. I Inre Kustvägen finns distributionsledning för gas. Detta innebär att gas kan vara ett energialternativ. Planförslaget möjliggör ett värmeverk. Detta innebär att även fjärrvärme kan vara ett energialternativ.

Båstads kommuns miljö- och klimatprogram 2025-2030 (antaget av kommunfullmäktige den 18 juni 2025) anger en övergripande inriktning för det lokala arbetet med miljö- och klimatrelaterade frågor. Fokus ligger på de tre områdena biologisk mångfald och ekosystemtjänster, hållbar samhällsutveckling samt ett hållbart energisystem med begränsad klimatpåverkan. Planförslaget bedöms förenligt målen *hållbar samhällsutveckling* samt *ett hållbart energisystem med begränsad klimatpåverkan* bland annat genom att utveckling sker på mark som delvis redan är ianspråktagen och på en plats där det råder goda kollektivtrafikmöjligheter vilket medverkar till en hållbara transportmöjligheter för de som exempelvis pendlar. En etablering av ett värmeverk innebär att en alternativ energiförsörjning kan tillhandahållas vilket tryggar och främjar robust hållbar energiförsörjning.

El, fiber och telefoni

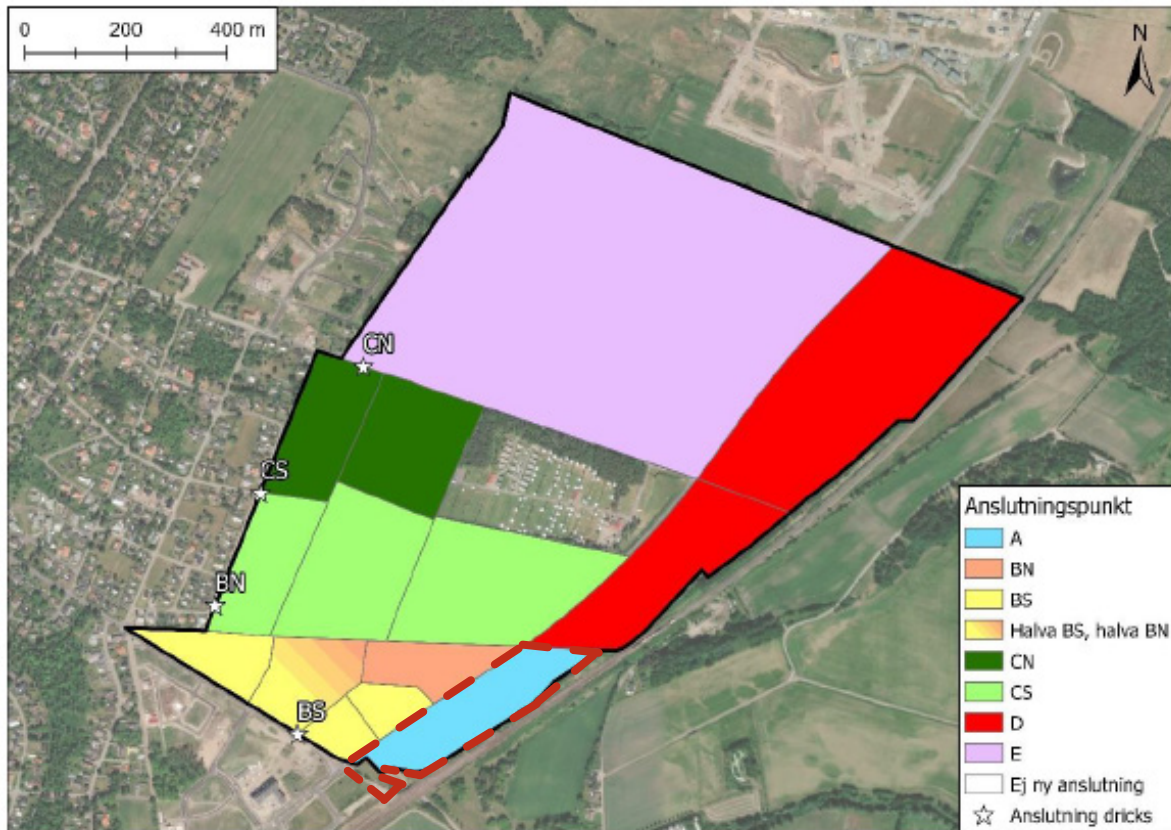
El, fiber och telefoni avses anslutas till det befintliga ledningsnätet. Befintligt el- och telefoninät bedöms vara tillräckligt dimensionerat för den byggrätt som planförslaget möjliggör.

Dricks- och spillvatten

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

För att ta ett helhetsgrepp för ett större område har konsultfirman Afry tagit fram en översiktlig VA-utredning för planområdet som även inkluderar marken norröver som angränsar med Heden-området (där VA-ledningsnätet är utbyggt med åtanke att kunna användas för fler utbyggnadsområden i Hemmeslöv) och till gräns mot Laholms kommun. (Översiktlig VA-utredning för Tuvelycan etapp 2 med omnejd, Afry, daterad den 31 januari 2024).

I utredningen har hela området delats in i mindre delområden A-E. Nu aktuellt planområde (delområde norr) är markerat med röd streckad linje i nedanstående bild och benämns som område A i utredningen.



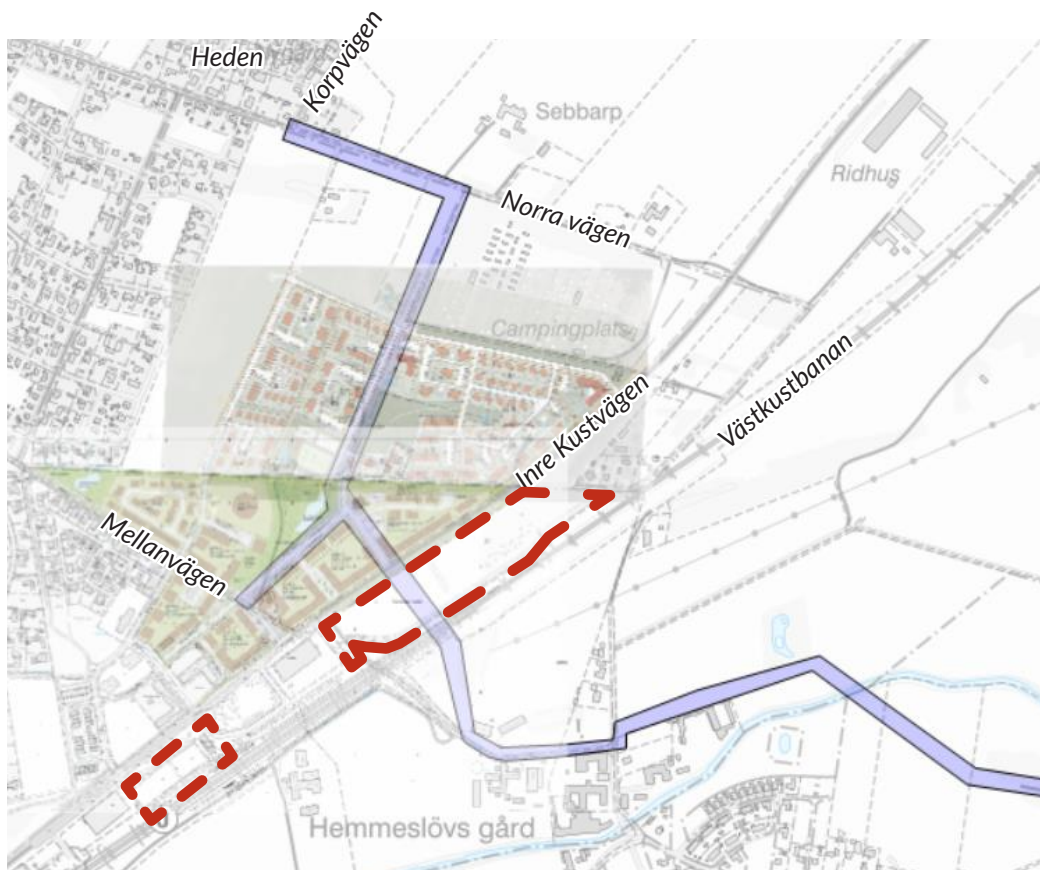
Uppdelning av delområden på vilken anslutningspunkt som har antagits i dricksvattenberäkningarna (Afry, 2024-01-31). Nu aktuellt planområde (delområde norr) är markerat med röd streckad linje.

Dricksvatten

Hemmeslöv är den del av Båstad kommun som förväntas växa mest de nästkommande decennierna vilket ställer stora krav på vattenförsörjningen till området. År 2050 förväntas förbrukningen av dricksvatten inom Östra Karup och Hemmeslöv vara nästan 400% av nuvarande förbrukning baserat på en Befolkningsprognos 2050 gjord av Båstads kommun.

Under planprocessen har Envidan AB tagit fram en övergripande utredning av norra Båstads vattenförsörjning med en ledningsnätmodell av dricksvattensystemet. (Norra Båstads Vattenförsörjning & Vattenmodell 2021 och 2022.) Utredningen tar höjd för en utbyggnad av Tuvelyckan med omnejd och visar på att en större vattenledning behövs mellan befintliga ledningar öster om järnvägen upp mot Hedenområdet för att kunna upprätthålla en god nivå av distribution i de centrala och östra delarna av kommunen.

Utöver förbrukningen inom området är det även en viktig länk för att transportera vatten till de centrala delarna av Båstads tätort via en större vattenledning längs kusten. Förslag till uppdimensionering av ledningsnätet bygger på att mer vatten produceras i Vattentäkten Eskilstorp eller på andra platser i de östra delarna av Båstad kommun. Den befintliga ledningen ligger inte så bra till och behöver dessutom dimensioneras upp, därav rekommenderas att man lägger en ny ledning i säkrad sträckning. Se nedanstående bild.



Föreslagen dragning av ny vattenledning från vattentäkten Eskilstorp (PM VA-planering, Tuvelycan etapp 2, NSVA, 2024-07-05). Nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

Dricksvatten - delområde söder

Det södra delområdet avses dricksvattenförsörjas via befintlig anslutningspunkt i Inre Kustvägen.

Dricksvatten - delområde norr

Det norra delområdet avses dricksvattenförsörjas via befintlig anslutningspunkt i Mellanvägen/Inre Kustvägen eller kopplas på planerad ledning genom planområdet.

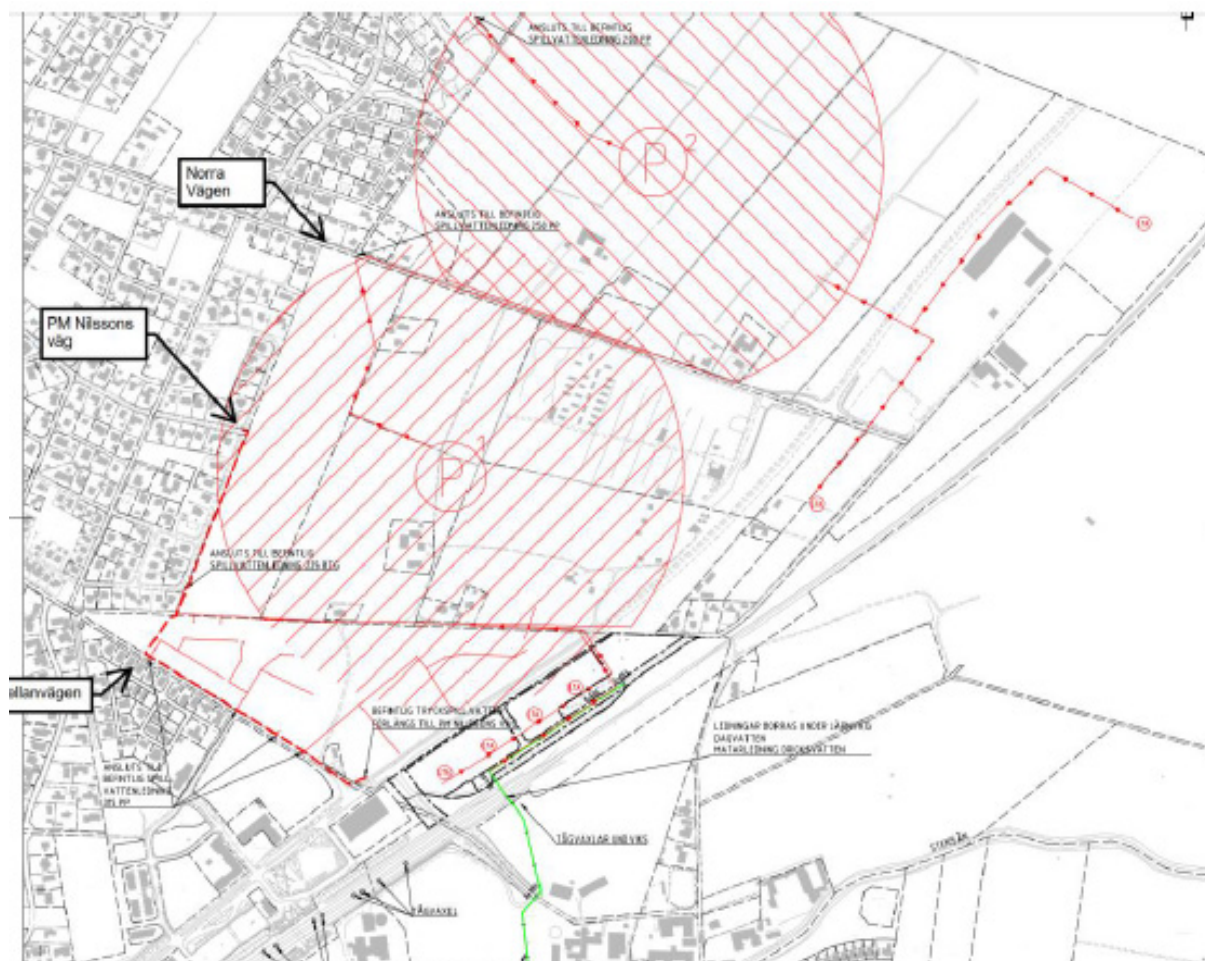
Spillvatten - delområde söder

Det södra delområdet avses anslutas till befintligt spillvattennät i Inre Kustvägen.

Spillvatten - delområde norr

När det gäller spillvatten gällande det **norra området** inom nu aktuell detaljplan föreslås det i rapporten att anslutas med LTA-pumpstationer eftersom anslutning med självfall inte är möjligt till hela området. (Se även bild på nästa sida). Det finns flera alternativ för anslutning för LTA-nät till självfall, vilket redovisas mer i detalj i VA-utredningen, (Afry daterad den 31 januari 2024).

Dimensionerande spill- och dricksvattenflöden har beräknats för delområden A-E (se områdesindelningar i bild på sida 29 och 54). Baserat på avstämning med NSVA och bedömning av befintligt ledningsnät behöver dricksvattennätet förstärkas i anslutningspunkten för delområden BN, CS, D och E, se bild sida 54. En utbyggnad av etapp A kan dock påbörjas innan förstärkning sker.



Rött heldraget streck visar föreslagna självfallsledningar, linje med pilar visar föreslagna tryckspillvattenledningar och den streckade linjen visar föreslagen överföringstryckledning genom området. (Bild: Afry, 2024-01-31)

Brandvattenförsörjning

Fem brandposter finns placerade i anslutning till planområdet; i Inre Kustvägen, Stinsvägen, Semaforvägen, Norra vägen samt stationsområdet. Brandposterna i norr har ingen kapacitet för brandvatten och inget av delområdena bedöms ha full täckning. Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA) kan inte garantera att tillräckligt flöde eller tryck finns i vattenledningsnätet vid varje enskilt tillfälle utan det kan påverkas av exempelvis vattenanvändning, driftavbrott och andra yttre faktorer. NSVA tillåter i regel inte direktanslutna sprinklers på huvudvattenledningar utan rekommenderar att tank installeras vid sprinklerinstallation.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämplbara delar i Svenskt Vattens publikation Distribution av dricksvatten P114. Lägsta flöde ska vara 20 l/s.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. Exakt utformning kommer att studeras i kommande projektering i samverkan mellan kommun, NSVA och Räddningstjänst Skåne Nordväst.

Dagvatten

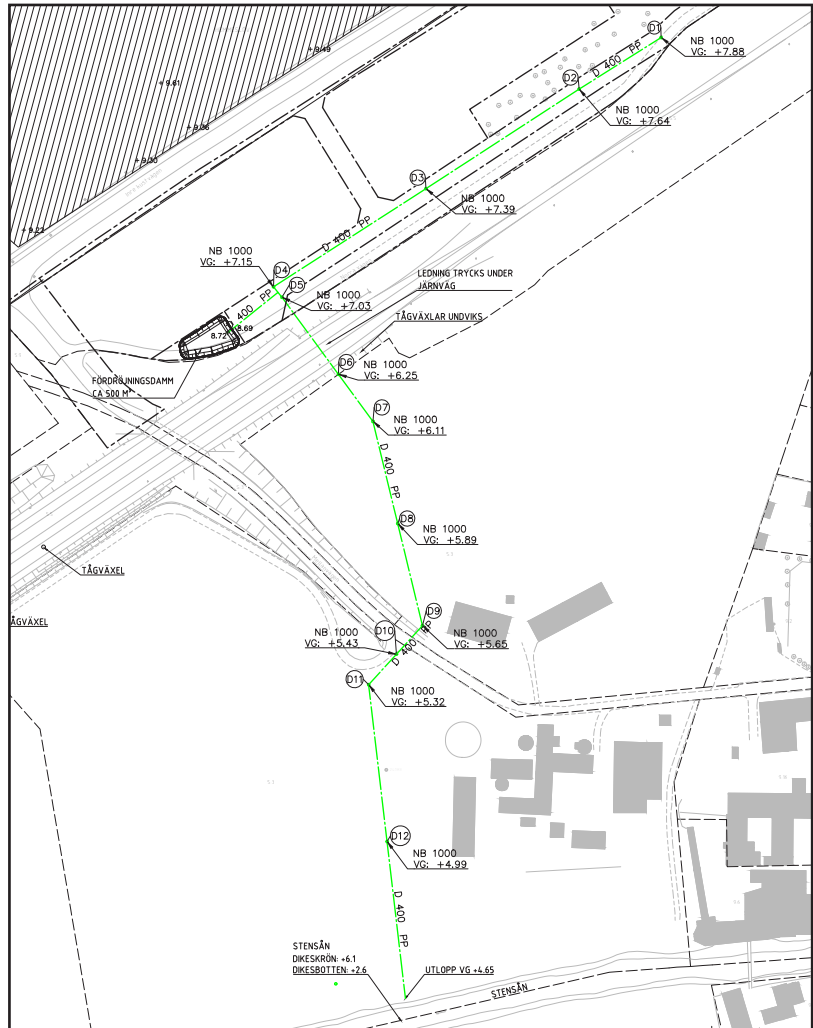
Dagvatten är ett samlingsnamn för regnvatten, smältvatten och spolvatten som rinner av från exempelvis hårdgjorda ytor, vägar och hustak, och som via diken eller ledningar rinner ut i vattendrag. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler gäller för hantering av dagvatten och för verksamheter som till exempel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

Det **södra delområdet** ska, likt idag, anslutas till det befintliga dagvattensystemet. Dagvatten leds via ledningar och dike till Hemmeslövssjön och därefter vidare till slutrecipienten Laholmsbukten via Stensån. Servisanslutningar finns i dagsläget till fastigheterna och uppstår behov kan fler serviser byggas ut.

Det **norra delområdet** begränsas i plan av både Trafikverkets gator och järnväg och möjligheterna för yttlig avrinning från området är begränsad.

I VA-utredningen föreslås att ett nytt dagvattennät och fördröjningsdamm byggs i området för att leda dagvatten söderut, under järnväg och vidare till slutrecipienten Laholmsbukten via Stensån (se bild till höger).

Lösningförslaget innebär att allt dagvatten ska hanteras inom det norra området samt att utsläppsgränsen till Stensån är 200 l/s (enligt överenskommelse med Stensåns Regleringsföretag). Dagvattendammen är tänkt att behålla och infiltrera mindre regn och endast avtappa mot Stensån vid större regn. Dagvattendamm kommer att anläggas inom markplanlagd som NATUR i sydost.



Schematisk bild: förslag på hur 500 m² fördröjningsdamm kan placeras. Gröna linjer visar hur dagvattennätet går från område A till Stensån. (Afry, 2024-01-31)

Kommunen har varit i kontakt med Trafikverket och haft dialog samt förankrat lösningen. En fortsatt dialog kommer att ske och i god tid kommer en ansökan om ledning under järnväg att upprättas.

För att dagvattennätet ska klara utsläppskravet till Stensån vid ett 20-årsregn måste en del av dagvattnet fördröjas. Fördröjningsvolymen vid ett 20-års regn är beräknad till cirka 500 m³.

För mindre regn kan infiltration vara det primära och på så sätt uppnås rening enligt tidigare lös-



ningsförslag. I samband med kraftigare regn eller regn då anläggningen är mättad bräddar det till Stensån.

Eftersom marken lutar mot järnvägsunderfarten riskerar vattnet att hamna där, vilket kan hindra framkomligheten om det bara får rinna fritt. Förslaget med bräddledningen söderut löser problematiken då infiltrationen inte fungerar.

Skyfallshantering

Befintlig situation med avseende på skyfallshantering innan exploatering för planområdet visas i bild på sida 30 och kommer från verktyget Scalgo Live.

I VA-utredning (Afry, 2024-01-31) konstateras att höjdsättningen av mark och vägnätet ser ut att kunna hantera skyfallsscenario utan skador på byggnader eller risk för framkomlighet av räddningsfordon. Exploateringen som helhet ser från modellering i Scalgo Live ut att kunna hantera ett skyfall bra. Viktigt är att grönytor placeras och utformas så att de kan hantera skyfallsvattnet. Utritade grönytor har övervägande en bra placering för detta ändamål. Mer detaljerad utformning av fördröjningsåtgärder behöver göras i vidare projektering.

Det är även viktigt att skyfallsvatten från område A (norra delområdet) inte leds ner mot järnvägsunderfarten. Om stora mängder vatten blir stående i underfarten hindras framkomligheten där, vilket gör det svårt för trafik att nå de områden som ligger på östra sidan av järnvägen då alternativa vägar innebär en omväg. Förslaget om att kunna brädda ut 200 l/s från område A (norra delområdet) till Stensån avhjälpas detta problem.

Avfallshantering

"Plan för ett resurssmart samhälle 2025–2032" (antaget av kommunfullmäktige den 27 november 2024) är kommunens avfallsplan som tagits fram i ett samarbete mellan ägarkommunerna och Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR AB). Syftet med planen är att minska avfallets mängd och farlighet samt omvandla avfall till resurser för att skapa ett hållbart samhälle.

Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering. Bland annat bör avfallsutrustning för fastighet placeras nära anslutning till körbar väg (som är minst 5,5 m bred) och att avfallsutrymmets storlek ska motsvara de behov som föreligger och underlätta för källsortering. Vid tömning av avfallsbehållare som kräver kranfordon få bland annat kranen inte sträcka sig över gång- eller cykelbana eller utgöra annan fara för trafiken vid till exempel utfart eller korsning. Från den 1 januari 2024 har kommunen det operativa ansvaret för att samla in hushållens förpackningsavfall. Senast den 1 januari 2027 ska kommunen ha infört fastighetsnära insamling från hushållen och samlokalisera verksamheter som valt kommunal insamling av avfall från förpackningar i materialen papper, plast, metall och glas, vilket medför att man ska ta höjd för detta vid placering och utformning av avfallsytor.

Närhet till exempelvis bostäder (i intilliggande detalplan, Tuvelyckan etapp 2, område B & C), trafiksäkerhet, barnsäkerhet och arbetsmiljö är faktorer som styr och påverkar placeringen. Byggherren uppmanas ta kontakt med NSR (Nordvästra Skånes Renhållnings AB) i tidigt stadiet för planering av avfallshantering.

Senast år 2027 ska så kallad fastighetsnära insamling införas. Det innebär att de vanligaste förpackningsslagen (papper, plast, metall och glas) alltid ska samlas in fastighetsnära. Noterbart är att NSR endast hämtar förpackningar från verksamheter om de har anmält sig som samlokaliserad verksamhet. Det innebär att verksamheten och hushållen nyttjar samma kärl i miljörummen.

9. KONSEKVENSER

Sociala konsekvenser

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

God bebyggd miljö, sociala värden och vardagsmotion

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

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

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

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

Barnkonsekvensanalys

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

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

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

Undersökning / behovsbedömning

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

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



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

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

I övrigt se under respektive rubrik såsom till exempel riksintressen, risk, dagvatten, buller, ekonomiska frågor etcetera i planbeskrivning.

10. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Inledning

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Planarbetet beräknas ske enligt följande tidplan:

Samråd	januari - februari 2021
Granskning	vinter 2025/2026
Antagande	sommar 2026

Genomförandetid

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

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

Markägoförhållanden

Båstads kommun äger fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:9 som omfattar övervägande del av planområdet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

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

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

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



Utförande

Allmän plats

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

Kvartersmark

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

Dricks-, spill- och dagvatten

Båstads kommun är huvudman för VA inom planområdet och ansvarar genom Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA) för att området ansluts till det kommunala dricks-, spill- och dagvatten-nätet. Inom detaljplaneområdet ska dagvattnet fördröjas innan det släpps till det kommunala nätet. Fördröjande åtgärder utförs av kommunen inom allmän plats.

Drift och underhåll

Allmän plats

Båstads kommun ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark, GATA, PARK samt NATUR, som tillskapas i detaljplanen.

Kvartersmark

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

Avtal

Följande avtal skall upprättas:

- Överenskommelse om fastighetsreglering
- Köpeavtal
- Avtal/överenskommelse om att frångå tidigare tecknat avtal om att anlägga en vall längs järnväg
- Genomförandeavtal / medfinansieringsavtal med Trafikverket (gällande stängsling längs Väst-kustbanan)

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen omfattar cirka 27 723 m² kvartersmark och 18 892 m² allmän plats, varav cirka 7 450 m² planläggs som gata, 1 522 m² som park och cirka 9 920 m² som naturmark.



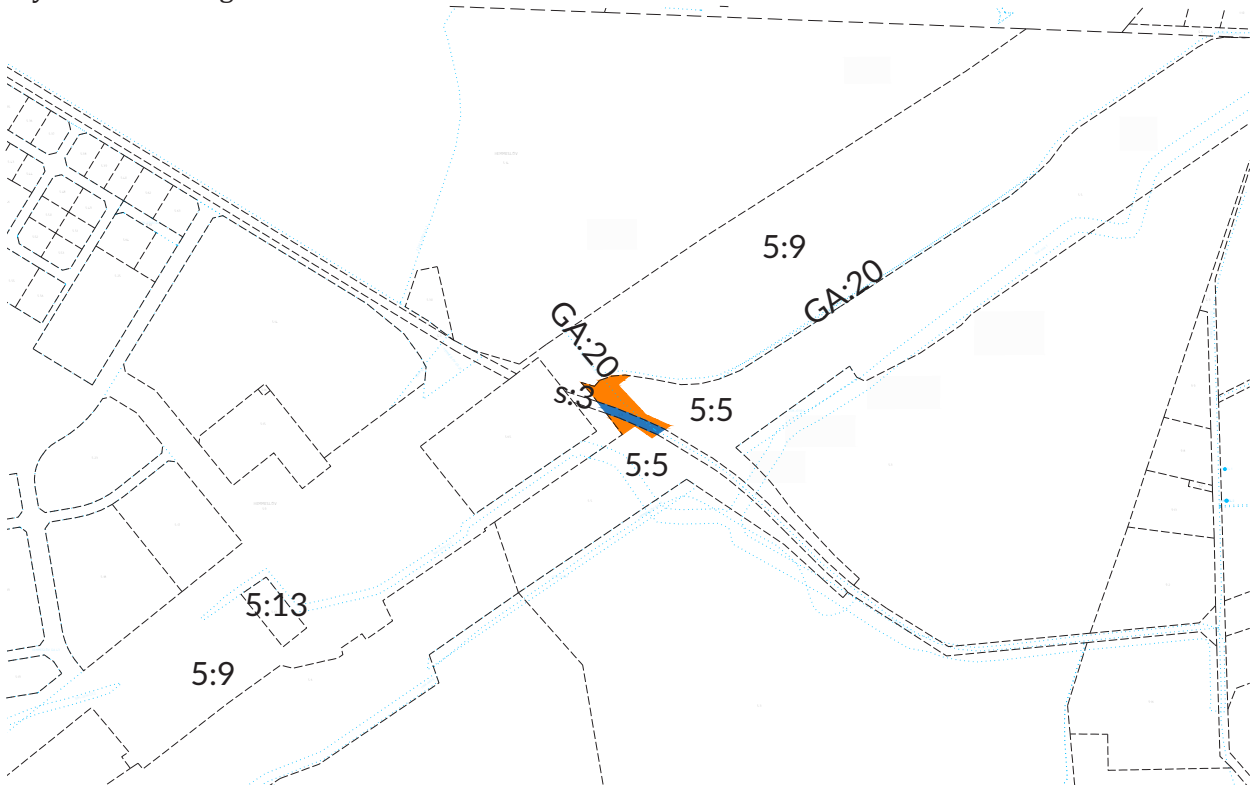
Fördelning mellan kvartersmark (blått) och allmän plats (rött)

Berörda fastigheter

Fastighet	Markägare	Åtgärd
Båstad Hemmeslöv 5:5	Trafikverket	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9
Båstad Hemmeslöv 5:9	Båstads kommun	Fastigheten tillförs mark för allmänt ändamål från del av fastigheterna Hemmeslöv s:3 och Hemmeslöv 5:5
Båstad Hemmeslöv GA:20 (belägen inom Hemmeslöv 5:9)	Båstads kommun	Omprövning av Hemmeslöv GA:20
Båstad Hemmeslöv 5:13	Båstads Communications-center AB	Ingen åtgärd
Båstad Hemmeslöv s:3	(hänvisning till fastighetsregister) Eskilstorps och Hemmeslövs Byars Samfällighetsförening	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9

Fastighetsbildning

Mark planlagd för allmän plats ska överföras till Hemmeslöv 5:9 som ägs av Båstads kommun från Båstad Hemmeslöv 5:5 och s:3, se ovan tabell. Marköverföringar mellan Båstads kommun och fastigheter som berör mark planlagd som allmän plats kommer ske i lantmäteriförrättning efter det att detaljplanen fått laga kraft. Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman för allmän plats rätt och skyldighet att, om fastighetsägaren kräver det, lösa in den allmänna platsmark som kommunen är huvudman för. Kommunens avsikt är att det ska ske genom marköverföring. Eventuell ersättning prövas och regleras i överenskommelse mellan kommunen och berörd part. En eller flera fastigheter för ändamålet verksamheter ska med stöd i lagakraftvunnen detaljplan avstyckas från fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:9.



Fastighetsregleringar med anledning av nu aktuellt planförslag: Mark från Hemmeslöv s:3 (blått) samt Hemmeslöv 5:5 (orange) överförs till kommunens fastighet Hemmeslöv 5:9

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



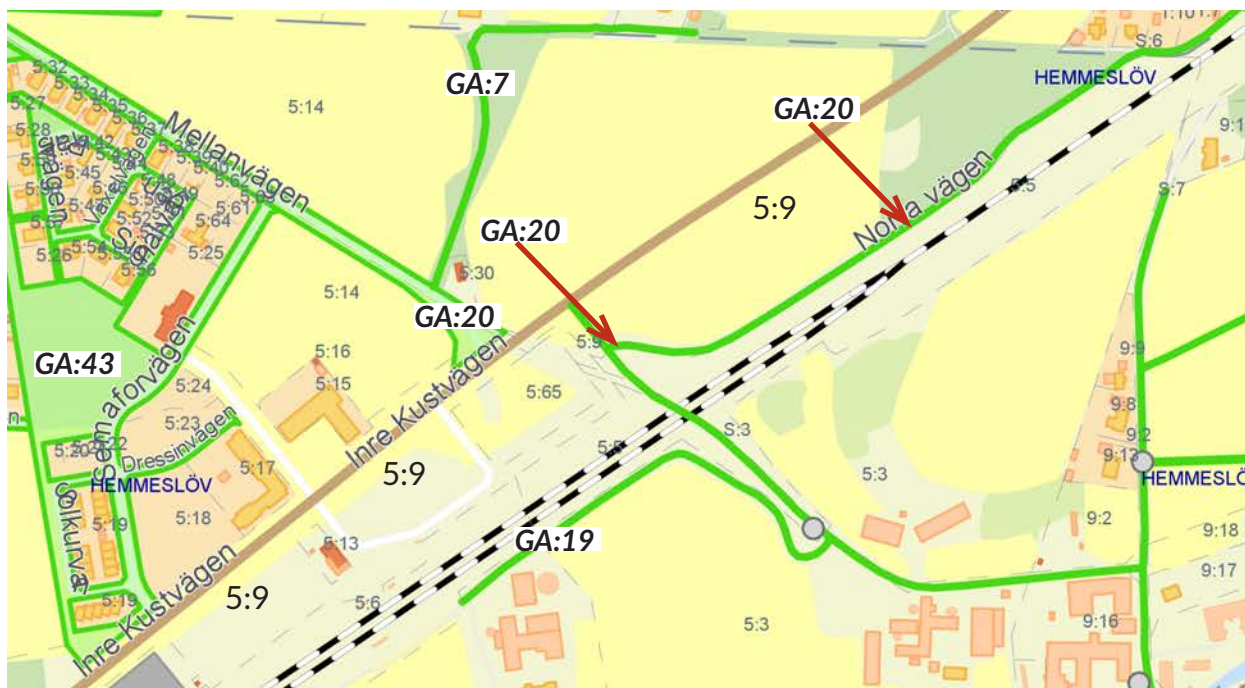
Vid bildandet av 3D-fastighet är det viktigt att bland annat klargöra gränsdragningen.

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

I den södra delen av nu aktuell detaljplan möjliggörs parkeringshus samt handel i flera olika våningplan. I det fall det sker en 3D etablering av fastighet kommer alla fastigheter få varsin servis alternativt bildar fastigheterna gemensamhetsanläggning för VA. Om det kommer att möjliggöras fler våningar än 3 kan det komma att behövas intern tryckstegring i fastighet, vilket i så fall bekostas av fastighetsägaren.

Gemensamhetsanläggningar

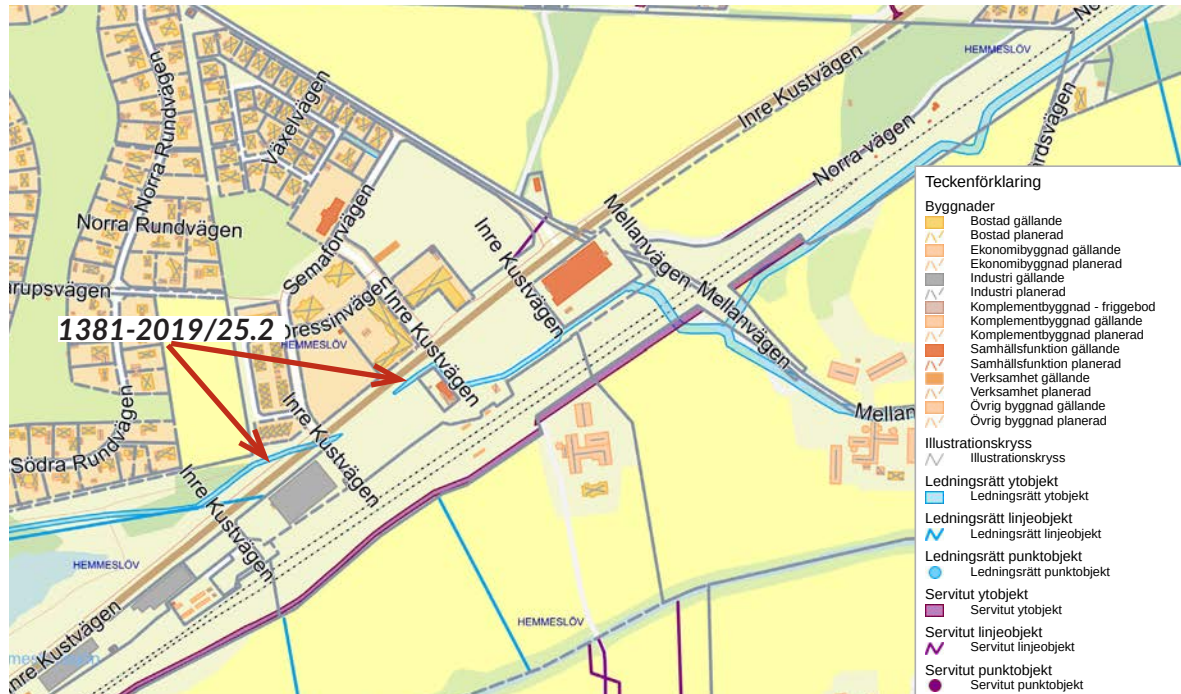
Gemensamhetsanläggningen Båstad Hemmeslöv GA:20 behöver omprövas och den del av anläggningen som är inom detaljplanen ska utgå. De delar av Hemmeslöv GA:20 som utgår ur gemensamhetsanläggningen ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens fastighet Båstad Hemmeslöv 5:9. Vid omprövning kan gemensamhetsanläggningen ansluta till gata med kommunalt huvudmannaskap belägen i nordöstra delen av detaljplanen, vid Båstad Eskilstorp 1:10



Gemensamhetsanläggningar markerade i grönt, utdrag FBwebb 2025

Ledningsrätter

I anslutning till planområdet finns ledningsrätter och servitut enligt nedanstående bild. Ledningsrätt 1381-2019/25.2 avser ledning för gas och är belägen utanför nu aktuellt planområde.



Servitut och ledningsrätter markerade i lila respektive blått, utdrag CSM 2025

Befintliga ledningar inom det norra delområdet:

Inom det norra delområdet behövs eventuellt delar av Södra Halland krafts ledningar flyttas. Ledningar i och längs Norra vägen är i planförslaget belägna inom, allmän plats, så kallat u-område och inom E₃-teknisk anläggning. Flytt av befintliga ledningar kan komma att behövas i samband med att en ny fördelningsstation samt utbyggnad av fördröjningsmagasin för dagvatten sker.

I övrigt bedöms befintliga ledningar i Inre Kustvägen och Norra vägen kunna vara kvar i oförändrat läge.

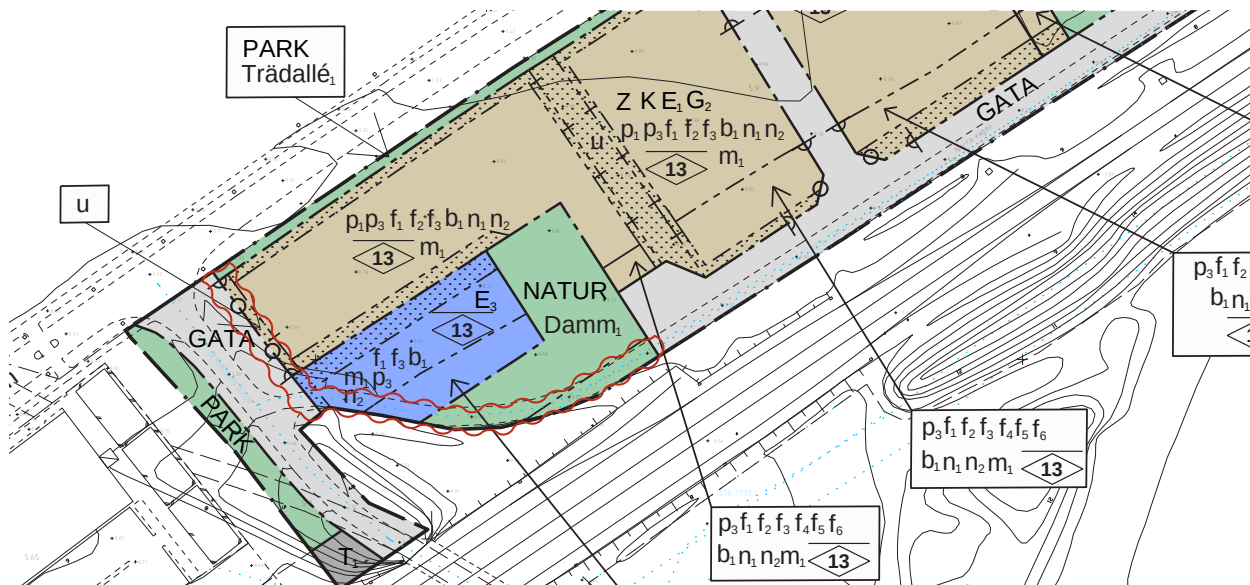


Bild: Inom område markerat med rött moln har Södra Hallands Kraft ledningar

Befintliga ledningar inom det södra delområdet:

Inom det södra delområdet bedöms delar av Södra Hallands Krafts, Bjäre kraft, Weum och NSVA:s ledningar behöva flyttas. I planförslaget är de befintliga ledningarna är belägna inom kvartersmark. Ledningsrätt för gas (WEUM) är fastslagen. Befintlig ledning (längs Inre Kustvägen) utanför ledningsrätt ska flyttas.

Skanovas ledningar (belägna i Inre Kustvägen) bedöms kunna ligga kvar.



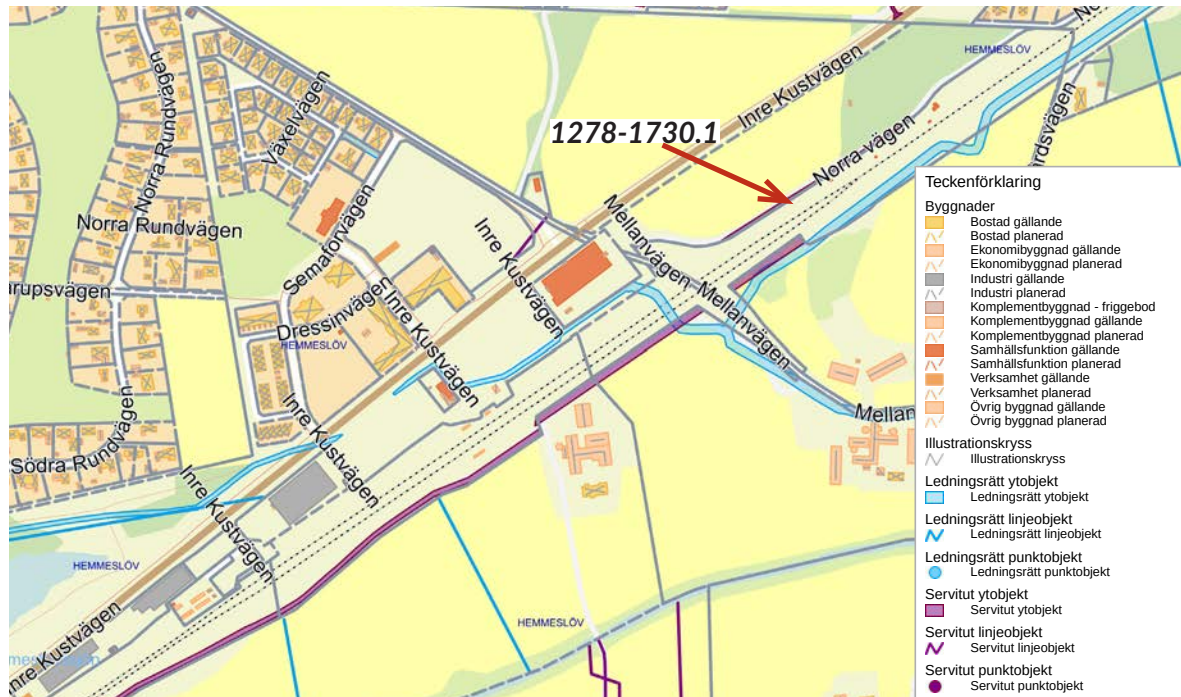
Bild: Inom område markerat med **rött** moln har Södra Hallands Kraft ledningar och Bjäre Kraft ledningar. Inom område markerat med **blått** moln har NSVA ledningar. Inom område markerat med **grönt** moln har Weum ledningar.

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

Övriga rättigheter

Inom planområdet finns officialservitut (1278-1730.1) för rätt att avverka och röja träd och buskar omkring järnvägen för att skydda spåranläggning och järnvägsdriften. Ett genomförande av detaljplanen innebär att officialservitut 12781730.1 behöver omprövas med anledning av att det hamnar inom allmän platsmark.

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



Servitut och ledningsrätter markerade i lila respektive blått, utdrag CSM 2025

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

Tekniska frågor

Gator och trafik

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

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

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

Inga åtgärder planeras på Mellanvägen med anledning av detaljplanen.

Vatten och avlopp

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

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

Brandvatten

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

Ekonomiska frågor

Intäkter

Kommunen erhåller intäkter från försäljning av tillskapad kvartersmark när detaljplanen vunnit laga kraft.

Fastighetsägarna till Båstad Hemmeslöv 5:5 och s:3 kan komma att erhålla ersättning för den mark-bit av respektive fastighet/samfällighet som överförs till kommunens fastighet Hemmeslöv 5:9 i enlighet med detaljplanen.

Utgifter

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

Kommunen bekostar också erforderlig fastighetsbildning, såsom avstyckning och fastighetsreglering, till följd av genomförandet av detaljplanen.

I samband med att del av Hemmeslöv 5:5 och s:3 överförs till kommunens fastighet Hemmeslöv 5:9, ska kommunen eventuellt betala ersättning till fastighets respektive samfällighetens delägare. Förrättningskostnader för inlösen av samfälligheten bärs av kommunen.

Då gemensamhetsanläggningen Hemmeslöv GA:20 omfattning minskar som en följd av detaljplanens genomförande krävs en omprövning av gemensamhetsanläggningen (GA). Det krävs även en omfördelning/minskning av de upplåtna områdena. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en negativ konsekvens gällande ökat eller minskat värde eller funktion av gemensamhetsanläggningen. Kommunen ansvarar för att ansöka och bekosta en omprövning av Båstad Hemmeslöv GA:20.

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

Utbyggnad av nya anläggningar inom allmän platsmark till följd av detaljplanen medför att kommunens avdelning för teknik och service behöver utökat anslag för drift av anläggningarna.



Sådant anslag lyfts in i kommunens driftbudget år 2028/2029.

Inför ett uppförande av stängsel längs det norra delområdet och Väskustbanan ska ett genomförandeavtal / medfinanseringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Fördelning av kostnad för anordnande av stängsel regleras enligt lag: 12 § Kostnad för anordnande, tillsyn och underhåll av stängsel betalas till nittio procent av kommunen och tio procent av järnvägens innehavare. I fråga om stängsel vid stations- eller bangårdsområde skall dock kostnaden fördelas lika. Lag (1975:1010).

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

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

Planavgift

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

11. FORTSATT ARBETE

Denna detaljplan handläggs enligt standardförfarande. Efter granskningen kan planhandläggaren göra små ändringar i planförslaget ifall det behövs och sedan lämna över förslaget för politiskt beslut. De som skriftligen lämnat synpunkter under samråd och/eller granskning får en underrättelse inför antagandet. Därefter antar eller avslår Kommunstyrelsen detaljplanen. Beslut om antagande av planen sätts upp på kommunens digitala anslagstavla. Om man har lämnat in skriftliga synpunkter på planen senast under granskningen och inte fått dem tillgodosedda kan man överklaga planen som sakägare. Det ska man göra senast tre veckor efter att beslutet om antagandet satts upp. I vissa fall kan också länsstyrelsen på eget initiativ pröva och upphäva planen.

Planen vinner laga kraft när överklagandetiden gått ur och ingen har överklagat eller när eventuella överklaganden har prövats och slutligen avslagits.

12. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

- Roger Larsson, samhällsbyggnadschef och stadsarkitekt
- Olof Selldén, tidigare planchef
- Klara Harmark-Peters, planchef
- Hanna Seger, tidigare översiktsplanerare
- Susanna Almkvist, tidigare exploateringsingenjör
- Jenny Björk, exploateringsingenjör
- Hanna Karcic Fida, exploateringsingenjör
- Naim Berisha, bygglovshandläggare
- Annika Jern, kart- gis chef
- Klas Rosenkvist, kart- gis ingenjör
- Alexander Ejwertz Johanson, tidigare gatu- och trafikingenjör
- Erik Åberg, gatu- och trafikingenjör
- Andreas Jansson, tidigare projektingenjör
- Sara Borglin, projekteringsingenjör
- Johan Mårtenssån, natur- och skogsförvaltare
- Mårten Sällberg, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Amanda Stridsberg, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Linda Roslund, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Fredrik Jönsson, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Jacob Sannum, NSVA (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)
- Maria Karlsson Green NSVA, (Nordvästra Skånes vatten och avlopp)

SAMHÄLLSBYGGNAD

Camilla Nermark
Planarkitekt

Klara Harmark-Peters
Planchef