



Detaljplan för
**del av Hemmeslöv 5:14 m.fl, Tuvelyckan,
etapp 2, område B & C, Hemmeslöv,**
i Båstad, Båstads kommun, Skåne län

Planbeskrivning



PLANHANDLINGAR

Planens diarienummer är B2019-769, KS 000743/2024- 300

Information - Boverkets Planbestämmelsekatalog, föreskrifter och allmänna råd

Plankarta är upprättad i enlighet med Boverkets Planbestämmelsekatalog publicerad 2020-10-01, Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan och Boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan.

Detaljplanen består av:

- Plankarta med planbestämmelser, 2026-03-20
- Illustrationskarta, 2026-03-20
- Planbeskrivning, 2026-03-20 (denna handling)
- Granskningsutlåtande, 2026-03-20
- Samrådsredogörelse, 2024-09-30
- Fastighetsförteckning, augusti 2024
- Grundkarta (utgör underlag till plankartan), februari 2026

Följande handlingar ingår också i underlaget och finns tillgängliga på kommunen:

- Gestaltungsprogram, Fredblad arkitekter, 2024-09-11
- Riskbedömning, fördelningsstation, Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2024-08-21
- PM VA-planering Tuvelyckan etapp 2, NSVA, 2024-07-05
- Riskbedömning - etablering av värmeverk och fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, i Båstad, Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2024-04-29
- Årsrapport för Båstads kommun 2024, kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne, Skånes luftvårdsförbund
- Översiktlig VA-utredning Tuvelyckan etapp 2 med omnejd, Afry, 2024-01-31
- Teknisk information, lågfrekvent buller från fördelningsstation, Södra Hallands Kraft Ekonomisk förening, november 2023
- Elektromagnetiska fält inom Tuvelyckan etapp 2, Södra Hallands Kraft Ekonomisk förening, 2023-11-14
- Cykelstrategi och cykelplan för Båstads kommun 2035, Båstads kommun, 2023-11-07
- Magnetfält kring våra anläggningar, Södra Hallands Kraft Ekonomisk förening, 2023-08-21
- Klimatanalys för förslag till exploatering av del av Hemmeslöv 5:14 m.fl, Tuvelyckan etapp 2, område B & C, i Hemmeslöv, Båstads kommun, Skåne län, 2024-08-26
- Riskutredning för detaljplan, transport av farligt gods på järnväg, Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C, Hemmeslöv i Båstad, FSD AB, 2023-08-14
- Arkitekturpolicy, Båstads kommun, 2023-09-20
- Lokalbehovsutredning, Vård- och centrumverksamhet Båstads station, Niras, 2023-06-29
- Trafikstudie, Tuvelyckan etapp 2, Afry, 2023-06-19
- Bullerutredning för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, Båstads kommun, Akustikverkstan, 2023-01-09
- Årsrapport för Båstads kommun 2022, kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne, Skånes luftvårdsförbund
- Trafikanalys enligt Trafikverkets trafikalstringsverktyg, 2022-07-05
- Översiktlig geoteknisk utredning för Tuvelyckan etapp 2, område A, B & C, Tyréns, 2022-07-08
- Behovsbedömning, 2020-03-09
- Social konsekvensbeskrivning (inkl barnkonsekvensanalys) för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, 2022-06-28
- PM Geoteknik 01, Hemmeslöv 5:17 m.fl, Sigma 2018-02-18
- Strukturplan Mellanvägen- Norra vägen, 2019-11-04, samhällsbyggnad, Båstads kommun
- Planprogram för området vid Båstads nya station, 2013-05-22
- Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, 2013-08-13
- Arkeologisk utredning, 2012-09-10, CMB Uppdragsarkeologi AB
- Arkeologi i framtida utbyggnadsområde "Å-stad i Båstad", Hemmeslöv 6:2 m.fl, Båstads kommun, Wallin Kulturlandskap och arkeologi, 2011-09-08
- Beräkning av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev D, 2013-12-18, ÅF
- Bullerutredning 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.....	20
8. PLANFÖRSLAG	29
9. KONSEKVENSER	94
10. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	96
11. FORTSATT ARBETE.....	106
12. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	106



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 utökat förfarande 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 Nordvästra Skånes Tidningar samt Bjäre NU 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.

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 kommunfullmäktige planen. Planer av principiell beskaffenhet eller av större vikt antas av kommunfullmäktige.

Här är vi nu!

Överklagande

Beslutet om att anta planen publiceras på kommunens anslagstavla. Om någon har lämnat in skriftliga synpunkter på planen senast under granskningen och inte fått dem tillgodosedda kan hen överklaga planen. Överklagandet ska ha lämnats inom senast tre veckor efter att beslutet om antagande publicerats. 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 bygglov och andra tillstånd ges och exploatering påbörjas.

2. SAMMANFATTNING

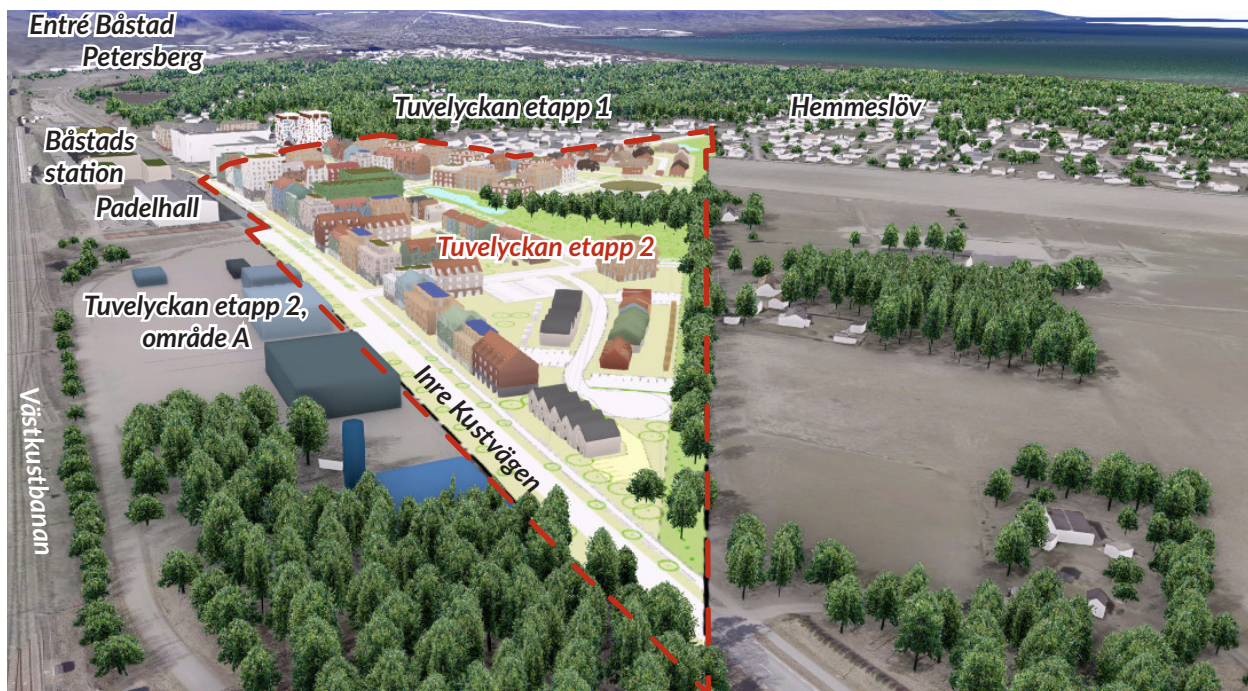
Planområdet är beläget i direkt anslutning till Båstads station och utgörs till största del av fastigheten Hemmeslöv 5:14. Området omfattar cirka 129 267 m² (12,92 ha).

Huvudsyftet med planförslaget, avseende Tuvelyckan etapp 2, område B & C, är att skapa en så kallad blandstad genom en uppbruten kvartersstad med intima och trevliga gaturum i ett kollektivtrafiknära läge. Bebyggelsens struktur och skala inom planområdet bygger på att möjliggöra en högre och tätare bebyggelse i anslutning till Båstads station samt Tuvelyckan etapp 1 som sedan trappas ner och glesas ut norrut för att möta den befintliga lägre bebyggelsen i nordväst. Planförslaget möjliggör såväl bostäder, centrumverksamhet, vård, förskola, eftergymnasial skola, parkering samt parkområdet för rekreation och dagvattenhantering.

Ett genomförande av planen beräknas kunna resultera i cirka 830 bostäder samt cirka 500 m² lokalyta för vårdändamål, 1500 m² för restaurang/handel, 500 m² för kontor samt cirka 1 250 m² för förskola (och/eller ett LSS-boende).

Nya gator samt gång- och cykelvägar kommer att anläggas inom planområdet. Dessa kopplas samman med det befintliga gatunätet och kommer även leda vidare norrut för att möjliggöra ytterligare utbyggnader enligt strukturplanen.

Kommunen bedömer att det inte behöver göras någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) då förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan, vilket länsstyrelsen instämmer med, se sida 19.



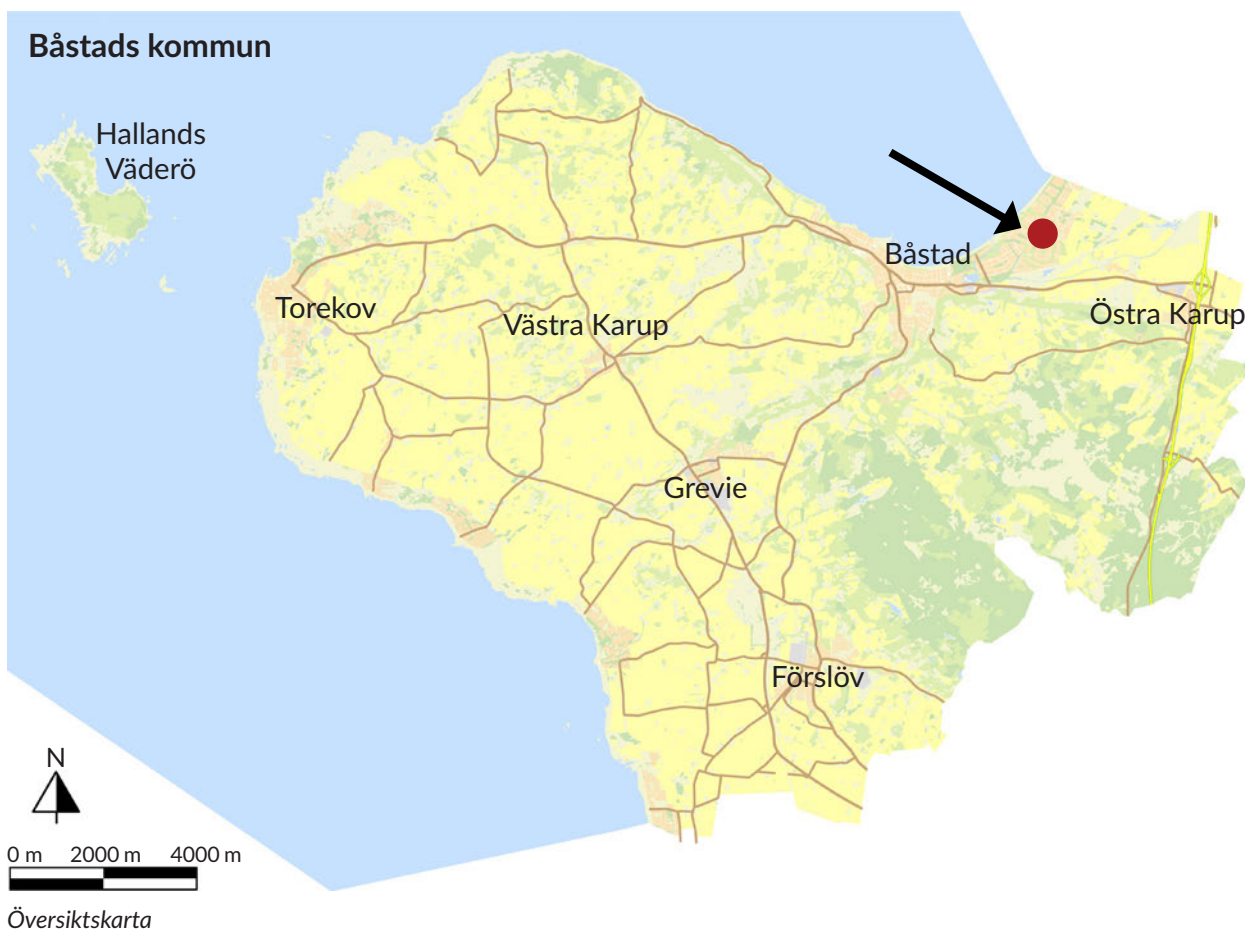
Vy över planområdet och söderut

3. PLANDATA

Planområdets läge och storlek

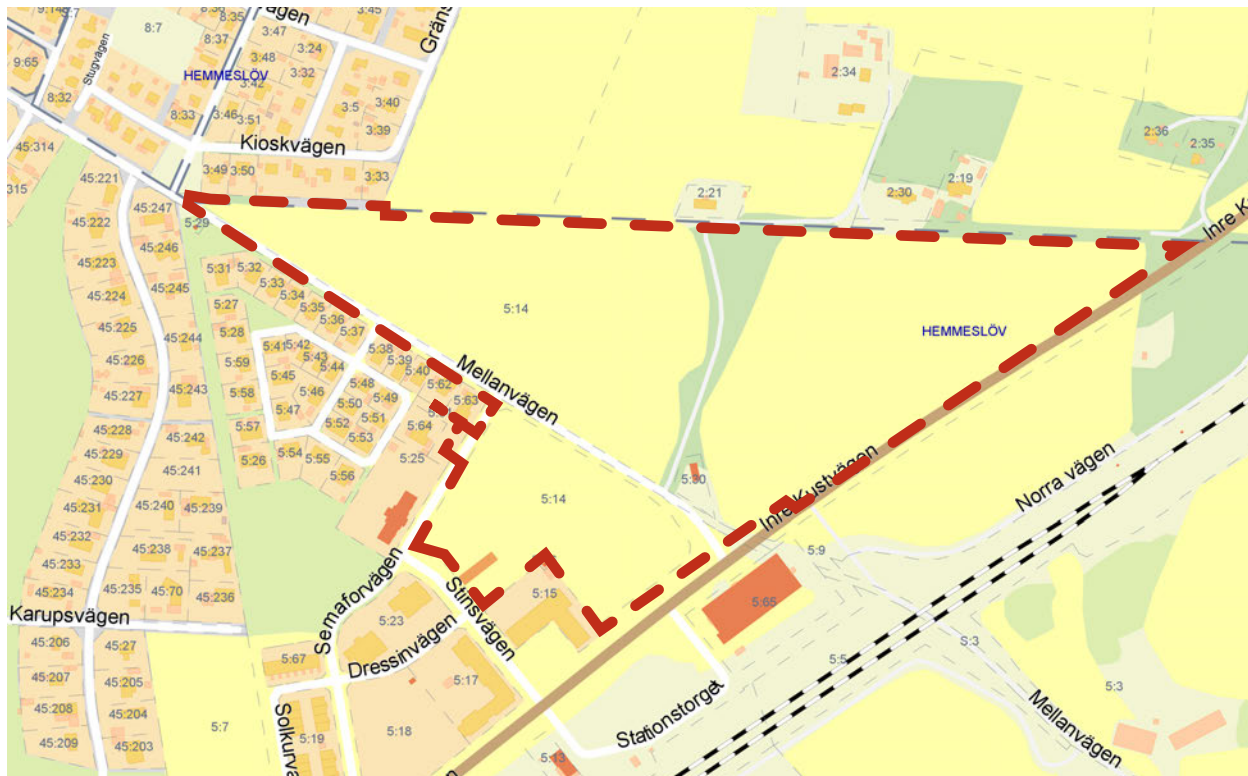
Planområdet är beläget i direkt anslutning till Båstads station, knappt 4 km öster om Båstad centrum (torget Lyckan), cirka 1-1,5 km från Laholmsgränsen och är cirka 129 267 m² stort. Området norr om Mellanvägen består till största delen av åkermark och betesvall. Längs del av planområdets norra gräns (samt fastighetsgräns) löper delvis ett vegetationsstråk i form av mestadels björk och tall. I mitten av planområdet finns en kilformad skogsdunge, om cirka 6000 m² (0,6 ha) i nord/sydlig riktning. Marken söder om Mellanvägen är ianspråktagen för bland annat upplag med anledning av pågående byggnation av Tuvelyckan etapp 1.

Området avgränsas i norr av åkermark och betesvall samt enstaka bostadshus och i söder av Mellanvägen samt befintlig bebyggelse. I öster gränsar planområdet till Inre Kustvägen och i väster till befintlig bebyggelse.



Ägoförhållanden

Fastigheterna Hemmeslöv 5:14, 5:15, 5:16, 5:30, 5:61, Eskilstorp 3:3, 3:5 samt Hemmeslöv S:3, S:15, GA:20, GA:43 och Eskilstorp GA:7 är i privat ägo och fastigheten Hemmeslöv 5:9 ägs av Båstads kommun.



Avgränsning av planområdet och omgivande fastigheter, utdrag FBwebb 2024

4. BAKGRUND OCH SYFTE

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra blandad bostadsbebyggelse, centrumverksamhet, förskola, vård, eftergymnasial skola samt parkmark inom planområdet norr om Båstads station och i anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur. Detaljplanen möjliggör en högre och tätare bebyggelse nära Båstads station som sedan trappas ner för att möta den befintliga lägre bebyggelsen i norr samt nordväst. Avsikten är att på ett så effektivt sätt som möjligt hushålla med mark i ett kollektivtrafiknära läge samt även anpassa den nya bebyggelsen för en mjuk övergång till befintlig bebyggelse.

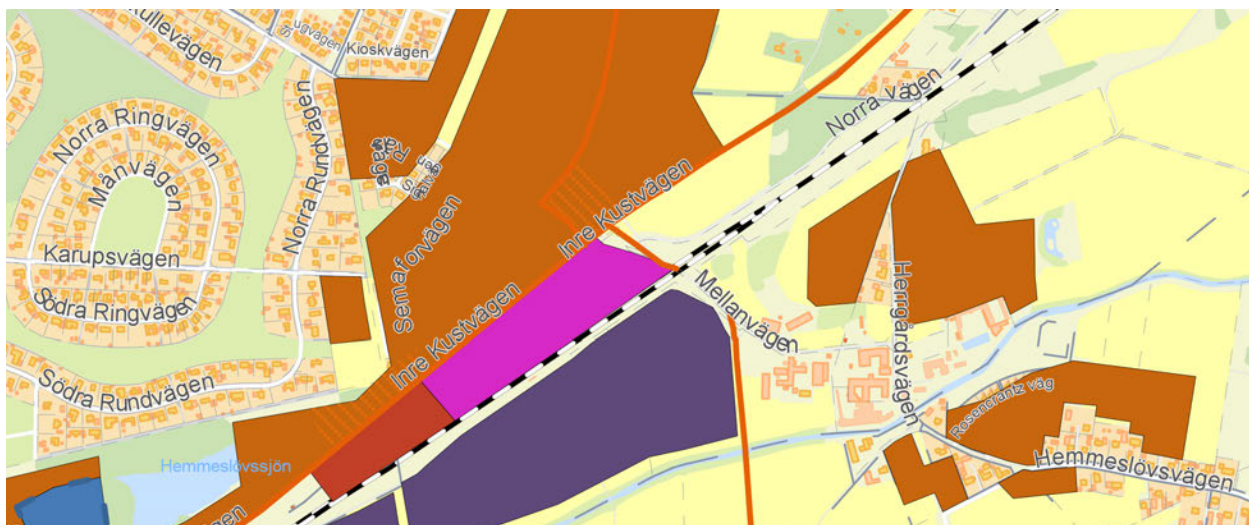
Detaljplanen tillskapar blandstad med ett brett utbud av bostäder och verksamheter i ett attraktivt stationsnära läge, vilket skapar goda förutsättningar för ett året-runt-boende. En ökad mångfald i bostadsutbudet är positivt och bidrar till att binda ihop Hemmeslöv med Båstads tätort funktionellt. En exploatering skapar nya platser och möjligheter till socialt samspel. Överlag bidrar utvecklingen av området positivt till den sociala hållbarheten. Exploateringen förstärker en pågående utveckling av en ny centrumpunkt som påverkar den befintliga Ortsstrukturen både i Båstad och i kringliggande samhällen. Området möjliggör ett liv med mindre ekologiskt fotavtryck med dess närhet till tåg och buss, handel, arbetsplatser och mötesplatser. En effekt av exploateringen består av ett ökat tryck på befintlig kommunal barnomsorg varför det är viktigt att det utvecklas parallellt med bostäderna. Exploateringen innebär även ökat tryck på befintlig infrastruktur såsom väg och VA (vatten och avlopp) vilket hanterats och säkerställts under planprocessen.

5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Positivt planbesked för Hemmeslöv 5:14 m.fl, Tuvelyckan etapp 2, lämnades av kommunstyrelsen den 4 juni 2019 § 132. Den 19 augusti 2020 (§ 177) beslutade kommunstyrelsen att ett planförslag får sändas ut på samråd och den 12 november 2024 (KS § 224) togs beslut om att sända ut planförslag på granskning.

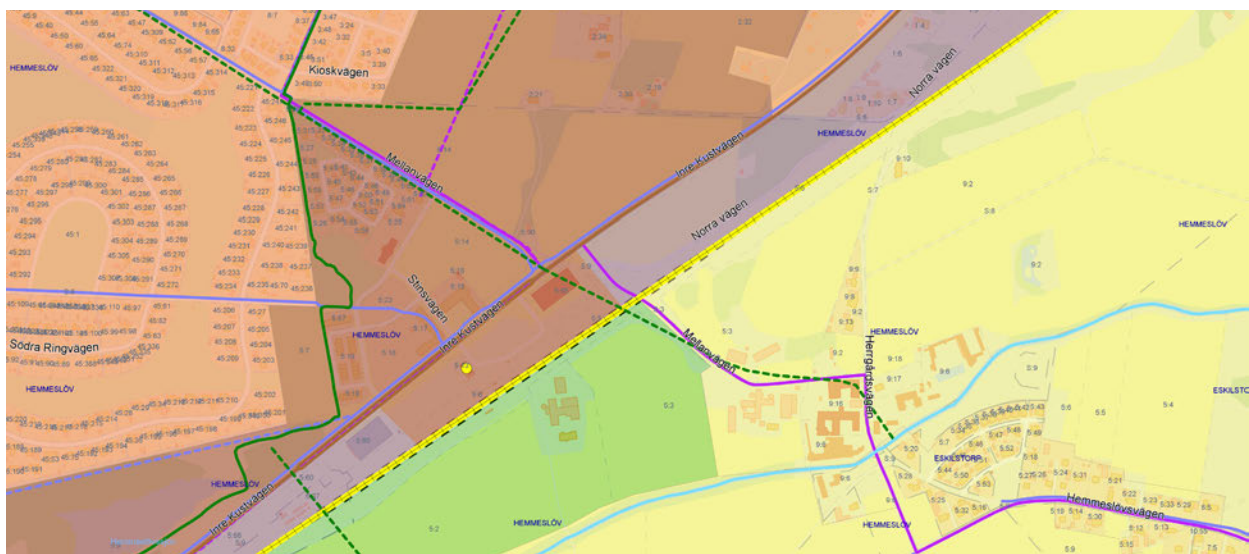
Översiktsplan

En översiktsplan är en kommuntäckande plan som anger hur kommunens markanvändning ska utvecklas på sikt. Båstads översiktsplan som var gällande när beslut om planbesked togs var ÖP08 och i den anges det aktuella planområdet som planerad bebyggelse i form av bostäder samt centrum och handel.



Utdrag ur ÖP 2008, antagen av kommunfullmäktige 2008

Den 20 maj 2020 antog kommunfullmäktige en ny översiktsplan för kommunen, ÖP2030. I nu gällande översiktsplanen anges det aktuella området som ny/ändrad stadsbyggd.

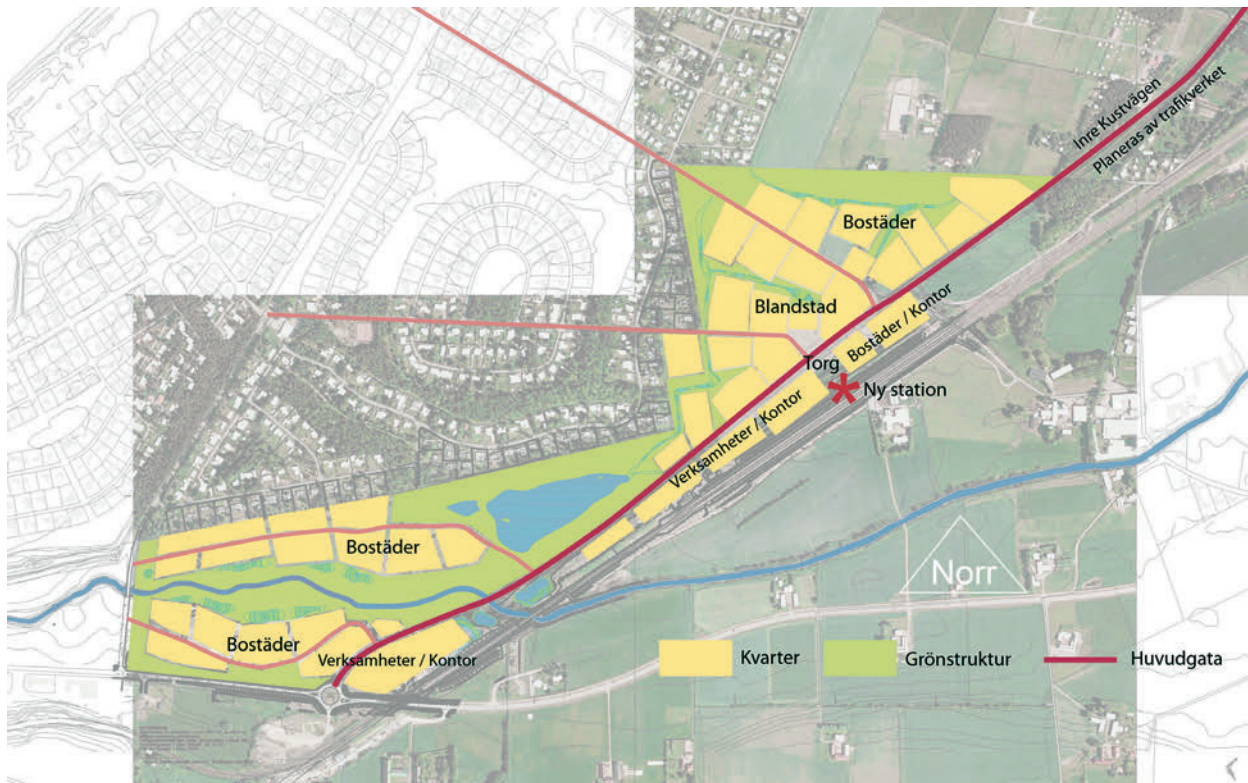


Utdrag ur ÖP2030, antagen av kommunfullmäktige den 20 maj 2020

Planförslaget är förenligt med de båda översiktsplanerna ÖP08 samt ÖP2030. Kommunen bedömer att planförslaget även är förenligt med länsstyrelsens granskningsyttrande daterat den 14 februari 2020.

Planprogram

Planområdet omfattas av *Planprogram för området vid Båstads nya station*, godkänt av kommunfullmäktige den 22 februari 2013. I programhandlingen beskrivs övergripande principer för grönstruktur, transporter och bebyggelse, se nedan.



Karta tillhörande planprogram, antaget av kommunfullmäktige den 22 februari 2013

Grönstruktur

Programområdet karaktäriseras av en sammanhängande grönska, synlig dagvattenhantering och öppna vattenytor. Vegetationen är tänkt att utgöras av stråk mellan bostadskvarteren som förbinds med befintlig grönstruktur. Inom området finns en mindre sjö samt Stensån.

Transporter

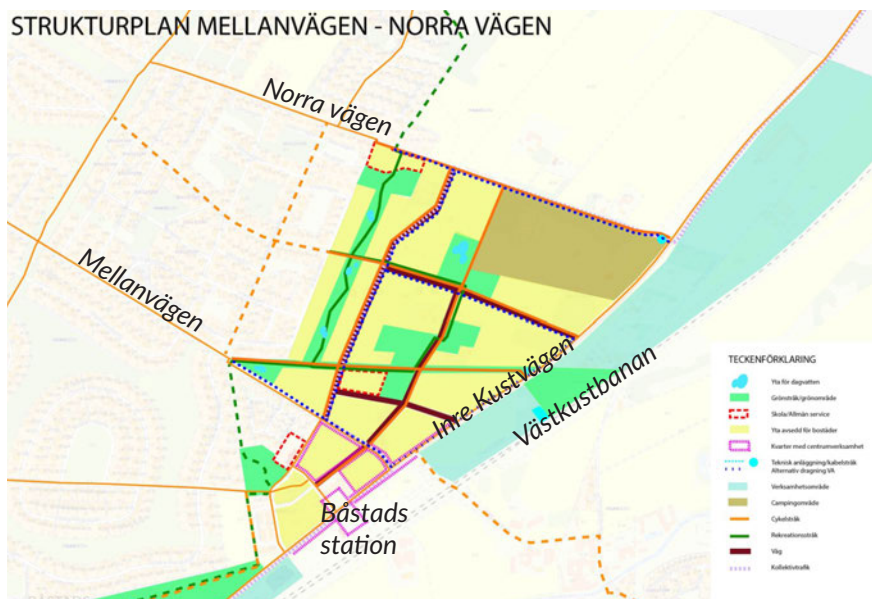
Den nya stationen är målpunkt för stora delar av området. Ambition är att det som boende i området ska det vara lätt att klara sig utan bil genom goda gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser.

Bebyggelse

Storleken på kvarteren varierar. Bebyggelsen tillåts skifta mellan, och inom, kvarteren för att åstadkomma en blandstadsmiljö. Bebyggelsens höjd föreslås variera mellan två och fyra våningar, i vissa fall upp till fem våningar. Strukturen ger förutsättningar för flera olika typer av bebyggelse, runt stationen blir staden som tätast och verksamheter tillåts blandas med bostäderna.

Strukturplan

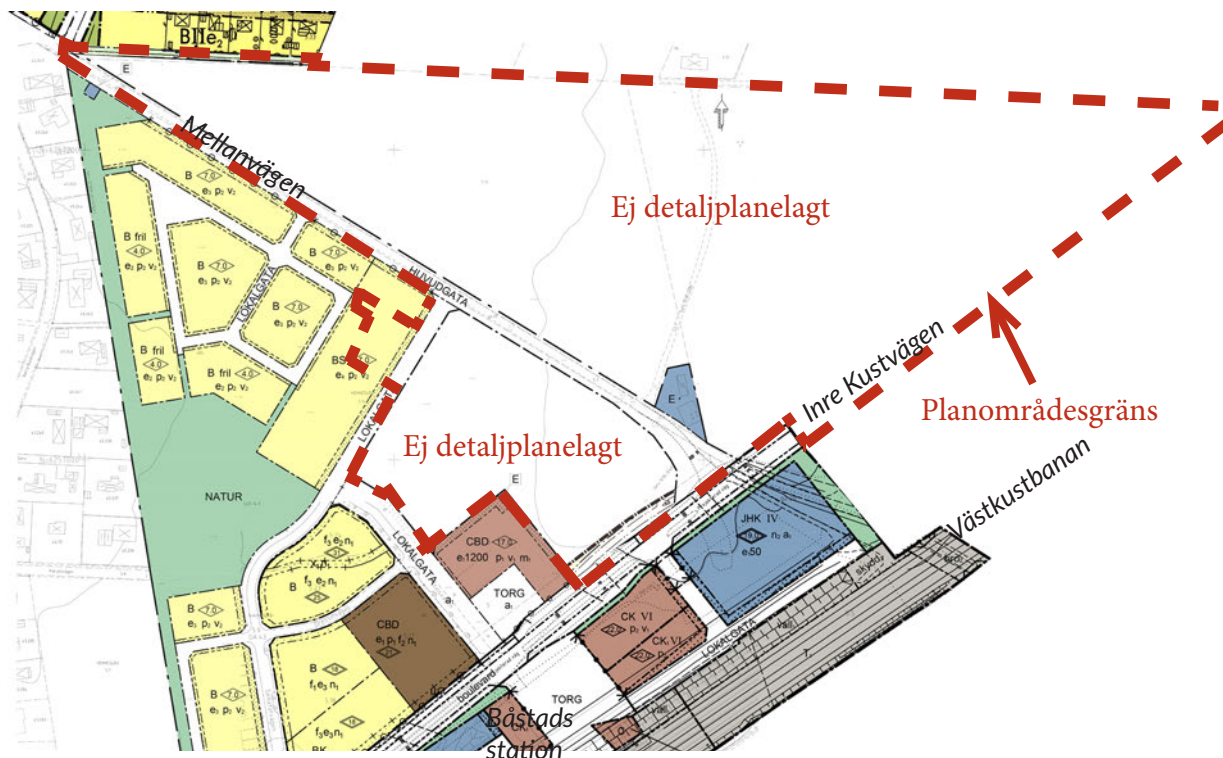
Under 2019 arbetades en strukturplan fram för området mellan Mellanvägen och Norra vägen, det vill säga marken norr om Tuvelyckan etapp 1. Syftet med den övergripande strukturplanen var att ta ett helhetsgrepp över området och i ett större perspektiv, planera framtida byggnationer, funktioner och även utifrån områdets utvecklingspotential fastlägga läget för nödvändig infrastruktur.



Övergripande strukturplan, 2019-11-04

Detaljplan

Området är till största del inte detaljplanlagt. Endast Mellanvägen, del av Inre Kustvägen samt fastigheten Hemmeslöv 5:30 omfattas av detaljplan 1671 som vann laga kraft 2016. Planområde längst i nordväst, i gräns mot befintlig bostadsbebyggelse omfattas av detaljplan 844 som vann laga kraft 1963. En smal remsa längs Inre Kustvägen omfattas av detaljplan 1511 som vann laga kraft 1994. Även en liten del av detaljplan 1652 i anslutning till korsningen Mellanvägen och Inre Kustvägen ingår i nu aktuellt planområde. Detaljplanen 1652 vann laga kraft 2014. Ingen av de gällande detaljplanerna har någon genomförandetid kvar.



Gällande detaljplaner 844, 1511, 1623, 1652, 1671 samt 1680 (inom samt i anslutning till planområde)

Bevarandeplan

Båstads kommun har en bevarandeplan från 1997. Denna är framtagen av Kulturnämnden i Båstad i samarbete med Kristianstads läns museum. Planområdet omfattas 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 handlingsplan där genomförandet av planen konkretiseras är i skrivande stund under framtagande.

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 avfallets 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 arbetar med att ta fram en energiplan för tillförsel, distribution och användning av energi i kommunen. Planen beräknas vara klar under 2026.

6. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

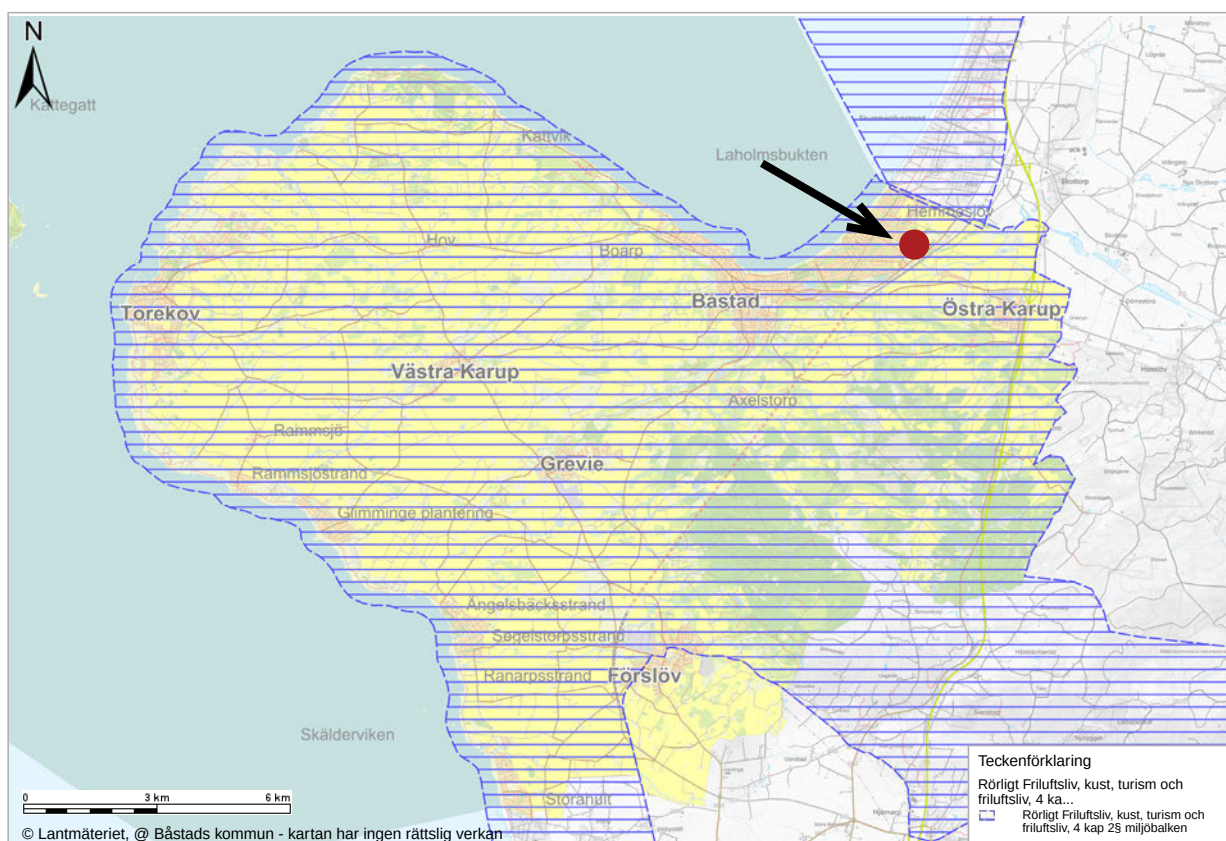
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap MB

Planen bedöms vara förenlig med miljöbalkens 3, 4 och 5 kapitel. (Kapitel 3 behandlar riksintressen, kapitel 4 behandlar områden med natur- och kulturmiljövärden, kapitel 5 behandlar miljökvalitetsnormer, MKN.) Planens genomförande bedöms inte ha en betydande negativ påverkan på riksintressena för friluftsliv, rörligt friluftsliv och kustzonen eller möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer. Översiktsplanen anger området i anslutning till stationen som ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden för bland annat bostäder, centrumverksamhet och allmänna funktioner såsom skola och vård. Ett ianspråktagande av jordbruksmarken anses därmed vara motiverat då det tillgodoser väsentliga samhällsintressen (såsom bostäder, skola samt vård i ett kollektivtrafiknära läge) och dessa behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

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.



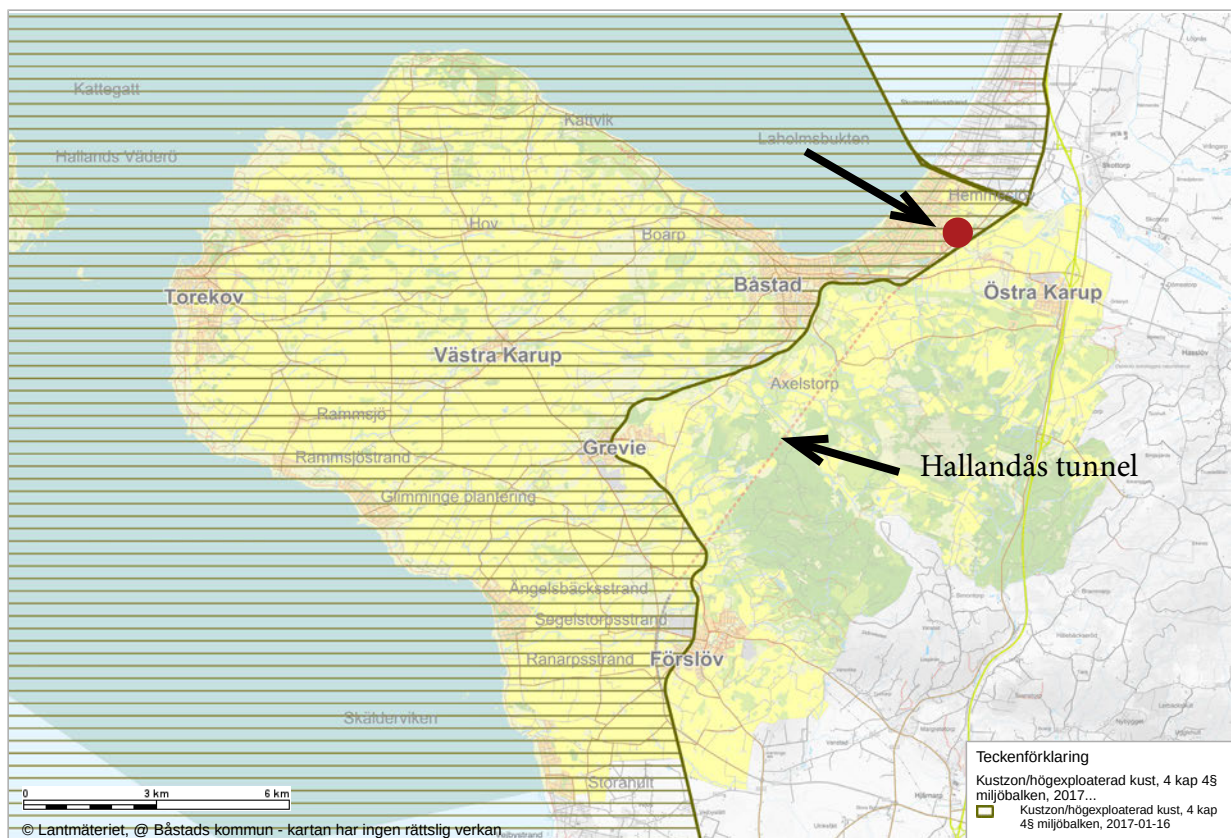
Planområdet är idag till stor del svåråtkomligt för allmänheten. Merparten av marken består av odlad mark. Planförslaget innebär att området blir mer tillgängligt för allmänheten än idag. Inom planområdet säkerställs natur-/ rekreationsområden där kommunen planerar för någon form utegym/ parkour, lekplats, grillplats, promenadstråk och gång- och cykelvägar som kopplar samman planområdet med övriga orten och dess grönstruktur.

Riksintresset för rörligt friluftsliv ska enligt miljöbalken (4 kap 1 §) inte hindra utvecklingen av be-fintliga 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 betydande nega-tiv 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 prin-cip 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 Hal-landsås vilket därmed innebär att Västkustbanans sträckning ändrats.



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

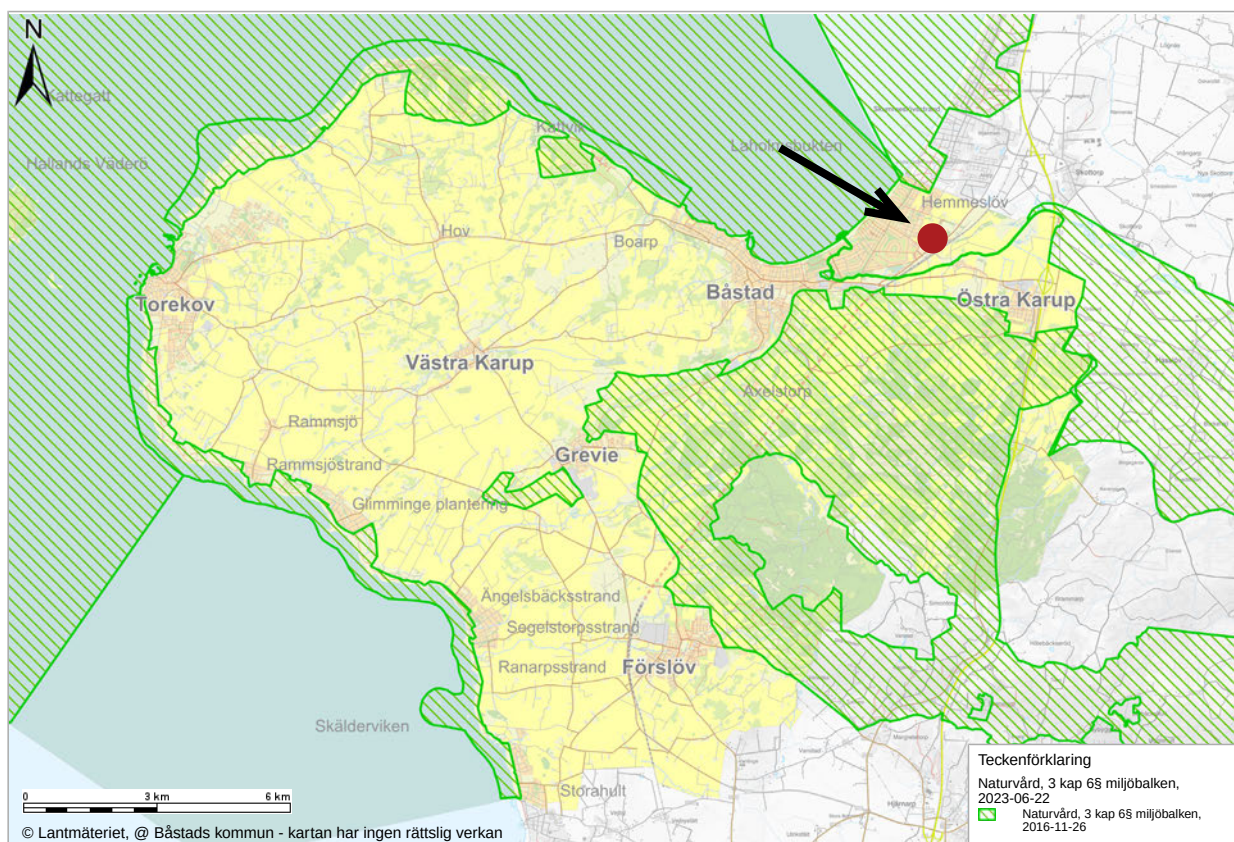
Riksintresset beskrivs i Länsstyrelsen i Skånes rapport "Skånes kustområden - ett national-landskap" från 2001. En samlad bedömning av värdena görs där utifrån fyra aspekter: Landskapsbild, Strukturer och samband, Områden och objekt samt Friluftsliv och turism. De värdekärnor som pekas ut i rapporten är i huvudsak: Hallandsås, Sinarpsdalen, Grevie Salomonhög och Stora Nötte, Grevie åsar, Segelstorp, Norrviken, Hovs hallar, Hov, Bjäre-kusten 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 betydande 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.



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 tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa 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 har betydelse för 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 i ett kollektivtrafiknära läge som skapar förutsättningar för ett bilfritt liv.

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 detaljplanen bland annat skapar möjlighet för människor att bosätta sig i ett område med närhet till service. Detaljplanen möjliggör bostäder, service, förskola samt därmed även arbetsplatser. Detaljplanen skapar därmed möjlighet för människor att bosätta sig samt arbeta i ett område med närhet till handel och god kollektivtrafik vilket skapar förutsättningar för ett bilfritt liv.

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."* - Detaljplanen syftar till att möjliggöra blandad bebyggelse i form av exempelvis centrumverksamhet, förskola och bostäder i Båstad i ett kollektivtrafiknära läge samt i anslutning till befintlig bebyggelse vilket bidrar till en hållbar utveckling och god hushållning av mark. Detaljplanen skapar möjlighet för olika slags mötesplatser (rekreation, handel, café etcetera) samt möjlighet för människor att bosätta sig i ett område med god kollektivtrafik vilket skapar förutsättningar för ett bilfritt liv.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Regeringen har utfärdat en förordning om miljökvalitetsnormer, MKN, för utomhusluft. Normerna syftar till att skydda miljön och människors hälsa, samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Normerna gäller ett antal olika ämnen som förorenar luften och som därför inte får förekomma i större mängd. För alla miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormerna för ozon.) Båstads kommun har inga problem med att klara miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. De uppmätta och beräknade värdena i tätorten Båstad gällande kvävedioxid samt partiklar ligger långt un-

der miljökvalitetsnormen och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT), vilket redovisas i den årsrapport Skånes luftvårdsförbund tog fram, 2022 och även 2024. Ett genomförande av planen bedöms inte förändra den situationen negativt, snarare kan antas att ett tillskapande av fler bostäder i anslutning till goda kollektiva kommunikationer ger förutsättningar för fler att resa med tåg.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Från och med december 2009 finns även miljökvalitetsnormer för vatten. Dessa formuleras på olika sätt beroende på vilken typ av vattenförekomst det gäller. För ytvatten (det vill säga kustvatten, sjöar och vattendrag) finns det miljökvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status. För grundvatten finns det miljökvalitetsnormer för kemisk och kvantitativ status. Målet var att alla vattenförekomster skulle uppnå 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. Laholmsbukten, belägen cirka 1 100 meter nordväst om planområdet, omfattas av riksintresse för naturvård enligt MB 3 kap 6 §. 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), Stensån (SE625688-374142) samt Stensån (havet-jvg), (SE625637-369083) att uppnå MKN (god kemisk ytvattenstatus och god ekologisk status). Ett genomförande av planen bedöms vara förenligt med riksintresset för Laholmsbukten.

Ytvattenförekomst

Stensån, SE625688-374142

Ekologisk status

Måttlig

Kemisk status

Uppnår ej god

Stensån (havet-jvg), SE625637-369083

Måttlig

Uppnår ej god

Laholmsbukten, SE563330-124600

Måttlig

Uppnår ej god

Grundvattenförekomst

Laholmsslätten, SE626116-132280

Kvantitativ status

God

Kemisk status

God

Bjärehalvön, SE625674-131386

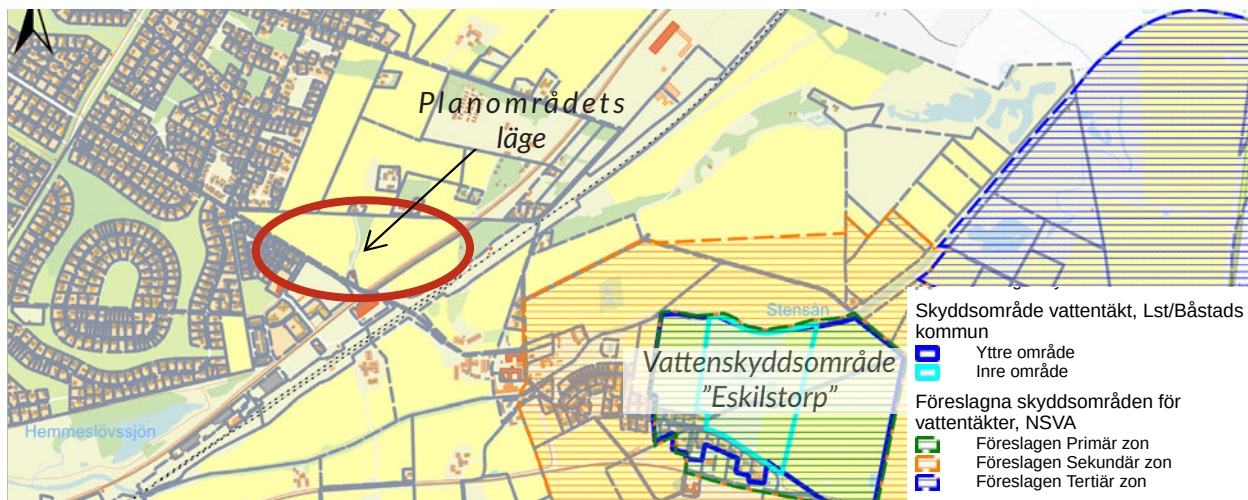
Otillfredsställande

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 VattenInformationSystem för Sverige (www.viss.lst.se)

Vattentäkter

Planområdet angränsar inte till någon vattentäkt. På uppdrag av Båstads kommun och Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA) har WSP pekat ut vattenskyddsområden i Båstads kommun och även angett primär, sekundär och tertiär zon, vilka kommunfullmäktige antog 2017. Avgränsning av dessa vattenskyddsområden beräknas fastslås av länsstyrelsen under 2025. Avståndet mellan planområdet och den närmaste vattentäkten, "Eskilstorp" är i cirka 400 meter öster ut.



Vattenskyddsområde Eskilstorp, WSP 2017

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

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 samt bidrar till att minska buller, träd som bidrar med skugga och pollinerande bin som är helt avgörande för matproduktionen.

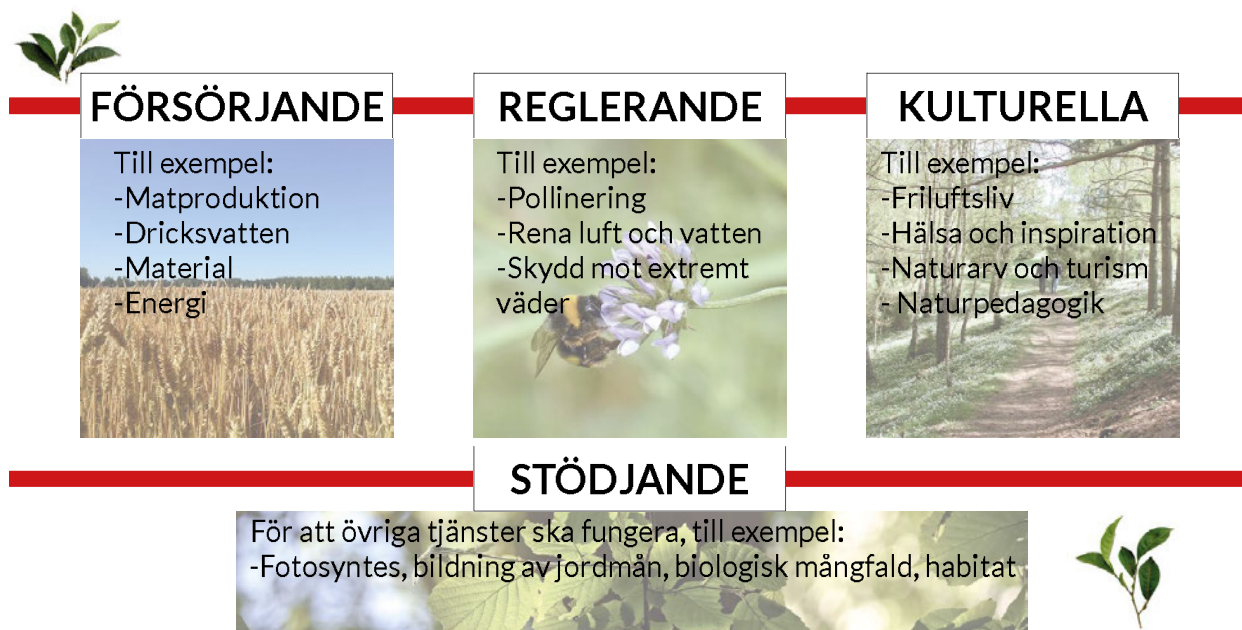
Kulturella ekosystemtjänster är sådant som direkt påverkar vår hälsa och vårt välbefinnande. Naturen har en stor förmåga att få oss att må bättre, både fysiskt och mentalt. Exempelvis kan en promenad runt en öppen vattenyta eller i en park vara både avstressande och bidra med upplevelser. Vår upplevelse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



Inom planområdet har flera ekosystemtjänster identifierats och i möjligaste mån beaktats i planförslaget.

Försörjande:

Ett genomförande av detaljplanen innebär att jordbruksmark (klass 5) i form av betesvall och åkervall tas i anspråk.

Reglerande:

Inom detaljplanen kommer bland annat dagvattenhantering att beaktas samt säkerställas. Både med syfte att fördröja och därmed rena dagvatten samt även till exempel skapa lågpunkter för att skapa ett kontrollerat skydd mot extremväder. Pollineringsmöjligheter inom planområdet kommer att förändras. Insatser avses dock att vidtas inom exempelvis grönområden inom planområdet för att stärka pollineringsmöjligheter genom exempelvis plantering av ängsblommor.

Kulturella:

Marken inom planområdet används i dagsläget inte som rekreationsområde eller liknande. I mitten av planområdet finns dock en grusväg i nord/sydlig riktning som nyttjas av de boende i området. Skogsdungen i mitten av planområdet samt vegetationsridån, som idag markerar fastighetsgräns i norr, avser kommunen att behålla och förstärka. Inom detaljplanen kommer ytterligare rekreativa stråk och mötesplatser att tillskapas.

Stödjande:

Den biologiska mångfalden inom planområdet kommer att förändras. Inom detaljplanen kommer grönstråk att skapas för att på så sätt bidra till att kompensera förändring. Inom PARK planeras bland annat fågelholkar att sättas upp och i anslutning till planerade dammar för fördröjning av dagvatten avses även plantering av ängsblommor ske. Inom skogsdungen kan med fördel död ved lämnas kvar på marken.



Slutsats - påverkan ekosystemtjänster:

En utbyggnad i enlighet med planförslaget kommer att påverka ekosystemtjänster. Avvägning har gjorts och den samlade påverkan på ekosystemtjänster bedöms rimlig.

Åtgärder för att minska den negativa påverkan genom olika kompensationsåtgärder både inom och i anslutning till planområdet kommer att vidtas och (i möjligaste mån) säkerställas inom detaljplanen.

Den befintliga skogsdungen och trädridån i norr kommer 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.

Utöver att bevara befintlig skogsdunge och trädridå planeras även nya trädalléer, svackdiken, rain-garden, fördröjningsdammar för dagvatten, ängsplantering, fågelholkar etcetera för att på så sätt bidra till pollinering, biologisk mångfald, rening av dagvatten samt skapa ett kontrollerat skydd mot extremväder.

Behovsbedömning

Enligt plan- och bygglagen 5 kap 11 a § ska kommunen avgöra om en detaljplan kan komma att medföra betydande påverkan på miljön. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning göras. Båstads kommun har genom behovsbedömningen kommit fram till att det inte föreligger något behov av miljökonsekvensbeskrivning.

Behovsbedömningen grundades på följande:

- Planförslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner
- Planen bedöms inte ha påtaglig negativ påverkan på riksintressena för kustzon, friluftsliv och rörligt friluftsliv
- Ett genomförande av planen leder inte till några ökade störningar på omgivningen eller för människors hälsa och säkerhet
- Planförslaget påverkar inga skyddade kultur- och naturvärden internationellt, nationellt eller lokalt eller känsliga mark- och vattenområden
- Planförslaget berör inga områden av betydelse för hushållning med natur- och samhällsresurser nationellt eller lokalt
- Planförslaget berör inga kända fornlämningar

Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av marken i direkt anslutning till Båstads nya station. Boende i området kommer att kunna pendla till arbete, studier och nöjen på ett effektivt och miljövänligt sätt samtidigt som området kommer att erbjuda närhet till offentlig och kommersiell service, arbetstillfällen och rekreationsområden. Utvecklingen av området bedöms fylla kriterierna för hållbart samhällsbyggande och på sikt kunna minska alstrandet av föroreningar från biltrafik då fler kan utnyttja effektiva kollektivtrafiklösningar.

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

I ett tidigt yttrande (daterat den 1 september 2020) instämmer länsstyrelsen i kommunens bedömning att ett genomförande av den föreslagna detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 5 kap 11 a § plan- och bygglagen (2010:900). Länsstyrelsen framför också att den miljöpåverkan som planförslaget kan komma att innebära beskrivs och hanteras inom ramen för den fortsatta planprocessen.

7. FÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelse

Planområdet är idag till största delen obebyggt och omfattar, förutom en fördelningsstation strax norr om Mellanvägen, ingen bebyggelse.

Bebyggelsen i Hemmeslöv utgörs av småhus omgiven av planterad skog. Från att från början ha varit ett område med fritidshusbebyggelse har det alltmer utvecklats till ett område med permanentboende. Idag är majoriteten av husen friliggande enbostadshus på stora tomter, ofta över 1000 m². Breda gröna stråk av tallskog löper genom området och bidrar till att skogen upplevs dominera över bebyggelsen.

Den nya bebyggelsen i anslutning till stationsområdet har ingen skog att växa upp i och får därför en annan karaktär. Översiktsplan och planprogrammet föreslår dessutom en tätare bebyggelse i närheten av stationen, med en blandning av bostäder och centrumfunktioner, kontor och verksamheter.



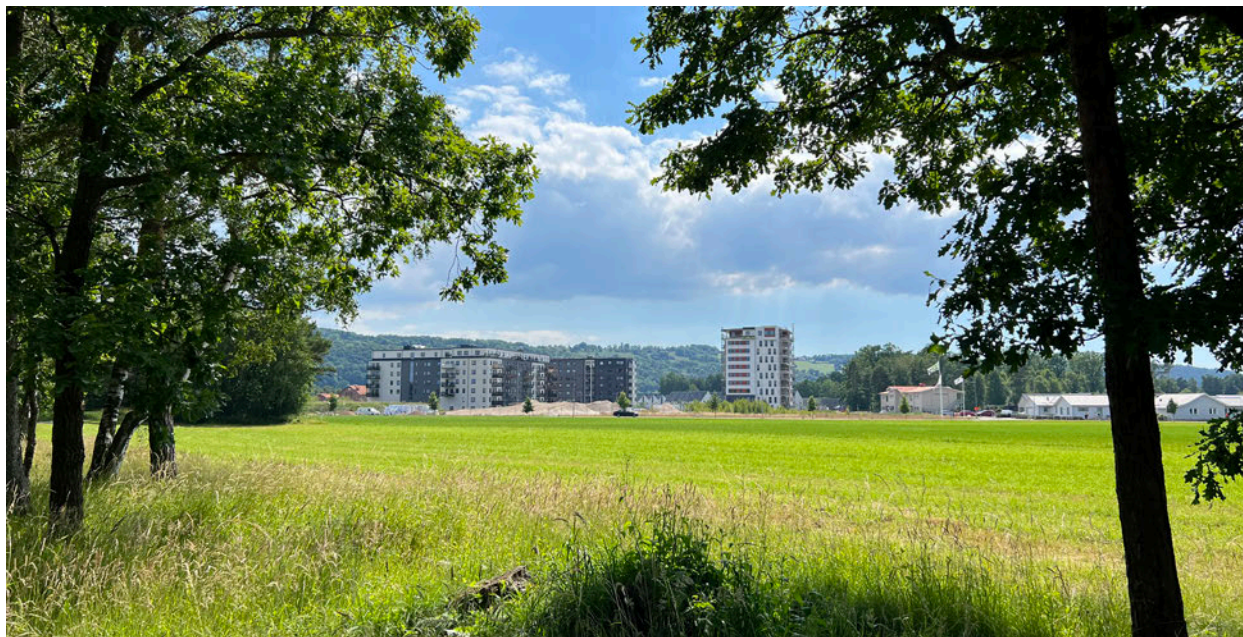
Ortofoto från 2023 med planområde markerat ungefärligt med röd linje

Bostäder

Bostadsområdet Hemmeslöv ligger strax väster om planområdet. Det domineras av enbostadshus, till största delen uppförda under 1960 och -70-talen som fritidshus. Befolkningen ökar i Hemmeslöv, men ökningen är koncentrerad kring stationen och i norra delen av området kallat Heden.

Strax norr om planområdet finns enstaka bostadshus och ytterligare drygt 300 m norröver är en camping belägen.

Söder om planområdet, Tuvelyckan etapp 1, håller just nu blandad bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus, friliggande enbostadshus samt radhus på att uppföras.



Vy från skogsdunge i norr mot Tuvelyckan etapp 1 och Mellanvägen

Kommersiell, offentlig och social service

Planområdet är beläget i anslutning till Båstads station utmed Inre Kustvägen i Hemmeslöv, drygt 1 km norr om Entré Båstad, där kommersiell service i form av till exempel matvaruaffär och andra butiker samt ett gym/träningsanläggning finns. Längs med Hallandsvägen (som sedan övergår till Köpmansgatan) västerut (in mot centrala Båstad) finns det service i form av bland annat handel, drivmedelsstation, apotek, post. Inom en radie om cirka 0,1-4 km från planområdet når man vård, förskola, skola och idrott. I nära anslutning till Stationsstorget finns i dagsläget service i form av café, restaurang, frisör och butik. I anslutning till planområdet och Mellanvägen, på andra sidan Inre Kustvägen, finns ett gym, padelhall och en restaurang. I skrivande stund pågår planering och så småningom sker byggnation av bostäder i direkt anslutning till planområdet samt Båstads station (Tuvelyckan etapp 1) vilket bidrar positivt till kundunderlag.



Vy från Inre Kustvägen mot Stationsstorget och café/restaurang, Tuvelyckan, etapp 1

Verksamheter

Inom tätorten Båstad har kommunen cirka 500-550 anställda inom sin verksamhet. Det är bland annat inom barnomsorg och skola, äldreomsorg samt förvaltning. 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 sydost om planområdet. Även Hotell Riviera är en stor arbetsplats. Sommartid är ytterligare ca 150 personer anställda på Hotell Skansen. Då utgör även Pepes Bodega och övriga verksamheter i hamnen stora arbetsplatser med totalt upp till 200-300 anställda. Båstad har ett bra företagande med många nyetablerade små företag med endast en eller ett par anställda. Flera av dessa har sina kontor i Företagsbyn i tätortens sydligaste spets. Strax söder om planområdet bedriver Beslag Design, med drygt 50 anställda, och 2M2 sina verksamheter.

Mark och vegetation

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är flack och varierar mellan ca +8,0 och +9,5 meter över havet. Marken norr om Mellanvägen utgörs till största delen av åkermark och betesvall, otillgänglig för rekreation, men med en försörjande funktion.



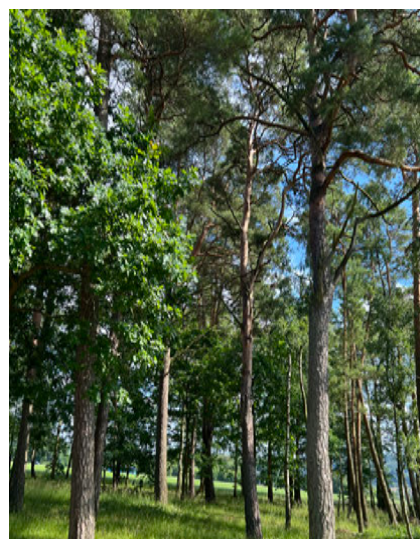
Vy från Mellanvägen/Inre Kustvägen mot träddridå i norr

Längs del av planområdets norra gräns (samt fastighetsgräns) löper delvis ett vegetationsstråk i form av mestadels björk och tall. I mitten av planområdet finns en kilformad skogsdunge, om cirka 6000 m² (0,6 ha) i nord-sydlig riktning. Skogsdungen består till största del av tall med inslag av björk samt undervegetation i form av mestadels gräs. Skogsdungen samt vegetationsstråket utgör en kvalitet som är av viss betydelse för landskapsbilden. Det mindre skogsområdet samt trädvegetation längs fastighetsgräns i norr bidrar till att skapa visst lä i ett annars öppet landskap. I anslutning till skogsdungen löper en mindre grusväg, i nord-sydlig riktning genom planområdet, för angoring till befintliga bostäder norr om planområdet. Längst i väster består marken av en mindre kilformad gräsyta i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och Mellanvägen. Marken söder om Mellanvägen är ianspråktagen för bland annat upplag med anledning av pågående byggnation inom Tuvelyckan etapp 1.

Enligt artportalen (utdrag september 2024) har de rödlistade arterna åkerfibbla samt kavelhirs påträffats inom planområdet. Fynden av åkerfibbla rapporterades in under åren 2016-2019. Sedan dess har exploatering skett i anslutning till Båstads stationsområde. Den senaste noteringen av åkerfibbla och kavelhirs skedde i april respektive augusti 2024 där de (enligt Artportalens prickkarta) påträffades i dike mellan gång- och cykelväg och Inre Kustvägen strax norr om padelhallen/padelbanor.



Vegetation längs fastighetsgräns i norr samt skogsdunge



Skogsdunge inom planområdet

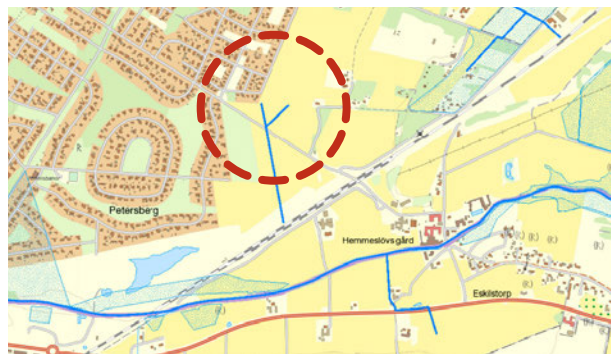
Fynden av åkerfibbla (sårbar) samt kavelhirs (hotad) skulle kunna påverkas vid en exploatering. Det åligger exploatör att ansöka om eventuella dispenser inför en bygglovsansökan. Dock är åkerfibbla och kavelhirs inte fridlysta (enligt Naturvårdsverket) och dispens för dessa är därmed inte aktuellt i nuläget.

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.

Några kända markföroreningar finns inte inom planområdet.

Dikningsföretag (regleringsföretag)

Från Mellanvägen och söderut, mot Inre Kustvägen och pendlarparkeringen, och vidare under järnvägen har dräneringsledningarna för markavvattning varit förlagda. Ledningarna utgjordes av Eskilstorps utmarks dikningsföretag. Den 20 mars 2017 upphävdes dikningsföretaget av mark- och miljödomstolen, mål nr M 4731-15. Dock redovisas fortfarande dikningsföretaget i Länsstyrelsens i Skåne län kartdatabas Vatten och Klimat.



Eskilstorps utmarks dikningsföretag (inringat). Numera upphävt. (Källa: Länsstyrelsen Skåne, karttjänst Vatten och klimat (Vatttenarkivet-Dikningsföretag, utdrag september 2024))

Översvämningsrisk

Marken inom planområdet bedöms inte riskeras att översvämmas. Höga grundvattennivåer, som tillfälligt kan höjas vid nederbörd, kan dock lokalt påverka området varför det är viktigt att inom området skapa vägar för avledning av dagvattnet så att det inte uppstår skador på bebyggelse eller anläggningar vid kraftiga regn. Höjdsättningen av området ska anpassas så att tomtmark anläggs högre än vägbanor och grönytor i området. Parkerings- och grönytor och vägar kan därmed användas som översvämningsytor och sekundära avrinningsvägar vid extrem nederbörd.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena bedöms vara relativt gynnsamma för exploatering med bebyggelse.

Tyréns har genomfört en geoteknisk undersökning (daterad den 8 juli 2022). Undersökningsområdet är cirka 12 hektar stort, relativt plant och utgörs generellt av åkermark med lokala partier av träd-, sly- och ogräsområden där markytan vid utförda undersökningspunkter varierar mellan +8,2 och +9,6 över havet.

Generellt utgörs jordlagerföljden inom undersökningsområdet av ett övre och ett undre sandlager som mellanlagras av organisk jord i form av torv och/eller gytta.

I utförda skruvprovtagningar påträffas sanden från markytan och ner till ett djup som varierar mellan 3,0 och 4,0 meter under markytan. Utförd CPTu-sondering indikerar att sandlagret fortsätter under provtaget djup och övergår till en skiktad struktur med lager av finjord. Sanden är i de flesta av undersökningspunkterna humushaltig i den översta delen av jordprofilen, 0 – 0,5 meter under markytan. Förekommande mellanlagrade organiska jordar i sanden påträffas på ett djup som varierar mellan cirka 0,9 och 2,7 meter under markytan med en varierande mäktighet på mellan 0,2 och 1,5 meter.

Utifrån kommunens erfarenheter från tidigare geotekniska utredningar noteras att de geotekniska förhållandena är sådana att väg- och järnvägsinfrastruktur kan ge upphov till vibrationer och stömljud som upplevs störande. Dock har en vibrationsutredning skett för både stationshuset i Båstad samt verksamhetslokal (Beslag Design) mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan. Båda utredningarna konstaterar att vibrationer över gränsvärdet om 0,4 mm/s inte uppmätts.

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon.

Höga halter av lättoxiderat järn förekommer lokalt vilket kan leda till utfällningar och lukt i öppna diken.

Marken har brukats som jordbruksmark och det finns inget som tyder på att det finns markföroreningar inom planområdet.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Arkeologiska utgrävningar har genomförts inom och i anslutning till planområdet i samband med framtagande av planprogrammet för området vid Båstads nya station samt detaljplaneläggningen för Inre kustvägen. Inga lämningar eller fynd har påträffats.

Gator och trafik

Inre Kustvägen öppnades för trafik december 2015 i samband med invigningen av tunneln genom Hallandsås.

Trafikförsörjning av planområdet sker från Inre Kustvägen samt Mellanvägen (via Inre Kustvägen).

Trafikverket utförde 2016 (januari) en trafikräkning (stickprov) på Inre Kustvägen (i höjd med Mellanvägen). Då uppgick årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) till 1840 fordon varav 130 fordon var lastbilar. Trafikverket har inte utfört någon trafikräkning efter 2016.

Trafikverket är väghållare för Inre Kustvägen.



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 Öresundstågen förväntas köra i halvtimmemestrafik framöver, när planerade och pågående åtgärder möjliggör en tätare trafikering. Arbetet med ett vändspår på järnvägen strax norr om Båstads station är ett pågående projekt som bland annat syftar till att möjliggöra utveckling av Pågatågstrafiken.

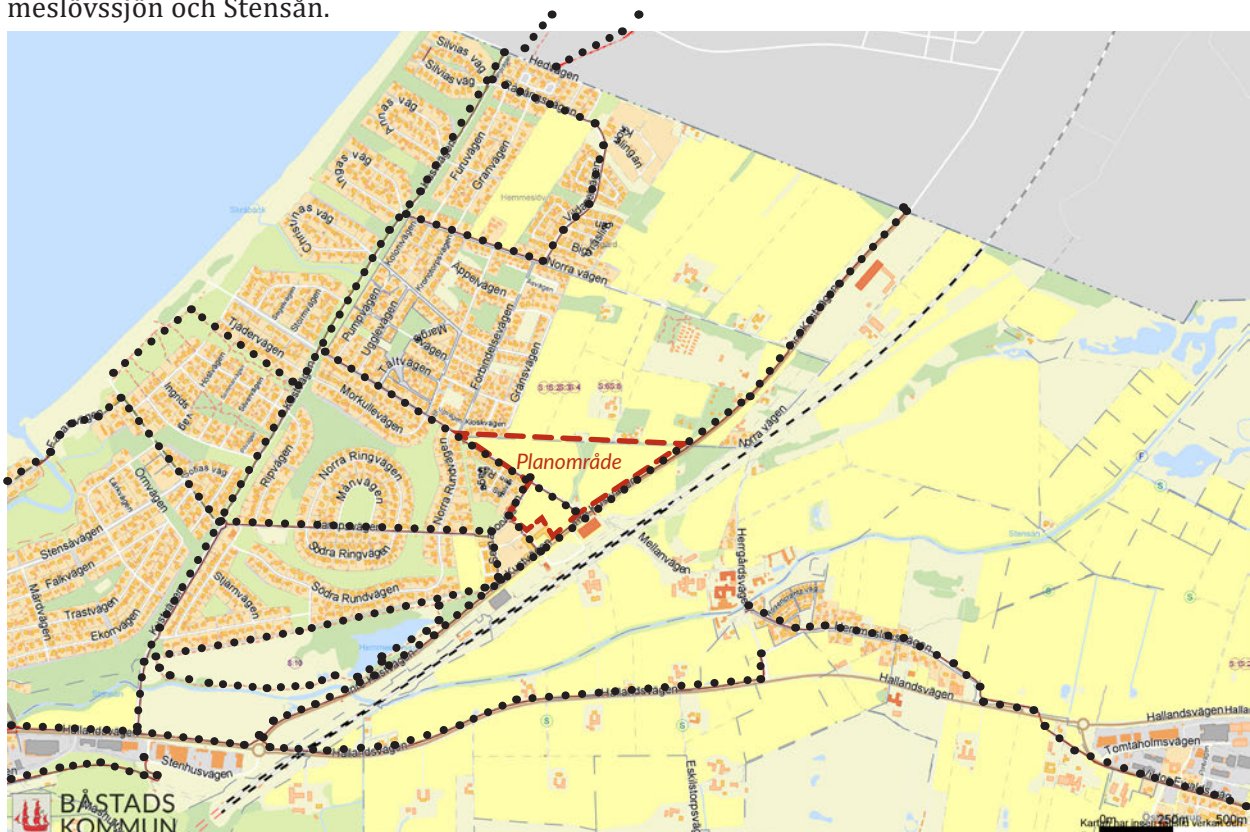
Tillsammans trafikerar Öresundstågen och Pågatågen Båstads station med halvtimmemestrafik i rusningstid, i norr- och södergående riktning. Den nya stationen och förbindelsen genom Hallandsås innebär avsevärt kortare restider och bättre turtäthet för tågresenärer vilket är viktigt inte minst för de som 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 stationen samt Östra Karup, de regionala linjerna 225 och 226 (Hallandstrafiken) förbinder Laholm-Mellbystrand-Skummeslöv-Båstad station respektive Laholm-Skottorp-Båstad. Från Båstads busstation kan man ta sig vidare till exempelvis Norrviken, Torekov, Västra Karup, Grevie och Förslöv via de regionala busslinjerna 501, 502, 505 och 504.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet erbjuder goda förutsättningar för gående och cyklister. Området är plant och höjdskillnaderna in till Båstad, Östra Karup och Mellbystrand är små. Separerade cykelvägar längs Kustvägen och Inre kustvägen samt Hallandsvägen gör det möjligt att snabbt och trafiksäkert ta sig till de flesta målpunkter inom en radie av 5 km ("bekvämt" cykelavstånd).

För fotgängare finns flera passager genom bebyggelsen i Hemmeslöv ner mot havet samt till Hemmeslövssjön och Stensån.



Befintligt gång- och cykelnät samt gångstigar och vandringsleder (illustrerade med prickad svart linje)

Biltrafik

Genom planområdet löper Mellanvägen vilken ansluter till det övergripande vägnätet via Inre Kustvägen. Inre Kustvägen är söder om planområdet utformad som en boulevard, det vill säga med mittremsa, och har en tillåten hastighet av 40 km/h. Efter mittremsan och norrut är högsta tillåtna hastighet för närvarande 70 km/h på Inre Kustvägen. På Mellanvägen är högsta tillåtna hastighet 40 km/h och för gatorna söder om Mellanvägen, till exempel Semaforvägen, Stinsvägen samt Växelvägen är högsta tillåtna hastighet 30 km/h.

Inre Kustvägen, i anslutning till planområdet, beräknas enligt Trafikverkets prognoser för år 2035 trafikeras av mellan 9100-10700 fordon/dygn (ÅDT), av denna trafik beräknas cirka 7 % vara tunga fordon. (Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, daterad 13 augusti 2013).

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

I anslutning till planområdet går distributionsledning för gas varför detta kan vara ett energialternativ för bebyggelse och verksamheter inom området.

El, telefoni och fiber

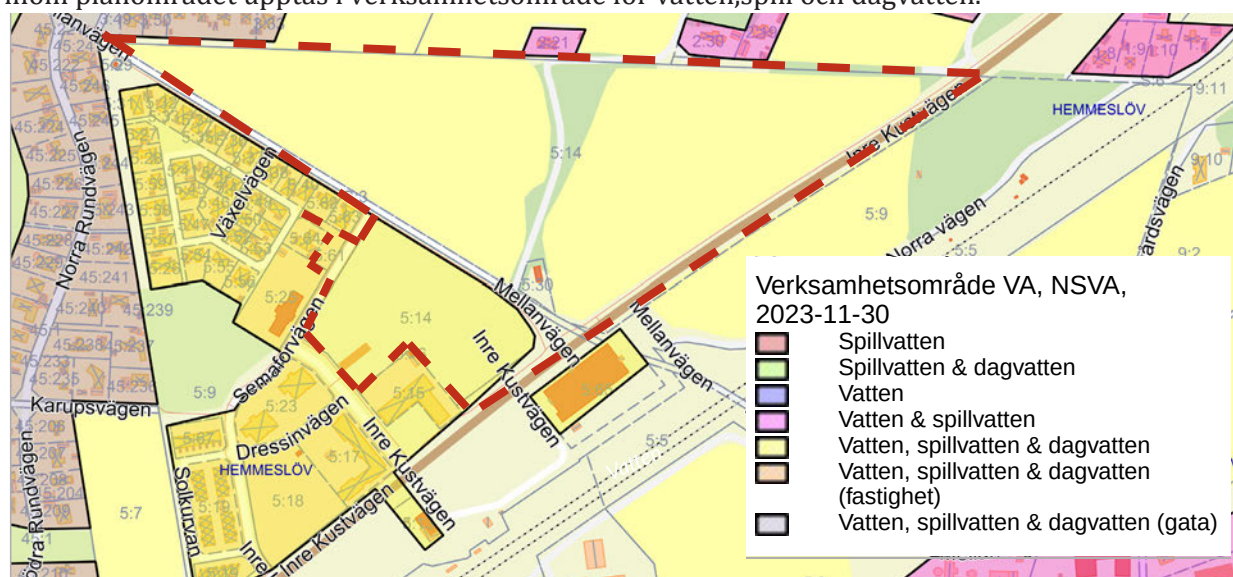
Swedegas / Weum gas, Bjäre Kraft, Södra Hallands Kraft och TeliaSonera Skanova har kabelanläggningar inom och i direkt anslutning till planområdet. Inom planområdet är en fördelningsstation (Södra Hallands Kraft) belägen.

Brandvattenförsörjning

Brandposter finns placerade i Mellanvägen, Semaforvägen samt Stinsvägen i anslutning planområdet.

Dricks- och spillvatten

Planområdet är till största del beläget utanför Båstads kommuns verksamhetsområde för distribution av dricksvatten och för omhändertagande av spillvatten. Kommunala VA-ledningar finns i Mellanvägen och Gränsvägen intill planområdet. Spillvattenledningen i Mellanvägen är högt belastad i dagsläget eftersom den avleder hela Östra Karups spillvatten. Efter laga kraft ska exploateringar inom planområdet upptas i verksamhetsområde för vatten, spill och dagvatten.



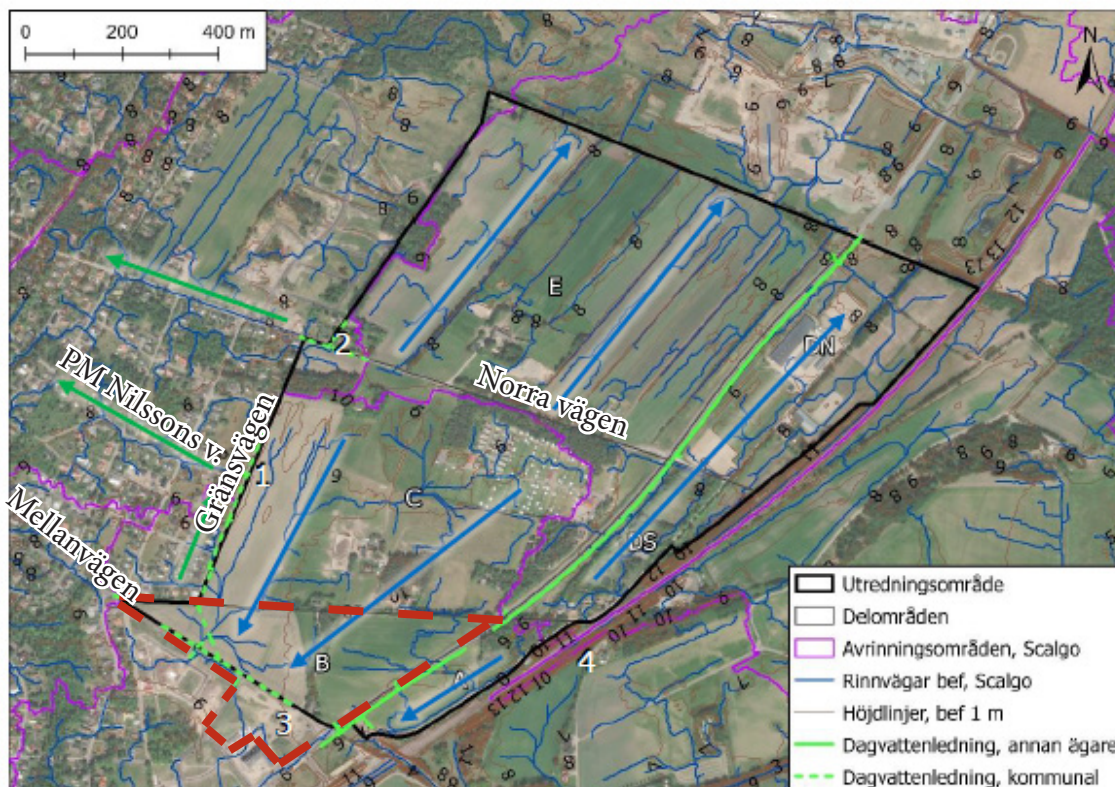
VA-verksamhetsområde, utdrag csm-karta juni 2024. Nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

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.

Dagvatten som genereras från del av nu aktuellt planområdet beläget söder om Mellanvägen avleds till Stensån, via Hemmeslövssjön, och vidare ut i havet. Dikningsföretaget som tidigare fanns i planområdets västra del, se sida 23, lades ned i utbyggnaden av etapp 1 och delade upp sitt flöde mot Hemmeslövssjön och PM Nilssons väg. Vilket resulterat i att dagvatten genererat från villaområdet söder om Mellanvägen, strax nordväst om nu aktuellt planområde, avleds mot Gränsvägen och vidare mot PM Nilssons väg.

Dagvattensituationen har 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 lutar svagt söderut. Efter att dagvattnet tagit sig ner i ledningsnätet leds det till 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 1 och 2 visar möjliga anslutningar i PM Nilssons väg respektive Norra vägen. Siffrorna 3 och 4 visar alternativa anslutningsmöjligheter i Dressinvägen respektive Stensån. (Afry 2024-01-31)
Nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

Enligt VA-utredningen kan dagvatten från planområdet anslutas till kommunalt dagvattennät i punkterna 1 och 2 i ovanstående bild, det vill säga i PM Nilssons väg respektive Norra vägen. Värt att notera är att de befintliga anslutningspunkterna (1 och 2) är relativt ytligt belägna. Under utredningsprocessen har även alternativa anslutningsmöjligheter diskuterats, enligt siffrorna 3 och 4 i ovanstående bild. NSVA har tagit fram ett PM där resonemang kring de olika anslutningarna och lösningar förs. (PM VA-planering Tuvelyckan etapp 2, daterat den 5 juli 2024).

Planområdet söder om Mellanvägen ligger inom kommunalt VA-verksamhetsområdet för samtliga vattentjänster medan planområdet norr om Mellanvägen i dagsläget inte ingår NSVA:s verksamhetsområde för omhändertagande av dagvatten, se bild på sida 26.

Skyfallskartering

Skyfallskarteringen 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 Ba i nedanstående bild). Höjdsättningen inom det västra området behöver ses över noggrant för att inte skapa instängda lågpunkter vid ny bebyggelse.

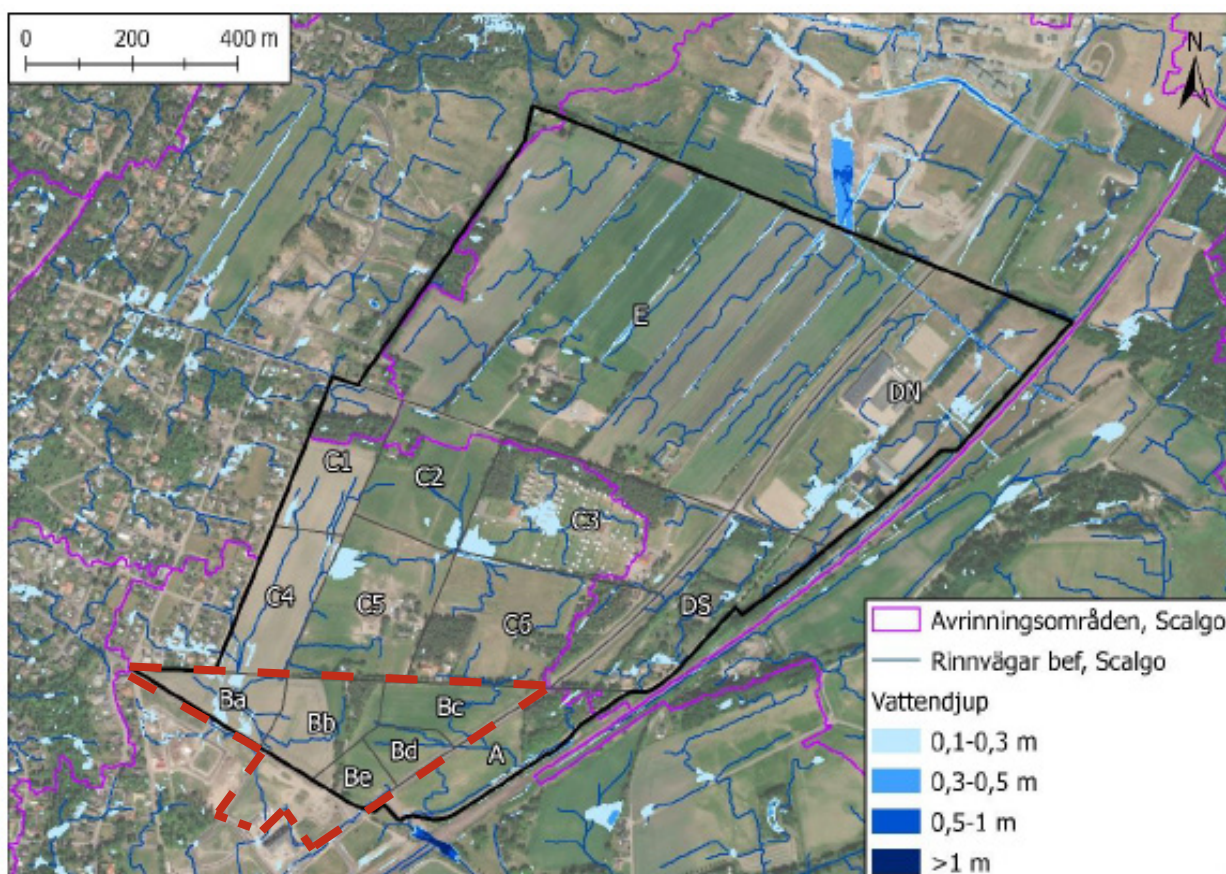


Bild visar en skyfallskartering gjord i Scalgo Live med en inställning på 15 mm, vilket utifrån beskrivna förutsättningar kan antas motsvara ett 100-årsregn (Afry, 2024-01-31) Nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

Avfallshantering

NSR (Nordvästra Skånes renhållning) ansvarar för avfallshanteringen i Båstad/Hemmeslöv. Hushållsavfall hämtas vid respektive fastighet.

Närmsta återvinningsstation (FTI) finns vid korsningen Karupsvägen - Meteorvägen, lite drygt 1 km från planområdet. Kommunen ansvarar idag för att samla in och återvinna förpackningar och tidningar. Detta ansvar övertogs av kommunerna från och med år 2024. De återvinningsstationer som finns ute idag kommer ersättas med LIP:ar, lättillgängliga insamlingsplatser, och för dessa är det enbart krav på insamling av pappersförpackningar och plastförpackningar. LIP:arna är ett komplement till hushållens fastighetsnära insamling och är avsedda för skrymmande förpackningar av papper och plast. 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.

8. PLANFÖRSLAG

Utgångspunkter

Planförslaget är baserat på den strukturplan som tagits fram för "Mellänvägen - Norra vägen", daterad den 4 november 2019. (Se strukturplan på sida 10). Tuvelyckan etapp 1 (dpl 1671 och 1680) är till största del helt utbyggd. Planprocess pågår för Tuvelyckan etapp 2, område A. Detaljplan (dpl 1652) för Eskilstorp 6:37 m.fl, Inre Kustvägen, är under utbyggnad. Se även gällande detaljplaner på sida 10.

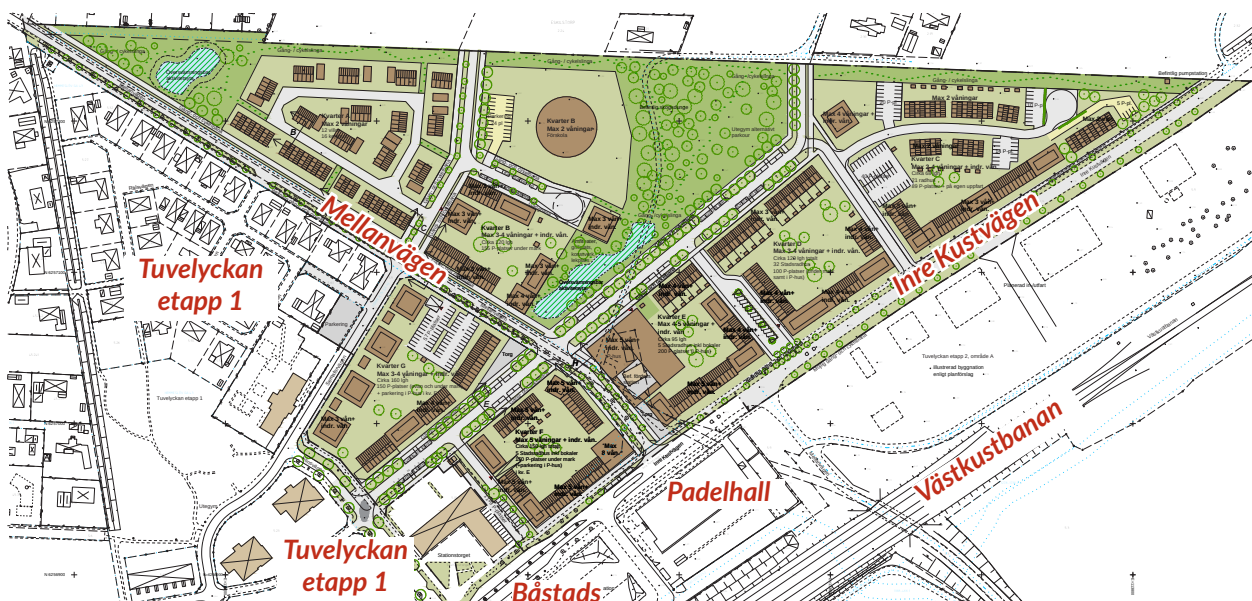
Huvudsyftet med planförslaget, avseende Tuvelyckan etapp 2, område B & C, är att skapa en så kallad blandstad i en uppbruten kvartersstad med intima och väldefinierade gaturum i ett kollektivtrafiknära läge. Bebyggelsens struktur och skala inom planområdet bygger på att möjliggöra en högre och tätare bebyggelse i anslutning till Båstads station och Tuvelyckan etapp 1 som sedan trappas ner och glesas ut norrut för att möta den befintliga lägre bebyggelsen i nordväst. Planförslaget möjliggör såväl bostäder, centrumverksamhet, vård, förskola, eftergymnasial skola, parkering samt parkområden för rekreation och dagvattenhantering.

Nya gator och gång- och cykelvägar kommer att anläggas inom planområdet. Dessa kopplas samman med det befintliga gatunätet och kommer även leda vidare norrut för att möjliggöra ytterligare utbyggnader enligt strukturplanen.

Ett genomförande av planen beräknas kunna resultera i cirka 830 bostäder samt cirka 500 m² lokalyta för vårdandamål, 1500 m² för restaurang/handel, 500 m² för kontor samt cirka 1 250 m² för förskola ((och/eller ett LSS-boende).

Bebyggelse

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra stationsnära exploatering av blandad bebyggelse i form av till exempel centrumverksamheter, bostäder, förskola, eftergymnasial skola, vård, parkering, tekniska anläggningar samt parkområde inom planområdet.



Illustrationskarta, antagandehandling 2026-03-20station

Stadsbyggnadsprinciper

Övergripande stadsbyggnadsstruktur

Den nya stadsdelen har ett strategiskt läge med stationen som en viktig nod. Tuvelyckan är utformad i en kvarterstruktur där kvarteren har en variation i skala och täthet, högre och tätare närmast stationen och lägre mot befintliga villor. Inre Kustvägen kopplar ihop stadsdelen både med övriga Båstad och orterna norrut. Mellanvägen leder vidare till stranden. En ny gata, kallad Parkallén, bildar en ryggrad genom hela området och förbereder för en koppling till framtida områden i norr. Kvarterstrukturen skapar tydligt definierade gaturum som är lätta att orientera sig i och ger samtidigt utrymme för naturliga mötesplatser.

En större park placeras mitt i området och är synlig och tillgänglig längs Parkallén och genom att flera kvarter öppnar sig mot parken. Parken är en del av en grön promenadslinga runt hela området som kopplar ihop flera parker och samtidigt leder ner mot stranden.

Stadsdelen innehåller en blandning av hustyper; villor, radhus och flerbostadshus. I kvarteren närmast torget och tågstationen finns utrymme för verksamheter i bland annat bottenvåningarna. Det finns också möjlighet till skolor och vårdlokaler i området samt en mobilitetshub (En mobilitetshubb är en samlingsplats för delningsfordon. Genom att erbjuda pendlare och besökare ett samlat utbud av delningstjänster - som hyrcyklar, elsparkcyklar och poolbilar - förenklas resande inom staden, samtidigt som det möjliggör ett liv utan egna fordon.). De varierade kvarteren med dess olika typer av byggnadstypologier och upplåtelseformer skapar förutsättningar för en livlig stadsdel.

Kvarteren har en variation i skala och täthet, där det är högre och tätare närmast stationen. Likt skalan på bebyggelsen kan även taklandskapet variera i utförande, från indragna våningar till sadeltak med takkupor. Variation av byggnadshöjd inom varje kvarter är att föredra. Variation och detaljering i byggnaderna ska eftersträvas samtidigt som området ska upplevas sammanhållet med hjälp av till exempel material- och kulörval. Särskilt viktig är gestaltningen mot Parkallén, Mellanvägen och Inre Kustvägen där sammanhållande element mellan kvarteren ska vägas mot en gestaltning som är upplevelserik, omsorgsfull i detaljerna och mänsklig i sina mått och proportioner.

En mobilitetshub är placerad centralt i området. Placeringen är given då byggnaden omsluter en fördelningsstation med skyddsavstånd från bostäder. Hubben fungerar som en mobilitetsåtgärd som de olika kvarteren kan nyttja, både för bilparkering, cykelparkering och bilpool. I bottenplan finns det möjlighet till olika verksamheter som till exempel cykelverkstad, café och paketutlämning. Beroende på om fördelningsstation byggs in eller flyttas och istället uppförs inom Tuvelyckan etapp 2, område A, kan mobilitetshub även kombineras med fler funktioner så som till exempel centrumverksamhet, vård och bostäder.



*Inspirationbilder
Kedjehuset med förgårdsmark & variation
i skala.*



*Flerbostadshus med butik i bottenlokal
och portik.*



Flerbostadshus med lokaler i bottenvåning.



*Inspirationsbilder
Kvarter uppbrutet i flera enheter med en
variation av gestaltning.*



*Grön förgårdsmark & tydlig uppdelning
i fasad.*

Gator och torg

Upplevelsen av Tuvelyckan är tänkt att överraska och väcka upptäckarglädjen hos de boende och besökande. Torg, stråk, parker och gator fylls med liv och rörelse genom välplanerade miljöer.

Inre Kustvägen, Mellanvägen och Parkallén är områdets viktigaste gator som knyter ihop området med omgivande bebyggelse, med stranden och med Båstad centrum. Längs dessa gator finns också det övergripande gång- och cykelnätet. Det ska vara enkelt, tryggt och bekvämt att röra sig till fots och trafiken ska ske på de gåendes villkor. Grönska och träd placeras med jämna mellanrum längs de viktigaste gatorna, även förgårdsmarken hjälper till att få gatan att kännas grön och naturlig. Utförande på den exteriöra inredningen & markbeläggningen ska vara gedigen och omsorgsfullt utformad. Den ska också stämma väl överens med etapp 1 och gärna plocka upp element från Båstad, så som exempelvis tegel- och putssorter och kulörer.



Visionsbild tagen från infarten vid Inre Kustvägen mot Mellanvägen



Inspirationsbilder - Nätstation & inbyggd fördelningsstation



Mellanvägen ska utformas så att vissa delar kan förvandlas till en livlig sommargata. Det ska finnas möjlighet till uteserveringar och andra verksamheter som kan vilja utöka sin verksamhet vissa säsonger. En viktig del är planteringar som bör ges stort utrymme för att stärka känslan av sommar och fest. Gatan kan även ställas om under andra säsonger för att anpassas till olika evenemang.



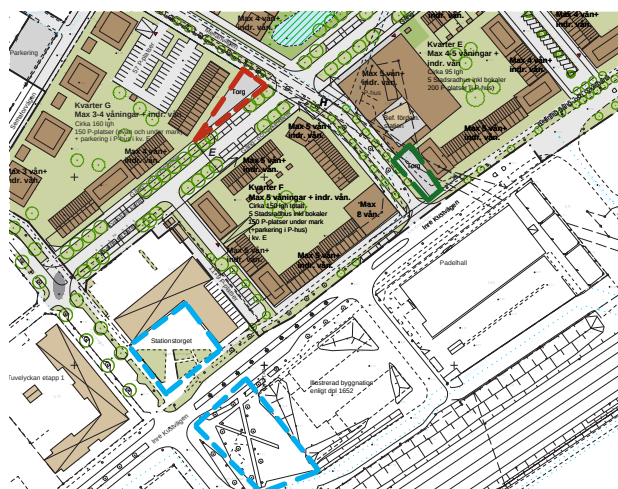
Inspirationsbild - Sommargata i Malmö

Förgårdsmarken bör sträva efter att vara så grön som möjligt, med en mångfald av växter, gärna inspirerade av områdets strand- och skogsnära karaktär. I de mer centrala delarna ligger husen kant i kant med gatan och skapar ett mer urbant möte med hårdgjord yta och funktioner som passar platsen och bidrar till gaturummet, så som bänkar, regnskydd och cykelparkeringar. Även i de mer urbana delarna förekommer det förgårdsmark framför husen, även här ska grönska eftersträvas men mötet med gatan blir av mer stadsmässig karaktär i form av låga murar eller staket.



Visionsbild från kvarter C - Gaturum, variation, fondmotiv.

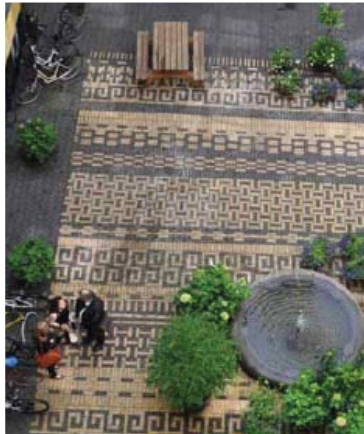
Triangeltorget, Mellantorget och Stationstorget är naturliga mötesplatser i Tuvelyckan. Här möjliggörs för butiker, café med möjlighet till uteservering, gym och kontor. Triangeltorget är en lugnare plats dit man går för att träffas, fika, äta eller bara titta på folk, kanske stanna upp en stund efter ett yoga-pass. De tre torgen får en omsorgsfullt utformad markbeläggning och grönska.



Karta: Triangeltorget (röd streckad linje), Mellantorget (grön streckad linje) och Stationstorgets (blå streckad linje) lägen

Gemensam avfallsteknik ska eftersträvas för att minimera antalet renhållningsfordon. Avfallsupphämtning & varuleveranser får inte ske över torgytor.

En genomtänkt design av offentliga platser kräver välplanerad belysning. Belysningen spelar en central roll för att skapa trygghet och är dessutom en chans att bidra till rumsliga upplevelser. Ett belysningsprogram bör tas fram för området.



Inspiration - markbeläggning torgytor



Inspiration - Torgytor

Kvartersutformning

Utformningen av kvarteren utgår ifrån en kvarterstruktur med halvöppna kringbyggda gårdar och med ett mjukt möte mellan kvarter och gata. Detta innebär exempelvis förgårdsmark mot Parkallén och passager in på gårdarna från de mindre tvärgatorna. På gårdarna finns mer privata miljöer och gårdslivet kan anas från de mindre gatorna. Gårdshus och byggnadskroppar som sticker in på gården kan användas för att skapa en rumslig variation på gården. Entréer ligger mot gatan och passager in till gården finns med jämna mellanrum. Genom att synliggöra gårdslivet kan gatan bli mer befolkad, aktiv och trygg.

Närmast stationen är bebyggelse mellan 6 och 8 våningar och i anslutning till villakvarteren i väster trappas husen ner till 2 respektive 3 våningar med en extra indragen våning. Längs Parkallén kan stadsradhus skapa en småskalig och grön karaktär med många entréer och förträdgårdsmark. Vid vissa delar vid torget och längs Inre Kustvägen förbereds för lokaler. Även mot Parkallén byggs bottenvåningarna med en högre takhöjd för att möjliggöra bokaler.

Miljörum och UWS (avfallsbehållare nedgrävda under jord) skall utformas på ett genomtänkt och tilltalande sätt och placeras med lätt och säker åtkomst för både boende och renhållningsarbetare.



Visionsbild Tuvelyckan etapp 2

Bostadsgårdarna

Gårdarna inom bostadskvarteret utgör en betydande tillgång för invånarna och fungerar som platser för avkoppling, socialt umgänge och fritidsaktiviteter. Designen av gårdarna spelar en avgörande roll för områdets gröna atmosfär. Gården skall vara en upplevelserik utemiljö med en variation av grönytor, växtlighet och rumslighet som skapar möjlighet för grannar att samla sig umgås och njuta. Växtlighet och rumslighet ska vara inspirerade av omkringliggande strand- och skogsnära karaktär. Vid projektering av ett kvarter ska gårdar planeras samtidigt med byggnader.

Gårdarna ska ha en anslutning till gatan genom öppningar mellan husen i kvarteren. Denna mer öppna kvartersstruktur kräver tydlighet när det gäller vilka områden som är gemensamma och vilka som är mer privata. Bostadsgårdarna ska upplevas som privata och trygga områden. Det är viktigt att de boende känner en känsla av ägande och kontroll över gårdarna för att uppmuntra deras användning. Växtlighet, möblering och utformningen av komplementbyggnader spelar en central roll i att skapa dessa olika zoner.

De kvarter som gränsar till parkerna ska skapa en mjuk övergång till dessa, med förgårdar och öppningar i kvarterstrukturen. I de områden där förgårdarna delvis integreras med gatumiljön är det särskilt viktigt att gårdarna innehåller privata zoner för de boende. Därför är utformningen av portiker och kvarterets entréer avgörande för att behålla denna känsla av integritet och ägandeskap.



Inspiration gårdsmiljö



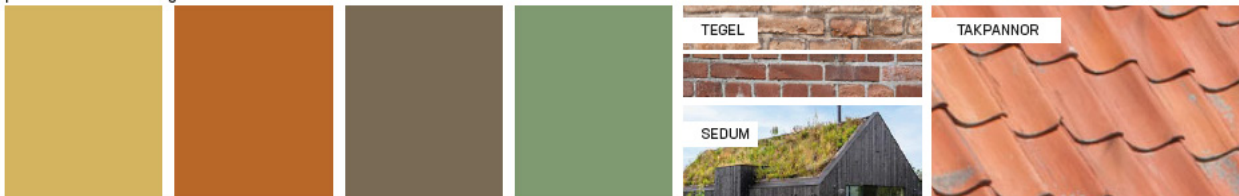
Inspiration gårdsmiljö, Privat - Offentligt



Utformning av bebyggelse

Materialitet

Val av material och karaktärsdrag hämtas med fördel i befintliga Båstad, som till exempel tegel- & putsorter och kulörer. Fasaderna ska i första hand vara av tegel, trä och puts som ger huskropparna karaktär och identitet, samtidigt som det bidrar till en vacker och inbjudande arkitektur. Kulörerna bör gå i varma naturliga färger.



Gemensam kulörpalett

Byggnadskaraktär och fasadliv

Variation och detaljering i byggnaders fasader ska eftersträvas. Större fasadplan ska visuellt brytas upp både på längden och höjden för att bidra med en variation i gaturummet. Byggnad mot allmän plats med fasad längre än 20 meter ska exempelvis utföras med en bearbetning i form av livförskjutning, relief, materialbyte och/eller färgsättning för att skapa variation och motverka ett monotont intryck.

Fasaderna ska vara omsorgsfullt utförda och gärna bearbetade med karaktärsdrag från Båstad. Byggnadselement med ursprung i Båstad kan exempelvis vara detaljer, fönsteromfattningar och mönstermurning. Fasader på hus som är högre än tre våningar utförs generellt med markerade sockelvåningar/höga socklar i gedigna material som åldras på ett värdigt sätt. Markplan mot allmänplats utgörs av material som är motståndskraftiga mot slitage. De lägsta våningarnas utformning och detaljering i form av exempelvis reliefer, listverk, rusticering & fasadfält ska hjälpa till att dra ner den upplevda skalan och relatera till människan genom en väl avvägd detaljeringsgrad.



Inspiration - Gamlegården av Backahill - Sockelvåning, fönsteromfattningar, putsad fasad & rött tegeltak.



Inspiration - Trähus i Båstad med variation i byggnadshöjd och trevliga fasaddetaljer.

Taklandskapet ges en varierad utformning med olika typer av tak. Då stor markyta tas i anspråk ska även taklandskapet bidra till den biologiska mångfalden. Byggnadshöjden får gärna variera i höjd för att skapa dynamik och variation. Vid uppförande av solceller bör dessa integreras och bli en del av takets gestaltning.



Visionsbild - varierat taklandskap

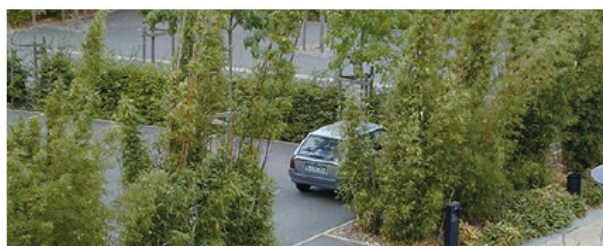
Fönster i bottenvåningarna kan placeras en bit upp från gatunivån för att undvika alltför stor insyn in i bostäderna. Samtidigt är det viktigt att hitta en balans mellan slutna och öppna fasader. Fasader med för högt sittande fönster kan upplevas som slutna och otrygga. Bottenplanen ska kännas levande och trygg.

Bottenplan kan göras levande och bidra till gatulivet på mer än bara ett visuellt sätt, till exempel genom att erbjuda sittbänkar, regnskydd, rabatter, skyltfönster och möjlighet till verksamheter i olika skala.

Parkering

För att skapa harmoniska och funktionella parkeringsområden kan större parkeringsytor fördelas i mindre enheter eller brytas upp med hjälp av träd och avskiljande häckplanteringar.

Det är även viktigt att parkeringsplatser som ligger ovan mark är utformade med omtanke för att smälta in i den omgivande gårdsmiljön. Denna integration kan uppnås genom användning av grönska och markbeläggning för att bryta upp hårdgjorda ytor och samtidigt hantera dagvatten, vilket skapar en trivsamt och estetiskt tilltalande omgivning.



Prunkande parkeringsplats



Prunkande parkeringsplats

Kvarter B

I den nordvästra delen, inom kvarter B, möjliggörs skola (förskola om max 1800 m² brutto totalarea, BTA) samt LSS-boende (om maximalt 900 m² BTA) i högst 2 våningar. Inom den sydvästra delen möjliggörs bebyggelse i form av flerbostadshus, vård, centrumverksamhet, nätstation och parkering till största del i högst 3 våningar. Inom byggrätten i sydost, närmast Mellanvägen möjliggörs 4 våningar. Utöver de tre till fyra våningarna får en extra indragen våning anordnas. Bebyggelsen ska bestå av en uppbrutet kvarter. Ovanpå underjordiskt parkeringsgarage får komplementbyggnader uppföras inom innergården. Markparkering på innergården är dock inte tillåten.

Inom parkområdet finns en skogsdunge som i största möjliga mån ska bevaras och gärna förstärkas med ytterligare plantering.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter B, antagandehandling, 2026-03-20

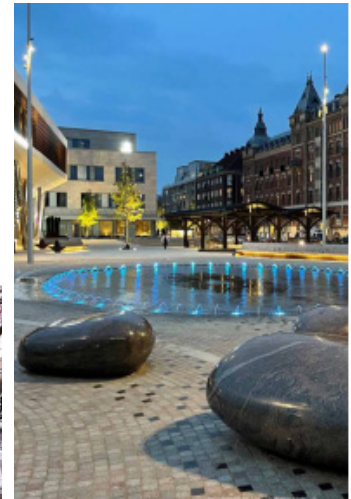


Inspirationsbild över kvarter B

Inom PARK möjliggörs rekreation, gångslingor samt dagvattenhantering. Det är även möjligt att uppföra en nätstation inom parkmark. Företrädesvis i anslutning till eventuell mast inom PARK. Förutom att anlägga gångslingor samt hantera dagvatten är intentionen med parkområdet att skapa ett område för bland annat de närboende inom Tuvelyckan att både strosa genom och vistas inom. I den norra delen av parkområdet möjliggörs även en mast.

Inom parkområdet avses en så kallad kulturnod skapas. Platsens centrala läge gör området närbart från hela Tuvelyckan och skulle därmed utgöra en central mötesplats för boende och besökare. Särskilt viktigt för de som kanske inte har egen trädgård.

För att uppmuntra vistelse och social interaktion avses utomhuskonst (gärna lekbar och interaktiv), pingisbord och/eller schackplan, parkbänkar, grillplats, lekplats, utegym alternativt parkour samt någon form av amfiteater, utomhusscen eller mötesplats att anordnas. Även någon form av gemensamhetslokal för konst- och kulturverksamhet är möjligt att anordna i entréplan i byggnaden närmast den befintliga skogsdungen. Avsikten är även att förlänga parkområdet norröver, i samband med planläggning av Eskilstorp 2:24 med flera fastigheter, för att få ett ännu större sammanhängande gröns och rekreationsområde.



Inspirationsbilder: konstinstallation i kombination med bollplan, utomhusscen, utomhusschack, fontän/vattenspegel



Inspirationsbilder: Amfiteater/gradäng (multifunktionell yta), lekplats med lekvärde för ett brett åldersspann; tema "Bland trädtopparna".

Kvarter C

Inom området möjliggörs blandad bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus, friliggande och sammanbyggda enbostadshus i form av villor, parhus, kedjehus och radhus. Bebyggelsen får uppföras i högst 2 till 4 våningar. Utöver de tre respektive fyra våningarna får en extra indragen våning anordnas. Byggrätten i nordväst syftar till att möjliggöra en solitär byggnad med en arkitektur av hög kvalitet som markerar ett avslut på en förhållandevis lång gata kantad av trädallé på vardera sida. Inom parkområdet i norr, där träd/plantering ska bevaras/anläggas, möjliggörs även gångslinga samt dagvattenhantering. Parkering ska ske på egen fastighet inom kvartersmark. Inom området möjliggörs även teknisk anläggning i form av en nätstation.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter C, antagandehandling, 2026-03-20

Förtydligande - Illustrationskartan för kvarter C redovisar flerbostadshus i sydväst och del av Inre Kustvägen. Detaljplanen möjliggör även parhus, kedjehus samt radhus, vilket regleras med planbestämmelsen f₁₅.

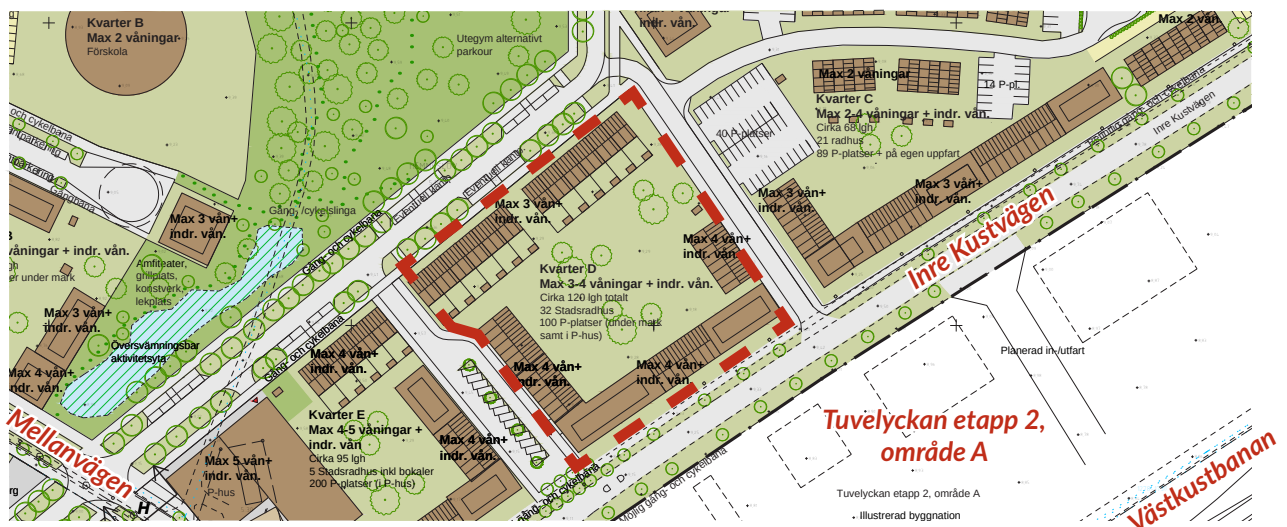


Inspirationsbild över kvarter C



Kvarter D

Inom området möjliggör planförslaget bebyggelse i form av bostäder, centrumverksamhet, vård, eftergymnasial skola samt parkering. Längs huvudgatan i nordväst, med trädallé, får bebyggelsen uppföras i högst 3 våningar. Utöver de tre våningarna får en extra indragen våning anordnas. Längs de övriga tre gatorna får bebyggelsen uppföras i högst 4 våningar samt en extra indragen våning. Bebyggelsen ska bestå av ett uppbrutet kvarter. Mitt i kvarteret, ovanpå underjordiskt parkeringsgarage, möjliggörs komplementbyggnad och/eller en överbyggd innergård (inglasad). Syftet med den inglasade innergården i högst 1 våning är att möjliggöra för en så kallad "Boviera". Markparkering på innergården är inte tillåten. Inom området möjliggörs även teknisk anläggning i form av en nätstation.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter D, antagandehandling, 206-03-20

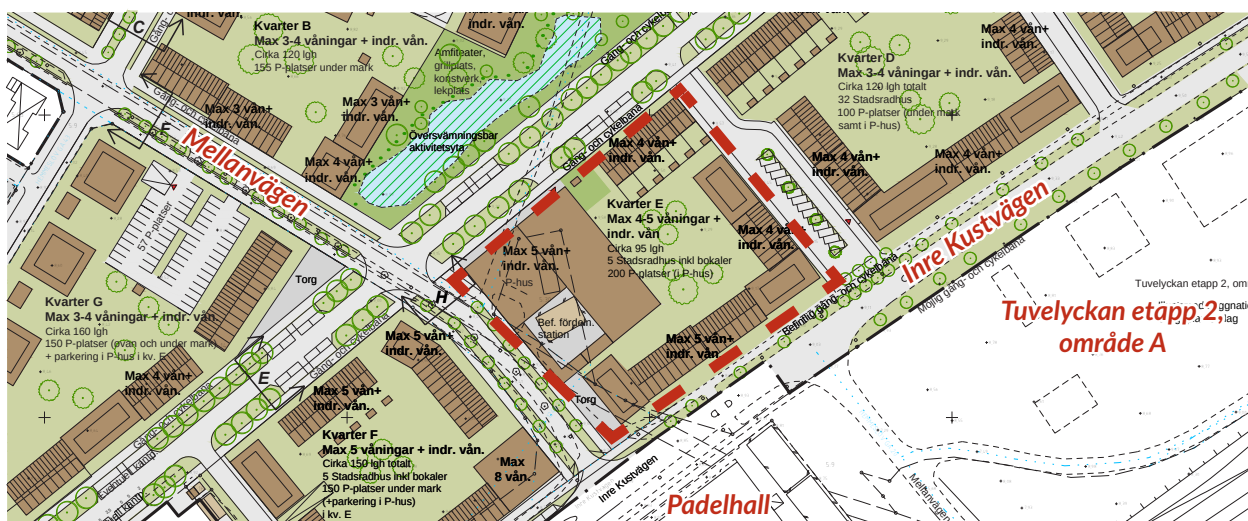


Inspirationsbild över kvarter D



Kvarter E

Inom området möjliggör planförslaget för bebyggelse i form av bostäder, centrumverksamhet, vård, eftergymnasial skola, tekniska anläggningar (i form av fördelningsstation samt till exempel nätstation) samt parkering. I illustrationen nedan redovisas stadsradhus/townhouses mot huvudgatan med trädallé. Möjlighet finns att uppföra så kallade bokaler. (Bokal = kombination av bostad och lokal avsedd för att samma person ska kunna både bo och arbeta inom en byggnad eller i två sammanbyggda byggnader. Direkt förbindelse bör finnas mellan bostaden och lokalen. Enligt Boverkets rapport 2015:37). Inom kvarteret möjliggörs bebyggelse i högst 4 till 5 våningar. Utöver de fyra respektive fem våningarna får en extra indragen våning anordnas. Bebyggelsen ska bestå av ett uppbrutet kvarter. Inom kvarteret avses även ett mindre torg längs Mellanvägen (Mellantorget) att anläggas.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter E, antagandehandling, 2026-03-20



Inspirationsbild över kvarter E

I väst möjliggörs en inbyggnad av befintlig fördelningsstation i kombination med parkering och andra mobilitetslösningar till en så kallad mobilitetshubb.

Fördelningsstationen är även möjlig att flytta till markområdet mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan, Tuvelyckan etapp 2, område A. En eventuell flytt av fördelningsstationen är mycket kostsamt och ska därför ställas mot möjligheten att bygga in fördelningsstationen. Planförslaget möjliggör både och.



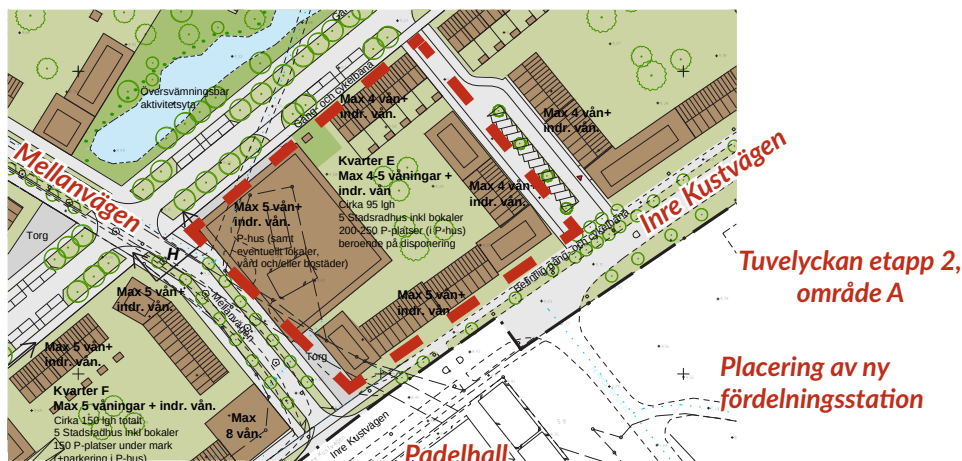
Inbyggt ställverk i Växjö, kv. Elverket - Inspirationsbild



Visionsbild - Vy mot nordväst längs Mellanvägen inklusive ny mobilitetshub och inbyggd fördelningsstation

I det fall fördelningsstationen rivs möjliggörs ett mer effektivt nyttjande av den nordvästra delen av kvarteret där såväl mobilitetshub, bostäder, vård och/eller centrumverksamhet kan uppföras i maximalt 5 våningar plus en extra indragen våning. För att bostäder, vård eller centrumverksamhet ska kunna uppföras i kvarterets nordvästra del ska fördelningsstationen ha rivits, vilket regleras med villkor för startbesked, planbestämmelse a².

I skrivande stund pågår planarbete för Tuvelyckan etapp 2, område A, det vill säga område mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan, där en framtida ny fördelningsstation avses uppföras.



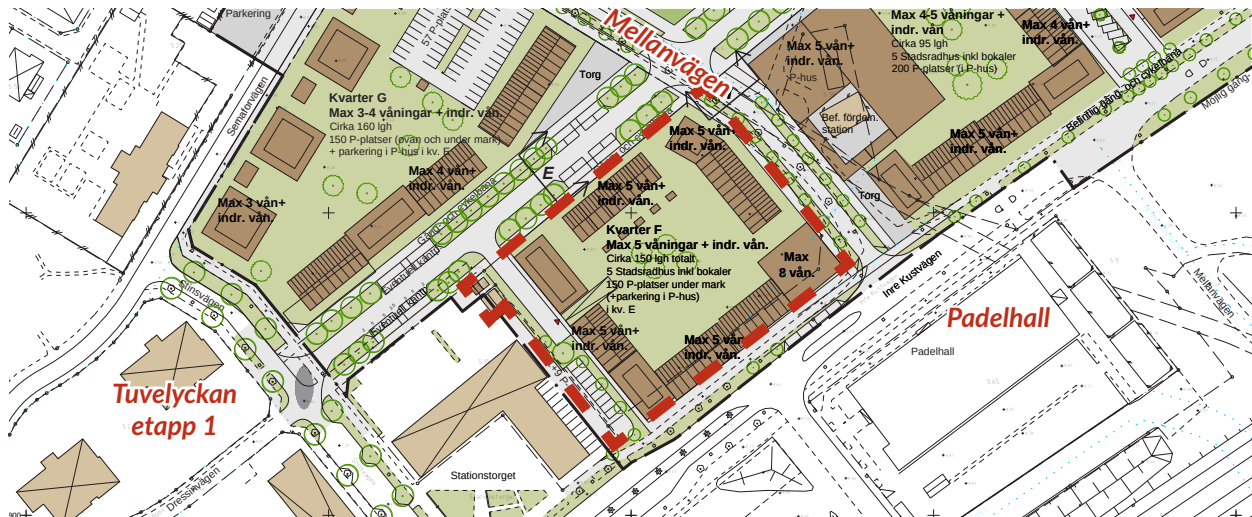
Utdrag ur illustrationskarta, alternativ utformning av kvarter E där fördelningsstation är flyttad, antagandehandling, 2026-03-20

Mitt i kvarteret, ovanpå underjordiskt parkeringsgarage, möjliggörs för komplementbyggnad. Markparkering på innergården är inte tillåten.



Kvarter F

Inom området möjliggör planförslaget för bebyggelse i form av bostäder, centrumverksamhet, vård, eftergymnasial skola, tekniska anläggningar samt parkering. I illustrationen nedan redovisas stadsradhus/townhouses mot huvudgatan med trädallé. Möjlighet finns att uppföra så kallade bokaler. Inom kvarteret möjliggörs bebyggelse i högst 5 våningar förutom i korsningen mellan Mellanvägen och Inre Kustvägen där 8 våningar möjliggörs. Utöver de fem våningarna får en extra indragen våning anordnas. Bebyggelsen ska bestå av ett uppbrutet kvarter. Mitt i kvarteret, ovanpå underjordiskt parkeringsgarage, möjliggörs komplementbyggnad. Markparkering på innergården är inte tillåten.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter F, antagandehandling, 2026-03-20



Inspirationbild över kvarter F

Kvarter G

Inom området möjliggör planförslaget bebyggelse i form av bostäder, centrumverksamhet, tekniska anläggningar samt parkering. Inom kvarteret möjliggörs bebyggelse i högst 3 våningar mot Semaforvägen och högst 4 våningar mot allé längs ny gata i sydost. Utöver de tre respektive fyra våningarna får en extra indragen våning anordnas. Bebyggelsen ska bestå av ett uppbrutet kvarter. Mitt i kvarteret, ovanpå underjordiskt parkeringsgarage, möjliggörs för komplementbyggnader samt markparkering. Inom kvarteret ska plats reserveras för tekniska anläggningar i form av till exempel en nätstation.

Nordväst om Semaforvägen är en befintlig parkeringsplats samt väg anlagd för angöring till fastigheterna Hemmeslöv 5:62 och 5:64. Gällande detaljplan (dpl 1671) möjliggör bostäder, rad- och kedjehus, samt skola och förskola (BS). Syftet med planändringen är att fastställa parkering, som kan användas för boende/verksamheter i närområdet och för gäster samt gatan för angöring till berörda fastigheter. Inom kvarteret avses även ett mindre torg i anslutning till Mellanvägen/Parkallén (Triangelorget) att anläggas.



Utdrag ur illustrationskarta, kvarter G, antagandehandling, 2026-03-20



Inspirationsbild över kvarter G

I planförslaget möjliggörs all form av centrumverksamhet inom kvarteren "D, E, F, G samt del av B" vilka är belägna i anslutning till Mellanvägen och Inre Kustvägen. Inom del av kvarter B möjliggörs endast centrumverksamhet i entréplan vilket regleras med planbestämmelse s₁, se sida 50, "Begränsningar av markens utnyttjande".

Användningen "**D**" - *Vård* är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för vårdverksamhet som avser människor. Även komplement till vårdverksamheten ingår. I användningen ingår all öppen och sluten hälso-, sjuk- eller kriminalvård som avser människor. Verksamheten kan vara både offentlig och privat. Det kan till exempel vara barnavårdscentral, ungdomsmottagning, äldreomsorg, sjukhus, vårdcentral, psykisk vård eller fängelse. Även lättare former av vård och hälsovård ingår. Det kan till exempel röra sig om sjukgymnastik, kiropraktor, tandvård, vaccinationsklinik eller personalhälsovård. Även sådan verksamhet som kompletterar vårdverksamheten ingår. Det kan till exempel vara restaurang, matsal, kiosk, apotek, andaktsrum, parkering, garage och kontorsyta som behövs till verksamheten. Även personalutrymmen som jourrum, omklädningsrum och gym ingår.

I planförslaget möjliggörs vård inom kvarteren B, D, E och F. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för vård i olika former inom ett eller flera kvarter. Avsikten med att vård möjliggörs i flera olika kvarter är för att uppnå flexibilitet i vart funktionen i framtiden realiserar.

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

I planförslaget möjliggörs E - Tekniska anläggningar inom kvarteren E och F. Inom kvarteret F är en befintlig nätstation belägen.

Användningen "**E**₁" - *Inom kvarteret ska en yta om 14x14 m reserveras för tekniska anläggningar* är en precisering av användningsslaget Tekniska anläggningar som tillämpas för områden för tekniskt ändamål, såsom exempelvis nätstation. Användningsslaget kan användas för både offentliga och privata anläggningar.

I planförslaget möjliggörs tre mindre områden (det vill säga cirka 14x14 meter) för tekniska anläggningar inom kvarteren B, C, D och G för att till exempel kunna försörja den nya bebyggelsen med el. Avsikten är att på så sätt säkerställa plats för teknisk anläggning inom respektive kvarter i form av främst nätstation men med en flexibel placering. Detta för att på så sätt kunna integrera till exempel en nätstation med övrig bebyggelse inom kvarteret på ett funktionellt och estetiskt tilltalande sätt.

Användningen "**E**₂" - *Fördelningsstation* är en precisering av användningsslaget Tekniska anläggningar. Endast den preciserade formen av användningen är tillåten.

Planförslaget möjliggör att befintlig fördelningsstation inom kvarter E, i anslutning till Mellanvägen att vara kvar och även byggas in. I det fall fördelningsstationen i framtiden flyttas är det även möjligt att inom samma plats uppföra även bostäder, vård och/eller centrumverksamhet utöver parkeringsgarage. Detta regleras med villkor för startbesked, planbestämmelse a².

Användningen "**P**" - *Parkering* är en generell användningsbestämmelse för områden för parkeringsanläggningar. Även komplement till verksamheten parkering ingår i användningen. Parkering används för områden där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning inom kvartersmark. Till exempel markparkering, parkeringshus, större cykelparkeringar, garage eller käl-



largarage. 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 100 angående 3D-fastighetsbildning). Användningen omfattar även de utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och bruk och även verksamheter som är knutna till användningen. Det kan till exempel vara laddplatser, möjlighet att tvätta fordon eller liknande.

I planförslaget möjliggörs parkeringsgarage både ovan och under mark inom kvarteren B, D, E, F samt G. Syftet med planbestämmelsen är att på ett markeffektivt sätt möjliggöra parkering inom respektive kvarter. Genom en särskild planbestämmelse om P (parkering) möjliggörs även 3D-fastighetsbildning. Dock är markparkering inte tillåtet inom innergårdar betecknade med planbestämmelsen n_2 . Nordväst om Semaforvägen planläggs den befintliga parkeringsplatsen som P, parkering. Syftet med planbestämmelsen är att fastställa parkering, som kan användas för boende/verksamheter i närområdet och för gäster samt gatan för angöring till berörda fastigheter.

Användningen "S" - Skola avser alla slags skolor och andra undervisnings- och forskningslokaler. I användningen ingår till exempel förskola, fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även idrottshall, matsal, forskningslokaler, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår.

I planförslaget möjliggörs exempelvis förskola inom kvarter B norra del. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för en förskola inom mark kommunen kommer att förvärva under förutsättning att politiskt beslut fattas i frågan.

Användningen " S_1 " - *Eftergymnasial skola*, är en precisering av användningsslaget skola. Endast den preciserade formen av användningen är tillåten. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för all form av eftergymnasial skola inklusive forskningslokaler, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår.

I planförslaget möjliggörs exempelvis eftergymnasial skola inom kvarteren D, E och F. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för all form av eftergymnasial skola. Anledningen till att den generella användningsbestämmelsen S, Skola inte används inom de tre kvarteren längs Inre Kustvägen är på grund av att utomhusmiljön inte bedöms lämplig och inte heller uppfylla de lagstadgade kraven på bland annat antal kvadratmeter friyta per elev.

Begränsningar av markens utnyttjande (egenskapsbestämmelser för kvartersmark)

Inom mark där så kallad prickmark anges på plankartan får byggnader inte uppföras. Syftet med planbestämmelsen är att reglera var byggnader får placeras inom kvartersmark och dess placering längs vissa gator. Dock är det möjligt att inom prickmark uppföra mindre skärmtak över entréer. (max 3 m² skärmtak/entré). Inom mark betecknat med $\bar{o}_2$ får byggnader inte heller uppföras. Syftet med planbestämmelsen är att inom parkeringsytan väster om Semaforvägen inte möjliggöra varken komplementbyggnader eller mindre skärmtak (vilket möjliggörs inom så kallad prickmark).

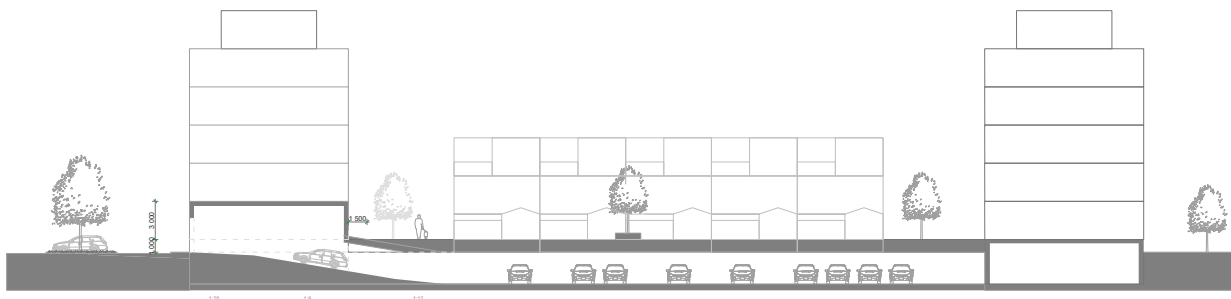
Inom mark betecknad med $\ddot{o}_1$ får marken endast föreses med komplementbyggnad ovan mark och med garage under mark. Syftet med planbestämmelsen är att innergården ska kunna föreses med komplementbyggnader såsom exempelvis förråd, miljöhus och liknande ovanpå ett underjordiskt parkeringsgarage. Garage/carport får inte anordnas ovan mark. Förhöjt bjälklag på det underjordiska parkeringsgaraget är tillåtet.

Gård

Sektion I



Översikt - Plan



Principsektion, överbyggt underjordiskt parkeringsgarage med förhöjt bjälklag

Inom mark där så kallad korsprickad mark anges får marken endast föreses med komplementbyggnad. Syftet med planbestämmelsen är att reglera var huvudbyggnad respektive komplementbyggnader, i form av exempelvis förråd, ska placeras inom den norra delen av kvarter C.

Byggnaders användning

Inom en del av kvarteret B, i anslutning till grönområdet, möjliggörs endast centrumverksamhet i entréplanet. Syftet med planbestämmelsen (s_1) är att möjliggöra för ett café, offentlig toalett, samlingslokal eller liknande. Ambition finns även att anordna en så kallad Fritidsbank där besökare kan låna sportutrustning.

Inom områden betecknade med planbestämmelsen s_2 får bostäder inte förläggas på entréplan. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa för till exempel centrumverksamhet i delar av kvarteren E, F och G i entréplan mot Inre Kustvägen och Mellanvägen. Dock är det möjligt att anordna trappuppgång som leder upp till bostäder på de övre planerna. Övriga bostadskomplement, såsom exempelvis förråd tillhörande bostäder är inte tillåtet.

Höjd på byggnadsverk samt utformning

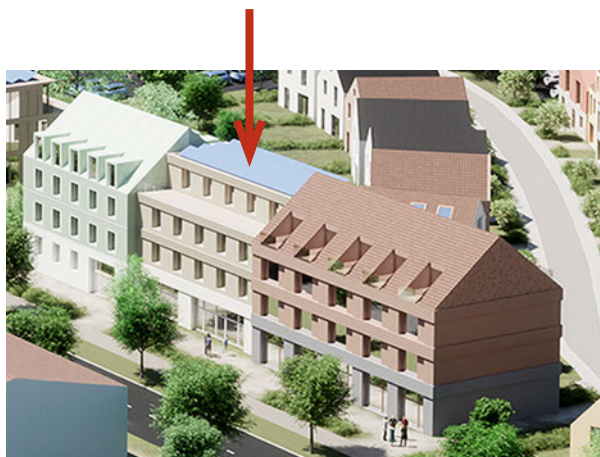
Inom respektive kvarter regleras högsta höjd samt maximalt antal våningar (utöver indraget våningsplan) på byggnader. Högsta tillåtna nockhöjd och våningsantal varierar mellan 8,3 meter och 27,0 meter (h_1, h_2, h_3, h_4, h_5) respektive 2-8 våningar ($f_8, f_9, f_{10}, f_{11}, f_{12}$). Det indragna våningsplanet ska vara indraget minst 2,5 meter från respektive fasadlinje och det är fasaden mot närmaste gata som är beräkningsgrundande (f_{13}). Huvudsyftet med den indragna våningen är att minska den upplevda höjden på byggnaden från ett gatuperspektiv, men även till viss del minska skuggning.

I ett scenario där bygglov prövas för exempelvis tre byggnaderna samtidigt (se bild till höger) är det möjligt att låta den indragna våningen på det mittersta huset möta de två intilliggande gavelfasaderna.

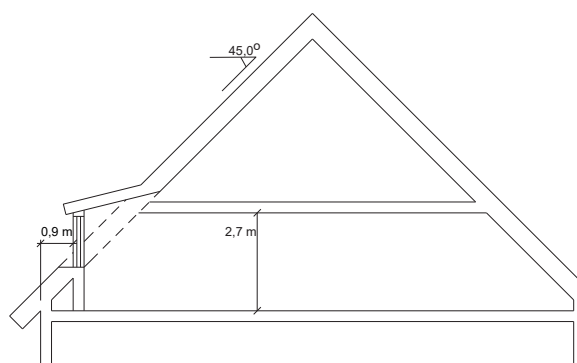
Syftet med de angivna nockhöjderna, våningsantalen samt exploateringsgraderna inom planområdet är för att knyta an till den befintliga bebyggelsen. En högre bebyggelse samt en högre exploateringsgrad är möjlig i anslutning till Tuvelyckan etapp 1 och Båstads station (det vill säga korsningen mellan Mellanvägen och Inre Kustvägen). Högsta nockhöjd samt exploateringsgrad klingar sedan av norrut mot den befintliga lägre villabebyggelsen.

Som alternativ till en extra indragen våning möjliggörs mindre takkupor, vilket regleras med planbestämmelse f_{14} . En så kallad mindre takkupa är inte bredare än 1,6-1,8 meter och får plats mellan två takstolar. I det fall takkupor placeras minst 0,9 m indraget räknat från fasadliv får de uppta maximalt 1/2 takets längd. I de fall de placeras mindre än 0,9 m indraget räknat från fasadliv får de uppta maximalt 1/3 av takets längd. Se principsektion bredvid.

Viktigt att notera är att indraget ska vara tydligt. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra ett varierat taklandskap inom Tuvelyckan etapp 2. Se nedanstående inspirationsbilder.



Principbild - indragen extra våning på mittenhus vid prövning av bygglov för tre byggnader samtidigt



Principsektion, takkupa indragen 0,9 m



Inspirationsbild - Taklandskap med indragen takterrass

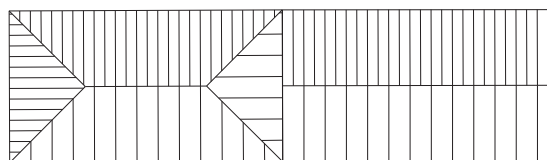


Inspirationsbild - takkupa



Inspirationsbild - takkupor

I ett kvarter där olika byggnader är möjliga att sammanbyggas, över tid, är det extra viktigt att tak utformas med eftertanke så att olägenhet inte uppstår. Exempelvis ska taklutning mot respektive grannar undvikas. Se exempelbild intill på valmat tak mot sadeltak.



Exempelbild över takutformning som ska undvikas: valmat tak i kombination med sadeltak

Hisschakt (hisstopp) får anordnas utöver nockhöjd. Hisschakt får dock inte förläggas i fasadliv utan ska placeras en bit in ovanpå tak för att man inte ska uppfatta dem från gatan. Lägsta möjliga hisstopp ska eftersträvas.

Syftet med de indragna våningsplanen, placering samt utformning av takkupor och placering av eventuella hisschakt är att minska upplevd byggnadshöjd från kringliggande fastigheter och gator. Se även sektion på sidorna 65-66.



Inspirationsbild - Taklandskap inom Tuvelyckan etapp 2, Fredblad Arkitekter, augusti 2023



Inom kvartersmark där teknisk anläggning i form av nätstation möjliggörs är högsta tillåtna nockhöjd 3 meter och regleras med planbestämmelse **h₆**.

Gemensamt för all byggnation inom planområdet är att träkonstruktioner med fördel kan användas för att slippa vissa mer komplexa grundläggningsmetoder. En byggnad uppförd med trästomme är en lättare byggnad än till exempel en med betongstomme. Ur klimat- och miljöaspekt är också en träbyggnad bättre. Vid byggnation av trähus med trästomme krävs ett tjockare bjälklag (i jämförelse med betongbjälklag) vilket gör att varje våningsplan blir cirka 20 cm högre.

Markens anordnande och vegetation (kvartersmark)

Minst 1 parkeringsplats för bilar samt minst 2 parkeringsplatser för cyklar per bostadsenhet ska anläggas och regleras med planbestämmelsen **n₁**, se även sida 67, "Parkering". Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa så att varje bostadsenhet har tillgång till minst 1 bilplats samt 2 cykelparkeringsplatser.

Parkering ska anordnas på egen fastighet. Markparkering för bilar är ej tillåtet inom innergårdarna i kvarteren B, D, E samt F och regleras med planbestämmelse **n₂**.

För byggnation inom **P** kan parkeringar alternativt lösas i gemensamt parkeringshus ovan eller under mark. Se även sida 67 under rubriken Parkering.

Syftet med planbestämmelserna **P** samt **n₂** är att möjliggöra för trivsamma innergårdar med bland annat grönska genom att parkera bilar i underjordiska garage eller i separata parkeringshus.

Placering

Inom samtliga kvarter, förutom i kvarter B där skola, LSS-boende möjliggörs, ska huvudbyggnader placeras i förgårdsmark / GATA (**p₁**). Syftet med planbestämmelsen är att huvudbyggnader ska följa en gemensam linje längs gatan vilket skapar en enhetlighet (trots olika hustyper) samt ett tydligt och väldefinierat gaturum. Värt att notera är att huvudbyggnader mot torg (det vill säga allmän platsmark **TORG**) därmed är möjliga att placera en bit in från torgytan. Syftet är att kunna möjliggöra en uteplats tillhörande exempelvis ett café inom kvartersmark.

I de flesta kvarter styrs även byggnaders placering (genom **egenskapslinjer**) så att de följer gator för att på så sätt skapa en tydlig kvartersstruktur.

Stängsel, utfart och annan utgång

Inom planområdet råder utfartsförbud i enlighet med plankarta. Utfartsförbud gäller motorfordons- trafik. Utfarter regleras främst mot Inre Kustvägen och Mellanvägen samt längs den nord-sydliga gatan i anslutning till kvartersmark för skola/vård. Angöring till kvarteren längs dessa gator där utfartsförbud är angivet sker istället via intilliggande mindre gator. Hämtning av avfall samt gods- transporter får inte ske över/via torgytan utan måste lösas exempelvis via sidogator. I den fortsatta planeringen och därefter utbyggnaden inom respektive kvarter är det viktigt att i tidigt stadie planera för trafiksäkra lösningar.

Utformning

Inom kvarteret A möjliggörs endast enbostadshus (**f₁**). Ett enbostadshus kan uppföras som friliggande eller sammanbyggda enbostadshus i form av villa, radhus, parhus, kedjehus eller liknande.

Inom kvarteren B, D, E, F samt G möjliggörs endast flerbostadshus (**f₂**).



Inom kvarteret C möjliggörs en variation av såväl flerbostadshus (**f₂**), enbostadshus. (**f₁**) samt flerbostadshus, parhus, radhus och/eller kedjehus (**f₁₅**).

I ett kvarter där olika byggnader är möjliga att sammanbyggas, över tid, är det extra viktigt att tak utformas med eftertanke så att olägenhet inte uppstår. Exempelvis ska taklutning mot respektive grannar undvikas. Se exempelbild intill på valmat tak mot sadeltak.

Syftet med planbestämmelserna om bostadsform är dels att säkerställa en högre exploatering närmast Båstads station och lägre exploatering som möter den befintliga villabebyggelsen i nordväst. Syftet är även att i största möjliga mån säkerställa en mångfald i olika bostadsformer i ett kollektivtrafikhögt läge.

Inom kvarteren B, E, F och G ska komplementbyggnader på innergårdar förses med tak av sedum eller liknande vegetation (**f₃**). Beroende på hur vegetationstak utformas gynnas exempelvis den biologiska mångfalden, skapar boplatser och föda för insekter och pollinering. Vegetationstak bidrar även med en viss dagvattenfördröjning, estetiska kvaliteter och en grön karaktär till området. Sedum- eller annat vegetationstak säkerställs genom planbestämmelse, **f₃**.

Inom områdena betecknade med **f₄** ska lägsta höjd på färdigt golv vara minst 0,3 m över anslutande mark (gata). Kompletterande kontroll av eventuell förekomst av organisk jord under schaktbotten av sand ska ske genom provtagning av underliggande massor före grundläggning. Inom kvarter där fastigheter gränsar till exempelvis flera gator ska färdigt golv anpassas efter den gata där infart sker och/eller högst marknivå.

Längs Inre Kustvägen och Mellanvägen ska byggnader med fasader längre än 20 meter utföras med en bearbetning i form av livförskjutning, relief, materialbyte och/eller färgsättning för att skapa variation och motverka ett monotont intryck. Utformningen säkerställs genom planbestämmelsen **f₅**.

Inom valda delar i kvarteren E, F och G ska huvudbyggnadens entréplan utformas så att rumshöjden kan vara minst 3 meter (**f₆**). Planbestämmelsens syfte är att möjliggöra för även centrumverksamhet på entréplan.

Inom kvarter markerade med planbestämmelse **f₇** får högst ett våningsplan anordnas utöver underjordiskt parkeringsgarage. Syftet med planbestämmelsen är att inom kvarteren B, D, E, F och G möjliggöra för komplementbyggnader i en våning utöver underjordiskt parkeringsgarage med (eventuellt) förhöjt bjälklag. Inom kvarter D är det, förutom komplementbyggnad, även möjligt att bygga in innergården med en glasöverbyggnad i syfte att bygga en så kallad "Boviera". (Bovieran är ett boendekoncept som riktar sig till lite äldre personer utan hemmavarande barn.)

För bebyggelse längs Inre Kustvägen inom kvarter C som omfattas av planbestämmelse **b₄** får inte friskluftsintag placeras på fasad mot Inre Kustvägen. I skrivande stund pågår planarbete för marken mellan Inre Kustvägen och Väst kustbanan där bland annat ett mindre värmeverk möjliggörs. En riskbedömning är framtagen (Etablering av värmeverk och fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, i Båstad av Bengt Dahlgren). Syftet med planbestämmelsen är att i det fall ett värmeverk anläggs öster om Inre Kustvägen uppfylla relevant rekommendation, inom nu aktuellt planförslag, som anges i rapporten.

I det fall befintlig fördelningsstation byggs in ska ställverksbyggnad och transformatorer avskiljas i brandteknisk klass EI 60 respektive REI 120 eller motsvarande. Detta säkerställs genom planbestämmelse **f₁₆**. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa brandskydd i enlighet med framtagen



riskutredning av Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, Riskbedömning Fördelningstation, daterad den 21 augusti 2024.

Utförande

Byggnader vars huvudentréer som omfattas av planbestämmelsen **b₁** ska förläggas mot allmän plats (GATA/TORG) och utföras indragen eller markerad.

För balkonger som sticker ut över allmän plats (gång- och cykelväg) är den minsta frihöjden 3 meter. Det gör att cyklister obehindrat kan cykla under samt att drift (snöskottning, sopning med mera) av fordon kan utföras. Balkongerna får inte heller vara djupare än 1,5 meter (enligt Svensk standard, SS 21054_2009). Syftet är att balkongerna inte ska påverka trädkronors utbredning negativt.

I detaljplanen finns en planbestämmelse (**b₂**) om att grundläggning med golvnivåer under marknivå ska utföras så att befintlig grundvattennivå inte påverkas negativt. Syftet med denna är att undvika permanent sänkning av grundvattnet vilket skulle kunna medföra påverkan på kringliggande bebyggelse och naturvärden. Bestämmelsen gäller inte för undanträngningseffekten av grundvattnet under byggnaden. Se även sidorna 24 och 62 angående geotekniska förhållanden.

I den nordvästra delen av planområdet, där bland annat friliggande villor möjliggörs, får inte källare anordnas för att undvika eventuell inträngning av grundvatten i källare, vilket regleras med planbestämmelsen **b₃**. I de övriga kvarteren där underjordiskt parkeringsgarage avses anläggas kommer pumpar att behöva installeras. Det nordöstra området där exempelvis radhus möjliggörs är beläget högre och där bedöms inte samma eventuella problematik kunna uppstå.

I de underjordiska parkeringsgaragen är det (beroende på konstruktion) även möjligt att anordna skyddsrum och/eller så kallade skyddade utrymmen. I förhållande till skyddsrum ger skyddade utrymmen ett begränsat skydd för befolkningen i krig men de ger ändå ett visst skydd mot luftstöt-vågor, splitter, byggnadsras och joniserande strålning. Genom att ge förutsättningar till mer flexibla lösningar med förhållandevis enkla tekniska konstruktioner bedöms skyddade utrymmen kunna bidra till en ökad skyddsnivå i samhället. Detta till en lägre kostnad än skyddsrum men med en lägre skyddsförmåga.

Utnyttjandegrad

Inom kvarter B, där bland annat förskola avses uppföras, är högsta tillåtna exploatering 1800 m² BTA skola samt 900 m² BTA LSS-boende. Exploateringsgraden regleras med planbestämmelse **e**. Syftet med planbestämmelsen är att bekräfta vad som tidigare avtalats om avseende tänkt markanvändning.

Skydd

Riksdagens och Naturvårdsverkets gränsvärden gällande trafikbuller och vibrationer vid nybyggnation av bostadshus ska följas. Att riktvärden för bostadsbyggnation ska uppfyllas säkerställs genom planbestämmelse **m₁**, se även sida 73-80

Inom plats för stadigvarande vistelse får den maximala elektromagnetiska strålningen inte överskrida 0,2 mikrottesla i årsmedelvärde, vilket säkerställs genom planbestämmelse **m₂**. Se även sida 70.

Ändrad lovplikt

Bygglov krävs inte för murar och plank som ligger närmre allmän platsmark än 4 meter och är lägre än 0,8 meter. Bygglov krävs inte heller för murar och plank inom övrig tomtmark om de är lägre än



1,5 meter. Bestämmelsen regleras genom planbestämmelsen **a₁**. Låga murar och plank som placeras inne på kvartersmarken innebär i regel en förhållandevis liten påverkan på upplevelsen av ett bebyggelseområde. Denna typ av åtgärder har därför befriats från bygglovsplikt för att minska administrativa uppgifter för kommunen samt arbete och kostnader för exploatören.

I den nordvästra delen inom kvarteret E är en fördelningsstation belägen. Detaljplanen möjliggör en inbyggnad av fördelningsstation (transformator och ställverk). Under förutsättning att fördelningsstationen rivs är det möjligt att uppföra bostäder, vård och/eller centrumverksamhet även inom denna del av kvarteret, vilket regleras genom planbestämmelse **a₂** - *Startbesked får inte ges för bostäder, vård och/eller centrumverksamhet förrän fördelningsstation rivits*. Tilläggas kan att det i skrivande stund pågår planläggning att möjliggöra en fördelningsstation inom Tuvelyckan etapp 2, område A, det vill säga inom marken mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan öster om nu aktuellt planområde.

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 den har karaktären av en stadsgata. Gatuparkering ingår och normalt förekommer cykeltrafik på körbanan men även separata cykelvägar kan ingå. Det är även möjligt att anlägga en gång- eller cykeltunnel under gatan om platsen medger det.

I planförslaget avses nya gator samt del av de befintliga vägarna Inre Kustvägen och Mellanvägen planläggas som **GATA**. Inom GATA möjliggörs exempelvis trädalléer och annan mer stadsmässig plantering, busshållplats samt gång- och cykelbanor.

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 planläggas som PARK. Inom det större PARK-området i mitten av planområdet avses befintlig trädunge bevaras. Där möjliggörs även annan mer stadsmässig plantering, dagvattenhantering samt gång- och cykelbanor. Inom PARK planeras även mötesplatser skapas genom exempelvis parkbänkar/sittplatser, amfiteater, grillplats och lekplats. Vid detaljpaneläggning av marken norr om nu aktuellt planområde avses PARK-området kopplas samman med ytterligare ett större PARK-område.

Del av Eskilstorp 3:3, 3:5, 3:15 samt Hemmeslöv S:15 (som till största del omfattas av dpl 844 och planlagd som allmän plats, gata, park, plantering) tas med i denna detaljplan. Denna remsa i nordväst (cirka 800 m²) är det enda område som omfattas av dpl 844. Markanvändningen kommer inte att förändras. Skillnaden är att marken kommer att omfattas av kommunalt huvudmannaskap och därmed driftas av kommunen. (Detaljplanen 844 kommer därmed att vara helt utsläckt.)

Användningen **"TORG"** - *Torg* används för områden för alla typer av torg med tillhörande verksamheter och ska vara avsett för ett gemensamt behov. I användningen ingår även komplement som behövs för torgets funktion. Ett torg är en öppen plats som ofta har en hårdgjord yta och saknar omfattande vegetation. Torg omgärdas ofta av byggnader eller andra stadsbyggnadselement och kan användas



för till exempel handel, utskänkning och allmän kommunikation. Torg kan även användas för möten och evenemang. Grundprincipen är att ett torg endast tillfälligt får upplåtas för enskild verksamhet.

Användningen medger att platsen används för torg med tillhörande verksamheter som till exempel torghandel, kollektivtrafik eller serveringar. Även komplement som behövs för torgets funktion ingår, som kiosker, hållplatsskydd, parkeringsplatser eller toaletter. De tillhörande verksamheterna ingår i användningen oavsett om de regleras med egenskapsbestämmelser eller inte. Inom användningen Torg är det möjligt att medge att mindre byggnader uppförs när dessa är förenliga med användningen. Det kan till exempel handla om busskurer, kiosker, toaletter och liknande.

Syftet med planbestämmelsen TORG på vardera sida om Mellanvägen i anslutning till korsningen Mellanvägen och Inre Kustvägen samt i anslutning till den nya gatan med trädallé och Mellanvägen är att möjliggöra för bland annat mötesplatser och planteringar. Inom torgytan kan även till exempel restaurang- eller caféverksamhet anordna tillfälliga uteserveringar.

Med anledning av att planområdet till största delen inte är planlagt sedan tidigare blir andelen allmän plats enligt planförslaget till cirka 60 703 m². Marken utgörs av 22 082 m² PARK, 38 121 m² GATA och 500 m² TORG.

Mark och vegetation

Inom allmän plats PARK samt GATA ska fördröjning av dagvatten ske. Inom GATA sker det genom till exempel så kallade regngårdar eller raingardens och svackdiken och inom PARK ska öppet dagvattensystem för fördröjning genom fördröjningsmagasin samt svackdiken att anläggas. Funktionen säkerställs inom PARK med planbestämmelsen "**dam**", Damm / svackdike för dagvattenfördröjning ska anordnas. Värt att notera är att exempelvis svackdiken även får anläggas inom allmän plats (GATA, PARK) även om egenskapsbestämmelse Damm saknas. Exakt utformning hanteras i detaljprojektering.

Inom planområdet längs Mellanvägen, Inre Kustvägen, Dressinvägen och Semaforvägen ska trädallé uppföras. Syftet med trädallén längs förlängningen av Dressinvägen är att koppla samman de två trädgångarna inom Tuvelyckan etapp 1 och skogsdungen inom nu aktuellt planområde. Längs de andra gatorna är syftet med trädallé att skapa grönska, ge skugga och förhöja vistelsekvaliteten i en annars förhållandevis karg urban miljö samt att säkerställa dagvattenhantering och infiltrering i exempelvis svackdiken. Trädallé säkerställs genom planbestämmelsen "**plantering**".

Inom PARK i den nordöstra delen av planområdet, i gräns mot befintlig bebyggelse, ska befintlig vegetation i största möjliga mån bevaras. I det fall befintlig trädridå måste tas bort för att exempelvis anlägga gång- och cykelslinga ska nyplantering ske. Syftet med planbestämmelse, **plantering**₂, är att säkerställa någon form av plantering mellan den befintliga bebyggelsen samt den planerade.

Del av PARK-området omfattas av planbestämmelse "**mast**₁", 1 st mobilmast får uppföras till en totalhöjd om max 30 m. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för en mobilmast (typ monopole) på en höjd om maximalt 30 m. Masten ska placeras med hänsyn till trädplanteringar, dagvattenhantering och ytor för rekreation (exempelvis utegym, parkour) samt närliggande bebyggelse. Med anledning av att dessa funktioner inte detaljprojekterats ännu möjliggörs en flexibilitet i exakt placering.

Vattenområden

Inom planområdet finns inga vattenområden. Ingen del av marken berörs av strandskydd.

Solstudier

Såväl befintlig som ny högre bebyggelse skapar skuggor, vilka mer eller mindre påverkar intilliggande bebyggelse. Bilderna på följande sidor illustrerar sol- och skuggförhållanden vid olika tidpunkter på året. Vår- och höstdagjämning är i stort sett likvärdiga avseende skuggbildning varvid enbart vårdagjämning redovisas här. Skuggor från befintlig eller planerad vegetation är inte med i skuggstudien. Däremot är möjlig (ej ännu utbyggd) bebyggelse i intilliggande områden redovisade för att ge en så riktig bild som möjligt.

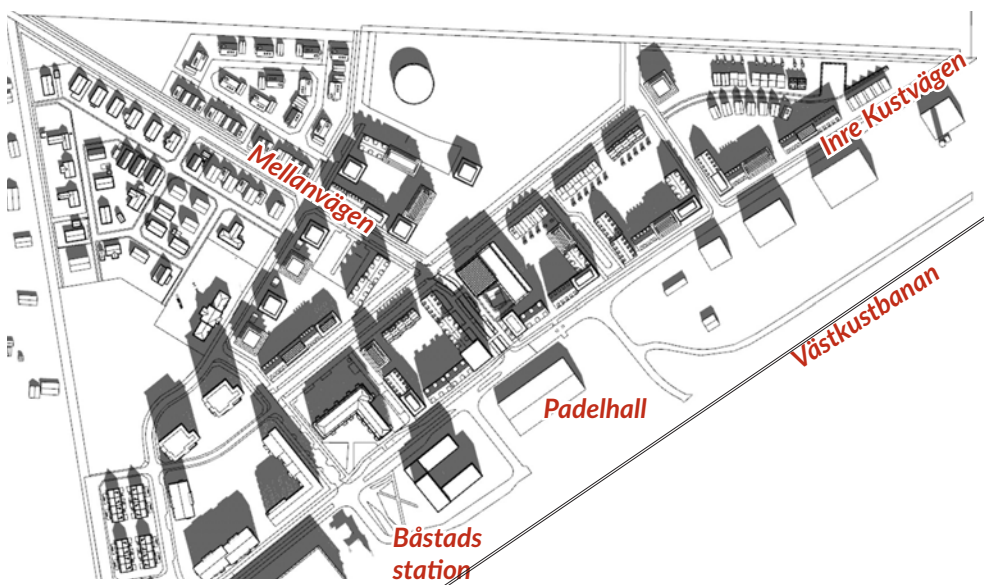
Ny bebyggelse, enligt planförslag

Vårdagjämning:

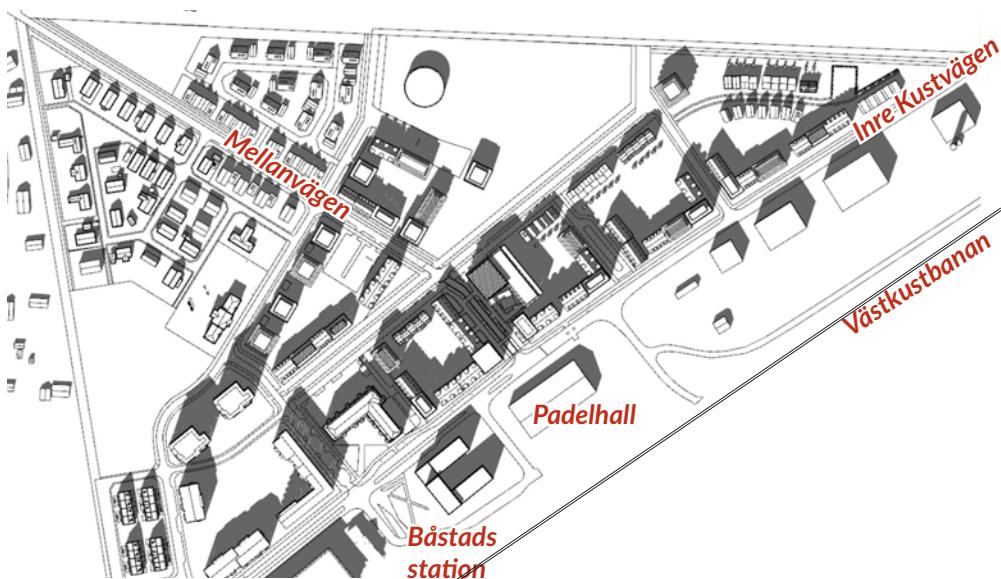
Skuggor från befintlig eller planerad vegetation är inte med i skuggstudien. Värt att notera är även att vårdagjämning kl. 19.00 inte redovisas då solen gått ner vid den tidpunkten.



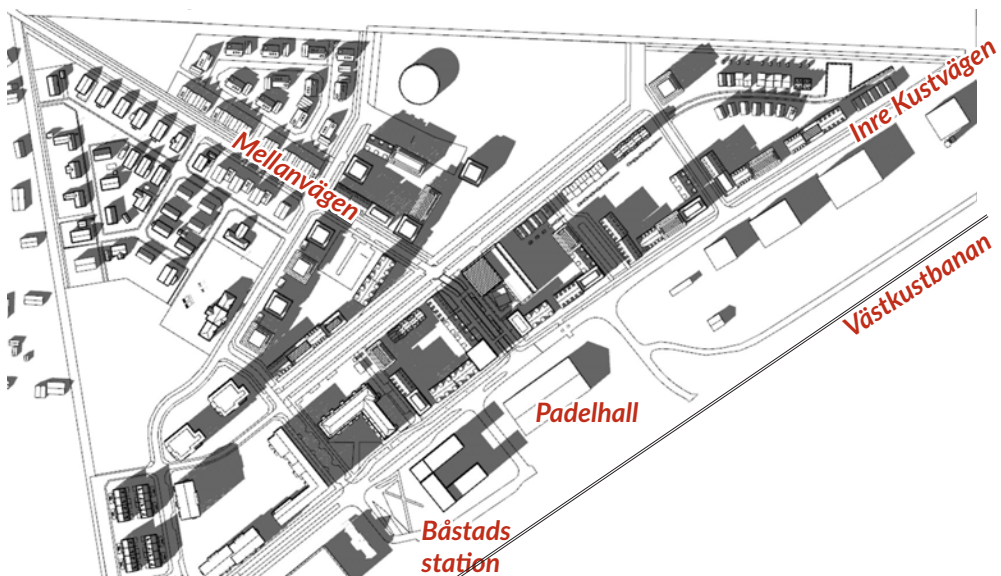
Vårdagjämning, 09.00



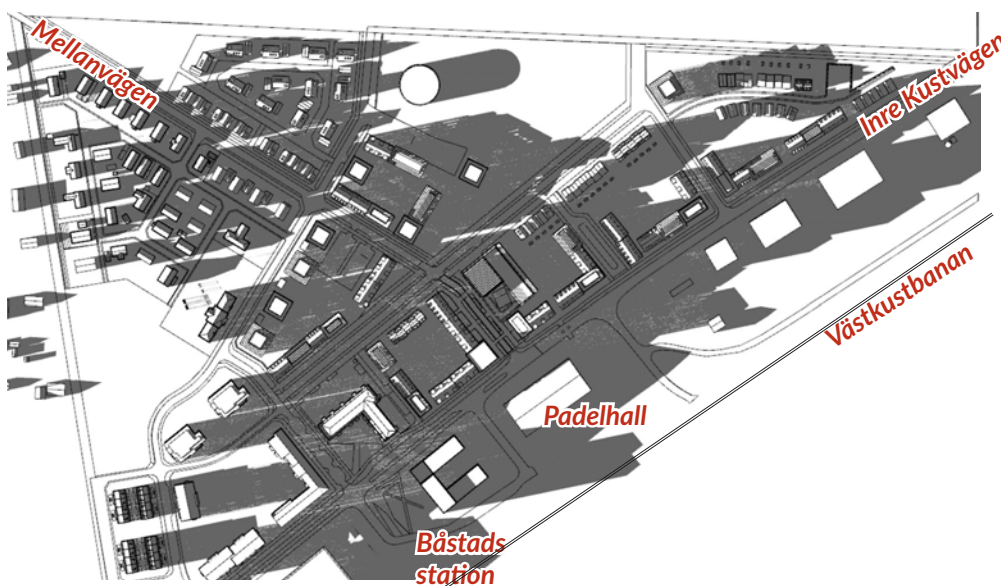
Vårdagjämning, 11.00



Vårdagjämning, 13.00



Vårdagjämning, 15.00



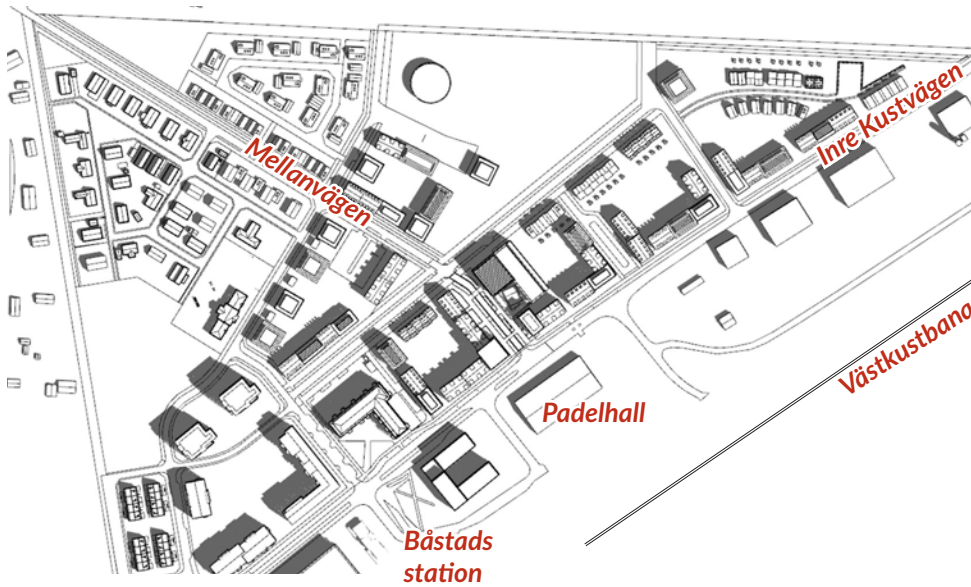
Vårdagjämning, 17.00



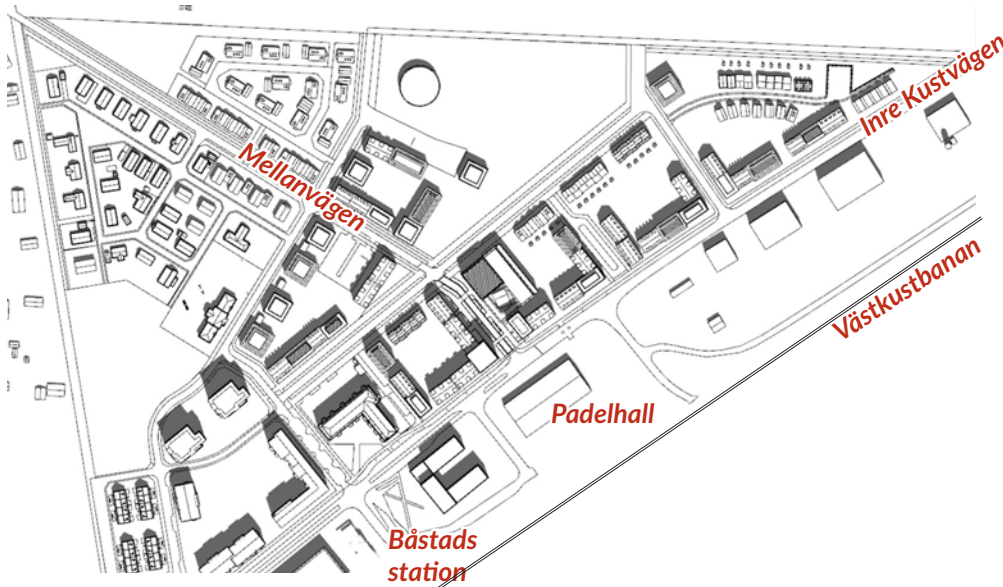
Ny bebyggelse enligt planförslag

Midsommar:

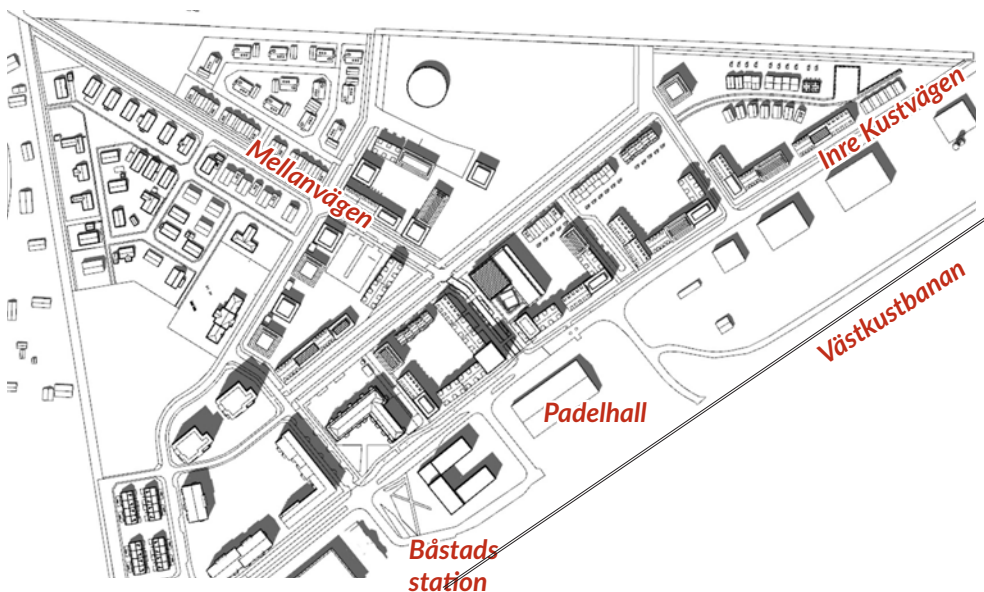
Skuggor från befintlig eller planerad vegetation är inte med i skuggstudien.



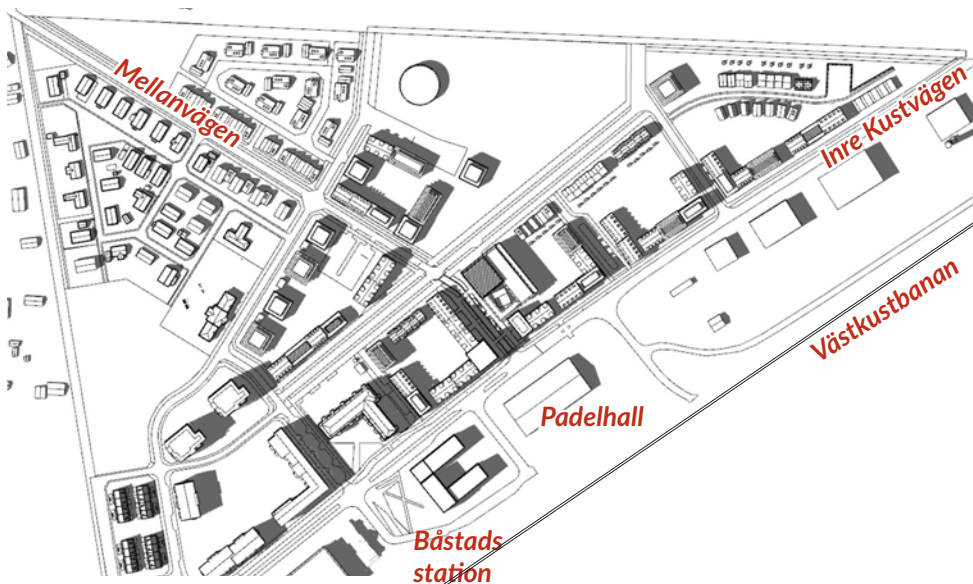
Midsommar, 09.00



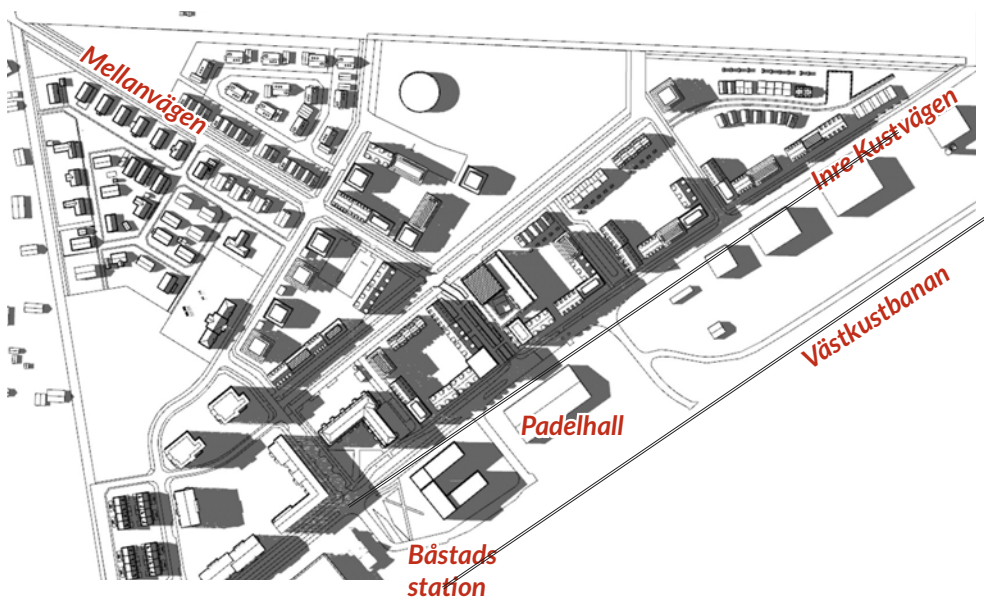
Midsommar, 11.00



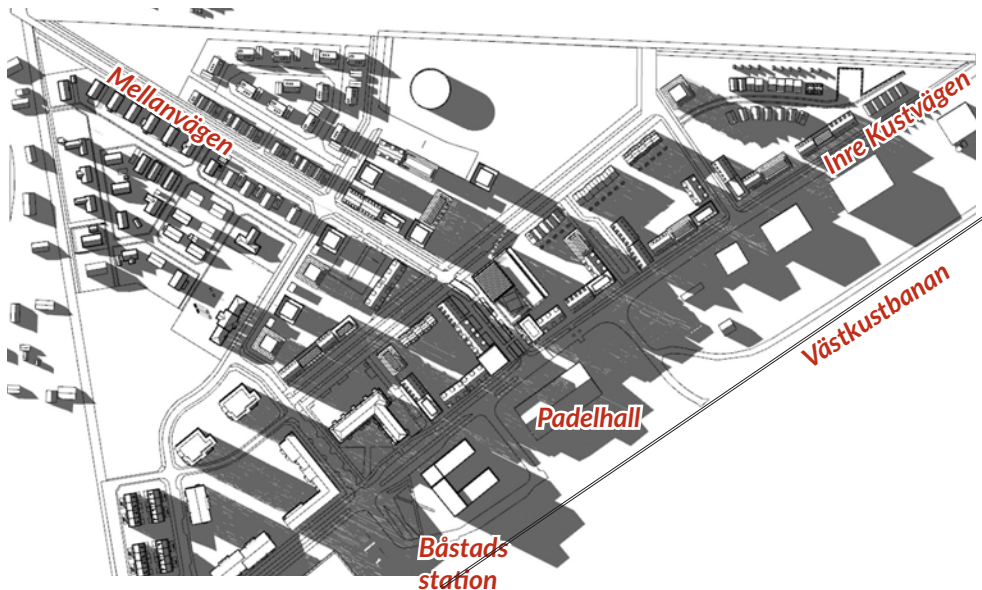
Midsommar, 13.00



Midsommar, 15.00



Midsommar, 17.00



Midsommar, 19.00

Sammanvägd bedömning

Skuggmässigt bedöms planförslaget inte påverka befintlig bebyggelse negativt.

Marken sydost om planområdet, det vill säga marken mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan, pekats ut som verksamhetsmark. Skuggningen från den tillkommande bebyggelsen bedöms vara rimlig med anledning av tilltänkt markanvändning, som inte syftar till att möjliggöra permanent vistelse i form av bostäder.

Beroende på placering av de nya byggnaderna inom planområdet kan det uppkomma skuggmässig påverkan. Dock bedöms eventuell påverkan acceptabel eftersom planförslaget överensstämmer med intentionen i översiktsplanen (ÖP2030) om att förtäta och bebygga kollektivtrafiknära mark i anslutning till befintlig bebyggelse.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk och hydrogeologisk undersökning har gjorts för Hemmeslöv 5:9 med omnejd. Grundläggningsförhållandena bedöms för de flesta placeringar inom undersökningsområdet som relativt goda för plattgrundläggning av mindre byggnader i 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, lastspridande åtgärder, kompensationsgrundläggning eller pålning beroende på byggnadens last och det organiska lagrets djup och mäktighet i det aktuella läget. Uppmätta grundvattennivåer inom Tuvelyckan etapp 2 och i närområdet varierar mellan cirka 1 och 2 meter under befintlig marknivå. Ett geotekniskt PM har under februari 2018 tagits fram av Sigma för att kontrollera möjligheterna för byggande av underjordiska garage, inom Hemmeslöv 5:17, 5:18 och 5:23, Tuvelyckan etapp 1 (det vill säga området i direkt anslutning till nu aktuellt planområde). Utredningen tar även hänsyn till om grundvattennivåerna skulle stiga på lång sikt på grund av klimatförändringar. Resultaten visar att detta är fullt möjligt utan permanent grundvattensänkning. Utredningen bedöms applicerbar även inom Tuvelyckan etapp 2 med anledning av att grundvattennivåer samt de geotekniska förhållandena är likvärdiga. Se även sida 54 angående planbestämmelse avseende grundläggning.



Planerade bostadsbyggnader inom fastigheten behöver inte anläggas som radonskyddade. På grund av den varierande jordlagerföljden och på grund av förekomsten av ett organiskt jordlager av varierande mäktighet på cirka 0,5 - 3 meters djup behövs kompletterande geotekniska undersökningar utföras inför projektering av byggnader med undersökningspunkter i byggnadernas lägen.

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 överskottsmassor bör inte transporteras långa sträckor. Fyllnadsmassor ska kontrolleras för man ska kunna ta reda på dess lämplighet för planerad utfyllnad.

I möjligaste mån ska markmassor hanteras och fördelas inom planområdet eller i dess närhet. Eventuella överblivna massor kan placeras i parkområdet inom planområdet. Där kan kullar och höjdyggar skapas. Dessa kan fungera som lekfulla naturelement. Med anledning av flera kommande utbyggnadsprojekt i Hemmeslövsområdet (exempelvis Tuvelyckan etapp 2, område A, Petersberg (mitt emot Entré Båstad), Eskilstorp 2:24 (norr om planområdet) med flera) där schaktmassor kommer att behöva tillföras finns det även möjlighet att flytta eventuellt överskott dit.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Arkeologiska utgrävningar har genomförts inom och i anslutning till planområdet i samband med framtagande av planprogrammet för området vid Båstads nya station (Diarienummer: KS 1409/11-315) samt detaljplanläggningen för Inre kustvägen (dpl 1652). Inga lämningar eller fynd har påträffats. Påträffas fornlämningar inom planområdet i samband med markarbeten ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kap 10 § i lagen om kulturminnen mm.

Gator och trafik

Föreslagna nya ytor för bostäder, centrumverksamhet, vård, förskola, eftergymnasial skola, parkering med mera 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 nu aktuellt planområde ingick. (Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad, Reinertsen, 2013-08-15). Bland annat belystes korsningspunkten mellan Inre Kustvägen och 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. Syftet med utredningen är bland annat att säkerställa så att kapacitet finns i vägnätet vid en utbyggnad i enlighet med planförslagen. I uppdraget ingick även analys av korsningar som ansluter till Inre Kustvägen. Värt att notera är att område A är beläget öster om Inre Kustvägen och därmed utanför planområdet för nu aktuell detaljplan.

Nu aktuellt planområde (Tuvelyckan etapp 2, område B & C) beräknas generera uppskattningsvis 1930 fordon ÅDT (årsdygnstrafik) inklusive nyttotrafik enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Beräkningen baserades på en byggnation av 1000 m² BTA (bruttototalarea) restaurang, 500 m² BTA kontor, 500 m² BTA vård, 500 m² BTA närbutik, 108 elever på förskola samt 830 bostadsenheter i form av lägenheter, radhus/parhus samt villor (enligt illustrationskartan).

Utöver planerade utbyggnadsområden i anslutning till Båstads station, Petersberg samt Entré Båstad etapp 1, 2 och 3 i Båstad tas även hänsyn till 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.

Kapacitetsberäkningar har gjorts med Capcal, ett verktyg som beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar.

Trafikanalysen visar att kapaciteten i korsningarna (1-5) i anslutning till Inre Kustvägen är tillräcklig för att hantera den trafiken som den angivna exploateringen av Tuvelyckan Etapp 2, delområde A samt B och C, förväntas medföra vid mållåret 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.



Illustration av samrådsversion av planförslaget för Tuvelyckan Etapp 2, delområde B och C. Korsningspunkt 5 ligger strax utanför bild (i anslutning till Beslag Design och befintlig infart till parkering söder om Båstads stationshus).

Känslighetsanalysen visar att korsning 4, se ovanstående bild, klarar av den framtida trafiken från delområde B och C även om korsning 2 inte byggs. Dock medger korsning 2 att det sker kortare resor inne i delområdet, då de som bor i östra delen av området inte behöver köra igenom området. Att undvika genomfart inne i området kan vara positivt ur ett lokalt trafiksäkerhets- och trivselperspektiv.



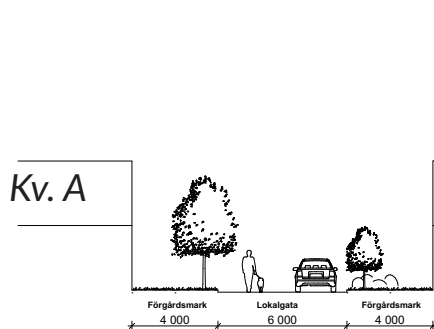
Avslutningsvis framför Afry att det i samband med att kommunen exploaterar området kan det vara aktuellt att utöka gränsen för tätbebyggt område. Detta med anledning av att senare möjliggöra en justering av skyltad hastighet vid anslutande Ny Gata 1, och således uppnå en mer trafiksäker korsningspunkt.

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

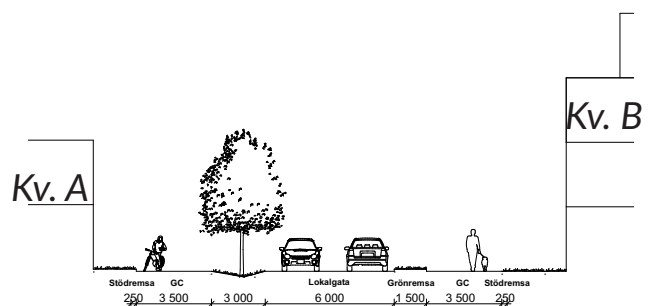
I planförslaget möjliggörs infart till planområdet dels via Mellanvägen (vars korsningspunkt justeras något) samt en ny infart cirka 210 meter norröver. I övrigt råder in- och utfartsförbud för motorfordonstrafik mot Inre Kustvägen från planområdet. I övrigt begränsas in- och utfartsmöjligheter till stor del längs Mellanvägen samt den nya gatan med trädallé och norrut (Se plankarta). Syftet med utfartförbuden är att styra in- och utfarter för biltrafik och för att undvika att motorfordon korsar planerade gång- och cykelbanor i största möjliga mån.

De nya gatorna sammankopplas med de befintliga gatorna Mellanvägen, Semaforvägen, Dressinvägen och Inre Kustvägen.

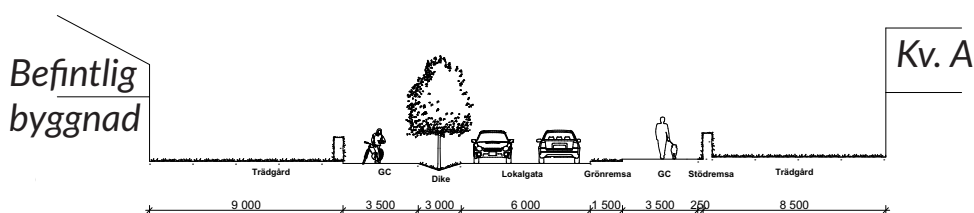
Gatorna planeras att utformas i enlighet med nedanstående principsektioner gällande trädallé, svackdike, gång- och cykelbana, körbana. Längs del av förlängningen av Dressinvägen kan det bli aktuellt med allmän gatuparkering. Markbeläggningar, belysning, val av träd med mera beskrivs i gestaltungsprogrammet, daterat den 11 september 2024 samt i Tekniskt PM tillhörande exploateringsavtal, och kommer att studeras mer i kommande detaljprojektering.



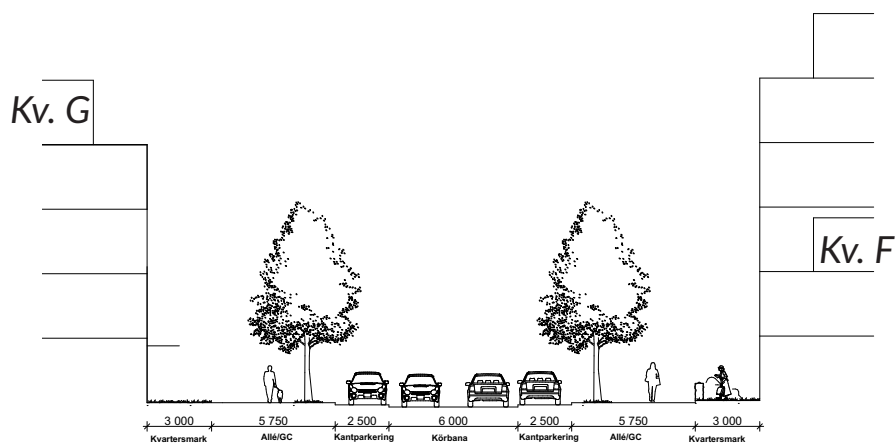
Principsektion B, lokalgata inom kvarter A



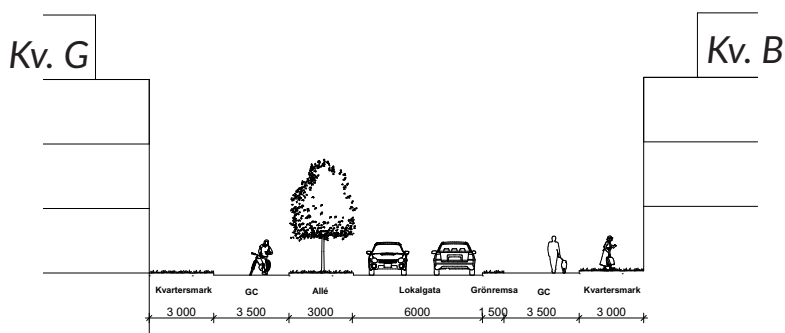
Principsektion C, gata mellan kvarter A och B



Principsektion D, Mellanvägen



Principsektion E, väg mellan kv. F och G



Principsektion F, Mellanvägen mellan kvarter B och G



Principsektion H, Mellanvägen vid TORG och parkeringshus



Parkering

Parkering för såväl bilar som cyklar ska i första hand ske på den egna fastigheten inom kvartersmark. Parkeringsbehovet kan med fördel lösas gemensamt för flera fastigheter genom underjordiskt garage eller parkeringshus.

Båstads kommun har i dagsläget ingen parkeringsnorm. I detta planförslag möjliggörs parkering inom kvartersmark (exempelvis B-Bostäder, C-Centrum, D-Vård, S - skola/LSS boende, S₁-eftergymnasial skola). Planförslaget möjliggör parkering i såväl underjordiskt parkeringsgarage samt ovan jord. Underjordiskt parkeringsgarage planeras helt eller delvis inom kvarteren B, D, E, F samt G. Inom kvarteren A och C möjliggörs markparkeringar medan det på innergårdar (i kvarteren B, D, E och F) inte är tillåtet med markparkering för bilar vilket regleras med planbestämmelse **n₂**. Syftet är att värna utomhusmiljön för de boende i kvarteret och främja vistelse, sociala ytor och gröna miljöer ovanpå förhöjt bjälklag.

Inom planen ska det finnas minst en parkeringsplats per bostad. I samband med bygglovsprövning ska parkeringsplatser redovisas. Inom kvarteret E möjliggörs och avses ett parkeringshus att uppföras. Enligt illustrationskartan avses parkeringsbehov för kvarteren D, E, F och G delvis lösas genom parkering i parkeringshus. I det fall parkeringshus inte är uppfört innan bostadsbyggnation inom exempelvis kvarteren D, E, F och G realiserar kan parkering ske inom närliggande kvartersmark. Dock generellt inte på mark som omfattas av planbestämmelse **n₂** - *Marken får inte användas till bilparkering ovan mark*. Ett undantag är kvarter E där tillfälligt lov under en begränsad tid kan möjliggöra en parkeringsyta under tiden tills parkeringshus uppförts. När sedan parkeringshus är byggt ska ny bygglovsprövning initieras av fastighetsägare/exploatör där parkering för respektive kvarter istället anvisas till parkeringshuset.

Exakt behov av antal parkeringsplatser styrs till stor del av vilken typ av verksamhet som kommer att realiseras (Bostäder/Centrumverksamhet/Skola/Vård) och är en fråga som kommer att hanteras vid bygglovsprövning.

Ängelholm och Helsingborg har en parkeringsstrategi respektive norm som innebär 18 respektive 21,5 parkeringsplatser/1000 m² BTA (Bruttototalarea) centrumverksamhet vilket kan vara vägledande för denna detaljplan. Laholms kommun har en parkeringsnorm som anger 2 cykelplatser/bostadsenhet. För kontor, handel eller restaurang anger deras norm 8, 19 respektive 31 cykelparkeringsplatser/1000 m² BTA - vilket också kan vara vägledande för denna detaljplan.

Exakt antal parkeringsplatser för bostäder är beroende på hur planområdet byggs ut både inom B-Bostäder, B₁-LSS-boende, C-Centrum, S-Skola, S₁-Eftergymnasial skola, samt D-Vård. Dock krävs minst 1 parkeringsplats för bilar samt minst 2 parkeringsplatser för cyklar per bostadsenhet och regleras med planbestämmelsen **n₁**. Planområdet i sin helhet bedöms kunna inrymma totalt cirka 830 bostadsenheter, vilket i praktiken innebär lika många parkeringsplatser för bilar samt det dubbla för cyklar. Parkeringsplatser kan med fördel förses med laddstolpar för el-bilar. Cykelparkering ska vara lättillgänglig vare sig det handlar om platser utomhus eller inomhus. Kommunen ser också gärna att platser anordnas på fastigheten för bland annat cykelkärror och laddning av elcyklar.

En uppskattning av bruttototalarea för centrumverksamhet och vård har gjorts. Inom planområdet kommer uppskattningsvis 500 m² kontor, 1 500 m² BTA restaurang/handel (Centrumverksamhet) och 500 m² vård samt cirka 1 250 m² för förskola (och/eller ett LSS-boende). uppföras. Baseras utbyggnaden på 2000 m² BTA (inom C) samt en norm på 20 parkeringsplatser/1000 m² BTA innebär det att cirka 40 parkeringsplatser för bilar kommer att krävas. Beroende på vilket typ av verksamhet inom C-Centrum (kontor/handel/restaurang) som realiserar antas 80 parkeringsplatser för cykel att krävas. (Summan 38 cykelparkeringar baseras på 19 cykelparkeringar per 1000 m² BTA).



ter, ökar antalet fotgängare och cyklister i området. Längs gång- och cykelstråken kommer belysning att uppföras vilket främjar trygghet för såväl fotgängare och cyklister. Inom PARK-området kommer gångslingor att anordnas. (Se även illustrationskarta, sida 29.) Exakt utformning och placering av såväl trafiksäkra övergångar, gång- och cykelbanor, gångslingor med mera kommer att studeras under projektering och i samråd med berörda sakägare samt med Trafikverket. Planförslaget möjliggör för flera olika former av utformningar och principer. Planförslaget har stöd i Cykelstrategi och cykelplan, daterad 2023-11-07, antagen av KF 2023-11-13 § 169. I strategin anges bland annat "Hemmeslövs cykelnät har en viktig roll. Båstads station och Entré Båstad utgör viktiga noder av betydelse för hela kommunen, och därför möts flera huvudstråk vid dessa platser. Två huvudstråk föreslås fortsätta norrut mot Skummeslövsstrand för att koppla ihop den sammanhängande bebyggelsen längs Laholmsbukten. Från Båstads station fortsätter ett huvudstråk österut mot Östra Karup och Hasslöv. Stråket går via Eskilstorp där det också viker av mot Entré Båstad. Hemmeslövs mindre gator och stigar utgör lämpliga lokalstråk som matar in i de större stråken, och därmed tillgängliggör resten av Båstad för boende i Hemmeslöv. Nya lokalstråk behövs genom de stora arealer som markerats ut som utvecklingsområden i översiktsplanen."



Utdrag ur Cykelstrategi och cykelplan för Båstads kommun 2035

Hälsa och säkerhet

Miljökvalitetsnormer

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka några miljökvalitetsnormer negativt eller möjligheterna att uppfylla dessa. Föroreningsmängder bedöms minska vid åtgärder föreslagna i den VA-utredning som Afry gjort, daterad den 31 januari 2024.

Folkhälsa

Med arbetsplatser och bostäder med goda gång- och cykelmöjligheter och med närhet till kollektivtrafik ökar möjligheten att leva ett bilfritt liv.

Inom området medges en variation av bostadsbebyggelse vilket möjliggör för olika boende- och upplåtelseformer. Bebyggelsen gör tillsammans med områdets läge invid fina rekreativa miljöer och goda kollektiva kommunikationer att människor med olika önskemål och ekonomiska förutsättningar bedöms kunna bo här.

Området har förutsättningar för vardagsmotion, både som en del av en pendlingsresa och som en separat fysisk aktivitet. Den flacka topografin ger goda förutsättningar för att gå eller cykla vid vardagsresor och de goda kollektivtrafikförbindelser gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet. Se även Konsekvenser, sida 94-95 (social konsekvensanalys, SKA).

Risk

Befintlig fördelningsstation - brand, explosion, elektromagnetiska fält (i det fall den inte rivs)

En fördelningsstation är belägen inom planområdet och då planförslaget även möjliggör en inbyggnation av den har Bengt Dahlgren AB utfört en riskbedömning för 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.

Slutsatsen i rapporten är att byggnation av garage, lokaler samt bostäder i anslutning till befintlig nätstation 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.

I det fall befintlig fördelningsstation byggs in ska ställverksbyggnad och transformatorer avskiljas i brandteknisk klass EI 60 respektive REI 120 eller motsvarande. Detta säkerställs genom planbestämmelse f_{16} . Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa brandskydd i enlighet med framtagna riskutredning av Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, Riskbedömning Fördelningstation, daterad den 21 augusti 2024.

Enklare mätningar av magnetfält 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.

Med anledning av att Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att magnetfält upp till 0,2 μ T (mikrotesla) i årsmedelvärde är att betrakta som normala för boendemiljö anges planbestämmelsen m_2 "Inom plats för stadigvarande vistelse får den maximala elektromagnetiska strålningen inte överskrida 0,2 mikrotesla i årsmedelvärde" för området i anslutning till befintlig fördelningsstation. (En arbetsplats



eller bostad där människor vistas flera timmar i en följd är exempel på stadigvarande vistelse).

I det fall fördelningsstationen inte rivs utan byggs in kommer faktiska åtgärder (enligt Boverkets byggregler, BBR) 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 brandskyddskrav.

Farligt gods

Transporter av farligt gods sker på Västkustbanan. Inre Kustvägen är inte avsedd att vara leden för farligt gods. Dock kan ändå transport av farligt gods förekomma.

Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län har tagit fram riktlinjer för riskhän- syn i samhällsplaneringen som berör vägar och järnvägar där farligt gods transporteras, RIKTSAM (Riktlinjer för riskhän- syn 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 be- aktas 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 zonen 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. Se nedanstående bild.

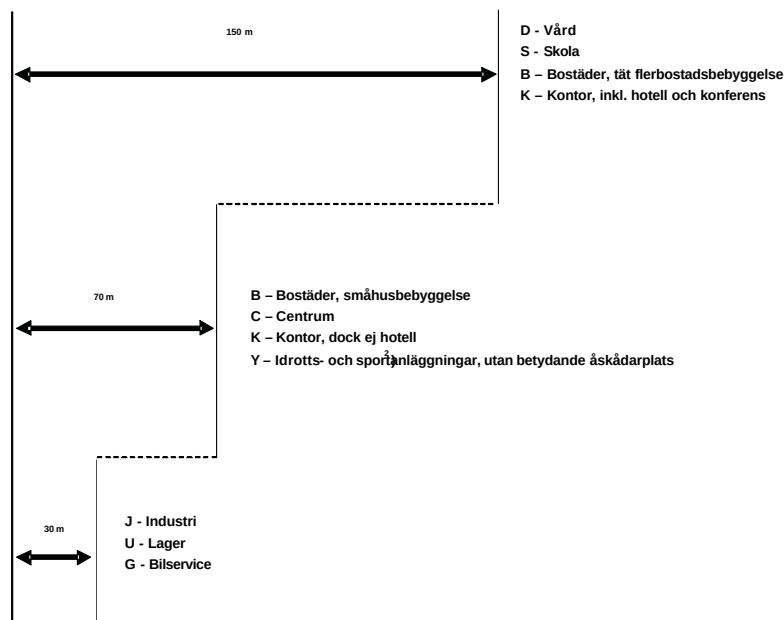


Bild över föreslagna skyddsavstånd

(Riktlinjer för riskhän- syn i samhällsplaneringen-Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport, Länsstyrelsen i Skåne län, Rapport 2007:06)

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 risk- nivåerna kan anses vara acceptabla.

FSD Malmö AB (FSD) har utfört en riskutredning för detaljplan för Tuvelyckan etapp 2, område A norr, B och C, Hemmeslöv i Båstad. (Nu aktuellt planförslag omfattar inte område A, det vill säga markområdet mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan.) Betydande riskkällor som har identifierats i närområdet är transporter av farligt gods på Västkustbanan (järnväg).

Sammanfattningsvis visar utredningen att inga riskreducerande åtgärder inom detaljplan för Tuvelyckan etapp 2, område B & C, behöver vidtas då planområdet är beläget cirka 120 meter eller mer från Västkustbanan (farligt godsled).

Buller

Verksamhetsbuller

När det gäller verksamhetsbuller har Boverket tagit fram "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder". I denna rekommenderas följande riktvärden:

Tabell 1. Högsta ljudnivå från industri/annan verksamhet. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad.

	L_{eq} dag (06–18)	L_{eq} kväll (18–22)	L_{eq} natt (22–06)
	Lördagar, söndagar och helgdagar L_{eq} dag + kväll (06–22)		
Zon A* Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förut- satt att tillgång till ljud- dämpad sida finns och att byggnaderna bulleran- passas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras.	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

Tabell 2. Högsta ljudnivå från industri/annan verksamhet på luddämpad sida. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad och uteplats.

	L_{eq} dag (06–18)	L_{eq} kväll (18–22)	L_{eq} natt (22–06)
Luddämpad sida	45 dBA	45 dBA	40 dBA

Inom planområdet är en befintlig fördelningsstation belägen. Teknisk information avseende bland annat alstrande av buller från likvärdig fördelningsstation har förmedlats av nätägaren (Södra Halland Kraft). I detta fall är 20 ljudmätningar runt om och 1 meter från ljudkällan gjorda. Den genomsnittliga uppmätta ljudnivån från enbart fördelningsstationen uppgick till 43,5 dBA (vid 50Hz). Värt att notera är att mätvärdena i rapporten är tagna 1 m från fördelningsstationen och varje fördubbling av avståndet sänker generellt 6 dB på direktljudets nivå.

Dialog med Akustikverkstan gällande verksamhetsbuller från denna typ av anläggning har skett. Med anledning av att planförslaget möjliggör en inbyggnad av anläggningen samt att bostäder (i separat byggnad) kommer att vara belägna minst 10-15 meter från själva fördelningsstationen bedöms riktvärden gällande verksamhetsbuller inte överskridas.

Trafikbuller

Regeringen (förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) har fastslagit riktvärden för buller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse.

Riktvärdena är följande:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Från 2017 gäller 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasader för bostäder om högst 35 m²
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För förskolor gäller Naturvårdsverkets Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på ny skolgård enligt nedanstående:

Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA, Fast)
De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	50	70
Övriga vistelseytor inom skolgården	55	70 ^I

I) Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07–18).

Riktvärdena för ny skolgård utgör en utgångspunkt för bedömning av bullersituationen på skolgårdar då tillsynsmyndigheten besvarar remitterade planer och bygglov för nya skolor, förskolor och fritidshem samt vid handläggning av anmälan enligt 38 §, förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

På ny skolas skolgård som exponeras för buller från väg- eller spårtrafik bör den ekvivalenta bullernivån 50 dBA, räknat som årsmedeldygn, underskridas på delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dBA underskridas på dessa ytor. Dessa nivåer motsvarar de nivåer som enligt 3 § i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör underskridas på en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att förebygga olägenhet för människors hälsa. En målsättning kan vara att övriga vistelseytor inom skolgården har högst 55 dBA som ekvivalent nivå samt att den maximala nivån 70 dBA överskrids maximalt 5 ggr per genomsnittlig maxtimme under den tid som skolgården nyttjas.

En bullerutredning för Tuvelyckan etapp 2, område B & C i Båstad, daterad den 9 januari 2023, har utförts av Akustikverkstan. Trafikbullerberäkningar har utförts för planområdet där beräkningarna jämförts mot gällande riktvärden enligt Förordning (2015:216) till och med SFS 2017:359 samt Naturvårdsverkets Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på ny skolgård.

Bullerkällorna i beräkningen är Inre Kustvägen och Väst kustbanan. Beräkningen har genomförts för tre scenarier av färdigställande av området (A, B och C enligt nedan) samt för två hastigheter på norra delen av Inre Kustvägen (40 km/h och 70 km/h). Beräkningsresultaten för ekvivalent och maximal ljudnivå är sammanfattade i tabell 1.

A. Område B&C samt även område A är fullt utbyggt.

B. Område B&C är fullt utbyggt. Område A är inte utbyggt.

C. Område B&C är utbyggt förutom husraden närmast Inre Kustvägen. Område A är inte utbyggt.

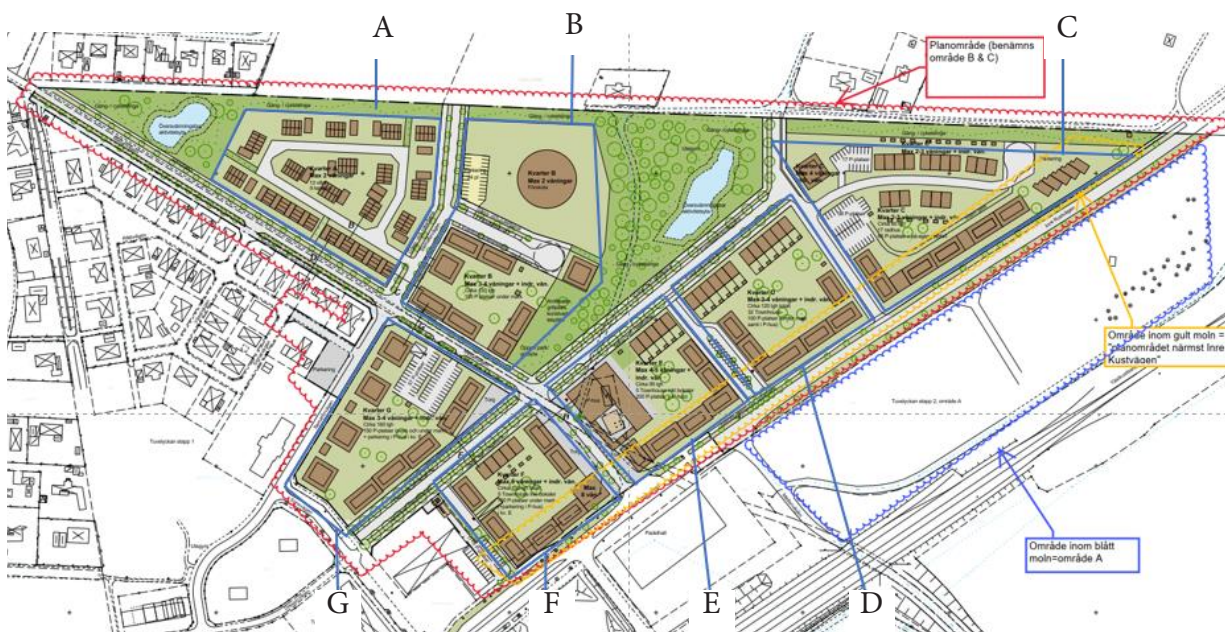


Bild: Utformning och placering av de planerade byggnaderna i de olika kvarteren.
 Röd bubblig linje i figur markerar hela planområdet (område B & C). Blå bubblig linje markerar område A (ej med i beräkningsscenario B och C) och gul bubblig linje markerar husraden närmast Inre Kustvägen (ej med i beräkningsscenario C)

			§3		§4 (undantag 1)		Summering
			Exponerad sida Ekvivalent ljudnivå vid fasad	Uteplats Ekvivalent och maximal ljudnivå	Skyddad sida Ekvivalent ljudnivå vid fasad	Skyddad sida Maximal ljudnivå vid fasad	
			§3.1	§3.2	§4.1	§4.2	
			≤ 60 dBA Eq (≤ 65 dBA Eq vid boyta ≤ 35 m2)	≤ 50 dBA Eq / ≤ 70 dBA Max	≤ 55 dBA Eq	≤ 70 dBA Max (mellan kl 22.00 och 06.00)	
Scenario	Kvarter	Hastighet					
A	C	40	62*	≤ 50 / ≤ 65	48	67	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	D		62*	≤ 50 / ≤ 65	44	66	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	E		63*	≤ 50 / ≤ 65	45	64	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	F		63*	≤ 50 / ≤ 65	44	64	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	C		63*	≤ 50 / ≤ 70	49	67	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	D		62*	≤ 50 / ≤ 70	45	69	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	E		62*	≤ 50 / ≤ 65	45	65	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	F		63*	≤ 50 / ≤ 65	43	65	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
C	C		60	≥ 55 / ≥ 75	57 (gavel)	75 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	D		61*	≥ 50 / ≥ 70	57 (gavel)	74 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	E	70	61*	≥ 50 / ≥ 70	58 (gavel)	75 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	F		60	≤ 50** / ≤ 70			Ok enligt §3
A	C		67	≤ 50 / ≤ 65	49	67	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	D		67	≤ 50 / ≤ 65	53	69	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	E		65*	≤ 50 / ≤ 65	46	64	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
A	F		62*	≤ 50 / ≤ 65	44	64	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	C		67	≤ 50 / ≤ 70	50	68	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	D		67	≤ 50 / ≤ 70	53	69	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	E		65*	≤ 50 / ≤ 65	46	65	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
B	F		63*	≤ 50 / ≤ 65	44	65	Ej Ok enligt §3 men Ok enligt §4
C	C		64*	≥ 55 / ≥ 75	60 (gavel)	75 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	D		64*	≥ 55 / ≥ 75	61 (gavel)	75 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	E		63*	≥ 50 / ≥ 70	61 (gavel)	75 (gavel)	Ej Ok enligt §3 eller §4
C	F		60	≤ 50** / ≤ 70**			Ok enligt §3

*: klarar riktvärdet vid boyta ≤ 35 m2

***: man behöver gå en bit inom kvarteret

Tabell 1: Sammanfattning av beräkningsresultat för de utsatta kvarteren vs krav. Grön markering betyder kraven uppfyllda, röd markering betyder att kraven ej uppfyllts och gul markering betyder att kraven är delvis uppfyllda*. Med hastighet menas tillåten hastighet på Inre Kustvägen norr om Mellanvägen

Resultaten visar att riktvärdena för bostäder enligt Förordning (2015:216) kan uppfyllas enligt §4 i scenario A och B i båda hastigheterna, med de åtgärder som redan finns i form av vallar och bullerplank längs Västkustbanan. I scenario C klarar kvarter F riktvärdena enligt §3, medan kvarteren C, D



och E behöver ytterligare bullerbegränsande åtgärder för att klara riktvärdena enligt §3 eller §4. De klarar dock kraven för lägenheter $\leq 35 \text{ m}^2$.

Notera att det inte hela byggnaden behöver anpassas för att ett fåtal ytor på fasaden visar för höga värden utan endast de delar där kravet överskrids.

Samtliga bakomliggande kvarter, det vill säga kvarter A, B och G klarar alla riktvärden i samtliga beräkningsscenarier.

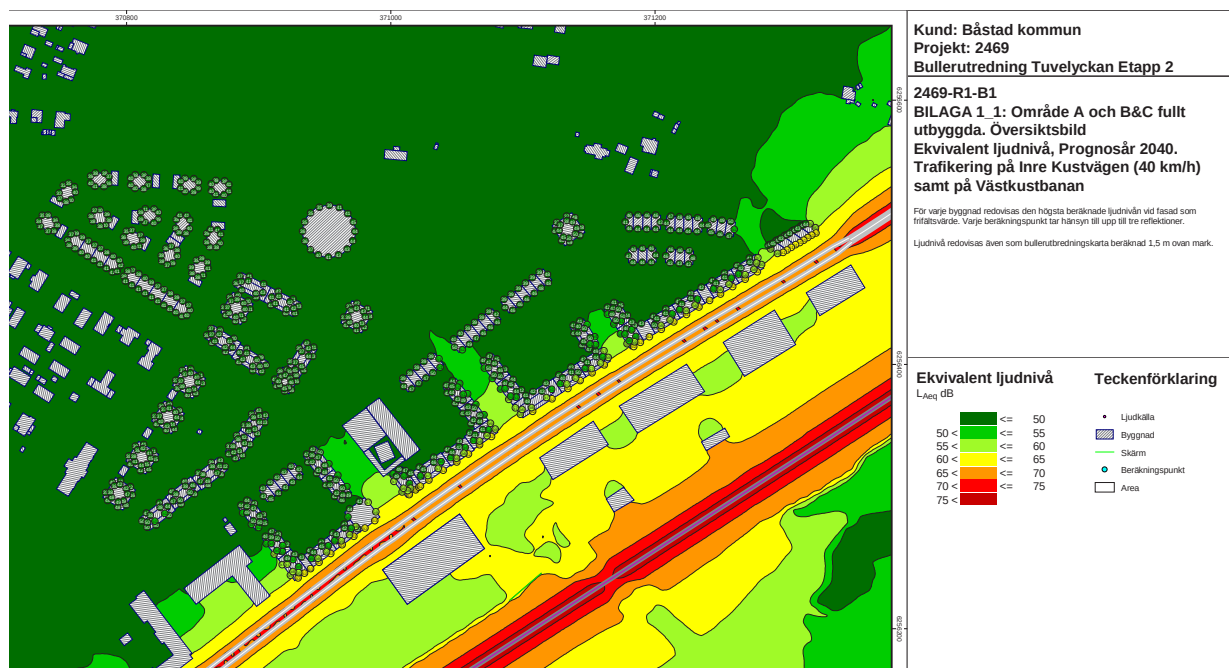
I området för förskolans skolgård (i kvarter B) uppfylls samtliga riktvärden i samtliga beräkningsscenarier.

För samtliga beräkningsscenarier har Inre Kustvägen en större betydelse för beräknade ekvivalentnivåer än vad Väst kustbanan har.

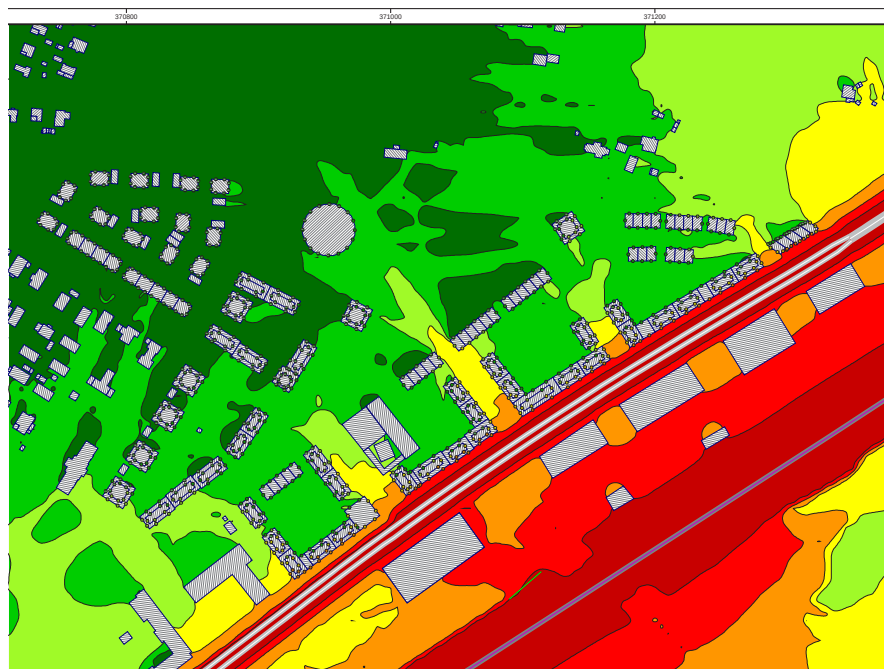
Byggnader mellan Väst kustbanan och Inre Kustvägen, såsom Padelhallen kan påverka ekvivalentnivåerna på bostadskvarteren negativt. Dessa utsätts för både direktljud från Inre Kustvägen samt ljudreflexer där ljudet från Inre Kustvägen reflekteras i byggnader som Padelhallen.

Vad gäller maxljudet så bidrar Inre Kustvägen och Väst kustbanan i ungefär lika stor grad där ljudreducerande åtgärder som vallar och plank vid Väst kustbanan saknas. Där dessa åtgärder finns bidrar de till en lägre total maxljudsnivå som då domineras av Inre Kustvägen.

Se följande översiktliga kartor för scenario A, B och C där ekvivalenta och maximala ljudnivåer redovisas. I den fullständiga bullerrapporten redovisas även scenario A, B och C med 70 km/h för den norra delen av Inre Kustvägen samt även detaljerade 3D-bilder med ekvivalenta samt maximala ljudnivåer.



Scenario A - Ekvivalent ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h



Kund: Båstad kommun
Projekt: 2469
Bullerutredning Tuvelyckan Etapp 2

2469-R1-B4
BILAGA 4.1: Område A och B&C fullt utbyggda. Översiktsbild Maximal ljudnivå, Prognosår 2040.
Trafikering på Inre Kustvägen (40 km/h) samt på Västkustbanan

För varje byggnad redovisas den högsta beräknade ljudnivån vid fasad som frifältsvärde. Varje beräkningspunkt tar hänsyn till upp till tre reflektioner.
Ljudnivå redovisas även som bullerutbredningskarta beräknad 1,5 m ovan mark.

Maximal ljudnivå L _{Amax} dB	Teckenförklaring
<= 60 <= 65 <= 70 <= 75 <= 80 <= 85	Ljudkälla Byggnad Skärm Beräkningspunkt Area

Scenario A - Maximal ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h



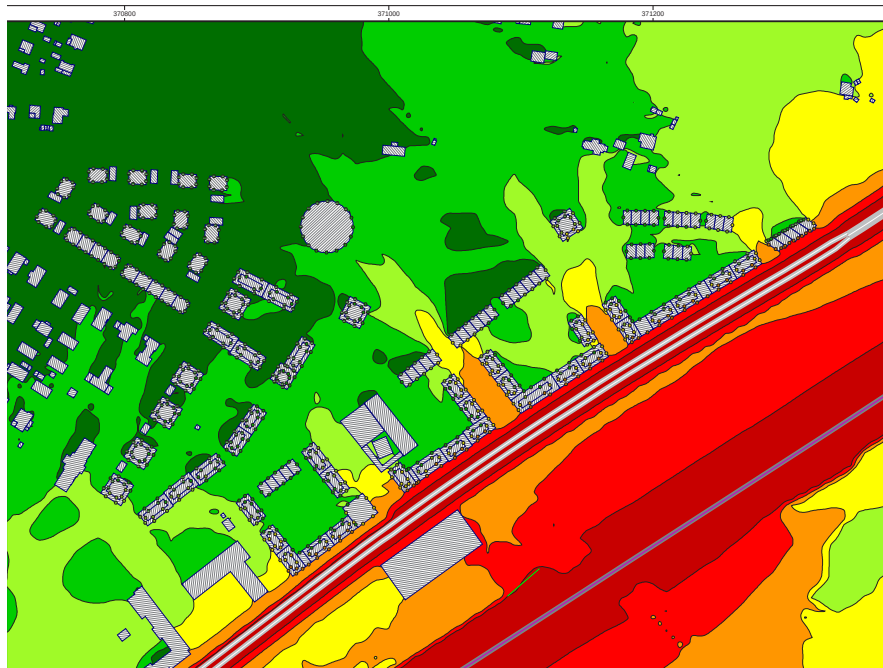
Kund: Båstad kommun
Projekt: 2469
Bullerutredning Tuvelyckan Etapp 2

2469-R1-B2
BILAGA 2.1: Område B&C fullt utbyggda. Område A ej utbyggt. Översiktsbild Ekvivalent ljudnivå, Prognosår 2040.
Trafikering på Inre Kustvägen (40 km/h) samt på Västkustbanan

För varje byggnad redovisas den högsta beräknade ljudnivån vid fasad som frifältsvärde. Varje beräkningspunkt tar hänsyn till upp till tre reflektioner.
Ljudnivå redovisas även som bullerutbredningskarta beräknad 1,5 m ovan mark.

Ekvivalent ljudnivå L _{Aeq} dB	Teckenförklaring
<= 50 <= 55 <= 60 <= 65 <= 70 <= 75	Ljudkälla Byggnad Skärm Beräkningspunkt Area

Scenario B - Ekvivalent ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h



Scenario B - Maximal ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h

Kund: Båstad kommun
Projekt: 2469
Bullerutredning Tuvelyckan Etapp 2

2469-R1-B5
BILAGA 5_1: Område B&C fullt utbyggda.
Område A ej utbyggt. Översiktsbild
Maximal ljudnivå, Prognosår 2040.
Trafikering på Inre Kustvägen (40 km/h)
samt på Väst kustbanan

För varje byggnad redovisas den högsta beräknade ljudnivån vid fasad som
fritättsvärde. Varje beräkningspunkt tar hänsyn till upp till tre reflektioner.
Ljudnivå redovisas även som bullerutredningskarta beräknad 1,5 m ovan mark.

Maximal ljudnivå L_{Amax} dB	Teckenförklaring														
<table><tr><td><= 60</td><td><= 60</td></tr><tr><td>60 < 65</td><td><= 65</td></tr><tr><td>65 < 70</td><td><= 70</td></tr><tr><td>70 < 75</td><td><= 75</td></tr><tr><td>75 < 80</td><td><= 80</td></tr><tr><td>80 < 85</td><td><= 85</td></tr><tr><td>85 < 90</td><td><= 90</td></tr></table>	<= 60	<= 60	60 < 65	<= 65	65 < 70	<= 70	70 < 75	<= 75	75 < 80	<= 80	80 < 85	<= 85	85 < 90	<= 90	- Ljudkälla - Byggnad - Skärm - Beräkningspunkt - Area
<= 60	<= 60														
60 < 65	<= 65														
65 < 70	<= 70														
70 < 75	<= 75														
75 < 80	<= 80														
80 < 85	<= 85														
85 < 90	<= 90														



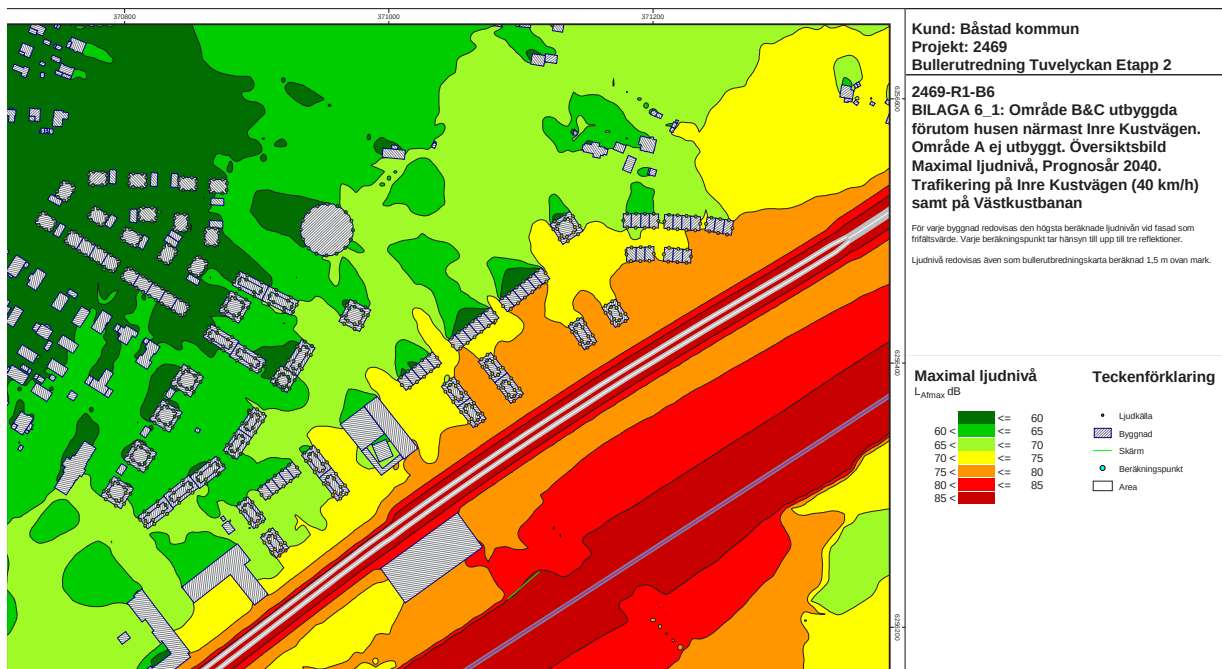
Scenario C - Ekvivalent ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h

Kund: Båstad kommun
Projekt: 2469
Bullerutredning Tuvelyckan Etapp 2

2469-R1-B3
BILAGA 3_1: Område B&C utbyggda
förutom husen närmast Inre Kustvägen.
Område A ej utbyggt. Översiktsbild
Ekvivalent ljudnivå, Prognosår 2040.
Trafikering på Inre Kustvägen (40 km/h)
samt på Väst kustbanan

För varje byggnad redovisas den högsta beräknade ljudnivån vid fasad som
fritättsvärde. Varje beräkningspunkt tar hänsyn till upp till tre reflektioner.
Ljudnivå redovisas även som bullerutredningskarta beräknad 1,5 m ovan mark.

Ekvivalent ljudnivå L_{Aeq} dB	Teckenförklaring														
<table><tr><td><= 50</td><td><= 50</td></tr><tr><td>50 < 55</td><td><= 55</td></tr><tr><td>55 < 60</td><td><= 60</td></tr><tr><td>60 < 65</td><td><= 65</td></tr><tr><td>65 < 70</td><td><= 70</td></tr><tr><td>70 < 75</td><td><= 75</td></tr><tr><td>75 < 80</td><td><= 80</td></tr></table>	<= 50	<= 50	50 < 55	<= 55	55 < 60	<= 60	60 < 65	<= 65	65 < 70	<= 70	70 < 75	<= 75	75 < 80	<= 80	- Ljudkälla - Byggnad - Skärm - Beräkningspunkt - Area
<= 50	<= 50														
50 < 55	<= 55														
55 < 60	<= 60														
60 < 65	<= 65														
65 < 70	<= 70														
70 < 75	<= 75														
75 < 80	<= 80														



Scenario C - Maximal ljudnivå, trafikering Inre Kustvägen 40 km/h

För att uppfylla förordningens riktvärden fullt ut för högsta ekvivalenta ljudnivå för samtliga scenarier finns ett antal åtgärder man kan göra där nivån överskridits:

1. Bullerbegränsande åtgärder typ plank eller ökat avstånd till ljudkällorna (Inre Kustvägen och Väst kustbanan). Då den huvudsakliga bullerkällan för ekvivalent ljudnivå är Inre Kustvägen bör bullerbegränsande åtgärder eller ökat avstånd göras väster om denna.
2. Bostäder vid dessa fasader behöver byggas som högst 35 kvadratmeter. Då säger förordningen att riktvärdet för högsta ekvivalenta ljudnivån vid fasad är 65 dBA (§3). I det fallet skulle följande kvarter bli helt godkända enligt riktvärdena:

Scenario	Kvarter	Hastighet
A	C	40
A	D	
A	E	
A	F	
B	C	
B	D	
B	E	
B	F	
C	C	
C	D	
C	E	
C	F	

Scenario	Kvarter	Hastighet
A	E	70
A	F	
B	E	
B	F	
C	C	
C	D	
C	E	
C	F	

Tabell 2: Kvarter, i de olika scenarierna, som skulle bli helt godkända med lägenheter om max 35 m² på exponerad sida där kraven överskrids.

3. Bostäderna vid fasader där 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskridits måste vara genomgående, där minst hälften av bostadsrummen bör vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid (mellan kl. 22.00 och 06.00) inte överskrids vid fasaden (§4). I det fallet skulle följande kvarter bli helt godkända enligt riktvärdena:



Scenario	Kvarter	Hastighet	Scenario	Kvarter	Hastighet
A	C	40	A	C	70
A	D		A	D	
A	E		A	E	
A	F		A	F	
B	C		B	C	
B	D		B	D	
B	E		B	E	
B	F		B	F	
C	F		C	F	

Tabell 3: Kvarter, i de olika scenarierna, som skulle bli helt godkända med lägenheter där minst hälften av bostadsrummen bör vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid (mellan kl. 22.00 och 06.00) inte överskrids vid fasaden (§4).

Det som gör att kvarteren C, D och E i scenario C inte klarar sig, för någon av hastigheterna, är att de inte har någon skyddad sida eftersom husets gavel är den exponerade sidan. Dessa nämnda kvarter behöver ytterligare bullerbegränsande åtgärder, typ plank eller ökat avstånd, för att klara riktvärdena. Ändrad orientering på byggnaderna kan också påverka positivt. Riktvärden för högsta ljudnivå vid uteplats, vilket är en delmängd av §3 i förordningen, uppfylls i scenario A och B för större delen av området mellan byggnaderna inom kvarteren, i skymundan från närliggande vägar. Vad gäller scenario C så är det för ljudligt mellan husen, både mellan och inom kvarteren (både ekvivalent ljudnivå och max ljudnivå, se även bilagorna 3.1 och 6.1 på sida 76. Bilagorna 9.1 och 12.1 med scenario C med 70 km/h för den norra delen av Inre Kustvägen återfinns i den fullständiga rapporten).

Alternativet att anlägga uteplats på taken i de utsatta kvarteren i scenario C kan gå på den skyddade sidan av de lägenheter som placerats indragna på taken. Övriga platser på taken klarar inte riktvärdena utan andra bullerbegränsande åtgärder. Att anlägga uteplats i anslutning till byggnaderna längre från Inre Kustvägen (nordväst om kvarteren) går inte då det ska anläggas väg där.

Det är därmed inte möjligt att anlägga en gemensam uteplats i dessa utsatta kvarter utan bullerbegränsande åtgärder. (Exempelvis kan lokala bullerdämpande skärmar placeras vid en uteplats). Enligt förordningen är det tillräckligt om de boende har tillgång till minst en uteplats i anslutning till byggnaden som uppfyller gällande riktvärden. Om en det finns en gemensam uteplats som uppfyller gällande riktvärden behövs inga bullerreducerande åtgärder vid balkonger.

För ytan utanför förskolan (i kvarter B) uppfylls Naturvårdsverkets Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på ny skolgård i samtliga scenarier.

Värt att notera är även att det inom kvarteren D, E samt F (längs Inre Kustvägen) möjliggörs inte bara bostäder utan även centrumverksamhet vilket i sin tur innebär att högre buller accepteras.

Som resultat av en utbyggnad av Tuvelyckan etapp 2 kommer tätortsgränsen för Båstad att förflyttas vilket naturligt föranleder en hastighetsbegränsning från 70 km/h till 40 km/h för den nordligaste delen av Inre Kustvägen (inom planområdet). Ansökan om sänkning av hastighet kommer att hantearas i separat process tillsammans med Trafikverket.

Sammanfattningsvis bedöms Naturvårdsverkets riktlinjer för buller vid bostadsbyggnader kunna uppfyllas genom bland annat anpassning av lägenhetsutformning och/eller placering samt utformning av uteplats.

Att riktvärden för bostadsbyggnation ska uppfyllas säkerställs genom planbestämmelse **m₁**, Bostäder ska utföras så att där den ekvivalenta trafikbullernivån vid fasad överskrider Förordningens riktvärde, ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. Gemensam eller enskild uteplats där Förordningens riktvärde gällande maximalnivå och ekvivalentnivå uppfylls ska anordnas i anslutning till bostadshus.

Det är Förordningen om trafikbuller (2015:216 i skrivande stund) och dess riktvärden vid den tidpunkt då bygglovprövning görs som ska uppfyllas.

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.

El, telefoni och fiber

El, telefoni och fiber avses anslutas till de befintliga näten. Nya nätstationer för el möjliggörs inom planområdet. Inom planområdet finns en befintlig fördelningsstation i anslutning till Mellanvägen. Detaljplanen möjliggör för att fördelningsstationen byggs in i ett parkeringsgarage. Beroende på hur byggnationen utformas kan ledningar behöva flyttas. Ett alternativ kan också vara att på sikt flytta fördelningsstationen till Tuvelyckan etapp 2, område A (utanför planområdet).

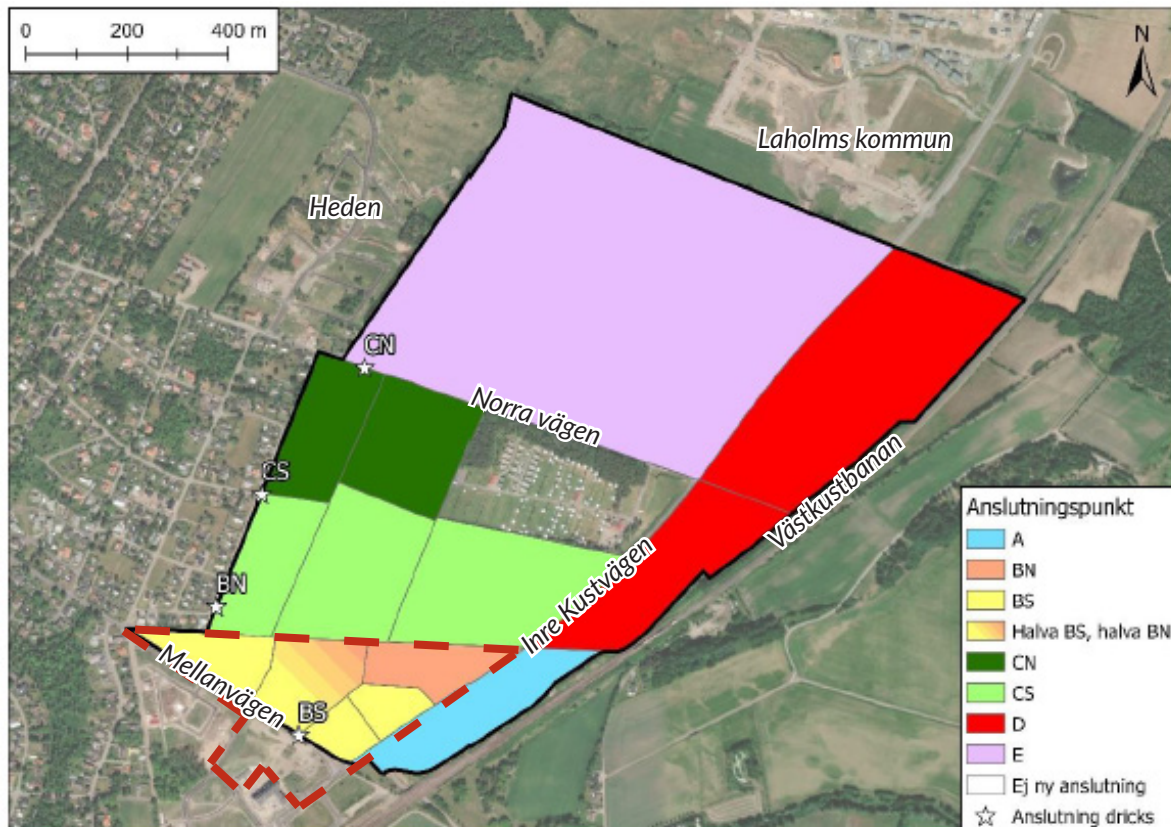
Skanova (Telia Company) AB har under samrådet framfört att de önskar så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningars nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Flytt av ledningar som är skyddade av ledningsrätt eller annan rättighet bekostas av den part som har nytta av åtgärden efter överenskommelse med ledningsägaren.

Dricks- och spillvatten

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 Tuvelyckan etapp 2 med omnejd, Afry, daterad den 31 januari 2024).

I utredningen har hela området delats in i mindre delområden A-E, den delen av planområdet som ligger norr om Mellanvägen benämns som område B i utredningen. Se nedanstående bild.



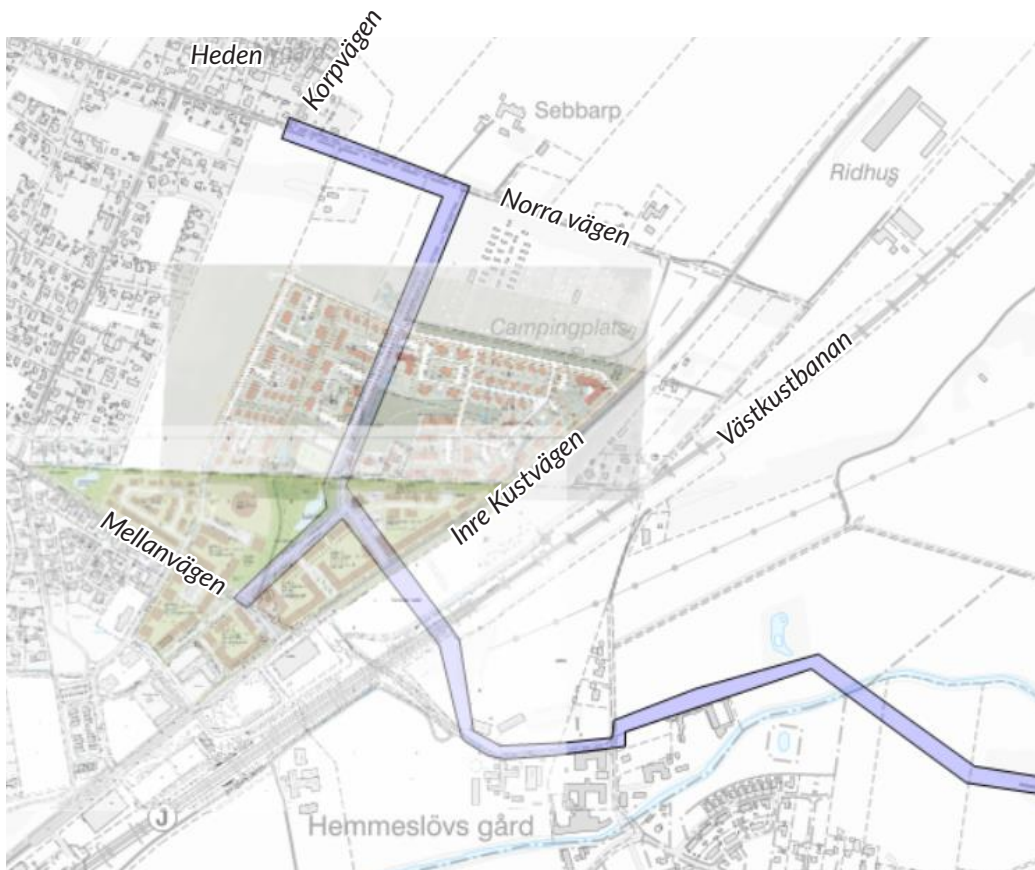
Uppdelning delområden på vilken anslutningspunkt som har antagits i dricksvattenberäkningarna (AFry, 2024-01-31)
Nu aktuellt planområde illustreras med röd streckad linje.

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 har 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 framtida kapacitet som behövs beräknas vara på cirka 150 l/s och utan för mycket tryckfall för att klara av att leverera dricksvattnet in mot Båstads tätort enligt EnviDans utredning. Detta motsvarar en ledning med en storlek på ungefär 450 mm. Den befintliga ledningen är ungefär hälften så stor och ligger inte så bra till där den snirklar sig runt padelhallen, därav rekommenderas att man lägger en ny ledning i säkrad sträckning. Se nedanstående bild.



Föreslagen dragning av ny vattenledning från vattentäckten Eskilstorp
(PM VA-planering, Tuvelyckan etapp 2, NSVA, 2024-07-05)

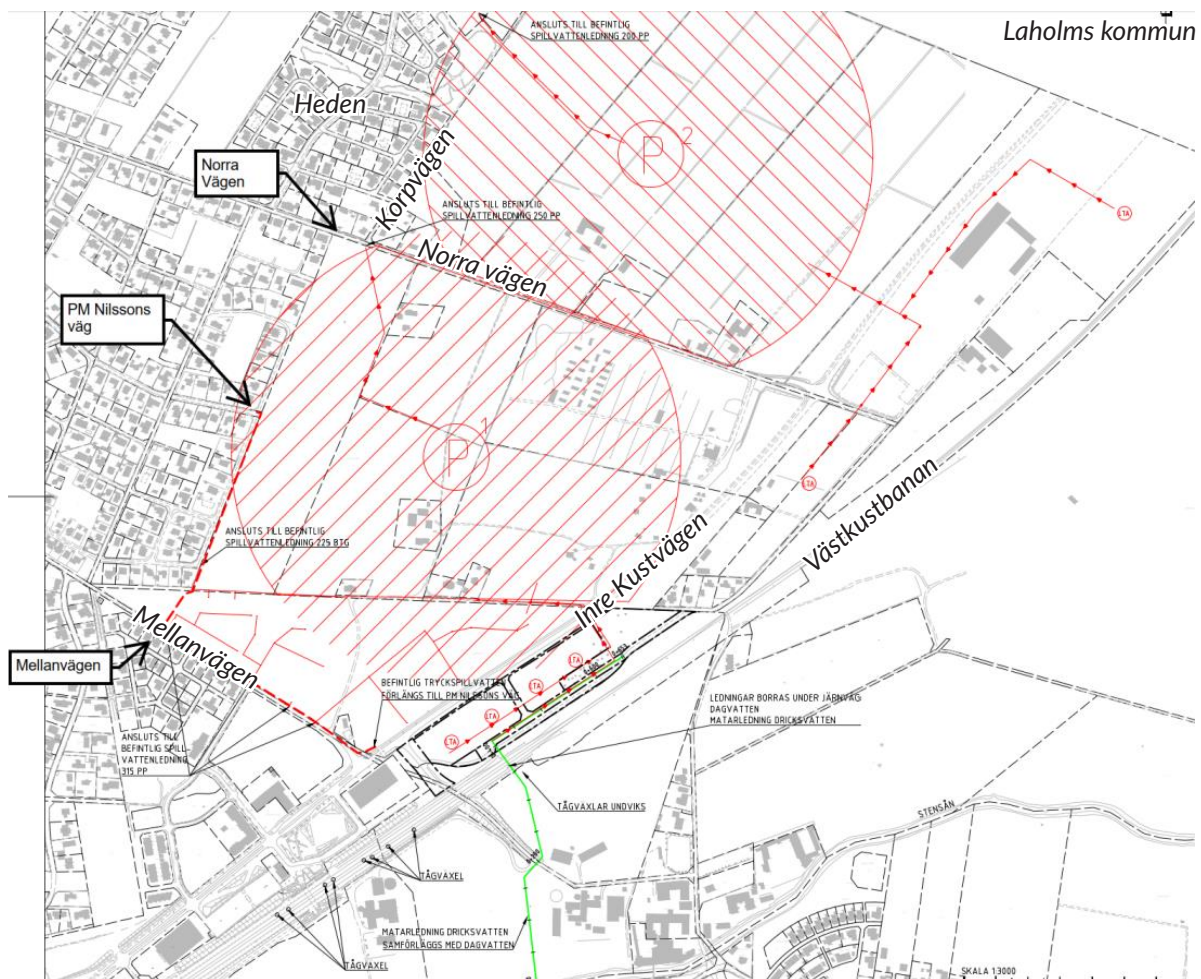
En ny ledning bör ha en så rak sträckning som möjligt och fungera som huvudledning, servis ska inte förekomma på denna ledning utan på mindre distributionsledningar. NSVA leder projektet för att projektera dricksvattenledningen i nuläget från Vattentäkten till planområdet och vidare, utförande behöver koordineras med utbyggnaden av planområdet som illustreras i bilden ovan. Ledningen är väldigt viktig för den framtida vattenförsörjningen och bör planeras inom allmän platsmark med god tillgänglighet.

Spillvatten

För att planområdet ska kunna anslutas mot spillvattenledningen i Mellänvägen behöver kapaciteten i den ledningen förbättras. En förbättring av kapacitet kan göras med att lägga om ledningen i Mellänvägen eller tryckledningarna som går mot Mellänvägen.

Stora delar av utredningsområdet behöver ha pumpar för att kunna avleda spillvattnet mot befintligt ledningsnät.

I Afrys utredning föreslås självfall inom delområde B men att resterande delområden behöver pumpas. P¹ skulle kunna flyttas något åt sydost, närmare delområde A+B, för att ta detta område för att undvika omläggning av befintliga tryckledningar men behöver då byggas ut inom första etappområdet. (Se redovisning av respektive delområde enligt Afrys utredning på sida 27).



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)

Under planprocessen har NSVA i samråd med kommunen studerat olika spillvattenlösningar. (PM VA-planering Tuvelyckan etapp 2, daterad den 5 juli 2024). Sammanfattningsvis förordas en lösning där ny spillvattenledning samförläggs med nya VA-ledningar under järnväg samt vidare nordväst genom nu aktuellt planområde och vidare norrut för att sedan kopplas på befintlig spillvattenledning vid Korpvägen/Norra vägen. Se även bild på sida 82. Efter omläggning av tryckspillvattenledning frigörs kapaciteten i Mellanvägen vilket möjliggör självfallslösning i delområde B (det vill säga nu aktuellt planområde).

Brandvattenförsörjning

Vattenledningsnätet ska dimensioneras för konventionell brandvattenförsörjning enligt Svenskt Vattens publikation P114. Brandvattenförsörjning är en sekundär aspekt i dimensionering enligt Svenskt Vatten, eftersom framtida projekt planeras norrut behöver genomgående ledningar vara så pass stora att det är en storlek som även lämpar sig för konventionell brandsläckning.

I dagsläget finns 2 brandposter inom planområdet i Mellanvägen samt inom den nordöstra delen av planområdet intill Inre Kustvägen. 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. Har fastigheterna behov av större tryck eller flöde än vad NSVA kan leverera måste sprinklersystem med egen tank installeras. Utformning sker i samråd med sakkunnig inom brandsäkerhet och NSVA.

Dagvatten

Utarbetat lösningsförslag (se nedanstående bild) baseras på fördröjning i 2 st dagvattentorrdammar, samt i trädtrader med skelettjord (alternativt likvärdig jord), växtbäddar och genomsläppliga beläggningar. Värt att notera är att alla närbelägna anslutningspunkter för att avleda dagvatten från nu aktuellt planområdet är belägna grunt. Det betyder att det finns relativt liten marginal vid upp-dämningar. Dräneringar rekommenderas därför att anslutas med pump, ett krav vid källarkonstruktioner.



Lösningsförslag för nu aktuellt planområde (Bild: Afry, 2024-01-31)

Fördröjningsvolymen för 5-årsregnet är 1 604 m³ och för 20-årsregnet är den 2 898 m³. Utarbetat förslag ger möjlighet att fördröja 20-årsregnet (se nedanstående tabell).

Område	Torrdamm [m ³]	Träd-rad [m ³]	Makadam-dike [m ³]	Genomsläpplig beläggning [m ³]	Växt-bädd [m ³]	Totalt [m ³]
Ba	618	131	0	0	0	749
Bb	466	277	283	0	0	1 026
Bc	0	0	321	407	0	727
Bd	0	29	0	41	83	153
Be	0	120	0	41	83	244
Totalt	1 084	556	603	489	166	2 898

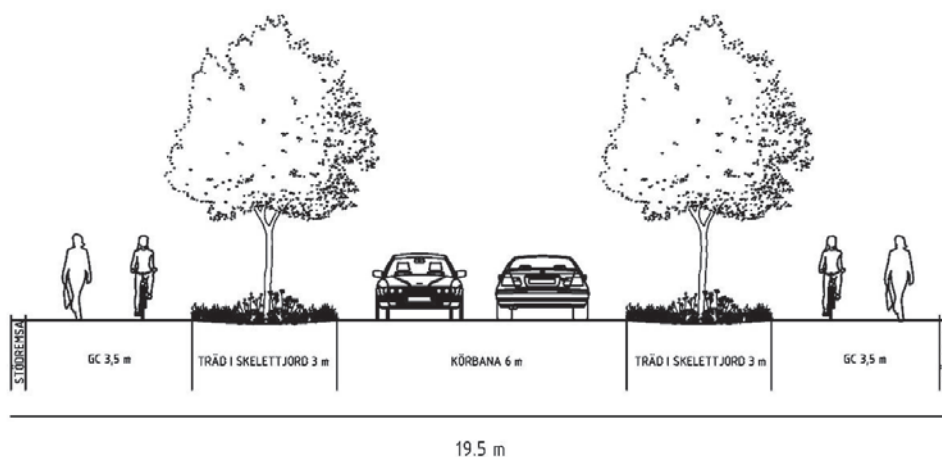
Fördelning av erforderliga fördröjningsvolymerna mellan de olika typerna av anläggningar och de olika delområdena inom B. (Bild: Afry, 2024-01-31)

Den övergripande lösningen för dagvatten i område B innebär att vatten i första hand renas och fördröjs med genomsläppliga beläggningar, växtplanteringar med skelettjord (alternativt jord med likvärdig egenskap) och makadamdiken, för att därefter kunna rinna i ledningar mot västra sidan av område B. Allt vatten tar sig med andra ord slutligen till den västra dagvattendammen, men för östra delen av Område B (Bc, Bd och Be) "mellanlagras" dagvatten först i det områdets dagvattendamm, med ett strypt utlopp mot ledningsnät åt väster. Se schematisk bild på föregående sida. Värt att notera är att den illustrerade östra fördröjningsdammen kan anläggas aningen söderut, se illustrationskarta, där befintlig marknivå är aningen lägre. Huvudsaken är att funktionen uppfylls, det vill säga att dagvatten fördröjs och sedan leds från den östra fördröjningsdammen vidare till den i nordväst.

I den föreslagna höjdsättningen för område B har den västra dagvattendammen en tillgänglig fördröjningsvolym om cirka 1000 m³, vilket kan justeras i detaljprojekteringen. Detta är mer än vad som behövs enligt den uppdelning av dagvattenåtgärder som presenteras i ovanstående tabell, men bidrar till att skyfallshanteringen av området kan hanteras. Med andra ord finns det möjligheter att i detaljprojekteringen utforma områdets lokala dagvattenåtgärder annorlunda och istället ta upp mer fördröjningsvolym i dagvattendammarna.

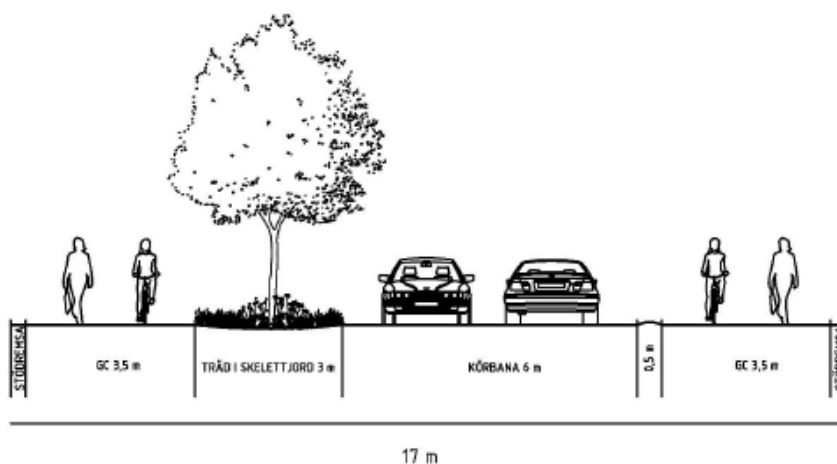
Illustration på förslag till trädader i gatuutformningen visas i de två följande bilderna/principskisserna. Det är utritat 131 m trädad som är 3 m bred. Trädraden antas kunna fördröja 1 m³/m. Med angiven bredd och en porositet i skelettjorden på 0,3 behöver djupet då vara ungefär 1 m. Ur synpunkten att fördröja dagvattnet är det inte nödvändigt att använda just skelettjord, men beskriven volym ovan behöver finnas tillgänglig i substratet så att det finns en kapacitet att fördröja 1 m³/m trädad. Det viktiga är alltså att den jord som väljs ger efterfrågad fördröjningsvolym. Om porositeten är lägre än 0,3 behöver trädaden antingen göras bredare eller djupare för att kompensera för detta. Ett alternativ till skelettjord är kolmakadam. Uppbyggnaden av anläggning är liknande, men istället för makadam och jord används makadam, biokol och kompost.

LOKALGATA, TVÅ TRÄDRADER
ETAPP B



Principskiss - Gatusektion med två trädader (Bild: Afry, 2024-01-31)

LOKALGATA, EN TRÄDRAD
ETAPP B



Principskiss - Gatusektion med en trädad (Bild: Afry, 2024-01-31)

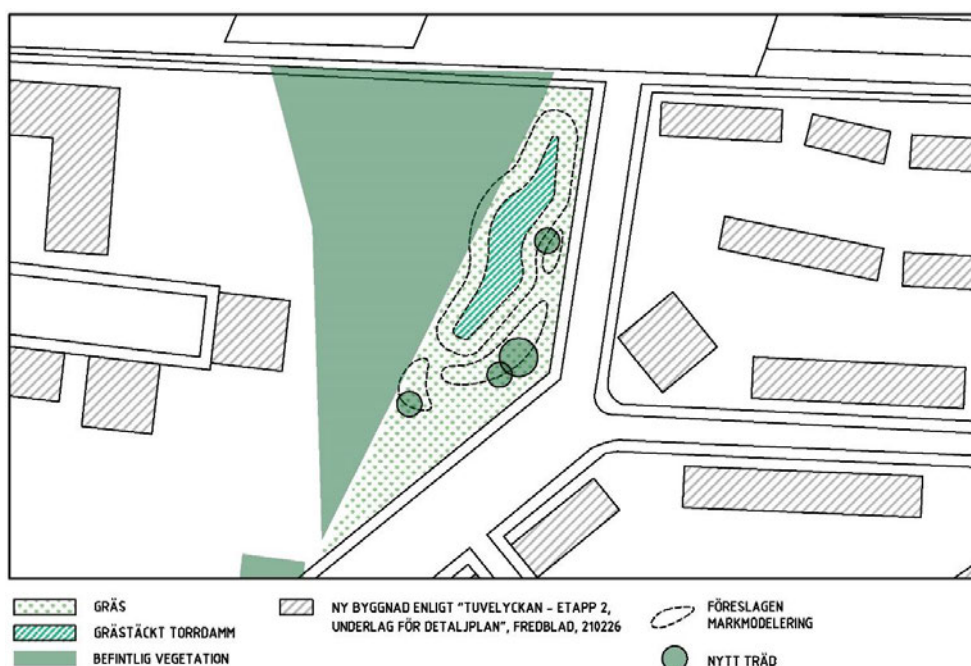
Övrig fördröjning skapas i en torrdamm (se nedanstående bild) i den västra delen av Ba. Dammen föreslås förläggas med botten i nivå med in- och utgående ledningars vattengång. Utloppen förses med anordning för strypning av flödet till det tillåtna. Föreslagen utformning har slänter på 1:4. Efter dammens strypa utlopp leds vattnet norrut i befintligt ledningsnät. Dammens ytbehov uppe i markytan blir cirka 1300 m².



Principskiss - Fördröjningsmagasin (torrdamm) i nordväst (Bild: Afry, 2024-01-31)

I område Bb skapas också delar av fördröjningen i trädtrader – här både i vägarna i västra och östra kanterna av området. Utformningen av trädraderna är samma som i område Ba. Totalt har det ritats ut 277 m trädtrad, som kan fördröja 1 m³/m.

I Afrys VA-utredning (daterad den 31 januari 2024) föreslås en torrdamm i det nordöstra hörnet i parken (se bild nedanstående bild) utformad enligt samma princip som i Ba. Även denna damm ut-



Fördröjningsmagasin (torrdamm) i nordöst inom kvarter B (Bild: Afry, 2024-01-31)

formas med större fördröjningsvolym än den som behövs ur dagvattensynpunkt för att även kunna hantera skyfallsvatten på en plats där det inte riskerar skada bebyggelsen. Dammens utbredning uppe i markytan är cirka 1 100 m². De lokala lösningarna för dagvattenhantering inne i område Bc, Bd och Be går att justeras i utbredning så mer dagvatten hanteras i den östra dammen, men då på bekostnad av lokalt omhändertagande.

Värt att notera är att ovanstående fördröjningsdamm med fördel kan förläggas aningen söderut, där den befintliga marknivån är aningen lägre. Detta under förutsättning att den huvudsakliga funktionen för dammen uppnås. Den alternativa placeringen med anslutning söderut mot Inre Kustvägen eller förlängning av Dressinvägen har föreslagits av NSVA.

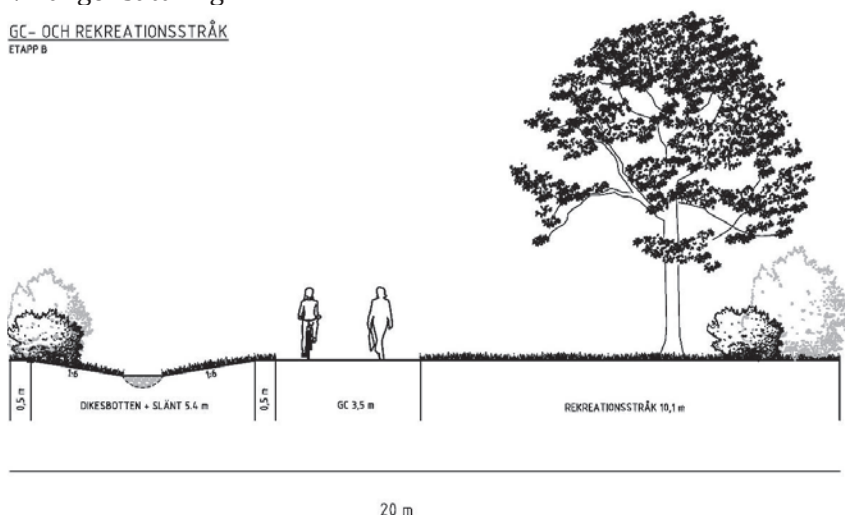


Alternativ placering av den östra fördröjningsdamm, vilket förordas av NSVA

Fördröjningsdammarnas placering kommer att studeras mer i detaljprojekteringen.

I norra kanten av planområdet skapas det även fördröjning i makadamdiket i grönstråket (se nedanstående bild). Makadamdiket har 2,2 m breda slänter med en lutning på 1:6 och en 1 m bred dikesbotten. Under dikesbotten finns det kross med ett djup på 0,8 m och en porositet på 0,3. Detta ger en fördröjningskapacitet på 1,4 m³/m. För att underlätta drift av makadamdiket kan det vara grässådd över krossen. I sådant fall ska det vara ett lager geotextil mellan grässådden och krosset för att undvika igensättning.

GC- OCH REKREATIONSSTRÅK
ETAPP B



Schematisk profil av grönstråket med GC-väg och makadamdike (Bild: Afry, 2024-01-31)

I område Bc nyttjas också makadamdiket längs med grönstråket. I övrigt föreslås det att planerade parkeringar anläggs med genomsläppliga beläggningar. Parkeringarna har en total area på 1 355 m². Om det fylls med kross (porositet 0,3) 1 m djupt ger det en fördröjningsvolym på 407 m³.

I område Bd och Be är det väldigt ont om ytor att använda till fördröjning. Det går att skapa en del fördröjning i trädrader med samma utformning som i Ba och Bb. Det går även att få in en del volym i genomsläppliga beläggningar på parkeringar på samma sätt som i Bc. Ytbehovet blir ungefär 273 m². Kvarvarande fördröjningsbehov efter det för att komma upp i de 2 898 m³ som behövs för 20-årsregnet är 166 m³. Detta skulle kunna förläggas i växtbäddar, vilka i så fall får ett sammanlagt ytbehov på 331 m².

Båstads kommuns dagvattenpolicy (antagen av kommunfullmäktige den 4 maj 2015) ska beaktas i den fortsatta planeringen av dagvattenhantering samt vid utbyggnad av anläggningar. Exempelvis ska det vid anläggande av större parkeringsplatser (drygt 20 parkeringsplats eller mer), erforderlig rening av dagvatten ske i enlighet med dagvattenpolicyn.

Skyfallshantering

Befintlig situation med avseende på skyfallshantering innan exploatering för planområdet visas i bild på sida 28 och kommer från verktyget Scalgo Live.

Ett förslag på höjdsättning har tagits fram inom nu aktuellt planområde där utformningen syftar till att avleda skyfallsvatten till så stor del i allmän platsmark som möjligt och förhindra att vatten blir stående mot byggnader vid dimensionerande regn. Istället rinner vatten mot grönytor och dagvattendammar, samt i ledningar.

Det befintliga rinnstråket som rinner från söder, korsar Mellanvägen och ansamlas i mitten av område Ba, skärs av i och med förslaget på höjdsättning så det istället rinner väster om Ba mot dagvattendammen. Mellan Ba och dagvattendammen skapas en svacka med svag lutning norrut som fungerar som skyfallsled. Om denna skulle brädda så sker det till dagvattendammen, där det inte gör någon skada. Principen för lösningen är kortfattat att allmänna platser och grönytor placeras i lågpunkter och tillåts översvämmas där skadorna minimeras. Kvartersmarken kommer behöva höjas i den västra delen och grönytorna sänkas av för att kunna vara till nytta vid skyfall och dagvattenhantering.

I nedanstående bild (Figur 1) framgår rinnvägarna i delområde B för den nya höjdsättningen samt vattendjup i lågpunkter överstigande 20 cm. I Figur 2 och Figur 3 syns rinnvägar och vattendjup lågpunkter för den västra delen av området för en inställning på 100 mm respektive 15 mm.



Figur 1: Område B skyfallskartering efter exploatering. 15 mm regn, endast ansamlingar djupare än 20 cm visas. (Afry, 2024-01-31)



Figur 2: Område B skyfallskartering efter exploatering. 100 mm regn, endast ansamlingar djupare än 20 cm visas (mörkblå). Instängda områden upp till acceptabel nivå i ljusblått. (Afry, 2024-01-31)



Figur 3: Område B skyfallskartering efter exploatering. 15 mm regn, endast ansamlingar djupare än 30 cm visas (mörkblå). Instängda områden upp till acceptabel nivå i ljusblått. Röd stjärna visar var högsta punkt för stående vatten är (26 cm). (Afy, 2024-01-31)

Resultatet som visas i Figur 3 innebär att med den föreslagna höjdsättningen bildas inga vattenansamlingar djupare än 30 cm inom område B. Högsta vattenansamling sker vid den röda stjärnan i bilden och uppnår till 26 cm. Detta är för att den planerade lokalgatan som förbinder Mellanvägen med område C har sin lägsta punkt där, men eftersom längsled lutning altererar så det aldrig blir mer än 30 cm nivåskillnad mellan hög- och lågpunkter i gatan så rinner alltid skyfallsvattnet bort innan det sker. I detaljprojekteringssskedet kan denna instängda volym tryckas ner genom ännu mer frekvent lutningsskiftande på gatan.

Föroreningsberäkning efter föreslagen dagvattenhantering

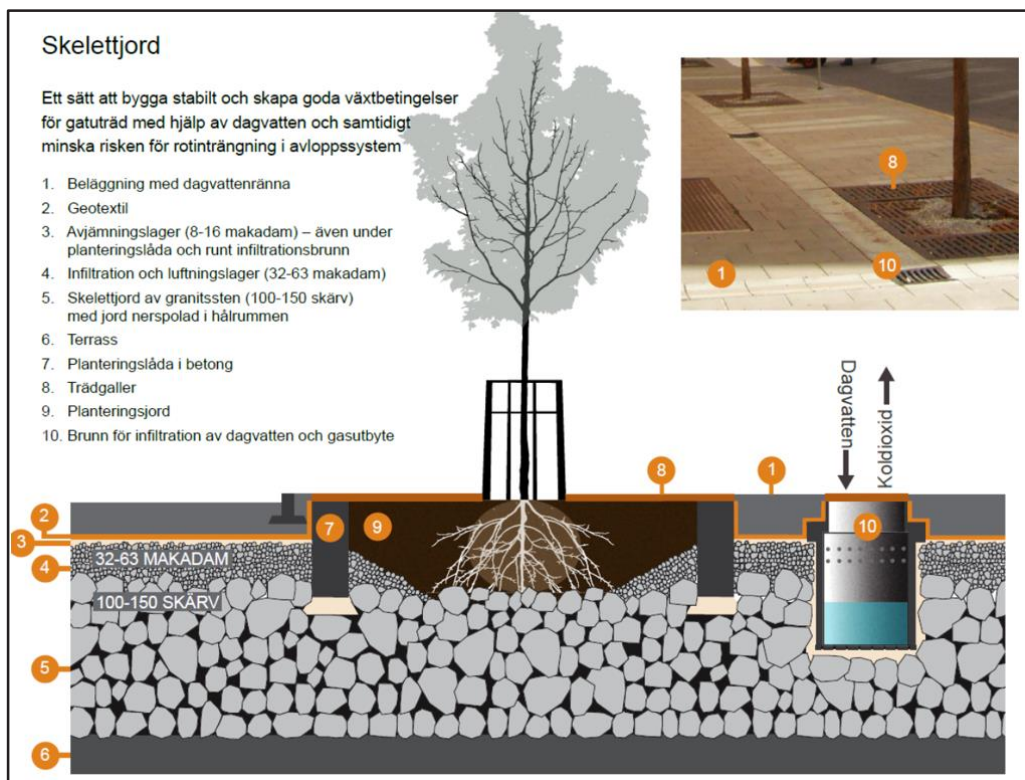
Slutrecipient för dagvattnet är Laholmsbukten, som i dagsläget har måttlig ekologisk status, gällande MKN, miljö kvalitetsnorm. Målsättningen är god ekologisk status 2027. Föreslagen dagvattenhantering har utöver en flödesreglerande funktion även en renande verkan.

De dagvattenlösningar i form av exempelvis makadamdiken, torrdammar, svackdiken, växtbäddar och dammar som rekommenderas i Afry:s Översiktlig VA-utredning Tuvelyckan etapp 2 med omnejd, daterad den 31 januari 2024, har använts för de översiktliga beräkningarna av utredningsområdets slutgiltiga föroreningsbidrag till recipienten Laholmsbukten.

Se nedanstående inspirationsbilder.



Exempel på utformning av torrdamm
(Afy, 2024-01-31)



Schematisk illustration över plantering av träd i skelettjord. Illustration: Stockholm stad. (Afry, 2024-01-31)



Exempel på makadamdike med kupolbrunn i Luleå. (Afry, 2024-01-31)



Skiss över makadamdike med skålad gräsyta och dräneringsledning. (Afry, 2024-01-31)



Exempel på nedsänkt växtbädd (Afry, 2024-01-31)



Exempel på upphöjd växtbädd som tar emot dagvatten från tak via stuprör (Afry, 2024-01-31)

Beräkningarna har utförts i databasen StormTac. Alternativa lösningar för rening av dagvatten inom planområdet finns. Att exempelvis utöka torrdammen i Bb bör ha en likvärdig reningseffekt jämfört med att anlägga genomsläppliga beläggningar och växtbäddar inne på Bc, Bd och Be. Angående trädraderna i B är det fördelaktigt ur reningssynpunkt att vattnet först går genom en trädrad innan det kommer till en torrdamm jämfört med att inte ha några trädader och istället utöka torrdammarna.

Föreslagna dagvattenlösningar ger en mycket bra rening av så gott som samtliga undersökta ämnen. Enda undantaget är kvicksilver. Underlaget för schablonerna som används i StormTac för kvicksilver är osäkra. Detta i kombination med att det rimligen inte finns någon större källa till kvicksilver med planerad markanvändning medför att även kvicksilvret bör kunna bedömas få en tillräcklig rening med föreslagna åtgärder. För samtliga ämnen gäller dock att det finns en osäkerhet i resultatet i och med att beräkningarna utförs med schabloner. Med föreslagna dagvattenlösningar bedöms dock exploateringen ändå underlätta för recipienten, det vill säga Laholmsbukten (SE563330-124600), att uppnå MKN (vilket innebär god kemisk ytvattenstatus och god ekologisk status).

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). 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.

Vid byggnation i form av till exempel flerbostadshus förordas gemensamt avfallsutrymme. Likaså förordas samordnad sophantering för centrumverksamhet (C) samt förskola (S) och Vård (D). Var ett avfallsutrymme ska placeras måste noga övervägas vid projektering.

Avfallsutrymmet i anslutning till planerad skola ska exempelvis inte placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där barn eller pedagoger vistas. Avfallsutrymmen ska generellt placeras så att backning av renhållningsfordon inte behöver ske.

Närhet till bostäder, förskola, 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 och barnkonsekvensanalys har tagits fram under planprocessen, daterad 2021-09-06. Sammanfattningsvis medför ett genomförande av planförslaget följande konsekvenser:

God bebyggd miljö, sociala värden och vardagsmotion

De positiva effekterna av föreslagna förändringar innefattar ökade möjligheter till kvarboende och inflyttning genom ett utökat och varierat utbud av bostäder, förutsättningar för ett ökat utbud av såväl offentlig som kommersiell service.

Intentionen med planförslaget är att stärka och skapa en så kallad blandstad och därmed bland annat främja social hållbarhet genom att blanda bostäder, arbetsplatser, verksamhetslokaler, mötesplatser och allmänna grönytor. En blandstad innehållande flera funktioner i form av exempelvis arbetsplatser, affärer och mötesplatser skapar en stimulerande och trygg stadsmiljö då människor har anledning att vistas där dygnet runt.

Inom området möjliggörs en variation av bostadsbebyggelse vilket kan möjliggöra olika boende- och upplåtelseformer. Bostadsbebyggelsen kommer tillsammans med områdets läge invid fina rekreativa miljöer och goda kollektiva kommunikationer gör att människor med olika önskemål och ekonomiska förutsättningar bedöms kunna ha ett attraktivt boende här.

Befintlig skogsduge med omgivning kommer att sammankopplas med redan utbyggd grönstruktur i Hemmeslöv. En utvecklad blå- och grönstruktur har positiva effekter ur ett folkhälsoperspektiv.

Dessutom innebär planförslaget ett effektivt utnyttjande av stationsnära mark. Boende och arbetstagar i området kommer att kunna pendla till arbete, studier och nöjen på ett effektivt och miljövänligt sätt. Området har därmed goda förutsättningar för vardagsmotion, både som en del av en pendlingsresa och som en separat fysisk aktivitet. Den flacka topografin 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.

Barnkonsekvensanalys

Barn och unga gynnas av en utveckling av grönområde, lekplats med mera. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs bland annat Mellanvägen, Inre Kustvägen samt förlängningen av Semaforvägen och Dressinvägen skapar en tryggare trafikmiljö för barn och unga.

Byggnation av en så kallad blandstad bedöms vitalisera och bidra till ett levande Båstad, dygnets alla timmar, året runt - vilket skapar trygghet.

Barn i åldern 0-12 år tillgodoses med möjlighet till utomhuslek inom planområdet.

Inom planområdet kommer gång- och cykelvägar att anläggas vilket förstärker området som både ett rekreativsområde samt ett rekreativsstråk. Fler gång- och cykelvägar tillsammans med en eller flera andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder skapar ökad trygghet för fotgängare och cyklister (i alla åldrar). Det nya planförslaget innebär att centrumverksamhet, förskola, rekreation inom parkområdet möjliggörs vilket innebär att nya mötesplatser tillförs genom till exempel café, butiker, lekplatser med mera. Just ett café efterfrågades av många ungdomar när medborgardialog angående Inriktningsdokument för Båstad hölls.



I det fall en förskola uppförs, skapas förutsättningar för barn i närområdet att lära känna varandra och bygga relationer med varandra där. Det kan verka positivt på den upplevda tryggheten och gynna den sociala sammanhållningen över tid. Ur ett barnperspektiv är det positivt att kunna leva och bo på en plats där barnens vardagliga målpunkter ligger i närområdet, vilket skapar igenkänning. Med goda gång- och cykelförbindelser och utvecklad grönstruktur finns möjligheter för lite äldre barn att självständigt kunna röra sig mellan bostaden, vänner i närområdet och fritidsaktiviteter.

Ur ett barnperspektiv bedöms planförslaget kort sammanfattat öka tryggheten för barn och unga inom och i anslutning till planområdet.

Teknisk försörjning

Ett genomförande av detaljplanen innebär att vattenledning i Mellanvägen behöver läggas om, spillvattenledningen behöver avlastas och att det behöver byggas ut en större vattenledning. Se även under rubriken Planförslag, Teknisk försörjning, Dricks- och spillvatten.

Behovsbedömning (som numera benämns Undersökning)

Enligt plan- och bygglagen 5 kap 11 a § ska kommunen avgöra om en detaljplan kan komma att medföra betydande påverkan på miljön. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning göras. Båstads kommun har genom behovsbedömning kommit fram till att det inte föreligger något behov av att genomföra en miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen innebär för miljön, hälsan och hushållning med naturresurser redovisas i denna planbeskrivning. Att ingen betydande påverkan förorsakas framgår av behovsbedömningen.

I övrigt se under respektive rubrik såsom till exempel riksintressen, 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 utökat förfarande enligt PBL 2010:900.

Planarbetet beräknas ske enligt följande tidplan:

Samråd	hösten 2022
Granskning	hösten 2024
Antagande	våren 2026

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 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

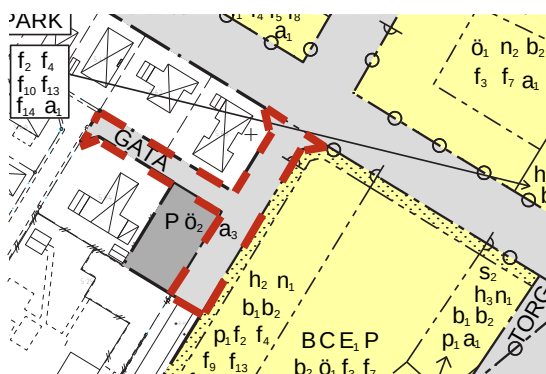
Planen omfattar del av Hemmeslöv 5:9 som ägs av kommunen och del av Hemmeslöv 5:14, 5:15, 5:30, 5:61, Eskilstorp 3:3, 3:5 samt samfälligheterna Hemmeslöv S:3 och S:15, som är privatägda. Planen berör även gemensamhetsanläggningarna Eskilstorp ga:7, Hemmeslöv ga:20 och ga:43.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Båstads kommun är huvudman för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Allmän plats planlagd med enskilt huvudmannaskap kommer dock införlivas i Hemmeslöv ga:43 som förvaltas av Tuvelyckans samfällighetsförening (planbestämmelse a_3). Det primära skälet för att huvudmannaskapet ska vara enskilt är att det inom de anslutande gatorna Signalvägen och Sema-

forvägen råder enskilt huvudmannaskap. En avvikan- de lösning inom del av Signalvägen och Semaforvägen skulle därmed ur ett allmänt drifts- och kostnadsper- spektiv vara ofördelaktigt.



Röd streckad linje visar område som omfattas av planbestämmelse a_3 , det vill säga område med enskilt huvudmannaskap

Värt att notera är att kommunstyrelsen beslutade den 7 december 2021, §181, att ge förvaltningen i uppdrag att ändra detaljplaner med enskilt huvudmannaskap i Förslöv och Hemmeslöv till kommunalt huvudmannaskap. Arbetet med att ändra detaljplanerna i Hemmeslöv har ännu inte påbörjats. Troligen kommer det dröja några år innan byte av huvudmannaskap genomförs. Hemmeslöv ga:43 är tänkt att ingå.

Vatten och Avlopp	Båstads kommun/Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA)
El	Södra Hallands Kraft
Telefoni	Skanova
Gas	Nordion Energi (Swedegas och Weum)
Bredband	Bjäre Kraft

Utförande

Allmän plats

I exploateringsavtalet mellan kommunen och Båstad Tuvelyckan AB regleras hur och på vilka villkor allmän platsmark (GATA, TORG samt PARK), och all teknisk infrastruktur inom området byggs ut inom planområdet. Kommunen kommer att bygga ut och iordningställa alla funktioner inom allmän platsmark, GATA, TORG samt PARK och all teknisk infrastruktur i form av VA samt dagvatten.

Kvartersmark

Varje fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av anläggningar på kvartersmark. Där gemensam anläggning ska iordningställas på kvartersmark ansvarar varje delaktig fastighetsägare till den omfattning som överenskommits i avtal mellan parterna eller bestämts genom anläggningsbeslut i genomförd lantmäteriförrättning.

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. Fördröjande åtgärder inom kvartersmark bekostas av exploatören och ombesörjs av exploatören.

Drift och underhåll

Allmän plats

Båstads kommun ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (GATA, PARK och TORG). För allmän plats (GATA) med enskilt huvudmannaskap som införlivas i Hemmeslöv ga:43 ansvarar Tuvelyckans samfällighetsförening för drift och underhåll (planbestämmelse a₃). För allmän plats (GATA) som omfattar Inre Kustvägen, ansvarar Trafikverket i egenskap av väghållare för sin väganläggning enligt väglagen för drift och underhåll. NSVA ansvarar för underhållet av kommunala VA-anläggningar som byggs ut i allmän platsmark.

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 till följd av detaljplanen:

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en fastighetsägare (exploatör) som tecknas i samband med detaljplanläggning av mark som inte tillhör kommunen.

Exploateringsavtal ska tecknas mellan Båstads kommun och fastighetsägaren (exploatören) före antagande av detaljplanen. Exploateringsavtalet ska reglera ansvarsfördelning och ekonomiska förutsättningar för genomförandet av detaljplanen. Principen ska vara att fastighetsägaren (exploatören)



bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder som är hänförliga till ett genomförande av detaljplanen. Även samtliga fastighetsbildningsåtgärder, omprövning av gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter och markinlösen/ersättningar som krävs för att genomföra detaljplanen regleras och åläggs exploator att bekosta.

Exploateringsavtalet kommer även att reglera en etappvis utbyggnad av detaljplanen, utformning av allmän plats och tidpunkt för när överlåtelse av allmän plats avses ske.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen omfattar 68 564 m² kvartersmark och cirka 60 703 m² allmän plats, varav cirka 38121 m² planläggs som GATA, cirka 500 m² som TORG och cirka 22 082 m² som PARK. Se kartbild nedan. För att kunna genomföra detaljplanen måste fastighetsbildning ske. Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.



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

Berörda fastigheter

Fastighet	Markägare	Åtgärd
Båstad Hemmeslöv 5:9	Båstads kommun	Fastigheten tillförs mark planlagd för allmänt ändamål från del av fastigheterna Hemmeslöv 5:14, 5:30, 5:61, S:3, och S:15 samt Eskilstorp 3:3 och 3:5. Del av Hemmeslöv 5:9 (kvartersmark) överförs till Hemmeslöv 5:14.



Båstad Hemmeslöv 5:14	Privat	Ett antal nya fastigheter kommer att styckas av från Hemmeslöv 5:14. Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9. Fastigheten tillförs mark planlagd som kvartersmark från fastigheterna Hemmeslöv 5:9 och s:3
Båstad Hemmeslöv 5:30	Privat	Marköverföring av kvartersmark till och/eller från Hemmeslöv 5:30 kan ske. Även avstyckning och 3D-fastighetsbildning är möjlig.
Båstad Hemmeslöv 5:61	Privat	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9. Avtalsservitut D201900423519:1.1, D201900423520:1.1 och D201900423521:1.1 med ändamål väg som belastar fastigheten kan upphävas då förmånsfastigheterna får direktutfart till allmän plats gata som kommer att införlivas i Hemmeslöv ga:43.
Båstad Hemmeslöv S:3	Privat	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9. Mark planlagd som kvartersmark kan föras över till privatägd fastighet.
Båstad Hemmeslöv S:15	Privat	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9.
Båstad Eskilstorp 3:3	Privat	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9.



Båstad Eskilstorp 3:15	Privat	Mark planlagd som allmän plats överförs till Hemmeslöv 5:9.
Båstad Hemmeslöv 5:15	Privat	Mark planlagd som kvarter-smark E, teknisk anläggning, kan överföras till Båstad Hemmeslöv 5:16

Fastighetsbildning

Allmän plats

Mark planlagd för allmän plats ska överföras till Hemmeslöv 5:9 som ägs av Båstads kommun från Hemmeslöv 5:14, 5:30, 5:61, s:3 och s:15 samt Eskilstorp 3:3 och 3:5, se ovan tabell. Villkor för marköverföringar mellan Båstads kommun och exploatörens fastigheter hanteras i exploateringsavtal och ansökan om marköverföring lämnas in till Lantmäteriet när detaljplanen vunnit laga kraft. Marköverföringar mellan Båstads kommun och övriga privatägda fastigheter som berör mark planlagd som allmän plats kommer ske i lantmäteriförrättning efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman för allmän plats rätt och skyldighet att lösa in den allmänna platsmark som kommunen är huvudman för. Kommunens avsikt är att det ska ske genom marköverföring. Eventuell ersättning för inlösen av allmän platsmark beslutas av Lantmäteriet om parterna inte avtalat annat.

Kvartersmark

Till exploatörens fastighet Hemmeslöv 5:14 kan mark planlagd som kvartersmark överföras från den kommunägda fastigheten Hemmeslöv 5:9. Marköverföringar inom kvartersmark kan även ske mellan Hemmeslöv 5:14, 5:30 och S:3 för att få fastigheter som överensstämmer med detaljplanen. Ett antal nya fastigheter kan styckas av från Hemmeslöv 5:14, försäljas och bebyggas.

Fastighetsbildning inom kvartersmark söks och bekostas av berörd fastighetsägare.

Planbestämmelserna B, B₁, C, D, E, E₁, E₂, P, S och S₁ möjliggör 3D-fastighetsbildning (både ovan och under jord) 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



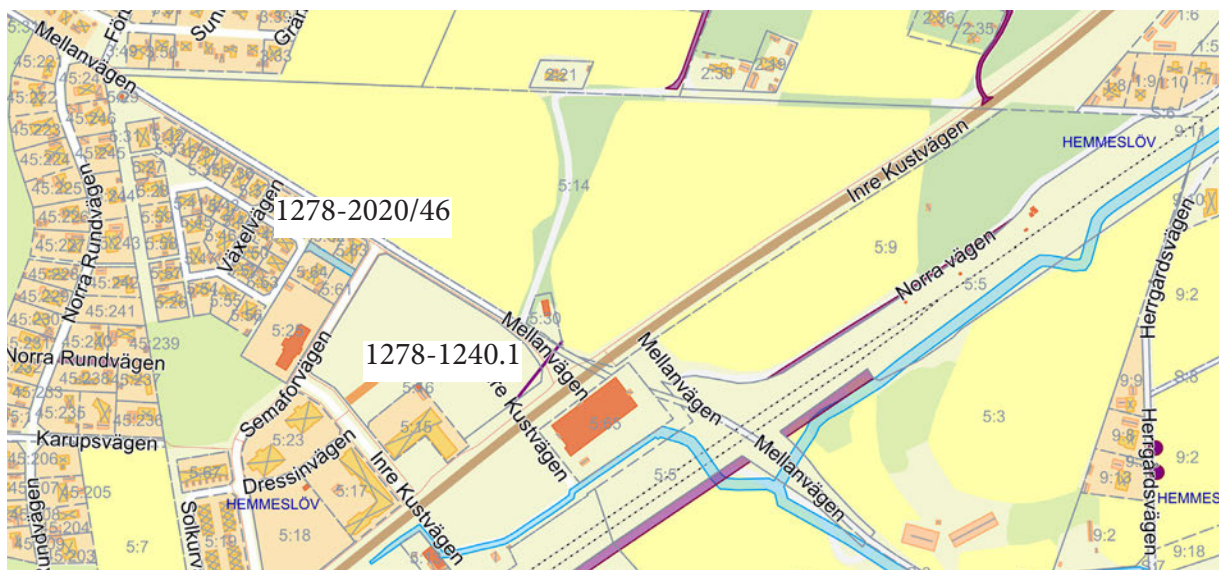
driftskostnader med mera.



Ledningsrätter

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättande, omprövning och upphävande av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen.

Inom planområdet finns en ledningsrätt, 1278-2020/46, belägen inom den del av Hemmeslöv 5:61 som ska överföras till den kommunägda fastigheten Hemmeslöv 5:9 och utgör allmän plats i detaljplanen, se nedan bild. Ledningshavare är Båstads kommun och när marken överförs kan ledningsrätten upphävas då ledningshavare och markägare är samma. Exploatören ska stå för samtliga lantmäterikostnader för upphävande av ledningsrätten.



Befintliga ledningsrätter (markerat med blått) och servitut (markerat med lila linje), 2024

Exakta lägen för framtida ledningar är inte klarlagt eller projekterat, behov av nya ledningsrätter kan komma att uppstå men detaljplanen har inga markreservat (u-områden) för detta då lägen och behov är osäkra.

Kommunens målsättning med detaljplanens bestämmelser vad avser utrymme för ledningar, är att samla alla nya ledningar inom allmän plats.

Servitut

Ett servitut är en rättighet som är knuten till en viss fastighet. Servitut gäller därför oberoende av vilka personer som äger fastigheterna. Ett servitut kan till exempel avse rätt att för ägaren till en viss fastighet ta väg över en annan fastighet. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

Inom planområdet finns officialservitut för elledning (1278-1240.1), se ovan bild. Det är exploatörens ansvar att förhandla med ledningsägaren om eventuellt upphävande/ändring av rättighet och flytt av ledning.

Inom planområdet finns även tre avtalsservitut för ändamålet väg som påverkas, D201900423519:1.1, D201900423520:1.1 och D201900423521:1.1. Förmånsfastigheter är Hemmeslöv 5:62, 5:63 och 5:64. Servituten belastar den del av Hemmeslöv 5:61 som är planlagd som allmän plats gata med enskilt huvudmannaskap. Vägen ska införlivas i Hemmeslöv ga:43. Avtalsservituten kan därmed upp-

hävas då fastigheterna får direktutfart till väg som ingår i Hemmeslöv ga:43. Kostnad för upphävande av servituten bekostas av exploatören.

Övriga rättigheter

Mellan Televerket (numera Skanova/TeliaCompany AB) och kommunen finns ett markavtal tecknat (1992) vilket sammanfattningsvis säkerställer teleledningar inom allmän platsmark. Skanova (Telia Company) AB har under samrådet framfört att de önskar så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningars nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Eventuell flytt eller andra åtgärder på ledningar med ledningsrätt/servitut/markavtal ska bekostas av exploatören förutsatt att ledningsägaren medger detta. Samordning av ledningsflytt som är kopplad till kommunens utbyggnad av allmän plats görs i projekteringsskedet.

Tekniska frågor

Gator och trafik

Inre Kustvägen med tillhörande anordningar samt parallellt anlagd gång- och cykelväg ägs och drifas av Trafikverket.

Ansvaret för utbyggnaden vad avser den tekniska infrastrukturen har beskrivits under rubriken Utförande ovan. Kommunen projekterar all ny teknisk infrastruktur, bygger ut densamma och kommer att ansvara för framtida drift och underhåll.

Viss infrastruktur finns redan utbyggd i detaljplaneområdet såsom Mellanvägen och Semaforvägen. Mellanvägen kommer att beröras av kompletterade åtgärder såsom justerad anslutning till Inre Kustvägen samt anläggande av gång- och cykelväg, ny belysning och plantering av träd. För genomförande av åtgärder inom områden som drifas av enskild huvudman upprättas avtal i det fall det vid tillfälle för genomförande är nödvändigt. Se tidigare hänvisning till ändring av huvudmannaskap i Båstads kommun.

Vatten och avlopp

Området ska anslutas till kommunalt VA. Fördröjning av dagvatten ordnas främst inom allmän plats, planlagt som PARK och till viss del GATA. Anläggningarna på allmän plats kan behöva kompletteras med åtgärder på kvartersmark. En sådan åtgärd är till exempel att iordningställa underjordiska magasin, raingardens, svackdiken eller att inte hårdgöra mer yta än nödvändigt så att dagvattnet har en möjlighet att infiltrera. Modell av fördröjning är beroende av markens förutsättning att infiltrera. Varje fastighetsägare kommer anmodas tillskapa lämplig fördröjning inom kvartersmark. Fördröjning sker exempelvis genom så kallade raingardens samt uppsamlade, underjordiska magasin.

(Tuvelyckan etapp I) är redan utbyggt. Norr om Mellanvägen finns ingen sammanhållen bebyggelse. Byggrätterna som ansluter till den redan utbyggda infrastrukturen söder om Mellanvägen kopplas också på det befintliga ledningsnät som finns där.

Fastighetsägare står för utbyggnad av VA på kvartersmark fram till anvisad anslutningspunkt i fastighetsgräns.

Brandvatten

Brandvattenförsörjning ska byggas ut i området i form av brandvattenposter. Om en fastighetsägare har större krav på brandvattenförsörjning än vad kommunen kan tillhandahålla, ansvarar fastighetsägaren själv för att skapa kompletterande lösningar.

Ekonomiska frågor

Intäkter

Ägaren till fastigheten Båstad Hemmeslöv 5:14 kommer att erhålla intäkter från försäljning av tomter när detaljplanen vunnit laga kraft.

Delägarna i Hemmeslöv S:3 och S:15 kan komma att erhålla ersättning för den markbit av respektive samfällighet som överförs till annan fastighet i enlighet med detaljplanen.

Ägarna till Eskilstorp 3:3 samt 3:5 kan komma att erhålla ersättning för mark som överförs till kommunens fastighet Hemmeslöv 5:9 i enlighet med detaljplanen.

Båstads kommun kan komma att erhålla ersättning för mark planlagd som kvartersmark som överförs till exploatörens fastighet.

Utgifter

Exploatören, tillika sökanden av detaljplaneuppdraget belastas med samtliga kostnader för upprättande av detaljplan och genomförande av detaljplanen (det vill säga projektering, entreprenad, mark- och rättighetslösen samt fastighetsbildningskostnader). Bygglovs- och avgift för anslutning till kommunala vattentjänster debiteras enligt vid tillfället gällande taxa. Utöver ovanstående tillkommer kostnader för anslutning till el och fiber.

Ledningsägare belastas med utgifter för eventuell flytt av ledningar som inte skyddas av rättighet och som måste omlokaliseras på grund av föreslagen markanvändning.

Kommunen kommer på grund av valt huvudmannaskap i detaljplanen förvalta de allmänna anläggningar som färdigställs. Det innebär att kommunens driftsbudget påverkas av ett utökat driftsåtgående.

Kommunen får också en utgift för förvärv av 7 000 m² byggklar mark för ändamålet allmän service (förskola och LSS-boende). Köpeavtal är upprättat och fastighetsbildning är sökt med stöd i påbörjad detaljplan.

Som ett led i att skapa en flexibel detaljplan och möjliggöra byggnation av en blandstad har flera kvarter planlagts med flera möjliga användningar, till exempel bostäder, centrum, vård, eftergymnasial skola och parkering. Det vill säga både enskild och allmän kvartersmark inom samma kvarter. Kvartersmark för allmänt ändamål är verksamheter som har ett offentligt organ som huvudman (stat, region eller kommun). Enligt plan- och bygglagen har kommunen rätt att lösa in mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark. Bedömningen är att inlösenreglerna inte är tillämpliga för dessa kvarter som ska bebyggas av enskilda aktörer. Huvudsyftet är enskilt byggande med möjlighet till allmän bebyggelse.



Inlösen av allmän kvartersmark

Inom detaljplanen finns ett kvarter som endast är planlagt för allmänt ändamål, det vill säga skola och LSS-boende. För detta kvarter gäller inlösensreglerna. Båstads kommun och exploatören har redan tecknat köpeavtal för markområdet och ansökan om avstyckning ligger vilande hos Lantmäteriet tills detaljplanen vunnit laga kraft.

Planavgift

Ett planavtal är upprättat mellan fastighetsägaren till Hemmeslöv 5:14 m.fl och Båstads kommun i vilket kostnader för framtagandet av detaljplanen, grundkarta, fastighetsförteckning samt eventuella tillkommande utredningar regleras. Planavgift kommer därmed inte tas ut i samband med bygglov inom detaljplaneområdet.



11. FORTSATT ARBETE

Denna detaljplan handläggs enligt utökat 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 kommunfullmäktige 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
- Olof Selldén, tidigare planchef
- Klara Harmark-Peters, planchef
- Naim Berisha, bygglovshandläggare
- Anne Petersson Strömbäck, bygglovshandläggare
- Susanna Almqvist, tidigare exploateringsingenjör
- Jenny Björk, exploateringsingenjör
- Klas Rosenkvist, geodataingenjör
- Marie Eriksson, gatu/parkchef
- Johan Mårtensson, natur- och skogsförvaltare
- Alexander Ejwertz Johanzon, tidigare gatu- och trafikingenjör
- Katarina Löfquist, gatu- och trafikingenjör
- Erik Åberg, gatu- och trafikingenjör
- Andreas Jansson, tidigare projektingenjör
- Michaela Sundström, tidigare miljöchef
- Solveig Ahlbin Berg, miljöchef
- Mårten Sällberg, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Inga-Britt Henriksson, skolchef
- Margaretha Ekelund Svensson, tidigare biträdande skolchef
- Jessica Andersson, biträdande skolchef
- Sara Borglin, projektingenjör
- Amanda Stridsberg, NSVA
- Fredrik Jönsson, tidigare projektchef, NSVA
- Jimmy Andersson, projektchef, NSVA
- Linda Roslund, NSVA
- Jacob Sannum, NSVA
- Maria Karlsson-Green, NSVA
- Jasmine Gustafsson, brandinspektör
- Erik Nilsson, brandingenjör

SAMHÄLLSBYGGNAD

Camilla Nermark
Planarkitekt

Klara Harmark-Peters
Planchef