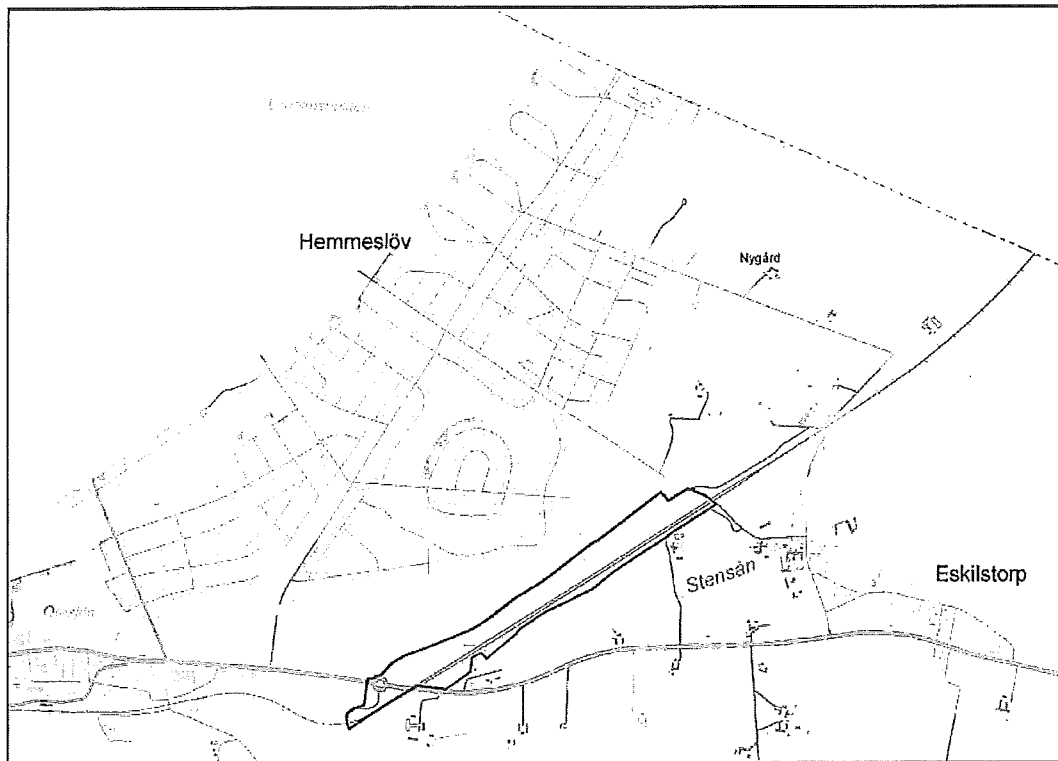


Detaljplan för
Eskilstorp 6:37 m fl. (Inre Kustvägen)
i Båstad, Båstads kommun, Skåne län



PLANA VDELNINGEN BÅSTADS KOMMUN

Detaljplan för
Eskilstorp 6:37 m fl.(Inre Kustvägen)
i Båstad, Båstads kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

Planhandlingar

- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Plankarta dat. 140212
- Illustrationsplan dat. 140212
- Utställningsutlåtande dat. 140212
- Grundkarta dat. september 2013
- Fastighetsförteckning dat. 130919

Utredningar och underlag (finns tillgängligt på planavdelningen)

- Riskförhållanden; *Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Båstads nya station, Vectura 111010*
- Riskförhållanden; *PM Inre kustvägen Båstad kommun – komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Båstad nya station, Vectura 2013-12-09*
- Buller; *Beräkning av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev.D, ÅF-Infrastructure AB 2013-12-18*
- Vattenförhållanden; *Hydrologi och hydraulik i Stensåns avrinningsområde (granskningshandling), Ramböll 2011-12-23*
- Vatten och avlopp; *ÅSTAD - Översiktlig VA-utredning med kostnadskalkyl, NSVA 2012-10-01*
- Exploateringsekonomi; *Mark- och exploateringsunderlag för del av Hemmeslövsområdet, WSP 2007-03-15.*
- Arkeologi; *Arkeologisk utredning inom fastigheten Hemmeslöv 6:2, Östra Karups socken, Båstads kommun, CMB Uppdragsarkeologi 2012-09-10*

Syfte

Detaljplanen har två huvudsakliga syften; det första är att möjliggöra en väganslutning från väg 115 i söder via den kommande stationen och vidare till Laholms kommun. Denna väg går under arbetsnamnet Inre Kustvägen. Detaljplanen omfattar endast den del av vägen som går mellan väg 115 och Mellanvägen. Hela Inre Kustvägen planeras och projekteras parallellt med rubricerad detaljplan och skall genomföras av Trafikverket (TRV). Vägen blir den nya stationens koppling till det allmänna vägnätet och Båstad, och ska dessutom avlasta trafiken från Kustvägen genom Hemmeslöv samt förbättra förbindelserna mellan Båstad/Hemmeslöv och Skummeslöv. Idag är trafiken mellan Laholm och Båstad, mellan Hemmeslöv och Skummeslöv hänvisad till två mindre bra alternativ; det ena via E6:an som ger en lång omväg och det andra via nuvarande Kustvägen och andra vägar närmare kusten genom befintliga bostads- och naturområden.

Planens andra syfte är att möjliggöra en bebyggelse i anslutning till det nya stationsläget. Avsikten är att utveckla Båstad/Hemmeslöv så att tätorten hänger samman med den nya stationen och därigenom underlätta för kollektivt resande och samtidigt kunna erbjuda ett brett serviceutbud och attraktiva ytor för verksamheter.

Bakgrund

Båstad tätorts topografi, med branta sluttningar utmed Hallandsåsen, innebär begränsningar för var byggelseutveckling kan ske. Utifrån dessa förutsättningar har kommunen i översiktsplanen angett en strategi som innebär att Båstad ska växa på slättmarken utanför Hemmeslöv. Detta är i linje med att Båstads station, efter att tunneln genom Hallandsåsen blivit färdigställd, kommer att bli ersatt av en ny station nordost om den nuvarande.

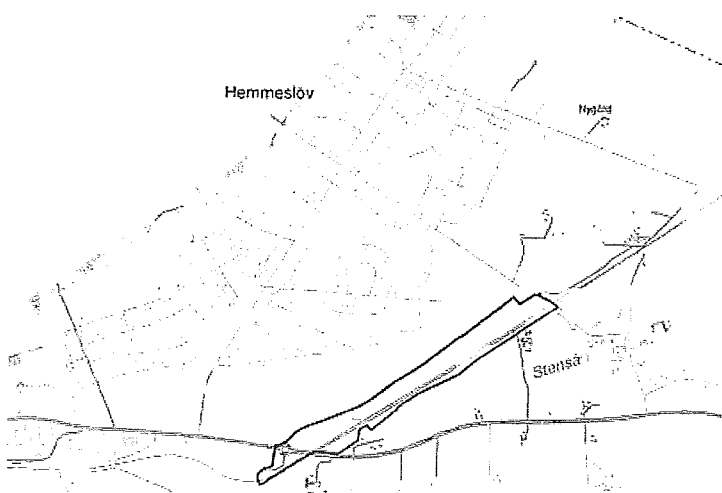
Kommunen genomförde en arkitekttävling under 2010. Det vinnande förslaget föreslår en blandstad med olika grader av täthet i olika delar av den kommande stadsdelen. Förslaget bekräftar kommunalt beslutade föresatser om att skapa boende och verksamheter med god försörjning av kollektivtrafik nära den nya järnvägsstationen och som ges en särskild ekologisk prägel.

Nu aktuellt planförslag har föregåtts av två tidigare planer (varav den senaste vann laga kraft 2009-05-07) som bägge haft som syfte att bekräfta sträckningen av Inre Kustvägen. Huvudskälet till att ersätta den tidigare planen är att kommunen efter arkitekttävlingen 2010 såg stora fördelar med att flytta stationsläget längs de anlagda plattformarna till ett läge längre åt nordost och därmed ge bättre möjligheter att omge stationen med både service och verksamheter. Kommunen har därefter i samråd med Trafikverket bestämt att flytta stationen till det läge den har i denna plan.

Den detaljplan som nu ersätts innebar i sin tur en revidering av en plan från 1993 där Inre Kustvägen planerades och projekterades med en annan sträckning än den som nu avses gälla och som innebar att omgivande mark skulle vara park och naturmark i stället för bebyggd mark. Tidigare planer ska upphävas där de gäller utanför denna

plans avgränsning. Detta kommer delvis att ske i samband med att marken mellan Inre Kustvägen och det befintliga Hemmeslövsområdet detaljplaneras för bostadsområden. Delvis upphävs planerna i samband med att denna plan vinner laga kraft.

Plandata



Läge

Planområdet är beläget direkt sydost om Hemmeslöv, norr om väg 115, väster om järnvägen och avgränsas i nordost av Mellanvägen.

Areal

Planområdet omfattar cirka 18 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar/berör fastigheterna Eskilstorp 6:37, 6:7, Hemmeslöv 5:5, 5:6, 6:2 och 8:2 som ägs av Trafikverket samt Hemmeslöv 5:2 och 5:3 som är i privat ägo. Av Trafikverkets fastigheter kommer delar även fortsättningsvis att tillhöra Trafikverket, som del av Västkustbanans spårområde samt delar av det kommande stationsområdet. Ägarskap av fastigheter kommer i övrigt att förändras mellan Trafikverket och kommunen i samband med planens antagande.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Detaljplaneförslaget är förenligt med gällande översiktsplan för Båstads kommun, ÖP 08, som bl.a. säger:

”Planen koncentrerar bebyggelseutvecklingen runt den kommande järnvägsstationen i Petersberg i ett omland på cykelavstånd... En förutsättning för att nya områden ska bli populära, ... är att de kontinuerligt hänger ihop med Båstad så att inte stationsområdet upplevs som en isolerad stadsdel.”

”Tätorten ska växa på slättmarken utanför Hemmeslöv för att knyta nya bostadsområden till järnvägens regionala pendlingsmöjligheter.”

Detaljplaner

Området omfattas idag av detaljplan 1603 som vann laga kraft 2009-05-07 och som i princip motsvarar den nu aktuella planen i Inre Kustvägens sträckning och med avseende på markanvändning. Detaljplan 1603 ersatte delvis den ännu tidigare plan 1511, antagen 1993-11-25 som innehöll bestämmelser för en väg motsvarande Inre Kustvägen i en något annorlunda sträckning, närmare de befintliga bostäderna längs Solvägen och Södra Rundvägen. Plan 1511 gäller ännu där den anger markanvändning jordbruk mellan befintlig bebyggelse i Hemmeslöv och det planområde som såväl denna plan och plan 1603 omfattar. Nya detaljplaner ska efterhand ge förutsättningar för bebyggelse i stället. De delar av plan 1603 och plan 1511 som gäller i områden utanför denna plan kommer att upphävas i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft, i en separat planprocess eller i samband med att nya planer utarbetas.

Behovsbedömning

När en detaljplan upprättas ska kommunen göra en bedömning av behovet att göra en miljöbedömning. Enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen ska bestämmelserna i 6 kap 11-18 §§ och 22 § miljöbalken tillämpas, om planen kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken. Enligt miljöbalken 6 kap 11 § ska en miljöbedömning av planen göras om genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Järnvägsprojektet med Hallandsåstunneln har sedan länge varit föremål för Miljökonsekvensbeskrivning samt uppföljning av konsekvenser för miljön som framför allt gällt påverkan på grundvattenbildning i Hallandsåsen. Även projektet Inre Kustvägen har varit föremål för Miljökonsekvensbeskrivning och miljöbedöms igen i samband med att en ny arbetsplan tas fram. Kommunen bedömer att innehållet i dessa miljöbedömningar för järnväg och väg är tillräckligt också för att bedöma konsekvenserna av detaljplanens bebyggelse utöver vägens och

järnvägens infrastruktur. Med anledning av att de MKB och andra miljöbedömningar som Trafikverket upprättat behandlar samma frågor som en MKB för detaljplanen skulle omfattas inte upprättandet av en särskild MKB för detaljplanen vara nödvändig.

Kommunen har också låtit göra en större utredning kring Stensån som behandlar översvämningsrisk längs ån och konsekvenser av att Stensån är recipient för dagvatten m.fl. vattenfrågor. Utredningen har begränsad relevans på det lilla avsnitt av ån som ingår i denna detaljplan. Utredningens slutsatser redovisas i nästa stycke.

Miljökonsekvensbeskrivning(-ar) och andra miljöbedömningar

I samband med projekteringen av Inre Kustvägen har Mark & Landskap, på uppdrag av dåvarande Vägverket, upprättat en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), daterad 1995-11-13 och reviderad 1996-06-05. Denna behandlar den ursprungliga sträckningen av vägen i enlighet med då gällande detaljplan. Efter att vägen projekterats om och fått en kortare sträckning med anslutning till den befintliga rondellen på Hallandsvägen, strax väster om viadukten under västkustbanan, har ett komplement till MKB:n upprättats, daterat 1999-12-03. MKB:n i sin helhet är en inventering av de aktuella förhållandena, en bedömning av vägprojektets påverkan samt förslag till åtgärder för att begränsa eventuella skadeverkningar av projektet. Vägen är nu återigen föremål för planering parallellt med denna detaljplan och en miljöbedömning har gjorts av TRV.

Det som gör störst inverkan på miljön i planens avsedda bebyggelse och infrastruktur (järnvägen är redan byggd) är Inre Kustvägen med dess bropassage över Stensån. Den redan upprättade och godkända MKB:n för ombyggnaden av vägen behandlar även mycket av denna planens innehåll. Inför den nu aktualiserade vägplanen har Trafikverket gjort en ny MKB till ansökan om miljödom för anläggandet av en ny bro och omledning av Stensån. Trafikverkets olika MKB behandlar i första hand risken för att dagvatten från vägen ska förorena Stensån eller skada dess biologiska miljö, särskilt dess fauna. Risker för vattenkvaliteten bedöms bli små med de renings- och skyddsåtgärder som föreslås, vilka är att utforma ett trögt system för avledning av dagvatten via svackdiken, fördröjningsmagasin och filter. Miljön för växter längs ån och åns fauna behöver förbättras genom att ån utformas annorlunda än idag. Å-omgrävningens påverkan är därför positiv, samtidigt som själva omgrävningen behöver ske med försiktighet och vid tidpunkt som är lämplig för fiskarna. Kommunen gör samma bedömning. Det som läggs till i detaljplanen som inte behandlas i Trafikverkets bedömningar och som skulle kunna ha en negativ miljöpåverkan är den bebyggelse för verksamheter och bostäder som planen anger mellan vägen och järnvägen. Området som exploateras adderar dagvatten till det som måste renas och ledas vidare men bedöms inte öka risken för Stensåns vattenkvalitet. Samma åtgärder med svackdiken, fördröjningsdammar för dagvatten och filtrering innan vattnet når ån gäller för bebyggelse och väg.

Kommunens utredning kring Stensån (Ramböll: Hydrologi och hydraulik i Stensåns avrinningsområde, granskningshandling. Ramböll 2011-12-23) anger att:

- Utbyggnaden av Åstad m.fl. planerade exploateringsområden inte kommer att påverka Stensåns högsta högvattennivåer eller flöden i någon större grad (d.v.s ökad tillrinning till ån pga exploateringar har begränsad betydelse jämfört med annan tillrinning).
- 10- och 50-årsregn är oproblematiska för det avsedda dräneringssystemet för Åstad. Ett 100-årsregn ger en påverkan om marken planeras till +8 (som tänkt) men markytan kommer troligen inte att översvämmas (i kommande plan- och exploateringsstapen i Åstad-området behöver höjdsättning av marken studeras).
- Planerad exploatering påverkar inte erosionsproblematiken längs ån. Den föreslagna omgrävningen av ån kommer att leda till lägre flödes hastighet, vilket bör leda till mindre erosion.

Trafikverket har bedömt bullerkonsekvenser av järnvägen vid två tillfällen. En tidig bedömning i början av 1990-talet resulterade i att bullerskydd genom vallar gentemot befintlig bebyggelse delvis anlades längs järnvägen. Då fanns inga tankar på bebyggelse mellan det befintliga Hemmeslöv och järnvägen. Inför detaljplanen från 2009 hade både kommunen och Trafikverket ändrat sig och ansåg det viktigt att skapa stationsnära bebyggelse och särskilt bostäder. En bullerutredning till den förra detaljplanen utförd av Sweco VBB, daterad 2008-01-18 och reviderad 2008-02-07 visade hur denna nu tänkta bebyggelse kunde skyddas från järnvägsbuller genom att vallarna som byggts kompletterades med skärmar av en viss höjd och delvis omgestaltades. Inre Kustvägens trafik medför också buller och Trafikverket och kommunen har studerat trafiken och den sammansatta bullersituationen närmre inför denna plan. Området kring stationstorget där kommunen önskade bostäder i bullerutsatt läge har studerats särskilt noga ur bullersynpunkt (se vidare nedan).

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. Miljöbalken

Riksintressen och planens förenlighet med dessa

Planområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 1, 2 §§ MB samt kustzon av riksintresse enligt 4 kap 1, 4 §§ MB. De båda riksintressena för friluftsliv och rörligt friluftsliv bedöms inte påverkas negativt då den mark som tas i anspråk består av upplagsområden för tunnelmassor samt åkermark och är sedan tidigare påverkat av Trafikverkets nya sträckning av Västkustbanan och provisoriska arrangemang i samband med bygget. Friluftslivets tillgänglighet i området är därmed redan sedan tidigare begränsad. Tillgängligheten avses genom denna och kommande planer förbättras genom upprättande av gångstråk längs Stensån som skall utgöra en del av ett sammanhängande huvudgrönstråk från havet till våtmarken Klarningen vid motorväg E6. Grönstråket binds i sin tur ihop med andra grönstråk genom Båstad som tätort och som kommun.

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

Stensån är klassad som riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § MB i sitt nedre förlopp väster om planområdet och i övrigt som ett nationellt värdefullt vattendrag. Stensåns skyddsvärde ligger främst i dess miljö för fiskfauna. Ån är ingen naturlig å utan i stort ett grävt dike över det mesta av sitt förlopp inom Båstads kommun. I sin sträckning inom planområdet har ån en olycklig utformning med alltför rak dragning och branta slänter. I samband med bygget av Inre Kustvägens bropassage över ån och anordnande av åns närområde medför redan planen från 2009 att den leds om i en mer meanderartad fåra på en sträcka av cirka 300 m, samt att slänterna bearbetas för att utgöra en bättre miljö både visuellt och ekologiskt (denna del av planen från 2009 ändras inte med denna plan). Den 10-20 meter breda vegetationsbård som omger Stensån bidrar till den komplexa vattenmiljön i strandzonen. I delar där Stensån avses grävas om kommer vegetationsbården att återskapas för att tillgodose den skyddsvärda miljön. Flackare slänter hjälper också till att ta hand om eventuella onormalt stora vattenflöden och minskar risken för översvämningar. Trafikverket behandlar detta i sin MKB och söker miljödom för arbetena med omläggning av ån. Kommunen har låtit göra en utredning kring Stensåns hydrologi och hydraulik i hela åns förlopp inom Båstads kommun, som bekräftar värdet i att ge ån ett mer slingrande förlopp. Förutom att det förbättrar de biologiska förutsättningarna så sänks flödes hastigheten och erosionsrisken minskar.

Effekterna av ett genomförande av planen anses sammanfattningsvis inte innebära påtaglig skada på Stensån. Reglering av marken i denna och kommande detaljplaner ger tvärtom möjligheter för kommunen att positivt påverka Stensåns värde som fiskevatten och att höja åbrinkarnas natur- och rekreationsvärde.

Natura 2000

Planområdets södra del ligger i direkt anslutning till Natura 2000-området och naturreservatet "Hallandsåsens nordsluttning". I denna del har naturvärdena påtagligt påverkats av bygget av tunnelarna genom Hallandsåsen. Här återfinns det norra tunnelpåslaget, vilket omges av ytor för upplag, transportvägar, arbetsbyggnader etc. Planen bedöms inte ha någon ytterligare negativ påverkan på Natura 2000-området.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormerna i 5 kap MB bedöms inte komma att överträdas. Trafikverkets MKB konstaterar att utbyggnad av Inre Kustvägen betyder litet för Stensåns vattenstatus och att miljö kvalitetsnormen för yt- eller grundvatten inte påverkas. Trafiken i Båstad är generellt sett så liten att de luftföroreningar den ger upphov till ligger långt från gränsvärden. Den tillkommande trafiken från planens bebyggelse bedöms inte bli så stor att luftföroreningarna kan närma sig gränsvärdena.

Landskapsbild

Förslaget innebär genom möjligheterna till exploatering att landskapsbilden kan påverkas. Detta kommer att upplevas både av de som vistas i området och de som

kommer med tåg eller bil. Bebyggelsen föreslås hålla en måttlig skala och vara upp till fyra våningar och endast i kvarteret norr om stationstorget sträcka sig över detta. Den bebyggelse som föreslås ligga närmast järnvägen kommer att exponeras åt öster och synas på längre avstånd. Sammantaget kommer det som detaljplanen medger kunna innebära en påverkan på landskapsbilden men inte i den utsträckning att det bedöms utgöra en betydande negativ påverkan.

Strandskydd

Stensån ligger idag inom detaljplanelagt område och omfattas ej av strandskydd på aktuell sträcka. Då gällande plan upphävs och ersätts av en ny återinträder strandskyddet. Strandskyddet omfattar då marken 100 meter på ömse sidor om ån (i detaljplanen beräknas detta från den nya åfåran efter omgrävning enligt Trafikverkets planer).

Inom strandskyddat område medger detaljplanen vägområde, järnvägsområde, naturmark samt kvartersmark för verksamheter. Inom naturmarken på norra sidan om Stensån planeras en gångväg längs Stensån anläggas. Denna kommer att passera under broarna för järnvägen respektive Inre Kustvägen och i kommunens planer ingår i ett gångvägssystem som tillgängliggör Stensån för rekreation. Norr om Stensån anger planen vidare att en damm för Trafikverkets dagvattenhantering från Inre Kustvägen får anläggas. Anläggandet av Trafikverkets dagvattendamm omfattas av Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet avseende Inre Kustvägens nya bro samt omgrävning av åfåran. På södra sidan anger planen också naturmark samt plats för ytterligare en damm för Trafikverkets dagvattenhantering från Inre Kustvägen. Även denna damm omfattas av ovan nämnda ansökan.

Mellan 50-60 meter sydväst om Stensån ligger kvartersmark för teknisk anläggning och hantverk, småindustri samt handel, ej tillståndspliktig verksamhet. Cirka 70 meter norr om ån ligger kvartersmark för hantverk, småindustri samt handel, ej tillståndspliktig verksamhet, detta område avskiljs från Stensån av Väst kustbanan. (Se vidare under *Planförslag - Strandskydd*).

Strandskyddets syfte, att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet bedöms inte motverkas. Området utgörs idag av ett svårtillgängligt upplagsområde med mycket lite växtlighet. Detaljplanen säkerställer en gångväg längs Stensån som främjar rekreativsmöjligheterna i området. Eftersom även de biologiska värdena är begränsade idag så bedöms dessa få mycket större utrymme i detaljplanen där naturmark omger ån och dammarna kommer att bli nya livsmiljöer för växter och djur. Den insats som omgrävningen av ån och dess slänter, och vidare en medveten plantering på dessa kommer att ge möjligheter att gynna både djur och växtliv. Ur ett större perspektiv ingår även detaljplanen i en satsning med en omgrävning av Stensån, med kvalitetshöjningar för växt- och djurliv, strax väster om planområdet. I detta större perspektiv kommer miljön kring Stensån att förbättras ur de aspekter som strandskyddet skyddar.

Planeringsförutsättningar

Mark och vegetation

Planområdet utgörs idag i dess västra delar i huvudsak av upplag för massor utgrävda från tunneln genom Hallandsåsen. Mycket lite av markens ursprungliga vegetation och marknivå finns kvar och upplagsytorna är idag bevuxna med slyvegetation. Genom området syns också den provisoriska järnvägsbank som nyttjades då nuvarande Väst kustbanan byggdes. Som förberedelse till upplag av massor skrapades matjord av på en större yta där det dock visade sig vara dålig mark att lägga massor på. I kombination med att upplagsmassorna sedan har förhindrat områdets avvattning till Stensån har det inneburit att en sjö bildats söder om Hemmeslövs befintliga bebyggelse och norr om planområdets mellersta del. Sjön har förblivit stabil under flera år med endast mindre fluktuationer i vattenhöjd, och idag är tanken att den ska användas som ett naturelement i den nya stadsdelen. I öster består planområdet i huvudsak av jordbruksmark.

Stensån i den västra delen av planområdet rinner i öst-västlig riktning i en anlagd fåra, som till sin form varken främjar växt- och djurlivet i ån eller är estetiskt tilltalande.

Området närmast Stensån klassas som naturvärdesklass 2 (på en tregradig skala) i Naturvårdsbedömning, november 2012 av Naturcentrum. Bedömningen tar hänsyn till åns värde på grund av att det inte har släppts ut någon förädlad fisk. Särskilt hänsynskrävande arter som förekommer i Stensåns vattensystem är havsvandrande lax och öring, bäck-, flod- och havsnejonöga (NT), groplöja, flodpärlmussla (EN), tjockskalig målarmussla (EN) (endast skal hittade). Floran bedöms som trivial och dominerad av igenväxningsväxter. Vid inventeringen till bedömningen upptäcktes bohål som kan användas av kungsfiskare.

Utmed områdets sydöstra kant löper Väst kustbanan, och ungefär mitt på dess sträckning genom planområdet finns långt framskridna förberedelser för den nya stationen gjorda. Här finns bl.a. redan utbyggt signalsystem, fyrdubbla spår, ca 400 meter långa plattformar samt vid den södra änden av perrongerna en gångtunnel under spårområdet. Befintlig gångtunnel är dock endast ca 2,7 meter i såväl bredd som höjd och uppfyller därmed inte dagens standard.

Bullervallar är utmed järnvägen helt eller delvis utbyggda och skall på sina ställen kompletteras. Vallarna är idag liksom de omkringliggande områdena bevuxna med slyvegetation.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena i området varierar kraftigt. Områdena nordost om stationen samt områdena söder om Stensån har acceptabla geotekniska förhållanden för lägre till mellanhög bebyggelse eller vägar. Området norr om Stensån fram till ca 300 meter söder om stationen är avsevärt sämre. Här är marknivån låg, grundvattnet högt, och de översta metrarna mark består av organiskt material, gyttja, med dålig bärighet. De sämsta markpartierna är där sjön bildats. Inre Kustvägen går delvis genom de sämsta partierna. Här bör jorden schaktas bort till +3m för att sen fyllas på

igen. Detta finns vidare beskrivet i WSP:s rapport "*Mark- och exploateringsunderlag för del av Hemmeslövsområdet*"-2007-03-15.

Då marken idag delvis ligger under den nivå Inre Kustvägen är projekterad till, krävs att marken fylls upp så att den ansluter till Inre Kustvägen. Färdigt golv måste ligga på +8,0 eller högre.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Enligt meddelande från Länsstyrelsen 2012-09-13 har en arkeologisk utredning gjorts i den norra delen av planområdet (inom Hemmeslöv 6:2). Några anläggningar eller fynd framkom ej. Övriga områden är påverkade av tidigare genomförda markarbeten.

Risk- och bullerförhållanden

Risk

Västkustbanan trafikeras dagligen av transporter med farligt gods och planområdets närhet till järnvägen innebär att särskild hänsyn behöver tas till riskerna som är förknippade med dessa transporter. Beroende på markanvändning behöver ny bebyggelse planeras med vissa säkerhetsavstånd till spåren. Säkerhetsavstånden syftar både till att minimera risknivåerna för människor i området och att säkerställa möjligheterna att framöver trafikera Västkustbanan.

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

Buller

Hela planområdet ligger i ett utsatt läge vad gäller ljudpåverkan från Västkustbanan. Bullerskydd i form av bullervallar har delvis redan anlagts till följd av den befintliga tågtrafiken på Västkustbanan och Hallandsåsprojektet. De befintliga vallarna kommer att tjäna som bullerskydd även för den planerade bebyggelsen men behöver i vissa delar kompletteras. Enligt tidigare avtal mellan Trafikverket och kommunen har reglerats att Trafikverket är ansvarig att uppföra bullerskydd till en höjd om 3 meter över rälsöverkant på sträckan Hallandsvägen-Mellanvägen.

Förutom påverkan från Västkustbanan kommer trafiken på den planerade Inre Kustvägen att påverka föreslagna bebyggelse. Trafikverket har i samband med planeringen av vägen gjort en trafikstudie med bullerberäkningar. Studien och gjorda beräkningar bygger på antaganden om hur mycket bebyggelse och trafik som realiserats i ett 25-årsperspektiv och visar bullernivåer på 60 dBA (ekvivalent) ca 10 meter från vägmitt och 55 dBA (ekvivalent) ca 25 meter från vägmitt.

Riktvärden

Följande riktvärden gäller vid nybyggnation av nedanstående bebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur:

Hotell

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

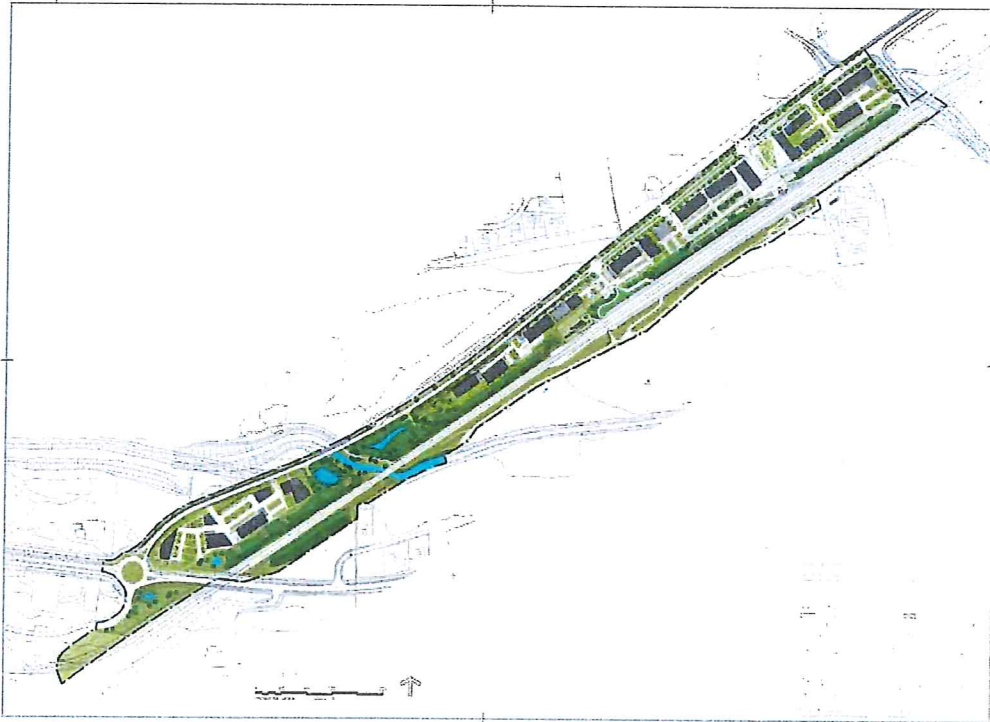
Arbetslokaler (tysta verksamheter)

- 40 dBA ekvivalentnivå inomhus

Strandskydd

Stensån ligger idag inom detaljplanelagt område och omfattas ej av strandskydd på aktuell sträcka. Då gällande plan upphävs och ersätts av en ny återinträder strandskyddet. Strandskyddet omfattar då marken 100m på ömse sidor om ån. I detaljplanen beräknas detta från den nya åfåran efter omgrävning enligt Trafikverkets planer.

Planförslag



Illustrationsplan

Generella mål

Planområdets bebyggelse och miljöer ska följa generella mål som formulerats för hela stadsdelen:

- Området ska ha en blandad användning. På grund av närhet till buller- och riskkällor innebär det främst en blandning av handel, kontor och icke-störande verksamheter (hantverk och småindustri). Ett bredare serviceutbud ska dock kunna finnas vid stationstorget för att där bidra till liv och rörelse och därmed ökad trygghet och trivsel. Planeringen ska ske med särskild hänsyn till risk- och bullerproblematiken.
- Den yttre miljön ska präglas av ett landskapsorienterat synsätt, vilket innebär omsorgsfullt gestaltade bullerskydd mot järnvägen, parkeringar med parkkvalitet och hållbara, oftast öppna dagvattensystem.
- I områdets sydvästra del, vid befintlig rondell ska en attraktiv entré till såväl stadsdelen i sig som till Båstad skapas.
- Enskilda byggnader ska uppföras med iakttagande av kriterier för hållbarhet i teknik och arkitektur

Trafik

Biltrafik

Inre Kustvägen föreslås ges en stadsmässig karaktär för att accentuera den som en ny entré till Båstad. Förbi stationsområdet ges vägen en boulevardkaraktär och trafiken delas upp på ett enkelriktat körfält i vardera riktningen. En trädallé skall ytterligare markera området som urban miljö och bidra till en sänkt hastighet för trafiken. Utmed resten av Inre Kustvägen återfinns trädallén på ena eller bägge sidor av vägen. Den ger dignitet åt vägen som gata, samtidigt som den ökar avståndet mellan trafiken och den gång- och cykelväg som löper utmed Inre Kustvägen nordvästra sida. I den fortsatta kommunala planeringen ska bebyggelse kanta också Inre Kustvägens nordsida, vilket ytterligare kommer att ge vägen en karaktär av stadsgata.

Inre Kustvägen löper genom planområdet från befintlig rondell där den ansluter till Hallandsvägen i söder tills att vägen möter Mellanvägen i norr. Rondellen vid Hallandsvägen kommer dels att vara en viktig knutpunkt mellan Inre Kustvägen och Båstads centrum och dels en entré till Båstad för de som kommer ifrån E6:an längs med Hallandsvägen. Mellanvägen kommer att anslutas till Inre Kustvägen genom två trevägskorsningar som är något förskjutna, en mot nordväst ner mot Hemmeslöv och mot sydost och befintlig underfart under järnvägen. Korsningarna vid Mellanvägen en viktig entrépunkt för de som kommer norrifrån mot stationen och de planerade områdena runt denna.

Verksamheterna längs Inre Kustvägen matas via lokalgator som i läge har reglerats i detaljplanen. Till lokalgatorna ansluts sedan respektive fastighets in- och utfarter. Lösningar med fastighetsgemensamma tillfartsgator på kvartersmark kan göras för att dela upp kvarter i mindre fastigheter. För att inte direktutfarter mot Inre Kustvägen inte ska kunna anordnas i den södra delen av planområdet reglerar planen här att ”körbar utfart ej får anordnas”.

Parkering

Parkeringsbehovet för föreskriven markanvändning ska primärt lösas inom respektive fastighet. Om det inte finns möjlighet att anordna parkering inom den egna fastigheten kan avlösen av platser på allmän mark diskuteras.

En lokal parkeringsnorm föreslås för området. Normen anger det minsta antal bilplatser (bpl) som måste redovisas inom kvartersmark i samband med bygglov;

- Hotell: 12 bpl/1000 m² BTA
- Kontor: 15 bpl/1000 kvm BTA
- Handel: 19 bpl/1000 kvm BTA

En pendlarparkering som ger möjlighet att tillskapa ca 200 bilplatser föreslås direkt söder om stationen, parkeringen avses samnyttjas med de två intilliggande kvarteren som gränsar mot Inre Kustvägen (JHK) respektive torget (C). Planförslaget medger

möjlighet att, om behov uppstår i framtiden, kunna uppföra ett parkeringsdäck i två våningar i samma läge, detta skulle kunna utöka kapaciteten till totalt ca 350 bilplatser.

Kollektivtrafik

Stationen ska bli ett viktigt nav i den kommande bostadsutvecklingen i Båstad. Då stationsläget kommer att ligga en bit utanför Båstads centrum blir en busspendel till och från stationen nödvändig. Busshållplatslägen föreslås i nära anslutning till tågstationen för att underlätta effektiv pendling. Planen följer resultat från diskussioner med Skånetrafiken om den kommande busstrafiken. Från stationen kommer busslinjer att gå mot de centrala delarna av Båstad och Laholm. De stannar vid hållplatser längs med Inre Kustvägen, rakt framför stationen och torget. En pendelbuss till Båstads centrala delar föreslås ha sin ändhållplats längs lokalgatan vid torget och stationen.

Gång- och cykeltrafik

Utmed hela Inre Kustvägens nordvästra sida binder ett nytt gång- och cykelstråk samman Laholms södra delar med Hemmeslöv och övriga Båstad. Via passagera vid Stensån, befintlig gång- och cykeltunnel vid plattformarnas södra ände samt föreslagen ny tunnel vid stationen knyts även gång- och cykelvägarna vidare österut mot Östra Karup via Eskilstorps by.

Stationstorget



Stationstorget, planen visar möjlig utformning. Illustration Arkitekterna Krook & Tjäder

Vid det föreslagna stationsläget i den nordöstra delen av plattformarna anläggs ett stationstorg samt en ny passage under järnvägen för resenärer. Torget sträcker sig över Inre Kustvägens vägbana för att ange en paus i trafikflödet och prioritera gång- och cykeltrafikanter. På denna sträcka av Inre Kustvägen regleras hastigheten för biltrafiken till 40 km/h. Befintlig tunnel i plattformarnas sydvästra ända möjliggör

för servicefordon att angöra plattformarna, tunneln kan även fungera som en sekundär förbindelse för gående och cyklister.

Då stationen utgör en viktig nod i kollektivtrafiken på både lokal och regional nivå är den utformad för effektiv bussangöring så att omstigning mellan buss och tåg underlättas. Tre hållplatslägen finns för att tillgodose både norr- och södergående busstrafik samt en pendel till Båstads centrum. Den regionala trafiken föreslås få hållplatslägen längs Inre Kustvägen, i anslutning till torget, för att tydliggöra destinationen och därmed orienterbarheten. Torget får en enkelriktad infart för buss- och biltrafik och utfart sker via lokalgatan mellan kvarteren norr om torget. Pendelbussen föreslås få ett exklusivt läge närmast spåren som ett led i att knyta stationen närmare centrum.



Stationstorget, flygvy som visar möjlig bebyggelse och utformning av torget.
Illustration Arkitekterna Krook & Tjäder

Kvarteren runt torget – C, CK och CK₁

För en tågresenär och besökare till Båstad ska intrycket vara att man kommer till en tätort med liv och rörelse dygnet runt. För att möjliggöra mångfunktionella kvarter vid stationstorget är det angeläget att både service, handel och olika typer av verksamheter möjliggörs inom planen. Planförslaget medger därför att stationstorget omges av byggnader med publika verksamheter i bottenvåningarna (planen reglerar en förhöjd bottenvåning för att möjliggöra detta) samt kontor. I en mindre del av kvarteret nordost om torget medges möjlighet att inrymma hotell.

Den exakta utformningen av stationen är inte klar men sannolikt kommer anläggningen initialt bestå av ett flertal väderskydd på den västra plattformen för att bilda fond till torget och binda samman gestaltningen av logistiken kring stationen. I anslutning till detta kommer stationsanknutna funktioner såsom biljettautomater,

informationstavlor mm att finnas. Även på den östra sidan kommer det att finnas väderskydd på plattformen.

På järnvägens västra sida, mellan torget och plattformen, medger planen en byggrätt i två våningar för centrumfunktioner; service, handel, restaurang eller anläggning/anordning tillhörande stationsfunktioner (C). Kontor eller hotell tillåts inte.

I kvarteret sydväst om torget hålls höjden på bebyggelsen nere för att inte skugga ytorna på torget, höjden tillåts vara upp till 4 våningar. Användningen regleras till centrumfunktioner; service, handel, restaurang samt kontor, ej hotell (CK₁).

I kvarteret nordost om torget tillåts bebyggelse som är högre än övriga kvarter runt torget, upp till 6 våningar. Detta för att möjliggöra skapandet av en profilbyggnad som laddar platsen både visuellt och funktionellt. Utifrån framtagna risk- och bullerutredningar har konstaterats att förhållandena är sådana att det är möjligt att inrymma centrumfunktioner såsom service, handel och restaurang inklusive korttidsboende i form av hotell/pensionat samt kontor i den del av kvarteret som vetter mot Inre Kustvägen (CK). I den del av kvarteret som vetter mot järnvägen tillåts centrumfunktioner; service, handel, restaurang samt kontor, ej hotell (CK₁).

Avseende buller- och riskreducerande åtgärder se nedan under *Hänsyn till risk- och bullerförhållanden*.

Verksamheter längs Inre Kustvägen - JHK

Marken söder om stationstorget samt kvarteret längst åt nordost medger användning för verksamheter som hantverk, småindustri, handel och kontor - JHK. Två områden med delvis olika karaktär skapas; mellan Stensån och stationstorget ligger smala kvarter längs Inre Kustvägen. Söder om Stensån samt längst åt nordost bildas områden där det är möjligt med något större och djupare kvarter och därmed större möjligheter till fria placeringar och former på byggnader.

Verksamhetsbebyggelsens möte med cirkulationsplatsen vid Hallandsvägen är särskilt viktigt, platsen är dels en entré till Båstad från öster och dels en entré till de nya områdena kring stationen och byggnader i denna del måste gestaltas med extra stor omsorg. Bebyggelsen inom JHK-kvarteren tillåts uppföras i upp till 4 våningar och till en högsta totalhöjd av 19 meter. Största tillåtna byggnadsarea är 50% av fastighetsarean (undantaget kvarteret mellan Inre Kustvägen och pendlarparkeringen).

Verksamheterna norr om Stensån trafikförsörjs via bestämda infarter längs Inre Kustvägen. Infarterna rymmer vändplatser, men parkering och fortsatta tillfartsvägar skall lösas på kvarterersmark. Parkering kan i undantagsfall ske genom avlösen på allmän plats (t ex för kvarteret mellan Inre Kustvägen och pendlarparkeringen). Planen reglerar genom bestämmelse att parkeringar mot Inre Kustvägen ska avgränsas med häckar eller planteringar.

Kvarteret mellan söder om Stensån saknar definierat infartsläge, men omfattas av in/utfartsförbud i den södra delen, närmast cirkulationsplatsen. Anslutning(-ar) till detta område avses hanteras i samråd med Trafikverket när konkreta planer på byggnation framställts till kommunen.

En positiv bieffekt av den föreslagna markanvändningen längs med järnvägen är att mindre störningskänslig bebyggelse kan ge en viss bullerreducerande effekt för såväl befintlig som tillkommande bostadsbebyggelse nordväst om Inre Kustvägen.

Natur och Park



Befintlig sjö direkt nordväst om planområdet.

Mellan planområdet och Hemmeslövs bebyggelse har en spontant uppkommen sjö brett ut sig som följd av att matjord schaktats bort och att tunnelmassor lagts ut i området. Sjön har bildats där marken är sämst ur bebyggelsesynpunkt. Kommunens avsikt inför planeringen av området mellan Inre Kustvägen och Hemmeslöv är att sjön ska behållas och bl.a. kunna tjäna som mottagare av dagvatten (innan detta tillåts nå Stensån) i kommande bebyggelseområde, vilket är en del av förutsättningarna för hur området kring Stensån omgestaltas enligt denna plan.

Stensån kommer i en kortare sträcka att ges ett nytt lopp och utformning där den passerar Inre Kustvägen i samband med att en ny bro byggs, Trafikverket kommer att initiera åomgrävningen som en del av projektet för Inre Kustvägen. Omgrävningen

ska ske på ett sätt som minimerar påverkan på fisk- och vattenlivet, den nya åfåran kommer att grävas och förberedas i torrhet varefter vatten släpps på. På ömse sidor av ån kommer det att skapas dammar för omhändertagande av dagvatten (se mer nedan). Dammarna och landskapet ska gestaltas och bli tillgängliga som en attraktiv natur- och parkmiljö. För att tillgängliggöra området löper en gång- och cykelväg utmed Inre Kustvägen och ett mer naturnära gång- och cykelstråk utmed Stensån.

Stensåns slänter kommer att omarbetas inom hela planområdet, och även i kommande planer västerut, så att ån får bättre möjligheter att breda ut sig vid höga flöden. Därmed förbättras möjligheterna för biologisk mångfald, med särskild inriktning på florans på slänterna samt fisken i ån. Åns funktion som del av rekreatiomsområde och promenadstråk kommer också att förbättras genom en sådan omarbetning. I ett större perspektiv ingår ån som del i ett kontinuerligt grön- och rekreatiomsstråk som ska sträcka sig från havet, genom Malen-, Riviera- och Hemmeslövsområdenas befintliga bebyggelse, genom planområdet med dagvattendammar och över till andra sidan järnvägsspåren och vidare genom Eskilstorps by till en anlagd våtmark, Klarningen, vid väg E6.

Inre Kustvägens gatumark är längs kvarteren på den sydöstra sidan kantad av en parkmarksremsa som ska rymma en gångväg.

Längs järnvägen är bullervallar delvis byggda genom tunnelprojektets försorg. Kompletteringar ska ske i vissa delar och där det finns utrymme och möjlighet medges kommer en modellering av vallen att ske så att den integreras i anslutande naturmark.

Teknisk försörjning

Området kommer, genom utbyggnad av kommunens ledningsnät, anslutas till befintliga system för vatten, avlopp och dagvatten.

Då en gasledning genomkorsar området kommer möjlighet finnas att nyttja gas som energikälla.

Distributionsledningar för el, inkl. transformatorstationer, samt telefoni och fiber kommer byggas ut i området. I planförslaget finns avsatt fyra E-områden (tre stycken ca 6 x 6 meter och ett ca 10 x 6 meter).

Avfallshantering ska ske inom kvartersmark och enligt befintligt system.

Dagvattenhantering

På grund av det höga grundvattnet är det olämpligt att infiltrera dagvatten lokalt i större omfattning utan det ska till stor del ledas till Stensån eller havet. Avrinningen ska ske genom ett trögt system där vattnet fördröjs och renas i området genom dammar, svackdiken och den sjö som finns. Rent dagvatten från området leds under Inre Kustvägen och ut i sjön i nordväst. Trafikdagvatten från Inre Kustvägen renas

och fördröjs av Trafikverket i dammar på ömse sidor om Stensån. Dagvatten från körytor inom kvartersmark ska omhändertas lokalt och renas innan det avleds det allmänna ledningsnätet. Torgytan och de mindre lokalvattnas trafikdagvatten renas, leds i täta ledningar mot Trafikverkets ledning i Viaduktsvägen och vidare till havet. För den del av planområdet som ligger söder om Stensån görs svackdiken för lokal fördröjning av dagvattnet innan det leds norrut under Inre Kustvägen mot Stensån. Även i detta området skiljs rent dagvatten från smutsigare för att garantera renheten på vattnet som når Stensån. För mer utförlig information om dagvattensystemet, se "*ÅSTAD - Översiktlig VA-utredning med kostnadskalkyl, 2012-10-01, NSVA*".

Hänsyn till risk- och bullerförhållanden

Risk

I delar av planområdet, kvarteren norr och söder om stationstorget, är det angeläget att bebyggelsen ska kunna ligga närmare Västkustbanan än vad Trafikverkets generella riktlinjer om säkerhetsavstånd säger. Kommunen har därför låtit göra en detaljerad riskanalys för farligt gods på Västkustbanan (*Riskanalys Inre Kustvägen Båstad kommun, Vectura 2011-10-10*, samt en kompletterande utredning; *PM Inre kustvägen Båstad kommun – komplettering till den detaljerade riskanalysen med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Båstad nya station, Vectura 2013-12-09*). Syftet med riskanalyserna är att bedöma risksituationen för området närmast stationen och behovet av eventuella skyddsåtgärder. Analyserna omfattar plötsliga och oväntade olyckor, värderar riskerna och föreslår möjliga riskreducerande åtgärder (skadeförebyggande eller konsekvenslindrande). Som en del i bedömningen av risknivåerna inom planområdet har antagits att Inre Kustvägen inte kommer vara en rekommenderad led för transporter av farligt gods. Järnvägen har setts som den enda riskkällan av betydelse för planområdet och beräkningar och bedömningar i riskanalyserna har gjorts utifrån prognoser om framtida trafikering av Västkustbanan samt kvalificerade bedömningar av exempelvis hur stor andel av transporter som kommer att bestå av farligt gods samt hur fördelningen mellan olika godsslag ser ut. Även befolkningsmängden dagtid och nattetid i det nya området har uppskattats. Utgångspunkten i arbetet med riskanalysen har varit att gjorda antaganden så långt som möjligt ska spegla den verkliga situationen eller vara medvetet försiktiga, dvs. att bedömningen leder till att risknivån hellre överskattas än underskattas.

Summering av framtagen riskanalys och kompletterande PM

Genomförd riskanalys (2011-10-10) visar att den markanvändning planen föreslår innebär att risknivån för individrisk är acceptabel men att risknivån för samhällsrisk är av det slag att åtgärder bör övervägas. De skydd i form av bullervallar och/eller skärmar som detaljplanen reglerar längs järnvägen har en positiv påverkan genom att sänka risken i nästan samtliga scenarier (analysen har dock inte förutsatt dessa). En viktig riskreducerande faktor är också plattformarna som skapar en barriär mellan en del av den bebyggelse som underskrider rekommenderade skyddsavstånd och de spår som trafikeras av godståg.

För individrisken ligger risknivån enligt beräkningarna i både nuläget, år 2015 då stationen tas i bruk och för prognosåret 2030 under de angivna kriterierna i

RIKTSAM (*Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen*, Länsstyrelsen i Skåne län 2007) och riktlinjer från Statens räddningsverk, SRV. För samhällsriskerna ligger risknivån under de angivna kriterierna i RIKTSAM men över gränsen där risker kan anses små enligt SRV. Det faktum att många människor *kan* skadas gör att skyddsåtgärder bör övervägas. Åtgärderna bör främst fokusera på områden eller byggnader som ligger nära järnvägen och där relativt många människor vistas. Åtgärder som bedöms vara relevanta inom planområdet är;

- entré/utrymningsväg vänd från järnvägen,
- avstängningsbar ventilation,
- friskluftsintag (ej mot järnvägen),
- brandskyddad fasad (mot järnvägen),
- fönster (splitterskyddat mot järnvägen),
- balkonger (ej mot järnvägen).

I kompletterande PM (2013-12-09) har de förändringar av planförslaget som föreslagits i den förnyade utställningen utretts. Förändringarna består i;

- bostäder endast nordost om torget,
- hantverk, småindustri, kontor och handel (ej hotell) >30 meter från spår mitt närmsta spår
- parkeringsdäck >20 meter från spår mitt närmsta spår

Bedömningarna i den detaljerade riskanalysen konstateras tillförlitliga även med de nya förutsättningarna och några större förändringar av antalet individer som kommer att utsättas för riskkällan bedöms inte ha skett. Resultatet och ovan föreslagna åtgärder för att uppnå acceptabel nivå för samhällsrisk bedöms därför fortsatt gälla. Områden eller byggnader där åtgärder är av störst relevans bedöms vara stationshus (byggrätt för C vid den västra plattformen), bostäder (inkl. korttidsboende) samt verksamheter där människor kan tänkas vistas stadigvarande. För planerat parkeringshus bedöms åtgärder endast rörande placering av entréer och utrymningsvägar vara relevant.

Slutsats

För att säkerställa en acceptabel risknivå har följande planbestämmelser för riskreduktion införts;

- Generellt inom hela planområdet; entré/utrymningsväg ska vara vänd från järnvägen.
- För byggrätter C, CK, CK₁ samt JHK; friskluftsintag ej mot järnvägen, central avstängning av ventilation samt brandskyddad fasad mot järnvägen.
- För byggrätt C vid den västra plattformen; fönster mot järnvägen ska vara splitterskyddat

Buller

Trafikverket har inom ramen för Hallandsåsprojektet tagit fram bullerberäkningar för järnvägen vid flera tillfällen. För att skydda befintlig bostadsbebyggelse nordost om Väst kustbanan har bullervallar byggts längs en stor del av järnvägen inom planområdet. Vallarna har en höjd på 3 meter över rälsöverkant. Befintliga vallar börjar strax söder om Mellanvägen och slutar norr om Stensån med ett uppehåll vid det område för tekniska anläggningar som ligger söder om plattformarna. Inför att tunneln genom Hallandsåsen öppnar och tågtrafiken förändras kommer Trafikverket att komplettera bullerskyddet förbi teknikområdet samt även förlänga skyddet så att det når ner till Hallandsvägen i söder.

Kommunen har i utredning låtit beräkna effekten av Trafikverkets redan uppförda samt planerade bullerskydd (3 meter över rälsöverkant) med avseende på den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen. I rapporten *"Beräkningar av utomhusbuller för utbyggnad av bostäder och verksamheter vid Båstads nya station. Rev. D."*, ÅF 2013-12-18, beskrivs bullerspridningen från järnväg såväl som Inre Kustvägen. Beräkningarna visar att för kvarteren i planområdets nordöstra del, i anslutning till torget, beräknas bullernivåerna mot vägen <60 dBA, mot järnvägen <65 dBA. Rapporten konstaterar dock att om en sluten kvartersstruktur säkerställs kan fasad mot gård betraktas som tyst eller ljuddämpad sida. Detta innebär att avsteg enligt Boverkets *Allmänna råd 2008:1* skulle gå att uppfylla med genomgående lägenheter.

Ekvivalent ljudnivå - plan

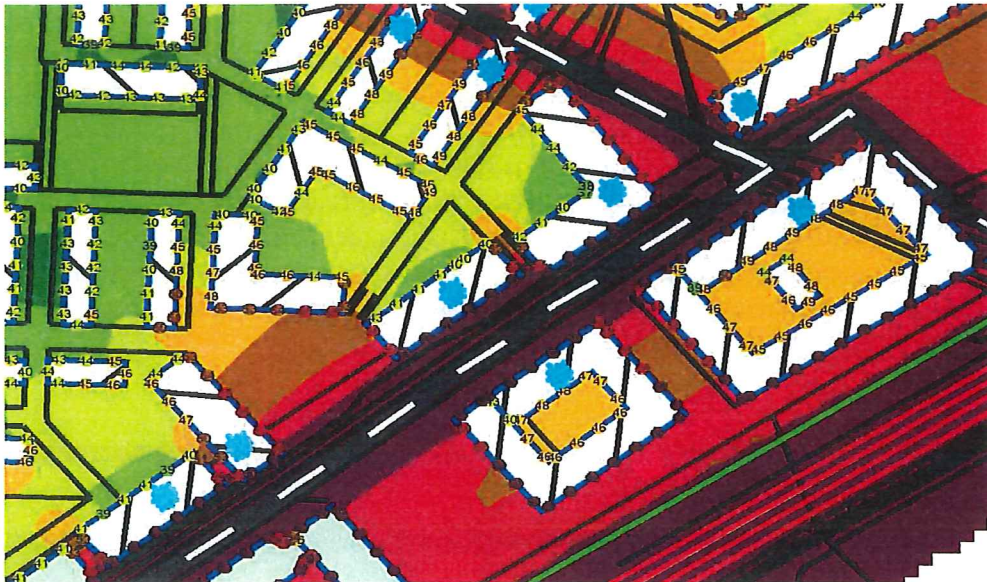


Illustration från bullerutredning (ÅF, 131218, Rev D). Bilden visar den ekvivalenta ljudnivån när både väg- och tågbuller adderas; det västra kvarterets fasader som exponeras mot Inre Kustvägen beräknas få nivåer ≤ 60 dBA. Bilden visar också den dämpande effekt ett sluttet kvarter har jämfört med en öppen bebyggelsestruktur; inom ett sluttet kvarter kan kraven för ljuddämpad sida (<50 dBA) uppnås.

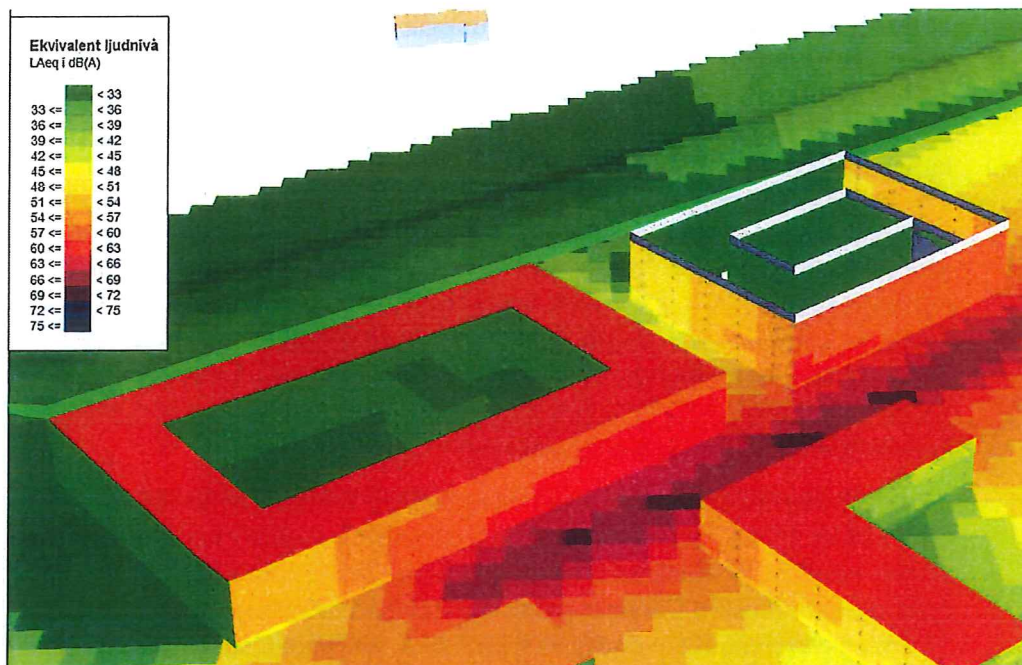
Ekvivalent ljudnivå - fasad

Illustration från bullerutredning (ÅF, 131218, Rev D). Fördelning av ekvivalenta trafikbullret över fasaderna; för kvarteret överst till höger i bild (närmast torget) är nivån invid fasad mot Inre Kustvägen 57-60 dBA förutom en mindre del i bottenvåningen där nivån beräknas till 60-63 dBA.

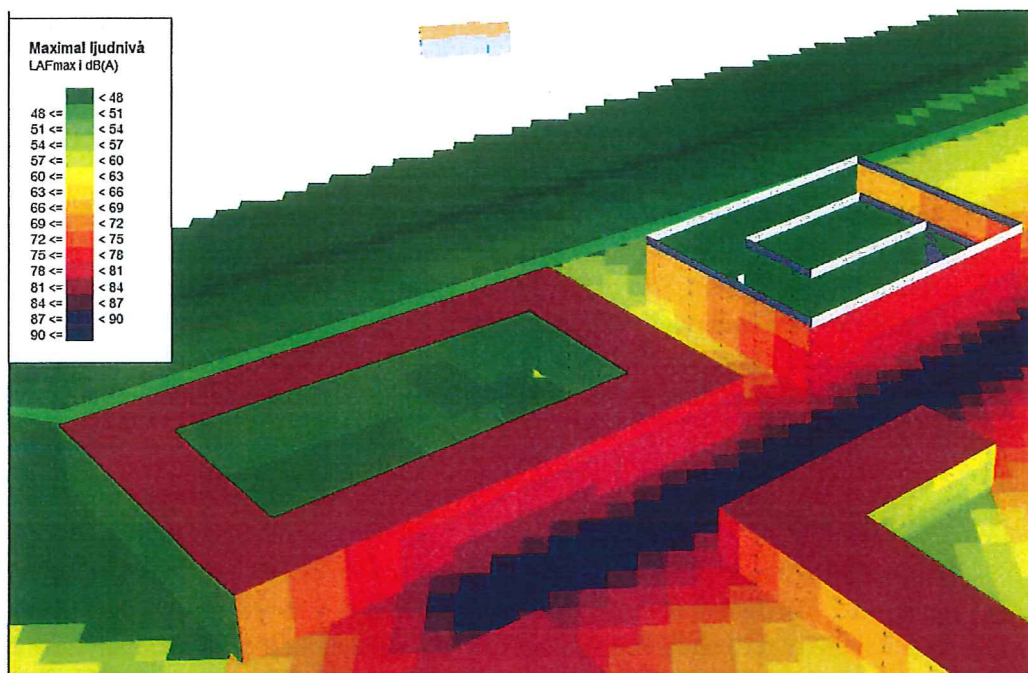
Maximal ljudnivå - fasad

Illustration från bullerutredning (ÅF, 131218, Rev D). Fördelning av maximalt trafikbuller över fasaderna; för kvarteret överst till höger i bild (närmast torget) är nivån invid fasad mot Inre Kustvägen till största delen 75-78 dBA, i de lägre våningarna 78-81 dBA.

Slutsatser

Utifrån planområdets läge och förutsättningar och bullerutredningens beräkningar och rekommendationer bedömer kommunen att det i området, förutom hantverk, småindustri och handel, även är skulle kunna vara lämpligt att tillåta kontor samt i en mindre del bostäder. Kommunen anser att resonemangen om avsteg från bullerriktvärdena enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1 är tillämpliga i området; nya bostäder skulle kunna medges i kvarteret direkt nordost om torget då den ekvivalenta ljudnivån vid fasad där uppgår till 55-60 dBA samtidigt som det går att åstadkomma en ljuddämpad (50 dBA) sida mot en innergård. Efter diskussioner med Trafikverket har kommunen dock bedömt att bostäder inte är en möjlig markanvändning i kvarteren nordost om stationstorget. Utifrån risken att ev. kunna påverka möjligheten att i framtiden trafikera järnvägen (riksintresse) har därför användningen B, bostadsändamål, helt tagits bort inför antagande. Nu tillåts i denna del endast korttidsboende i form av hotell/pensionat.

För hotell/pensionat tillämpas inte de riktvärden för trafikbuller utomhus som gäller för bostäder då det just är ett boende där människor normalt vistas en kortare tid. I svensk standard för ljudklassning av hotell (SS 25268) finns inte heller några krav på öppningsbara fönster. Däremot gäller samma inomhusvärden som för bostäder, dvs. 30 dBA ekvivalentnivå inomhus resp. 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid. För att säkerställa goda inomhusnivåer ska dimensionering av fasad/fönster ske utifrån aktuella mätningar/prognoser av trafik och redovisas i samband med ansökan om bygglov.

För verksamhetslokaler (kontor) bedöms krav på inomhusnivåer enligt BBR ljudklass C (SS 25268) kunna uppnås utan särskilda krav på fasad/fönster. Genom planbestämmelse regleras att befintligt bullerskydd i norr (vall) ska kompletteras fram till Mellanvägen (ca 50 meter) innan bygglov beviljas inom intilliggande kvarter. Skyddet ska utföras så att passage medges för Trafikverkets servicefordon.

Vibrationer

Områdets geotekniska förhållanden är sådana att väg- och järnvägsinfrastruktur kan ge upphov till vibrationer och stömljud som upplevs störande. För att säkerställa goda miljöförhållanden i bostäder och lokaler tillämpas de riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur även för tillkommande bebyggelse. Enligt dessa riktlinjer ska 0,4 mm/s vägd RMS klaras i utrymmen där människor stadigvarande vistas, detta regleras i särskild planbestämmelse för all kvartersmark.

Tillfällig användning

Den del av planområdet som är beläget söder om Stensån (undantaget områdena för huvud- och lokalgata) disponeras av Skanska Vinci som arbetsområden i samband med tunnelbygget genom Hallandsås. För att säkerställa möjligheten att använda områdena som arbetsområden förses de (exklusive Inre Kustvägens vägområde) med bestämmelsen U som medger; *Arbetsområde med upplag och transportvägar samt*

material- och arbetsbyggnader till senast 1 år efter Hallandsåstunnelns öppnande för trafik.

Strandskydd

Planförslaget föreslår att strandskyddet upphävs för den kvartersmark med användningen JHK sydväst samt norr om Stensån som ligger inom 100 m från ån, upphävandet görs genom en planbestämmelse.

Inom kvarteren medger detaljplanen kvartersmark för teknisk anläggning samt hantverk, småindustri och handel, ej tillståndspliktig verksamhet. De aktuella kvarteren ingår som en viktig del för att åstadkomma en sammanhängande bebyggelse från Hallandsvägen, väg 115, längs Inre Kustvägen fram till den nya stationen och uppnå målsättningen att binda samman Båstads nya station och omkringliggande områden med Båstads centrala bebyggelse. Upphävandet av strandskyttet motiveras med att de föreslagna förändringarna är en del av tätortsutvecklingen i Båstad och gynnar samhällets koppling till den nya stationen. Ett planprogram har tagits fram för ett större område kring Båstads nya station. I programmet påtalas vikten av en tätortsutveckling mellan Båstads centrala delar och den nya stationen. I hållbarhetsbedömningen till programmet skrivs: *"Som särskilt skäl för att påverka det strandskyddade området åberopas att verksamheten som föreslås delvis behöver ligga inom strandskyddat område för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan ske utanför området. För Båstad bedöms det vara ett angeläget allmänt intresse att den nya bebyggelsen vid stationen tillåts växa ihop med det befintliga Båstad. Den tätortsutveckling som kan ske inom detta område går inte att ersätta med bebyggelse på någon annan plats i Båstad."*

Inom strandskyddat område medger detaljplanen dessutom naturmark, vägområde och järnvägsområde. Närmst Stensån ligger naturmark som rymmer en gångväg längs Stensåns norra sida. Denna kommer att passera under broarna för järnvägen respektive Inre Kustvägen och i kommunens planer ingå i ett gångvägssystem som tillgängliggör Stensån för rekreation. För naturmarken ska strandskyddet fortsatt gälla.

I anslutning till naturmarken anger planen vidare vägområde, i detta ingår att dammar för Trafikverkets dagvattenhantering från Inre Kustvägen får anläggas både norr och söder om Stensån. Anläggandet av Trafikverkets dagvattendammar omfattas av Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet avseende Inre Kustvägens nya bro samt omgrävning av åfåran. De förändringar inom strandskyddat område som omfattas av Trafikverkets arbetsplan för utbyggnad av Inre Kustvägen, dvs. vägen samt dammarna, redovisas informativt på plankartan.

För järnvägsområdet, den befintliga anläggningen Västkustbanan, är strandskyddet upphävt sedan tidigare. I samband med att detaljplanen vinner laga kraft återinträder dock strandskyddet och det är kommunens avsikt att genom ansökan till Länsstyrelsen (enl. 7 kap 18 § Miljöbalken) begära att strandskyddet upphävs för järnvägsområdet.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Planförfarande

Upprättandet av planförslaget följer Plan- och bygglagens anvisningar för normalt planförfarande. Tillfälle för sakägare, boende och myndigheter med flera att ta del av planförslaget och eventuellt lämna synpunkter föreligger i såväl samråds- som utställningsskedet.

Tidplan

Ett föreliggande avtal gör gällande att Inre Kustvägen skall vara färdig senast då tunneln genom Hallandsås öppnas för trafik i slutet av 2015. Då ska även stationsområdet med tillhörande plattformar, gång- och cykelvägar, busshållplatser, parkeringsytor, torg och parkanläggningar vara färdiga.

Tidplan för detaljplanen

Förnyad utställning	oktober 2013
Godkännande SU	januari 2014
Antagande KS	februari 2014
Laga kraft	mars 2014

Genomförandetid

Med anledning av att delar av planen först kommer att genomföras efter det att tunneln genom Hallandsås är färdigställd, vilket tidigast kommer att ske år 2015, ges planen en lång genomförandetid, 10 (tio) år.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Trafikverket ansvarar för genomförandet av Inre Kustvägen. Utöver denna ansvarar kommunen som fastighetsägare för planens genomförande och genom kommunens tekniska kontor för ut- och ombyggnad av anläggningar på allmän plats, så som gator, gång- och cykelvägar, parkanläggningar, allmänna ledningar etc.

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Genom överlåtelse med vägrätt kommer Trafikverket att överta ansvaret för marken som ianspråkats av Inre Kustvägen. Anvisning av kvartersmark sker via kommunen varefter respektive fastighetsägare ansvarar för genomförande av bebyggelse och anläggningar på kvartersmark.

Avtal

Vid försäljning av kvartersmark kan kommunen i avtal ålägga ny fastighetsägare – exploatör – del i utbyggnad av VA-ledningar och gatumark.

För avtal rörande genomförande se nedan under *Ekonomiska frågor*.

Fastighetsrättsliga frågor

Något behov av fastighetsplan föreligger inte. Nedan beskrivs hur olika fastigheter påverkas av förslaget, fastighetsregleringar kommer att handhas i enlighet med planen. Ägarskap av fastigheter kommer i övrigt att förändras mellan Trafikverket och kommunen i samband med planens antagande, regleringar sker enligt särskilda avtal/överenskommelser.

Fastighet, samfällighet etc.	Påverkan
Hemmeslöv 5:2 (privat)	Omdragning av befintlig serviceväg förbi planerad tunnel/ramper på den östra sidan av järnvägen. Påverkan innebär att ett mindre markområde regleras från 5:2 till 5:6, initieras och bekostas av Trafikverket.
Hemmeslöv 5:3 (privat)	Huvudgata, parkmark samt kvartersmark för verksamheter, handel och kontor i den nordöstra delen av planområdet planeras inom en mindre del av fastigheten. Påverkan innebär att mark regleras från 5:3 till Hemmeslöv 6:2, initieras och bekostas av Trafikverket.
Hemmeslöv 5:5 (Trafikverket)	Mellanvägen ansluts till Inre Kustvägen och gatans sträckning förändras därmed, en lokalgata (som även fungerar som tillfart till serviceväg inom järnvägsområdet) och kvartersmark för verksamheter, handel och kontor i den nordöstra delen av planområdet samt parkmark och bullerskydd planeras inom fastigheten.
Hemmeslöv 5:6 (Trafikverket)	Del av lokalgatan norr om torget, torget, byggrätt för centrumändamål vid den västra plattformen, pendlarparkeringen samt en mindre del av kvarter för verksamheter, handel och kontor i fastighetens södra del (vid den södra anslutningen till perrongerna) planeras inom 5:6 (se även under <i>Tekniska frågor</i> nedan).
Hemmeslöv 5:9 (Kommunen)	Trafikverket avses erhålla vägrätt för Inre Kustvägens vägområde. Viss fastighetsreglering kommer att ske mot Trafikverkets mark för järnvägsändamål.

Hemmeslöv 6:2 (Trafikverket)	I princip hela Inre Kustvägens sträckning söder om Stensån och en stor del av föreslagen kvartersmark omfattas av 6:2. Marken kommer att överlätas av Trafikverket till kommunen, Trafikverket avses erhålla vägrätt för Inre Kustvägens vägområde. Fastigheten regleras mot Eskilstorp 6:7 för kvartersmark.
Hemmeslöv 8:2 (Trafikverket)	Lokalgata som ansluter till Hallandsvägen (väg 115) planeras inom del av 8:2.
Eskilstorp 6:37 (Trafikverket)	Fastigheten har varit avsett som stationsområde men ska förändras i enlighet med hur denna plan ändrar förutsättningarna gentemot tidigare planer. En del av 6:37 ska utgöra område för tekniska anläggningar medan resterande delar ska utgöra lokalgata, parkmark (anslutning till befintlig tunnel under järnvägen samt anslutning till perrongerna) samt kvarter för verksamheter, handel och kontor. Fastigheten regleras mot kvartersgräns
Eskilstorp 6:7 (Trafikverket)	Fastighetsreglering i fastighetens norra del för kvartersmark för verksamheter, handel och kontor samt vägområde inkl. dagvattendammar. Viss utökning av fastigheten för järnvägsområde (fördröjningsmagasin för dagvatten) vid Hallandsvägen.
Eskilstorp 8:3 (privat)	Fastigheten omfattas i en mindre del strax öster om järnvägsbron över Stensån, planen innebär dock inte någon förändring av markanvändningen gentemot nuläget.
Hemmeslöv ga:20, Hemmeslöv s:3	I den nordöstra delen av planområdet påverkas den samfälliga vägen Mellanvägen. Ett genomförande av planförslaget innebär att allmän väg skär av den gemensamhetsanläggning, ga:20, som omfattar vägen. Trafikverkets arbetsplan för Inre Kustvägen omfattar den aktuella korsningen och i genomförandet av vägprojektet ska gemensamhetsanläggningens rätt till väg tryggas. Kostnader för omprövning av samfälligheten ska belasta Trafikverket.

Övrig påverkan

Från Hemmeslöv/Mellanvägen och söderut, mot den planerade pendelparkeringen, och vidare under järnvägen går dräneringsledningar för markavvattning. Ledningarna utgör Eskilstorps utmarks dikningsföretag. I samband med genomförandet av planen kommer dikningsföretaget att bestå men där ledning(-ar) genomkorsar planområdet kommer den/de att läggas om. Kommunen bekostar erforderlig omläggning.

Ekonomiska frågor

Finansieringen av Inre Kustvägen, stationen, gång- och cykeltunnel, bullerskydd mm regleras genom avtal mellan Trafikverket och Båstads kommun;

Båstads kommun tecknade 2009 ett avtal med dåvarande Banverket, "Avtal om vissa markfrågor och fysisk planering m.m. vid de norra och södra tunnelpåslagen", samt därefter även ett tillägg till detta avtal. I dessa avtal regleras bland annat påverkan på befintliga ledningar, ev. utökning av ursprungligt planerade bullerskydd samt tillgänglighet till Trafikverket anläggningar.

Trafikverket och kommunen tecknade 2011-01-31 "Genomförande- och finansieringsavtal för projektet Inre Kustvägen – delen genom Skåne samt stationen Båstad norra". Därefter tecknade parterna 2011-06-06 "Genomförandeavtal för utbyggnad av ny gång- och cykelport under spårområdet vid Båstad norra". De funktioner och den utformning som dessa två avtal reglerar har under det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet visat sig nödvändiga att i vissa hänseenden ges en ändrad utformning och finansiering. Parterna har med utgångspunkt från dessa förändrade förutsättningar beslutat att träffa en överenskommelse om vissa ändringar och justeringar i ett tilläggsavtal, detta tilläggsavtal är under upprättande och omfattar förutom övergripande finansieringslösningar även erforderliga genomförandefrågor kopplade till rubricerad detaljplan.

Utöver ovanstående avtal anser kommunen inte att det krävs ytterligare avtal för genomförandet av detaljplanen för Inre Kustvägen.

Övrigt

Bygglov-, plan- och anslutningsavgifter utgår enligt taxa.

Tekniska frågor

En översiktlig VA-utredning har genomförts (*ÅSTAD - Översiktlig VA-utredning med kostnadskalkyl*, 2012-10-01, NSVA). Denna ska kompletteras med en mer detaljerad utredning inför projektering. Brandvattenförsörjning skall tillgodoses inom planområdet.

E.ON Gas har en distributionsledning för natur- och biogas inom planområdet som vid utbyggnad enligt planförslaget behöver flyttas. För ledningen gäller Energigasnormens regler (EGN 01). Flytt av ledningen ska föregås av ett detaljerat samråd med områdeshandläggare på E.ON Gas. Utredning av flytt av gasledningen har genomförts och som ny dragningsledning mellan Inre Kustvägen och Mellanvägen föreslås lokalgatan förbi torget/stationen. Kostnaden för flytt av ledning skall regleras mellan kommunen, E.ON och ev. ny fastighetsägare i området när så överenskommit i marköverlåtelseavtal.

Distributionsledningar för el samt transformatorstationer behöver byggas ut i området, för detta ansvarar Södra Hallands Kraft. Södra Hallands Kraft har också befintliga hög- och lågspänningsledningar inom planområdet som vid utbyggnad enligt planförslaget behöver flyttas;

- Korsningen Inre Kustvägen – Mellanvägen; när de nya korsningarna utförs och Mellanvägen ansluts till Inre kustvägen finns ledningar i och längs vägens nuvarande sträckning som måste läggas om för att möjliggöra exploatering av intilliggande kvartersmark.

Kostnaden för flytt av befintliga ledningar skall regleras mellan kommunen, Södra Hallands Kraft och ev. ny fastighetsägare i området när så överenskommit i marköverlåtelseavtal.

Inom kvarteret mellan Stensån och Hallandsvägen ligger markförlagd kabel (med ledningsrätt) som förser tunnelbygget med el. Ledningen avses kunna ligga kvar opåverkad tills Hallandsåstunneln tagits i drift och den i planen tillåtna tillfälliga användningen (U) av marken upphört. Efter detta behövs inte ledningen längre och den kan då kopplas bort.

Där i planen föreslagna utbyggnad av pendlarparkering samt lokalgata nordost om torget påverkar befintliga bullervallar ska kommunen vid ev. åtgärd ansvara för att bullervallens funktion säkerställs. Kommunens ansvar gentemot Trafikverket regleras i samband med marklösen.

Medverkande tjänstemän och konsulter


Planen har föregåtts av en arkitekttävling som vanns av Joachim Eble Arkitektur. Projektarkitekt Per Iwansson, Båstads kommun, arbetade tillsammans med vinnaren av arkitekttävlingen samt Rolf Messerschmidt och Hyco Verhagen fram material till ett samrådsförslag. Samrådshandlingar togs fram av Vectura genom Carolina Lundberg.

Omarbetning inför utställning och förnyad utställning har skett inom en kommunal projektgrupp bestående av Tomas Rikse, kommunchef/Per Selldén, tillförordnad kommunchef, Lisa Rönnberg, samhällsbyggnadschef, Magnus Sjeldrup, miljöstrateg, Henrik Nilsson, projektsamordnare ÅF, samt Daniel Hansson och Johan Thein, planarkitekter Arkitekterna Krook & Tjäder.

Som stöd i arbetat har även Fredrik Jönsson, projektingenjör, och Tommy Ström, avdelningschef tekniska avdelningen, medverkat. Johan Sendelius på NSVA har medverkat i diskussioner om och utredningar av VA-frågor.

PLANAVIDELNINGEN BÅSTADS KOMMUN


Lisa Rönnberg
Samhällsbyggnadschef


Daniel Hansson och Johan Thein
Planarkitekter