

**ANTAGANDEHANDLING 110721**

FÖR DJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN FÖR

ÅMOT M.F.L.

## TITEL

Fördjupning av översiktsplanen för Åmot m.fl. Laholms kommun.

## BESTÄLLARE

Samhällsbyggnadschef Charlotta Hansson

## ARBETSGRUPP

Samhällsbyggnadschef Charlotta Hansson, tf kommunchef Nils Danred och planeringssekreterare Karl-Axel Jansson.

## UTFÖRARE

von Platen Arkitektbyrå AB genom arkitekt och civilingenjör Per Fredrik von Platen i samverkan med arkitekt och planeringsarkitekt Caroline Dahl, smog studio HB.

von Platen Arkitektbyrå AB  
Nicolaus Cervins gata 11  
254 33 Helsingborg  
Tel: 0706-880095  
Fax: 042-210116  
Epost: [perfredrik@vonplatenarkitektbyra.se](mailto:perfredrik@vonplatenarkitektbyra.se)  
[www.vonplatenarkitektbyra.se](http://www.vonplatenarkitektbyra.se)

smog studio HB  
Kristianstadsgatan 39 B  
214 35 Malmö  
Tel: 0709-610 637  
Epost: [info@smogstudio.com](mailto:info@smogstudio.com)  
[www.smogstudio.com](http://www.smogstudio.com)

## RÄTTIGHETER OCH RESTRIKTIONER

Fotografier och illustrationer tillhör utförarna.

Kartmaterial har tillhandahållits av Laholms kommun. Då en uppdaterad grundkarta inte föreligger får inte kartorna och ritningarna i denna fördjupning av översiktsplanen användas som underlag för byggnation, projektering eller annan verksamhet som kräver geografisk noggrannhet.

Livskvalitet och tillväxt är honörsord för utvecklingen av Laholm. Med ett strategiskt kommunikationsläge, längs Väst kustbanan och E6:an, och med höga naturvärden in på knuten finns goda möjligheter till en expansiv framtid. Åmot karakteriseras av just dessa förutsättningar; ett oerhört naturskönt läge med hög tillgänglighet till snabba kommunikationer.

Den samtida planeringen ska kunna ta tillvara dessa attraktiva utgångspunkter samtidigt som överväganden om en långsiktigt hållbar utveckling i enlighet med uppsatta miljö- och folkhälsomål ska beaktas. Föreliggande fördjupning av översiktsplanen skapar förutsättningar för ett mycket attraktivt och varierat boende. Åstaden erbjuder ett naturnära boende och Stationsområdet ger ett boende med hög tillgänglighet till både Göteborgs- och Öresundsregionen. Planens förslag för en ökad tillgänglighet till rekreationsområden och friluftsanläggningar är något som alla kan dra nytta av.

Fördjupningen av översiktsplanen har varit föremål för samråd under sommaren och hösten 2010 samt utställning under vintern 2011. Planförslaget har fortlöpande omarbetats utifrån inkomna synpunkter. Till fördjupningen av översiktsplanen finns också en miljökonsekvensbeskrivning upprättad. Denna utgörs av en separat handling och har också varit föremål för samråd och utställning samtidigt med planförslaget.

När nu planeringsarbetet för området fortsätter är avsikten att föreliggande fördjupning av översiktsplanen ska fungera både som kunskapsunderlag, vägledning och som plattform för fördjupad dialog med allmänheten, markägare, exploitörer och myndigheter.

# FÖRÖRD



## 1. INLEDNING

MÅL OCH SYFTE	SID 08
ÖVERSIKTSPLANENS ROLL	SID 08
AVGRÄNSNING	SID 08

## 2. SAMMANFATTNING

SID 10

## 3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLAN	SID 20
BEFOLKNINGSUTVECKLING	SID 24
MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	SID 25
KULTURMILJÖ	SID 26
NATURMILJÖ OCH REKREATION	SID 28
GEOTEKNIK	SID 30
RISKHÄNSYN	SID 32
INFRASTRUKTUR	SID 34
MILJÖKVALITETSNORMER	SID 37

## 4. UTGÅNGSPUNKTER

STYRKOR & SVAGHETER	SID 40
MÖJLIGHETER & HOT	SID 41
REKOMMENDATIONER OCH INRIKTNING	SID 42

## 5. FÖRSLAG

ÖVERGRIPANDE STRATEGI	SID 46
MARKANVÄNDNING	SID 48
KOMMUNIKATIONER OCH TEKNISK INFRASTRUKTUR	SID 50
DELOMRÅDE ÅSTADEN	SID 52
DELOMRÅDE STATIONEN	SID 55
DELOMRÅDE FRILUFTSSTRÅK	SID 58
GENOMFÖRANDESTRATEGI	SID 60

## 6. KONSEKVENSANALYS

SYFTE OCH AVGRÄNSNING	SID 64
SOCIALA KONSEKVENSER	SID 66
EKONOMISKA KONSEKVENSER	SID 68
EKOLOGISKA KONSEKVENSER	SID 69
SAMLAD BEDÖMNING	SID 75

## 7. UNDERLAGSMATERIAL I URVAL

SID 77

## BILAGOR

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE
KOMMUNFULLMÄKTIGES PROTOKOLL (EFTER ANTAGANDE)

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING





# 1 INLEDNING

# 1. INLEDNING

## MÅL OCH SYFTE

Under de senaste åren har tillväxten i Laholms kommun varit positiv och många framställningar om exploateringar har framförts. Kommunen önskar stödja en utveckling med ytterligare tillväxt av fler invånare och attraktiva boendemiljöer. Det har dock visat sig att ett samlat och uppdaterat översiktligt underlag saknas. Föreliggande fördjupning av översiktsplanen syftar till att utgöra ett sådant underlag.

Laholms kommun har formulerat en vision vilken lyder: "I Laholm vill vi blir fler, bättre och starkare. Här förenas livskvalitet och tillväxt för en hållbar utveckling." Till visionen är fem målområden kopplade vilka alla har beröringspunkter med föreliggande fördjupning av översiktsplanen. Dessa är utveckling och tillväxt, demokrati och medborgarskap, livskvalitet, miljö samt verksamhet.

Fördjupningen av översiktsplanen har särskilt beaktat:

- 2020 ska vi vara minst 25000 inv.
- Mark för bostäder och näringsliv ska erbjudas i attraktiva lägen.
- Medborgarna ska uppleva att de är delaktiga i kommunens utveckling.
- Laholm ska vara en trygg och gemytlig kommun att bo och vistas i.

- Folkhälsan ska förbättras och ohälsotalet minska.
- Kultur, rekreation och meningsfull fritid ska vara tillgänglig för alla.
- Vi ska erbjuda attraktiva och differentierade boendeformer som främjar integration och gemenskap.
- Laholm ska utvecklas i riktning mot en fossilbränslefri kommun.
- Vi ska hushålla med resursen "den goda jorden".
- Vi ska arbeta för rent vatten.
- Klimateffekten ska beaktas i all samhällsplanering.

## ÖVERSIKTSPLANENS ROLL

Översiktsplanering fyller flera viktiga funktioner. Den kommunomfattande översiktsplanen utgör en beskrivning av kommunens framtida utveckling. Genom att i ett och samma dokument ta ställning till många av kommunens ansvarsområden, ges möjlighet att analysera konsekvenserna av framtidsplanerna på ett samlat sätt. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande.

I grunden är översiktsplanen en fysisk mark och-vattenanvändningsplan. Men planen kan också utgöra en vision för den framtida utvecklingen genom att diskutera alternativa scenarier och dess konsekvenser för olika aspekter. Översiktsplanen är också ett kunskapsunderlag med vägledning för kommu-

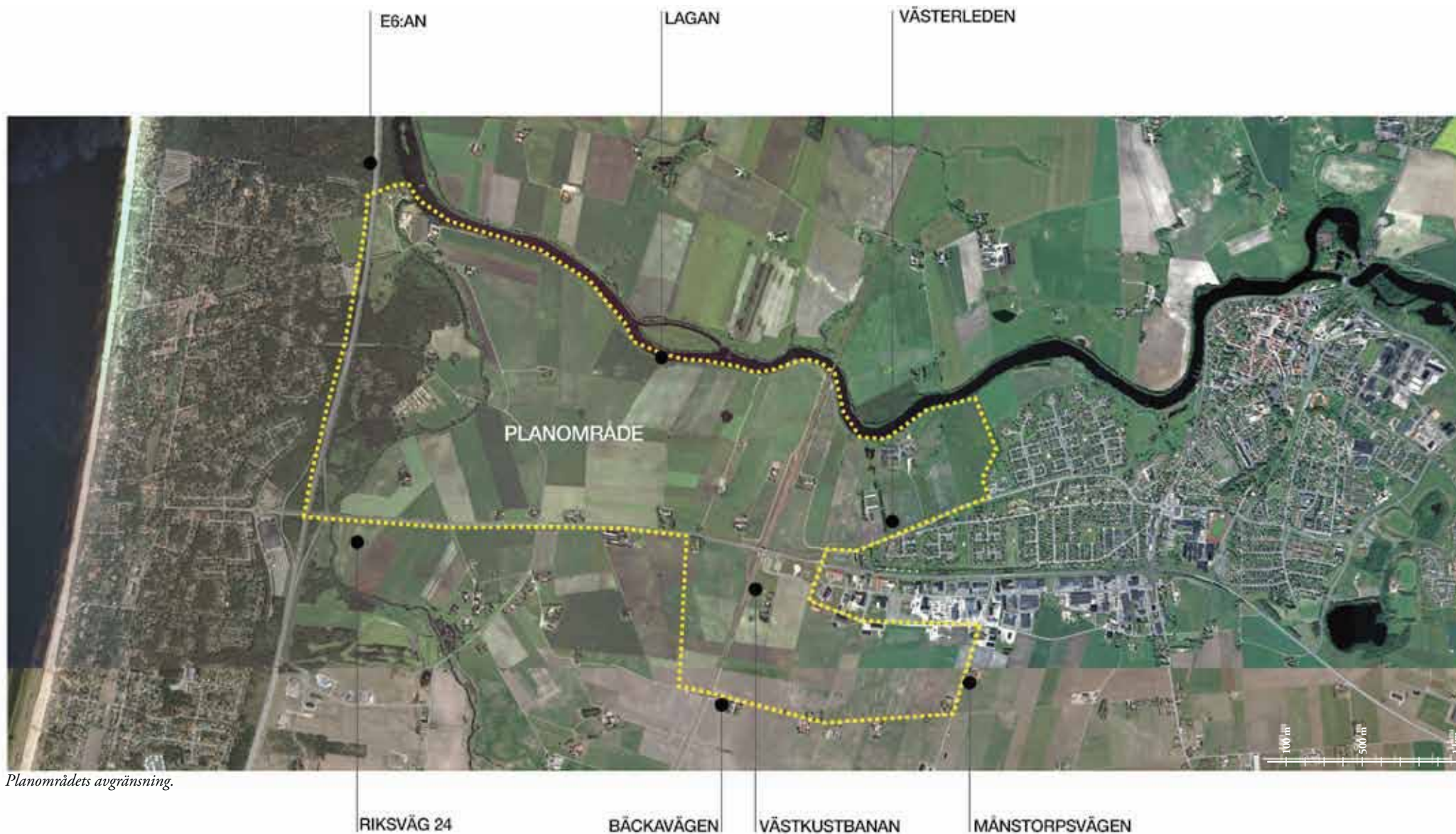
nens och andra myndigheters beslut. Vidare är den ett instrument för dialogen mellan stat och kommun beträffande riksintressenas innebörd och avgränsning. Även för den enskilde kommuninnevånaren är översiktsplanen en kunskapskälla med underlag för ställningstaganden i frågor som rör mark och vatten. Genom senare års lagstiftning har översiktsplanen fått en starkare och tydligare funktion i det förebyggande miljöarbetet.

Kommunen kan arbeta fram fördjupningar av översiktsplanen för ett geografiskt avgränsat område. Detta dokument utgör en sådan så kallad fördjupad översiktsplan. Den fördjupade översiktsplanen förelås gälla parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen. I fråga om markanvändning ersätter den fördjupade översiktsplanen den kommunomfattande.

## AVGRÄNSNING

Den fördjupade översiktsplanen avgränsas i norr av Lagan, i söder av riksväg 24 och Bäckavägen, i väster av motorväg E6 och i öster av Västerleden och Månstorpsvägen. Området omfattar knappt 450 hektar och mäter i nordsydlig riktning mellan 1-1,5 km och i öst-västlig riktning 3,5 km.





*Planområdets avgränsning.*





## 2 SAMMANFATTNING

## 2. SAMMANFATTNING

### BAKGRUND

Tillväxten i Laholms kommun har under senare år varit positiv och framställningar om exploatering har framförts. Kommunen önskar stödja ytterligare tillväxt med fler invånare och attraktiva boendemiljöer. Det har dock visat sig att ett samlat och uppdaterat översiktligt underlag saknas.

Ett planprogram för utvidningen av Laholms tätort togs fram år 2008. I programmet diskuterades två alternativa utvecklingsstrategier. Föreliggande fördjupning av översiktsplanen överensstämmer med alternativ "västerut".

### PLANOMRÅDET

Planområdet är beläget strax väster om Laholms tätort mellan motorväg E6 och befintlig tätort Laholm. Området avgränsas i norr av Lagan och i söder av riksväg 24 och Bäckavägen. Från riksväg 24 sluttar området svagt mot norr, med en markant erosionsbrant i öst-västlig riktning. Även mot söder sluttar området svagt från väg 24. Planområdet omfattar knappt 450 hektar.

### PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

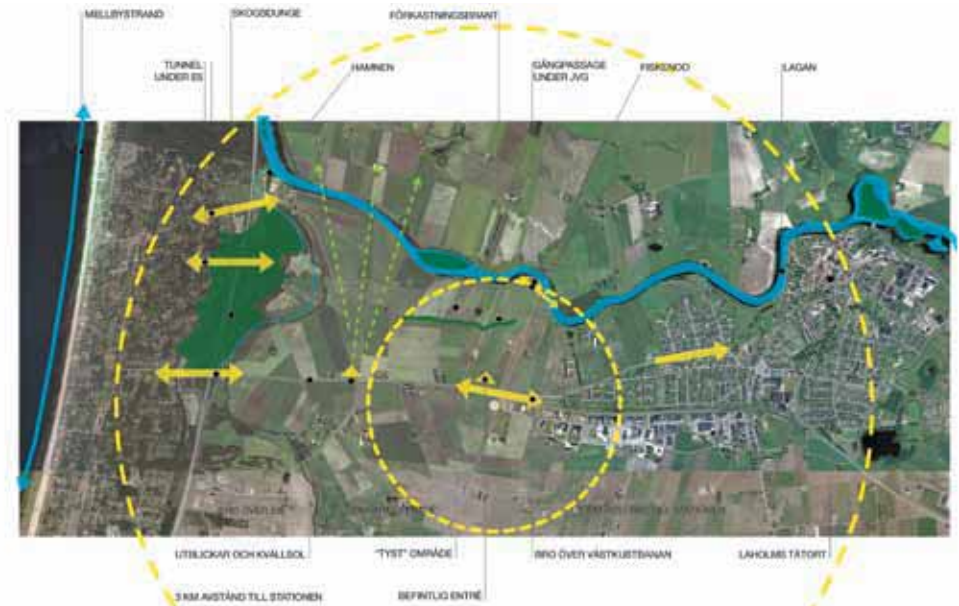
Planområdet har goda förutsättningar att kunna utvecklas till ett attraktivt tätortsområde. Närheten till både Väst kustbanan med Laholms station samt motorväg E6 skapar goda förutsättningar för näringslivetableringar och pendling. Det natursköna läget skapar goda förutsättningar för en att-

raktiv boendemiljö. Närheten till Lagan, Smedjeån samt Mellbystrand erbjuder vattenkontakt för rekreation. Uppvuxna skogspartier inom och i anslutning till planområdet erbjuder andra kvaliteter. De naturgivna förutsättningarna erbjuder långa utblickar och kvällsol.

Planområdet berörs av ett antal begränsningar. Skyddsavstånd till de omkringliggande kommunikationslederna är en sådan. Hänsyn till byggnadsfria avstånd samt bullerstörningar och riskhänsyn begränsar till viss del användningen av området. De storskaliga infrastrukturanläggningarna får också barriärverkan lokalt, vilket begränsar rörelsefriheten mellan planområdet och dess omgivning.

Skyddsavstånd till miljöstörande anläggningar såsom reningsverket och anläggningar med djurhållning krävs också. För reningsverket pågår utredning för att fastställa nödvändigt avstånd med beaktande av den utökning av verksamheter som också planeras. I anslutning till stationsområdet finns någon enstaka verksamhet som också kräver skyddsavstånd till bostäder.

De båda åarna, Lagan och Smedjeån, omfattas av strandskydd. Dessa sammanfaller för Lagans del med områden där riskavstånd för eventuella översvämningar eller erosion bör beaktas.



Områdets kvaliteter återfinns i dess strategiska kommunikationsläge samt de stora naturvärdena.

Marken inom området bedöms trots detta till allra största delen lämplig att bebygga. Viss uppmärksamhet bör ägnas de geotekniska förhållande då sättningskänslighet råder inom delar av området. Strandskyddszonen utmed Lagan och erosionsbranten genom området har tveksam bärighet och bör inte bebyggas.

Inom planområdet finns rikligt med fornlämningar. Vid en nyligen genomförd förstudie konstaterades nya fornlämningar. Flertalet av lämningarna ligger längs med erosionsbranten. Den sydvästra delen av planområdet har inte varit föremål för någon förstudie. Förhållandena på plats är dock sådana att man kan befara förekom-

ster av fornlämningarna även inom dessa områden. För området kring stationen och Väst kustbanan finns fornlämningar konstaterade i samband med anläggandet av järnvägen.

*Kartan på motstående sida visar att planområdet påverkas av ett antal begränsningar och skyddsavstånd. För mer detaljerade uppgifter hänvisas till respektive avsnitt i kapitel 3, Planeringsförutsättningar.*

**E6**  
Byggnadsfritt avstånd  
Buller och farligt gods  
Barriärverkan

**SMEDJEÅN**  
Strandskydd

**TRULSTORP 1:19**  
Hästhållning

**GASLEDNING**  
Byggnadsfritt avstånd

**LAGAN**  
Strandskydd  
Viss skredrisk i strandzonen  
Stabilitetsutredning krävs

**GEOLOGI**  
Sättningskänsligt område.

**GEOLOGI**  
Viss över-  
svänningsrisk.



- REGISTRERAD FORNLÄMNING
- NY REGISTRERAD FORNLÄMNING
- HÖG FORNLÄMNINGSPOTENTIAL
- NORMAL-HÖG FORNLÄMNINGSPOTENTIAL
- POTENTIELLA LÄMNINGAR UTIFRÅN HISTORISKT KARTMATERIAL

**VÅG 24**  
Byggnadsfritt avstånd  
Buller och farligt gods  
Viss barriärverkan

**MÄRGELGRAV**  
Detaljerad stabilitets-  
utredning krävs.

**LACKERINGSVERKSTAD**  
Skyddsavstånd till bostäder

**RENINGSVÄRKET**  
Skyddsavstånd under utredning

**MÄRGELGRAV**  
Detaljerad stabilitets-  
utredning krävs.

**EROSIONSBRANT**  
Tveksamma  
stabilitetsförhållanden.

**VÄSTKUSTBANAN**  
Byggnadsfritt avstånd  
Buller och farligt gods  
Barriärverkan

## UTGÅNGSPUNKTER

Genomförd SWOT-analys visar att planområdet har stora kvaliteter som talar för att området kan bli en bostadsmiljö med mycket hög attraktivitet. Planområdets strategiska läge med omedelbar närhet till lokala och regionala kommunikationer är en sådan attraktion. Den omedelbara närheten till höga naturvärden utgör en annan. Närheten till natur skulle också kunna bidra till att friluftsturismen utvecklas.

Utifrån kommunens vision och målprogram ges en inriktning för det fortsatta arbetet bestående av bland annat:

- Områdets attraktivitet ska vara hög.
- Utvecklingen bör fokusera på bostäder, friluftsliv och turism.
- Blandad bostadssammansättning.
- Varierad täthet.
- Högre täthet i det stationsnära läget.
- Blandade funktioner i hela området.
- Mötesplatser för alla åldrar.
- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara strukturerande för hur området disponeras.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten ska ske inom planområdet.
- Våtmarksparc anläggs för förbättrad vattenkvalitet i Lagan.
- Grönytefaktor för de tätare delarna av planområdet bör övervägas.
- Friluftsliv och turism ska möjliggöras och utvecklas inom området.

- Ett kvalitetsprogram, inkluderande ekologiskt byggande, upprättas.
- Befintliga gårdsmiljöer upplevs även fortsättningsvis som solitärer, kringgärdade av vegetation.
- Lågenergihus eller passivhus bör eftersträvas i hela planområdet.

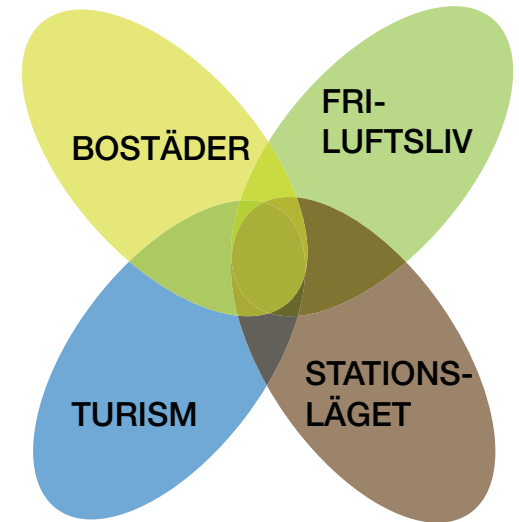
Den största utmaningen för planområdet är dess bristfälliga kopplingar till den nära omgivningen. Till Mellbystrand finns ett par befintliga underfarter under motorväg E6, vilka väl kan betjäna planområdet. Kopplingar för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik kan behöva ägnas särskild uppmärksamhet. Kopplingarna till Laholm är dessto mer problematiska, samtidigt som de kanske också rymmer en utvecklingspotential för stationsområdet. Laholms station är lokaliserad till den sydöstra kvadranten som bildas av järnvägen och riksväg 24. Den nordöstra kvadranten är i stor utsträckning berörd av skyddsavstånd från Laholms reningsverk. En ombyggd tillfart till väg 24 föreslås, vilket också skapar goda utvecklingsmöjligheter för det stationsnära läget. Länsstyrelsen och Trafikverket har med hänvisning till riskintresset för kommunikationer hävdad att väg 24:s karaktär som genomfartsled skall bibehållas. En sammanvägning av detta intresse och riksintresset för järnväg samt samhällsplaneringsintressen i övrigt måste ske i den fortsatta planprocessen. Kommunens ambition är att i dialog

söka en lösning som tillgodoser allas intressen. Kopplingarna till Mellbystrand är tillfredställande men kan behöva studeras beträffande kollektivtrafik samt gång- och cykel.

## PLANFÖRSLAGET

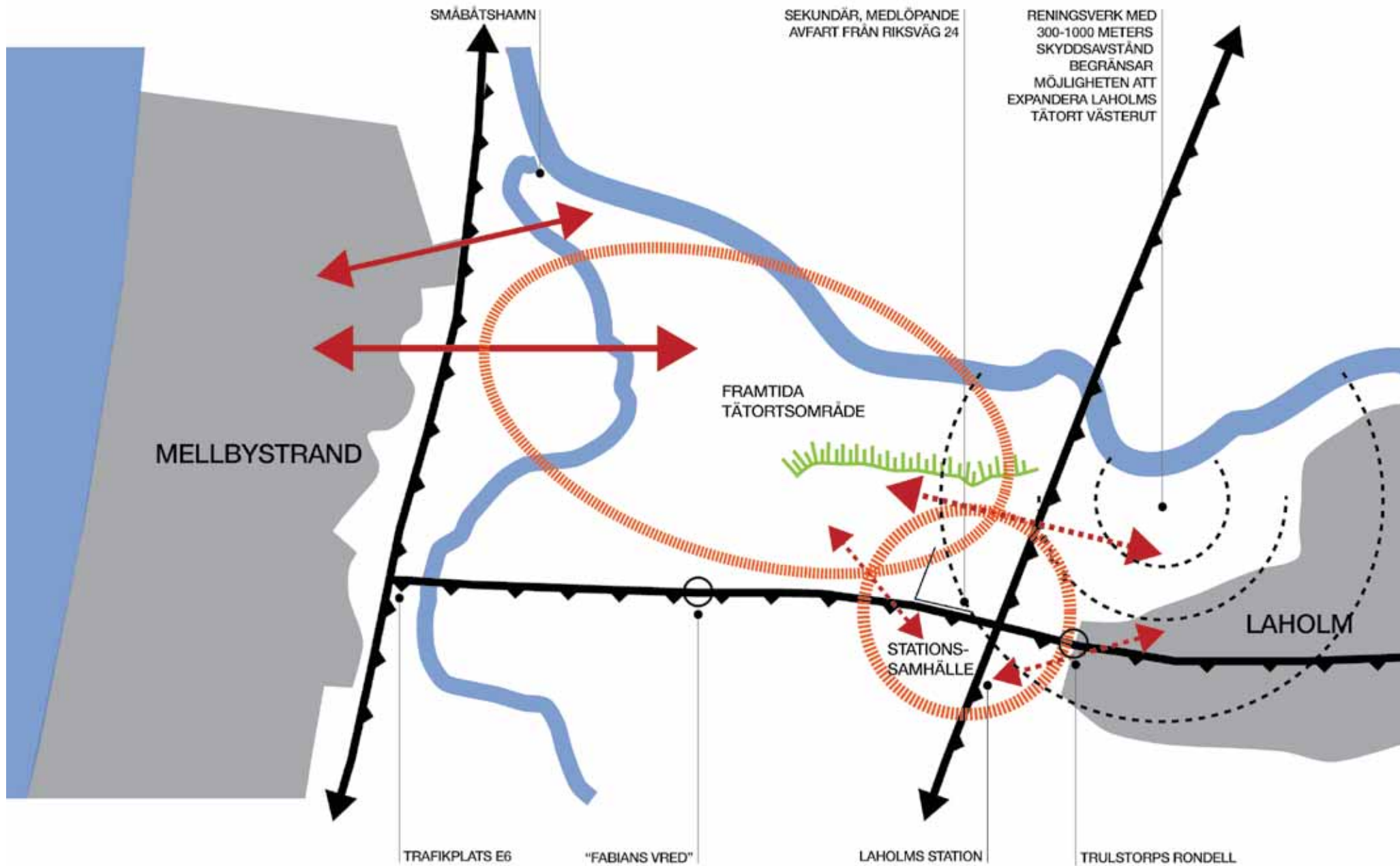
Mot bakgrund av nuvarande utbyggnadsbehov på drygt 50 bostäder om året, kan man konstatera att planområdet kommer vara föremål för utbyggnader under en lång tid. Utbyggnad på kort och lång sikt har definierats. Utgångspunkten för struktureringen av området är de naturgivna flödena, åarna, och de konstruerade anläggningarna för mänskligt flöde, väg och järnväg.

Stora delar av planområdet föreslås få bostäder som huvudändamål. Även bostadskomplement i form av dagis, lekplatser, parker och mindre anläggningar för verksamheter rymms inom denna kategorin. Det stationsnära läget föreslås utvecklas med större inslag av blandade funktioner och en högre täthet än övriga området. Områden som är översvämningskänsliga eller har särskilda värden för natur- eller kulturvärden föreslås utvecklas som närrekreationsområden. Dessa är koncentrerade till planområdets nordöstra del samt längs med erosionsbranten. En campingplats med inriktning mot fiske föreslås i nordost.



*Planområdets föreslås utvecklas utifrån en samverkan mellan attraktiva bostäder, tillgängligt friluftsliv, en stark turism och ett tillvarataget stationsläge.*

*Kartan på motstående sida illustrerar att den största utmaningen för planområdet ligger i möjligheten att koppla området till sin omgivning på ett sådant sätt att det blir en del av tätorterna och inte en isolerad enklav.*



Längs erosionsbranten löper ett samlande stråk för friluftsliv, utblickar och landmärken. Friluftsstråket övergår i en ny skogsdunge strax väster om Smedjeån, vilken an knyter till skogspartierna i Mellbystrand.

Delområde Väster, Åstaden, föreslås utvecklas med lägre bostadsbebyggelse i form av villor och radhus. Tillfart till området kan ske från befintligt vägnät. Kollektivtrafikförsörjning kan ordnas genom att busslinjen från Mellbystrand förlängs. Området bedöms översiktligt kunna rymma cirka 600 bostäder. Skola, förskola och annan service som kan komma att krävas rymms också inom området.

Stationsområdet omfattar markområden både öster och väster om Västkustbanan. En anpassning av planförslaget till befintliga förhållanden innebär att de östra delarna av stationsområde föreslås få en tyngdpunkt mot verksamheter och handel. Dock förutsätts hela stationsområdet kunna rymma en blandad och tät bebyggelse.

För delområde Söder, tillsammans med markområdena närmst riksväg 24, föreslås pågående markanvändning, jordbruk, fortgå. På sikt bedöms dock områdena vara lämpliga att exploatera. Vilket ändamål som då blir aktuell får avgöras i samband med detaljplanering.

Ett utredningsområde finns definierat i planområdets nordöstra del. Området har ett strategiskt läge samtidigt som det är

påverkat av skyddsavstånd från bland annat reningsverket. Utredning av planeringsförutsättningarna pågår men är inte slutförd, varför lämplig markanvändning inte kan specificeras.

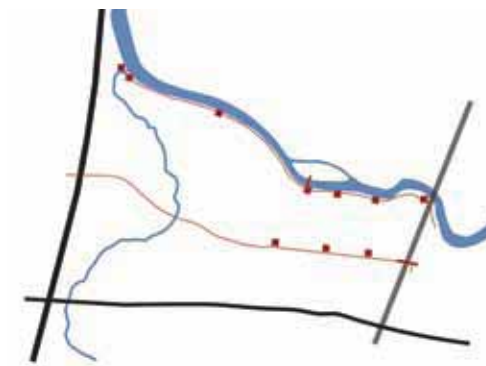
Delområdena är utformade så att de alla kan rymma antingen villor, radhus eller flerbostadshus. Även en kombination av dem alla är möjlig. Vissa kvarter kan också anläggas som park eller för allmänna ändamål såsom lekplats och dagis. Antal bostäder som kan rymmas inom området är beroende av vilken täthet och boendetyptologi som väljs i det fortsatta planarbetet. En översiktlig uppskattning är dock att hela planområdet kan rymma drygt 2000 nya bostäder.

En ny cirkulationsplats på riksväg 24 föreslås som komplement till de två befintliga vid Fabians vred och Trulstorp. Den föreslagna cirkulationsplatsen är avgörande för att skapa en tillräckligt god tillgänglighet till stationsområdet.

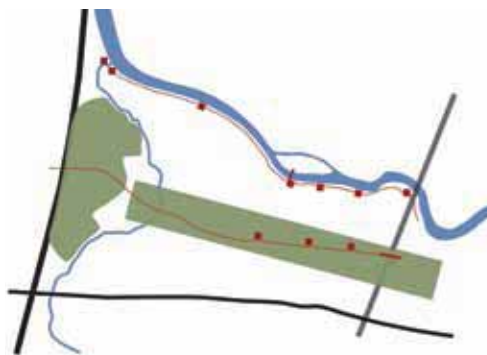
Ett övergripande vägnät är skisserat i planförslaget. Detta syftar till god framkomlighet och orienterbarhet och det är hit den framtida kollektivtrafiken föreslås förläggas. Även separata cykelvägar bör lokaliseras hit. För att skapa mer gena cykelvägar förelås en ny cykelbro över Västkustbanan. Övriga gator inom planområdet bör gestaltas för blandtrafik i två hierarkier, där gårdgator utgör den lägsta hierarkin. Behovet av både robusthet och flexibilitet, innebär att en kontinuerlig gatustruktur är att föredra inom hela planområdet.



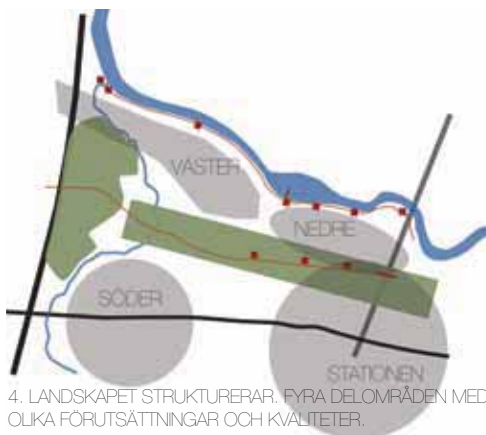
1. BEFINTLIG SITUATION. VATTENDRAGEN OCH DEN ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTUREN DEFINIERAR OMRÅDET.



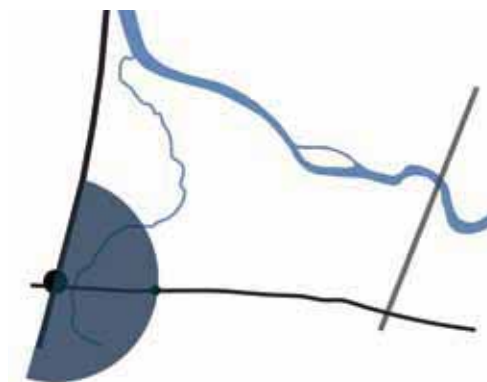
2. TA FASTA PÅ TURISM OCH FRILUFTSLIV. FLER ATTRAKTIVA OCH TILLGÄNGLIGA MÅLPUNKTER OCH VANDRINGSLEDER LÄNGS ÅN OCH EROSIONSRANTEN.



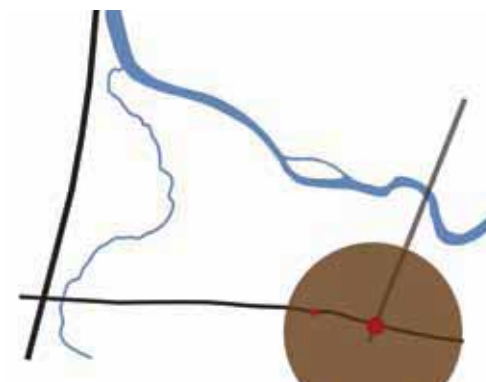
3. KOMPLETTERA BEFINTLIG SKOGSDUNGE. UTVECKLA ETT VARIERAT GRÖNSTRÅK TVÄRS OMRÅDET. NY CAMPINGPLATS FÖR FRITIDSFISKE .



4. LANDSKAPET STRUKTURERAR. FYRA DELOMRÅDEN MED OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KVALITETER.

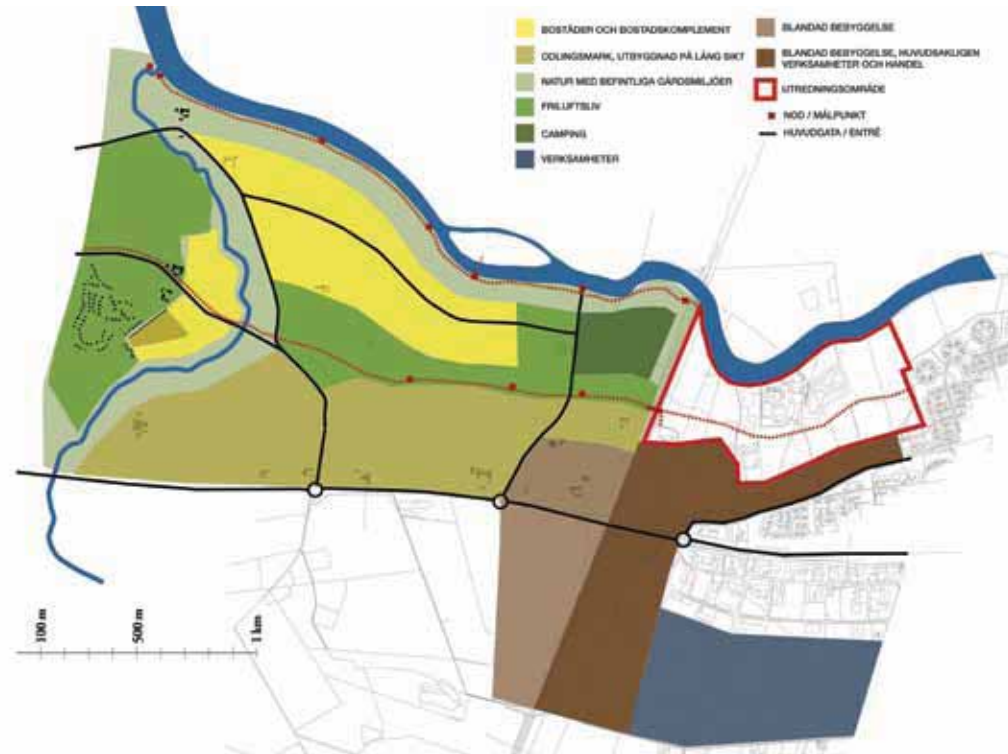


5. VERKSAMHETER MED ANKNYTNING TILL LOGISTIK OCH BILSERVICE PRIORITERAS INVID MOTORVÄGSPÅFARTEN.



6. BLANDADE FUNKTIONER OCH HÖGRE TÄTHET I DET STATIONSNÄRA LÄGET. NY TÄTORTSPORT MARKERAR LAHOLMS ENTRÉ INVID STATIONSLÄGET.





*Framtida markanvändning inom planområdet. Två utbyggnadsskede beskrivs. För de områden där detaljplanering förutsätts kunna påbörjas omedelbart ingår området väster om Smedjeån tillsammans med området öster om Åmot, även kallat Åstaden, i en första etapp. Även för stationsområdet kan det vara aktuellt att påbörja förberedande planeringsarbeten. Bedömningen är att detta område är mer komplext och kommer att kräva längre tid innan exploatering kan påbörjas.*

*Den framtida markanvändningen anger även att jordbruksmarken inom området på lång sikt är aktuell för utbyggnad.*

## KONSEKVENSER

Två olika beskrivningar av planens konsekvenser har upprättats. Konsekvensbeskrivningen som ingår i föreliggande handling är bred till sitt innehåll och fokuserar på strategiska överväganden och måluppfyllelse. Den andra konsekvensbeskrivningen är en miljöbedömning i enlighet med Miljöbalken och redovisas i en separat miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Tre alternativ beskrivs i konsekvensbeskrivningen; nollalternativ, öp-alternativ och föp-alternativ. Bebyggelseutveckling innebär som regel alltid att något miljömål påverkas negativt medan andra mål uppnås genom förändringen. Exempelvis kan nämnas att en utveckling av bebyggelsen vid tätorten påverkar energihushållningen positivt men jordbruksmarksresursen negativt. En vägutbyggnad ger positiva sociala och ekonomiska konsekvenser medan de nationella och globala miljökonsekvenserna kan påverkas negativt.

Planförslaget bedöms ha övervägande positiva effekter på sociala och ekonomiska faktorer. Främst handlar det om att Laholm kan trygga en långsiktig befolkningstillväxt och tillvarata stora samhällsekonomiska investeringar som gjorts i den övergripande infrastrukturen. Planförslaget bedöms också kunna bidra till en positiv näringslivsutveckling med förbättrade möjligheter att utveckla service- och tjänstesektorn.

Beträffande konsekvenser för miljön är dessa mer komplexa. Jordbruksmark tas i anspråk och landskapsbildningen förändras dramatiskt vid en utbyggnad. Utifrån ett hållningsperspektiv är det negativt att jordbruksmark bebyggs. Vid ett genomförande av planförslaget skulle jordbruket upphöra samtidigt som anläggningar för omhändertagande av dagvatten skulle tillkomma. Dessa förväntas ha en positiv effekt för vattenkvaliteten i Lagan, Smedjeån och Laholmsbukten.

Planförslaget bedöms inte få någon negativ påverkan på skyddsvärda miljöer. Tillräckliga avstånd innehålls samtidigt som nya natur- och skogsområden planeras. Även tillgängligheten till frilufts- och rekreationsområden ökar genom planförslaget, vilket kan ha positiva effekter för folkhälsan.

Planförslaget medför totalt sett ett ökat trafikarbete. Det stationsnära läget, föreslagna omdragningar av busslinjer och anläggandet av ett gent cykelnät är åtgärder för att det ökade transportarbetet ska ske på ett hållbart sätt.





### 3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## 3.1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR **GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLAN**

### **RELATION FÖP – ÖP**

Fördjupningen av översiktsplanen föreslås ersätta den gällande kommunomfattande översiktsplanen i alla delar. En översyn av den kommunomfattande översiktsplanen har påbörjats. Avsikten är att inarbeta denna fördjupning i den kommande översiktsplanen.

### **PLANPROGRAM**

Ett program till fördjupad översiktsplan för Laholms stad med omnejd/Lilla Tjärby, Laholms kommun har upprättats. I planprogrammet skisseras två principalalternativ för utvecklingen av Laholms tätort. Principalalternativ förtätning omfattar förutom en förtätning av centralorten även en utvidgning av Laholms tätort norr om Lagan. Principalalternativ västerut omfattar en expansion av Laholm väster- och söderut. Föreliggande förslag till fördjupning av översiktsplanen ligger i linje med principalalternativ västerut.

### **ALLMÄNT**

Gällande kommunomfattande översiktsplan för Laholms kommun antogs den 29 januari 2004. Översiktsplanen utgör kommunens samlade ställningstagande kring strategiska framtidsfrågor.

Utifrån den nulägesbeskrivning som görs i översiktsplanen kan utläsas ett par övergripande framtidsfrågor vilka är särskilt relevanta för planområdet:

- Kommunen är beroende av en inflyttning för att uppväga låga födelsetal. Därmed är det också av vikt att man kan erbjuda konkurrenskraftiga boendemiljöer där man slår vakt om de speciella kvaliteter som Laholm kan erbjuda.
- Vid sidan av jordbruket anses tjänsresektorn, och främst turistnäringen, vara en framtidssektor med goda förutsättningar att växa och utvecklas.
- Av den kommunomfattande översiktsplanen kan man utläsa ett intresse av att särskilt satsa på etableringar av logistikföretag.
- Möjligheterna att iordningställa anläggningar för omlastning av gods mellan bil- och järnvägstrafik i Knäreds- och Laholmsområdet.
- Tillgänglighet till järnvägsstationen i Laholm när framtida bostäder och arbetsplatser planeras.

Såväl attraktionskraften för nya invånare som för turister samspekar med de höga naturvärdena som finns i Laholm och inom planområdet. Även planområdets oerhört strategiska läge i relation till övergripande infrastruktur är viktigt att beakta.

### **EKOLOGISKT KÄNSLIGA OMRÅDEN**

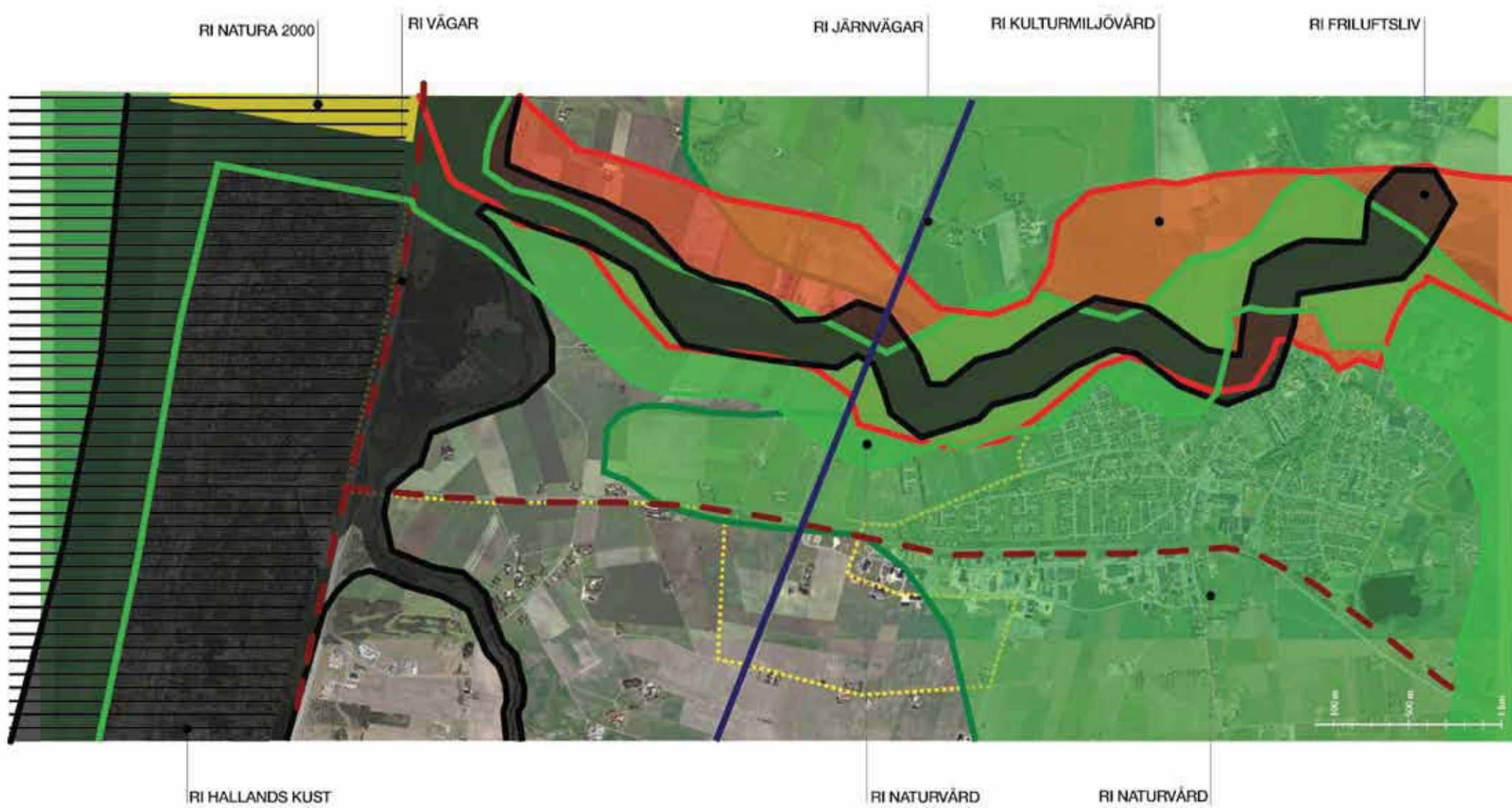
Planområdet ingår i ett område som utpekats som ekologiskt känsligt. Området benämns kustslätten och utgörs av landområdet från havet och in till högsta kustlinjen.

Områdets känslighet beror av att matjorden innehåller ett omfattande kvävelager pga den mångåriga tillförelsen av konst- och naturgödsel.

### **RIKSINTRESSEN**

Planområdet berör ett par områden av riksintressen för naturvård, ett par område av riksintresse för kulturmiljövård samt ett område av riksintresse för friluftslivet. Dessa riksintressen sammanfaller till stora delar och är koncentrerade främst till området kring Lagan och utredningsområdets västra delar. Därutöver utgör väg E6 och väg 24 riksintresse för kommunikationer, vägar och Väst kustbanan utgör riksintresse för kommunikationer, järnväg. I nära anslutning till planområdet finns ett Natura 2000-område, vilket omfattas av reglerna för riksintresset. Utanför planområdet återfinns också riksintresset Hallands kust.

Området Laholmsbukten-Eldsbergaåsen-Genevadsån-Lagan (NN 19) är ett av två berörda områden av riksintressen inom planområdet. Centralt i intresset är Lagan och dess betydelse för såväl upplevelsen av landskapet som dess ekologiska värden. Det anses som väsentligt att tillförseln av näringsämnen till Laholmsbukten och omgivande havsområde minskas. Kommunen har i sitt ställningstagande till riksintresset angivit att Lagans närområde skall kunna utnyttjas för en försiktig utveckling av La-



Gällande översiktsplan // Riksintressen

holms tätort med beaktande av bland annat naturvärdena.

Laholmsområdet (NN 22) utgör det andra av de två berörda riksintressena för naturvård. Området har stort geologiskt värde för forskning. Som ett tillräckligt skydd för värdena anges att jordbruket inom huvuddelen av området bibehålls. Riksintresset utgör dock inget hinder för en planmässig utbyggnad av befintliga tätorter. Kommunen har i sitt ställningstagande till riksintresset framfört att inför större exploateringsföretag skall naturvårdande myndigheter ges möjlighet att inventera och dokumentera ianspråktaga arealer.

Lagadalen (KN40) utgör riksintresse för kulturmiljövården med anledning av dess exempel på vattenkraftens utbyggnad under början av 1900-talet. I den del av Lagan som flyter genom Laholms kommun finns sju kraftverk. Inga av dessa återfinns dock inom planområdet.

Laholms innerstad och Lagaholm (KN 41) utgör riksintresse för kulturmiljövården. Värdekärnan i området berör inte direkt föreliggande planområde. Relevant att beakta är dock förhistoriska gravhögar och en förmodad förhistorisk handelsplats norr om Lagan. Kommunen har i sitt ställningstagande till riksintresset bland annat meddelat att landskapsförändrande åtgärder inom det öppna odlingslandskapet skall undvikas.

Fritidsfisket utgör bevekelsegrunden för att Lagan ingår i området av riksintresset för

friluftsliv, Laholmsbukten (FN 14). Kommunens ställningstagande framgår av den fördjupade översiktsplanen för kustzonen, antagen i juni 1999.

I riksintresset för kommunikationer, järnvägar ingår Väst kustbanan tillsammans med sträckan Halmstad-Hässleholm. Centralt i riksintresset är Väst kustbanans betydelse för pendlingen mellan städerna i Halland samt att den är en viktig interregional förbindelse för passagerar- och godstrafiken. Hässleholmsbanan används främst för godstrafik. Kommunens ställningstagande till riksintresset innebär att ny bebyggelse nära järnvägsområdena bör undvikas på grund av risken för buller och vibrationer och att ett skyddsavstånd på 50 meter på båda sidor om spåren ska innehållas.

Beträffande riksintresset för kommunikationer, väg E6 och väg 24 anges att den förstnämnda har stor betydelse både för lokal, regional och interregional trafik, medan väg 24 anses ha stor betydelse för främst den lokala och regionala trafiken. Kommunens ställningstagande till väg E6 innebär att gällande restriktioner och begränsningar skall beaktas. För väg 24 är kommunens intentioner att finna en lösning som tillgodoser både riksintressena för järnväg och väg, dvs en lösning där framkomligheten på väg 24 bibehålls, men där även ett effektivt utnyttjande av stationsområdet tillskapas. Kommunen anser att ett effektivt utnyttjande av stationsområdet är avgörande för att tillgodose riksintresset för järnväg och dess möjligheter att bidra till ett klimatsmart resande. Länsstyrelsen och Trafikverket har

med hänvisning till riskintresset för kommunikationer hävdad att väg 24:s karaktär som genomfartsled skall bibehållas, varför slutlig prövning kommer att ske i detaljplaneskedet.

Natura 2000-området, Höka-Tönnersa flygsandsfält, är ett särskilt värdefullt naturområde beläget strax nordväst om planområdet. Flygsandsfältet är ett kustnära område med sandstrand, sanddyner och dynskog. Inslaget av bebyggelse och anläggningar är ringa. Liknande sandpräglade områden i denna storlek saknas i övrigt vid svenska västkusten. Området är dock bullerstört av E6:an. Kommunen har i sitt ställningstagande till riksintresset angett att gällande restriktioner och begränsningar ska beaktas.

Kustzonen i Halland är särskilt omnämnt i miljöbalken för dess höga natur- och kulturvärden och dess betydelse för det rörliga friluftslivet. Kustzonen utgörs, i det geografiska avsnitt som föreliggande plan behandlar, av området väster om väg E6. Inom området skall turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet eller för utförandet av totalförsvarets anläggningar. Kommunens ställningstagande till riksintresset framgår av den fördjupade översiktsplanen för kustzonen, antagen i juni 1999. Ställningstagandet innebär att enbart en begränsad utbyggnad i kustzonen tillåts, utöver planlagda områden.

## MARKANVÄNDNING

Enligt den kommunomfattande översiktsplanen innebär den långsiktiga, övergripande strukturen för bostadsbyggandet att staden på längre sikt växer utmed södra sidan av Lagan. Det innebär i sig att Mellbystrand och Laholm på lång sikt kan komma att bindas samman mellan riksväg 24 och Lagan.

I den kommunomfattande översiktsplanen pekats två områden för tätortsutveckling ut inom berört planområdet. Det västra, av de två områdena, ingår i ett större tätortsområde för hela Mellbystrand. Detta område har delvis blivit utbyggt med friliggande villabebyggelse längs med Smedjeån. Gällande strandskydd har dock inneburit att hela området inte har kunnat exploateras. Det norra området ingår också i ett större tätortsområde, vilket omfattar tätorten Laholm. Här har någon utbyggnad ännu inte skett. Området sträcker sig längs med Lagans södra åkant. Området öster om Väst kustbanan ingår också i översiktsplanen.

Den kommunomfattande översiktsplanen omnämner också särskilt väg 24, vilken pekats ut som rekommenderad led för farligt gods. Vidare omnämns en led för ridning och/eller cykel samt vandring, vilken korsar planområdet med målpunkter i Mellbystrand. En småbåtshamn i planområdets norra del samt ett naturminne i nära anslutning till densamma är också utpekade. Naturminnet utgörs av en ek.

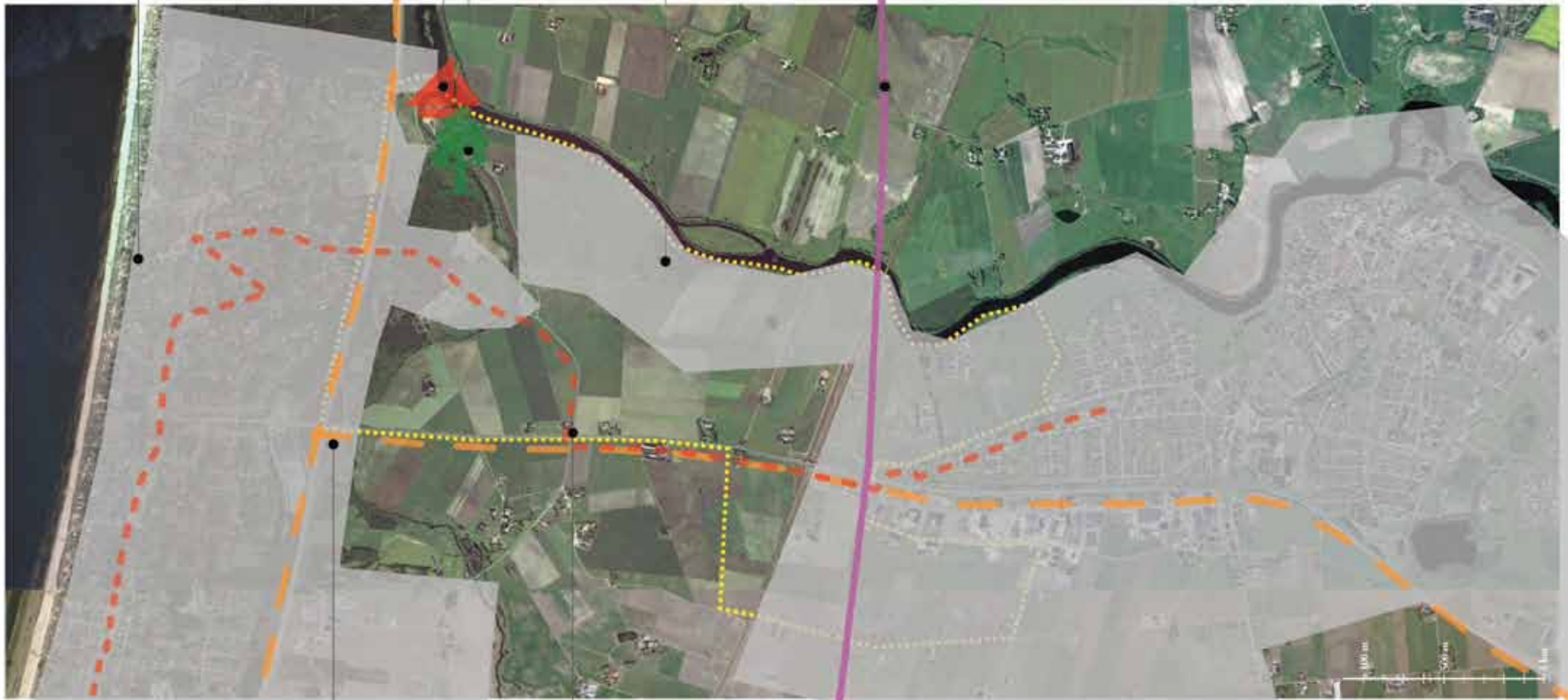
TÄTORTSOMRÅDE

SMÅBÅTSHAMN

NATURMINNE

TÄTORTSOMRÅDE

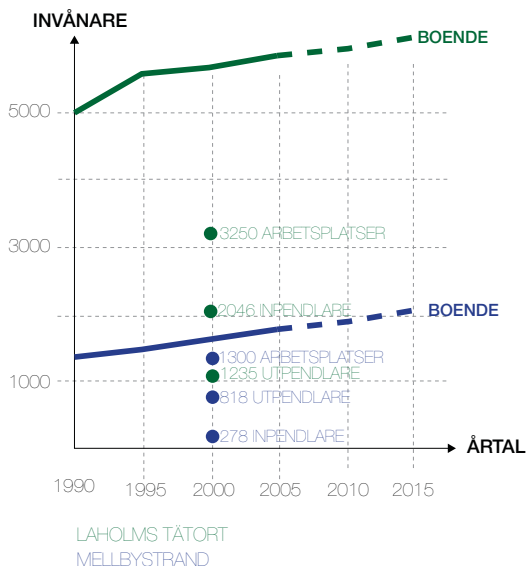
GASLEDNING



REKOMMENDERAD VÄG  
FÖR FARLIGT GODS

RIDLED SAMT CYKEL-  
ELLER VÄNDRINGSLED

## 3.2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR BEFOLKNINGSUTVECKLING



### BEFOLKNINGSPROGNOS

Under slutet av 1900-talet hade Laholms kommun en negativ befolkningsutveckling. Födelseetalen var låga och flyttströmmarna gick mot storstäder och universitetsstäder. Från toppåret 1995, då befolkningen uppgick till 23 120 personer, har siffran sjunkit till cirka 23 000. År 2000 bröts den negativa kurvan och idag finns drygt 23 000 invånare. Fortfarande återstår dock att öka inflyttningen av barnfamiljer.

Kommunen har 2007 antagit en befolkningsmålsättning att kommunen ska ha 25000 invånare år 2020. Med hänsyn tagen till svaga födelseetal, behövs ett inflyttningsnetto på 150 personer/år, om befolkningsprognosen ska infrias. Eftersom befolkningsökningen i riket inte heller är särskilt hög krävs att Laholm kan attrahera ny befolkning från andra platser i Sverige, och kanske även från Danmark. Inflyttningen till det närliggande Mellbystrand, har under de senare åren ändrat karaktär med fler yngre pensionärer. Detta har resulterat i att dessa är fler än kommungenomsnittet. Under de senaste åren har även en inflyttning av barnfamiljer ökat.

### NYBYGGNADSBEHOV

För att locka människor att flytta till kommunen krävs att en mångfald av parametrar uppfylls. Attraktiva bostäder tycks vara en av de mest väsentliga. För att beräkna nybyggnadsbehovet behöver man beakta hushållskvoten. I 1990-års folk- och bostadsräkning var denna 2,4. Nu sjunker den till cirka till 2,3. Med beslutad befolkningsmålsättning innebär detta att det i kommunen bör byggas 65 nya bostäder per år fram till 2020.

Planområdets unika läge och kvaliteter medför att merparten av nybyggnaden bör ske här. Utbyggnadsetapper om 50 bostäder

per år bör eftersträvas. För närvarande byggs det ett 30-tal nya bostäder per år i Laholmsområdet.

### VARIERAT BOSTADSBESTÅND

Kommunens ambition är att erbjuda bostäder för alla bostadsökande. Således skall det finnas såväl små hyresrätter som passar ungdomar, som attraktiva tomter för villor. För att locka nya kategorier av boende till kommunen skall särskild kraft ägnas åt att ta till vara kommunens konkurrensfördelar, som exempelvis läget i regionen samt natur- och kulturvärden. En sådan planering fordrar i hög grad att kommunen kan erbjuda attraktiva bostadsområden med hög boendekvalitet.

Runt storstadsområdena finns en ny grön våg. Teknikens landvinningar inom framför allt IT-området innebär att man kan arbeta hemma i bostaden. Mycket tyder således på att nya mönster för bosättning kan växa fram. Med sitt läge i en expansiv region och stora natur- och kulturkvaliteter kan Laholms kommun erbjuda bostadslägen med hög kvalitet.

### NÄRINGSLIVSSTRUKTUR

Jämfört med riket har Laholms tätort en mycket stor andel sysselsatta inom industri- och tillverkningssektorn. Motsvarande jämförelse för finansiell verksamhet och

företagstjänster visar på en betydligt lägre sysselsättningsgrad än genomsnittet för riket. Speciellt anmärkningsvärt är att Laholm ligger under riksgenomsnittet för handel och kommunikation trots att Laholm är en turistort. För att stå starkare vid framtida strukturella förändringar av arbetsmarknaden behöver tjänstesektorn utvecklas. En flexibel planering eftersträvas av verksamhetsområden och arbetsplatser, vilka kan öppna upp för framtida arbeten inom främst service och tjänstesektorn. Entreprenörboende bör övervägas.

### PENGLING

Laholms tätort har fler som pendlar in till orten än ut. Inpendlare kommer i huvudsak för arbeten inom industri och tillverkningssektorn, men även till arbeten inom olika former av offentlig förvaltning, administration och handel.

Utpendlarna åker både till större tillverkningsföretag i grannkommunerna och till arbeten som kräver en högre utbildning, exempelvis arbeten inom högskolesektorn och olika former av företagsadministration.

Mellbystrand är fortfarande till karaktären en pendlingsort, men en hel del arbetsplatser inom service och tjänster har tillkommit de senaste åren.



## 3.3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

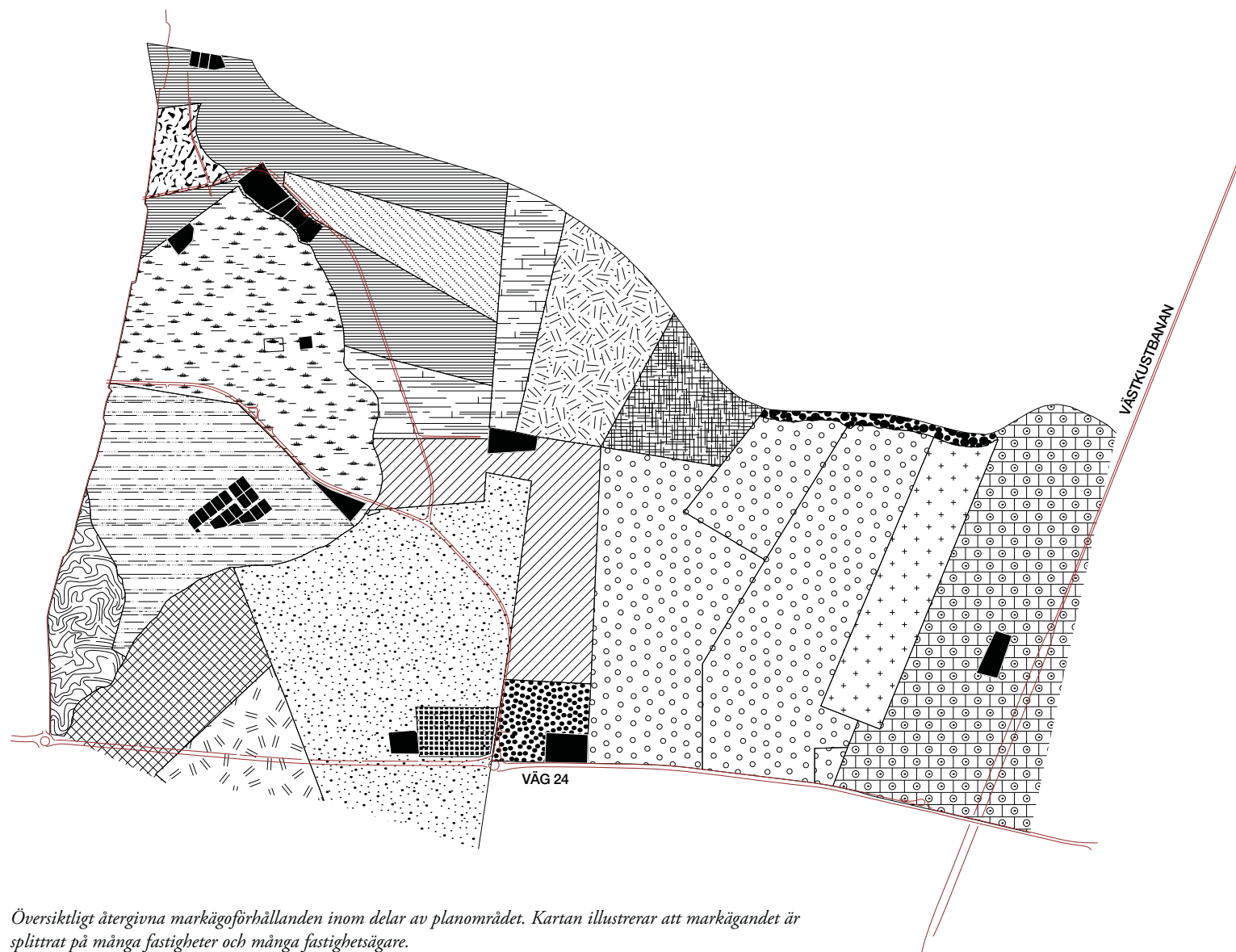
### SPLITTRAT FASTIGHETSBESTÅND

Marken inom planområdet ägs nästan uteslutande av privatpersoner. Undantag finns i anslutning till de statliga vägarna och järnvägen. Laholms kommun äger en fastighet inom planområdet.

Markägoförhållandena inom planområdet är splittrade. Merparten av fastighetägarna äger enbart en fastighet. Detta gäller såväl villatomter som brukningsenheter. Fyra fastigheter centralt i området har dock samma fastighetsägare till alla.

Kommunen bör överväga om inte ett större kommunalt markäggande inom exploateringsområdena vore önskvärt. Detta skulle öka kommunens förutsättningar att styra exploateringsprocessen, utbyggnadstakten och kvaliteten på den byggda miljön.

Observera att vidstående karta ska uppfattas som en illustration och inte en absolut information om fastighetsgränser och ägare. Samfälligheter är inte representerade i illustrationen.



Översiktligt återgivna markägoförhållanden inom delar av planområdet. Kartan illustrerar att markägandet är splittrat på många fastigheter och många fastighetsägare.

## 3.4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR KULTURMILJÖ

### FORNLÄMNINGAR

En arkeologisk förstudie har genomförts för stora delar av planområdet i syfte att värdera området utifrån fornlämningspotential.

Den rika fornlämningsförekomsten vittnar om att området har varit en attraktiv boplatz under lång tid. Tio registrerade fornlämningar finns inom det område som undersökts, eller i dess omedelbara närhet. Fornlämningarna från stenålder är främst koncentrerade till 15 meters kurvan, vilken löper genom planområdet i öst-västlig riktning. En fornlämning finns registrerad från bronsåldern i områdets östra delar. Denna utgjordes tidigare av en hög, vilken idag är helt bortplöjd. Även från järnåldern finns en fornlämning registrerad. Denna undersöktes i samband med anläggandet av Väst-kustbanan.

Fördjupade studier av det historiska kartmaterialet ger ytterligare indikationer på medeltida eller äldre lämningar inom undersökningsområdet. I den sydvästra delen av området finns på skifeskartan från år 1817 ett antal tegar som bär namn som indikerar att här har funnits bronsåldershögar. Här återfinns också tegar med namn som anknyter till vikingatid, och en eventuell kultplats. Kartmaterialet ger också indikationer på medeltida gårdslämningar inom fastigheten Trulstorp 1:25.

Den arkeologiska fältundersökningen visar att fornlämningspotentialen är hög längs med och över 15 meters kurvan, framförallt i undersökningsområdets sydvästra del. Även slutningen bedöms ha en hög fornlämningspotential. Området mellan Lagan och slutningen bedöms däremot, med få avvikelser, ha en normal eller låg fornlämningspotential.

Förstudien resulterade i att ett par nya fornlämningar registerats, förutom precisering av de redan befintliga. Byggnation inom området kommer att behöva föregås av arkeologiska utredningar.

För återstående del av planområdet kommer motsvarande förstudie att behöva utföras. Med tanke på områdets topografi och närhet till Smedjeån är det troligt att även här förekommer fornlämningar.

För området kring stationen och järnvägen finns registrerade fornlämningar att ta hänsyn till. Det kan inte heller uteslutas att det kan förekomma fler fornlämningar inom det stationsnära läget.

### KULTURHISTORISKA MILJÖER

Inom planområdet finns ett antal befintliga gårdsmiljöer och bostadshus. Gårdsmiljöerna ligger exponerade i landskapet, till viss del omgivna av uppvuxen vegetation. Två

gårdsmiljöer har pekats ut i Kulturmiljö i Hallands inventering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

På fastigheten Åmot 1:77, i planområdets nordöstra del, återfinns en långloftsstuga som troligen härrör från 1700-talet. Byggnaden återfinns på sitt ursprungliga läge och har inte flyttats i samband med laga skifte. Byggnaden är rödmålad och uppförd i locklistpanel med sadeltak. Takmaterialet är inte ursprungligt. Byggnaden ligger inom riksintresset för kulturmiljövården och tillmäts klass C, enligt Kulturmiljö i Hallands inventering. Bebyggelsen ligger skyddad mellan Smedjeån och befintlig väg, Åmotsvägen. Något ytterligare respektavstånd bedöms inte krävas. Skydds- eller varsamhetsbestämmelser bör övervägas i samband med detaljplanering i området.

På fastigheten Trulstorp 1:108 finns en gårdsmiljö vilken bedöms vara av kulturhistoriskt värde. Även denna bebyggelse har tillmäts klass C enligt Kulturmiljö i Hallands inventering. Gårdsmiljön består av en bostadslänga i korsvirke/lersten och en ursprunglig ekonomibyggnad från 1870-tal. Strax efter sekelskiftet uppfördes nya ekonomibyggnader i trä och tegel placerade i en H-form i nära anslutning till gården. Det kulturhistoriska värdet står att finna i gårdsmiljöns miljöskapande atmosfär. Be-

byggelsen omfattas inte av något befintligt skydd. Skydds- eller varsamhetsbestämmelser bör övervägas i samband med detaljplanering i området. Ett visst respektavstånd till ny bebyggelse bör innehållas.

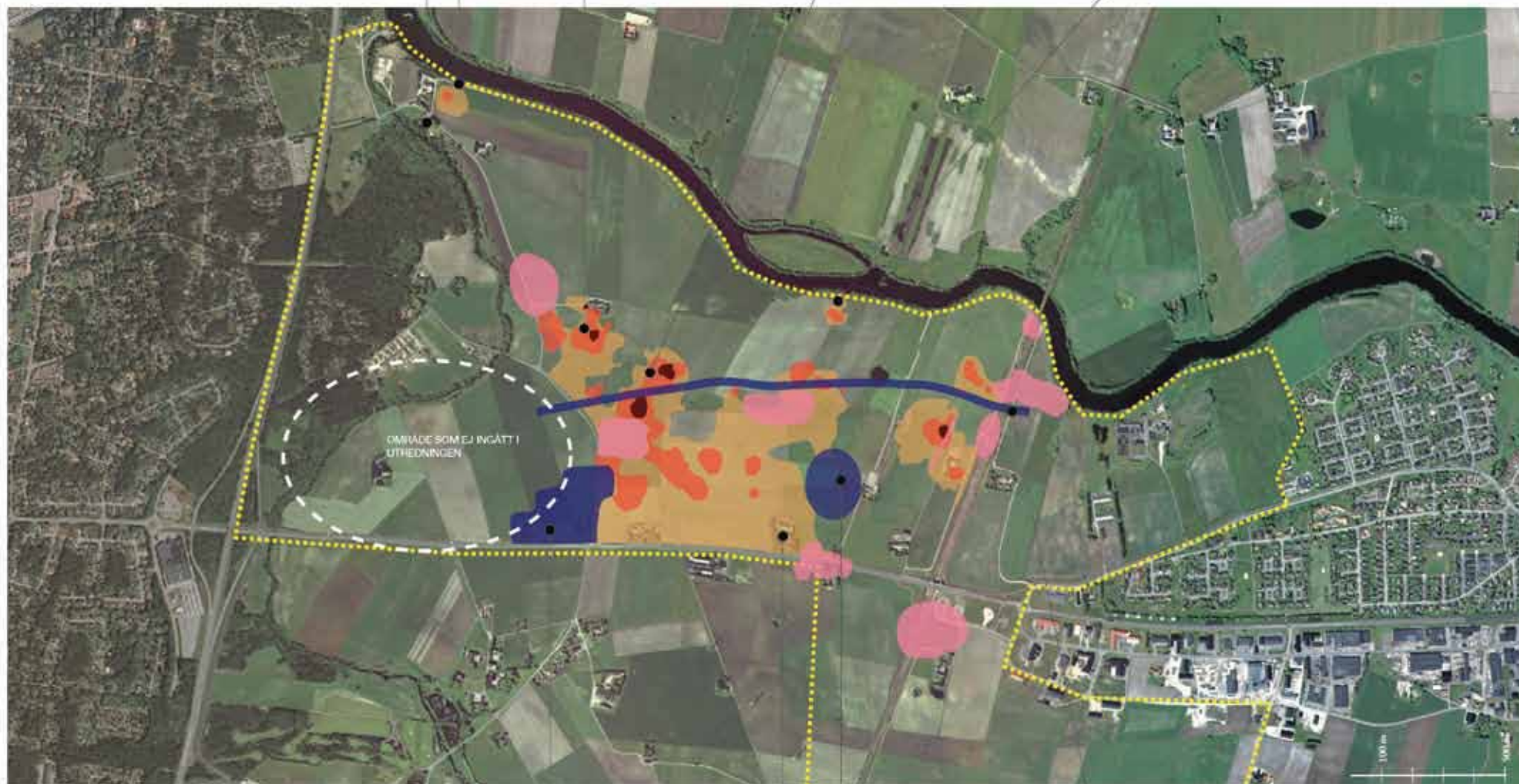
**KULTURHISTORISK  
VÄRDEFULL BEBYGGELSE**  
Klass C.

**FYND**  
Fynd av flinta.

**NY FORNLÄMNING**  
Ny fornlämning registreras.  
Fynd av flinta, Bronsålder.

**NY FORNLÄMNING**  
Ny fornlämning registreras.  
Mellan 15 och 10 meters kurvan.  
Fynd av flinta. Möjlig ny boplatz.

**INVID LAGAN**  
Enda området utmed Lagan som innehöll ren sand.  
Ngt fynd av flinta, ej tillräcklig omfattning för att registrera ny fornlämning.



OMRÅDE SOM EJ INGÅTT I  
UTREDNINGEN

- REGISTRERAD FORNLÄMNING
- NY REGISTRERAD FORNLÄMNING
- HÖG FORNLÄMNINGSPOTENTIAL
- NORMAL HÖG FORNLÄMNINGSPOTENTIAL
- POTENTIELLA LÄMNINGAR UTIFRÅN HISTORISKT KARTMATERIAL

**SKATEHÖGEN, ULLÅKER, THORSÅKER**  
Gamla namn, av från Vikingatid, på åkrar i området.  
Ev fyndplats för yxor, kultplatser eller gravhögar.

**KULTURHISTORISK  
VÄRDEFULL BEBYGGELSE**  
Klass C.

**MEDELDTIDA GÅRD**  
Historiska kartmaterialet antyder en medeltida gård i den sydöstra delen av området. Placering oklar.

**15 METERS KURVAN**  
Registrerade fornlämningar utmed höjdryggen. Troligtvis ytterligare boplatser, bronsålderhögar och gravar utmed kanten. Delvis bortplöjda.

## 3.5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR **NATUR OCH REKREATION**

### **REKREATION OCH TURISM**

Planområdet ligger i ett naturskönt landskap med stora rekreativa värden. Från höjdpåsen i söder erbjuds långa utblickar över dalgången och slättlandskapet norr om Lagan. En markant brant löper genom planområdet i öst-västlig riktning. Denna fungerar som en rumsavdelare för ett övre och ett nedre landskapsrum. Lagan upplevs främst genom den vegetation som kantar ån.

Det finns en spännande relation mellan det storskaliga slättlandskapet med vida utblickar och de små, intima rumsligheterna som bildas längs åarna och skogsbrynen. Möjligheterna för rekreation och turism är en central utgångspunkt för planförslaget. Planområdets läge mitt emellan Mellbystrand och Laholm kan ytterligare öka förväntningarna på området som en målpunkt för närrekreation.

### **KUSTSLÄTTEN**

Ur jordbrukssynpunkt kan Laholms kommun delas upp på slättbygd med cirka 20000 hektar åker och skogsbygd, varav cirka 5000 hektar åker. Trots att jordbruket sysselsätter allt färre, är jordbruket fortfarande en dominerande näringsgren inom kommunen. I många avseenden utvecklas näringen positivt, och produktionen är lika stor som tidigare trots färre sysselsatta. Slättbygdens åkerareal utgör drygt 20 procent

av kommunens yta. Planområdet ingår i slättlandskapet, en av fyra naturtyper inom Laholms kommun. Området har varit uppodlat sedan århundraden. Tack vare natur-, och senare konstgödsel, i kombination med ett gynnsamt klimat har Laholmsjordarna blivit väldigt effektiva. Jordbruksmarken inom planområdet är till största delen brukad men viss mark ligger i träda och annan mark används för hästagar.

Enligt 4 kapitlet 4 § Miljöbalken är jordbruket en näring av nationell betydelse. Slättbygdens totala åkerareal utgör drygt 20 procent av kommunens yta. De bördigaste jordarna återfinns norr om Lagan och söder om planområdet. Jordarna inom planområdet är av produktionsklass 6 på den tiogradiga, nationella, skalan.

### **LAGAN OCH SMEDJEÅN**

Lagan är södra Sveriges längsta vattendrag med en påtaglig fallhöjd från det småländska höglandet ner till Laholmsbukten. Detta har tidigt skapat förutsättningar för vattenkraft och därmed kopplad samhällsutveckling. Idag är Lagans främsta tillgång dess rekreativvärde som strövområde.

Inom planområdet tycks det ha uppstått spontana fiskenoder där markvägar leder fram till Lagans kant. Framför allt tycks

en sådan flitigt frekventerad nod vara där järnvägsbron korsar Lagan. Bron innehåller även en passage för fotgängare och därmed möjliggörs tillgång till både den norra och södra åstranden. En liten småbåtshamn finns i Smedjeån utlopp i Lagan. Småbåtar angör också Lagans södra åstrand. Lagan är också intressant för kanotfärder.

Lagan avvattnar en mängd sjöar och åar, bland annat Smedjeån vilken ingår i planområdet. Smedjeån mynnar i Lagan vid Åmot, någon kilometer uppströms Lagans mynning i havet. Smedjeån är klassad som riksintressant för rörligt friluftsliv, fritidsfiske, på grund av att den hyser lax och havsöring.

### **STRANDSKYDD**

Båda vattendragen omfattas av ett 100 meter generellt strandskydd enligt Miljöbalken. Inom denna zon är det inte tillåtet att uppföra byggnader och anläggningar, om inte grund finns för dispens. Skyddet ska säkra allmänhetens tillgänglighet till stränderna och bevara den biologiska mångfalden. Dispens från strandskyddsbestämmelserna får medges om det finns särskilda skäl.

### **ÖVERGÖDNING**

Båda vattendragen transporterar en stor mängd näringsämnen, främst fosfor och kväve, vilka urlakas från omgivande skogs-

och jordbruksmark. Dessutom utsätts åarna för försurning genom sitt läge på västkusten. Eftersom berggrunden har en dåligt buffrande förmåga förs näringsämnen till vattendragen. Smedjeån kalkas sedan 1986.

För att minska näringsläckaget bör odlingsfria skydds-zoner finnas utmed vattendragen. Dammar kan minska risken för direkt ytavrinning av näringsrikt vatten. Vidare bör vegetation utmed vattendrag bibehållas. Skuggbildningen ger goda livsmiljöer för fisk och andra vattenlevande organismer.

**MELLBYSTRAND**

Sandstrand och havsbad  
Service och nöje

**SKOGSDUNGE**

Stora rekreativ-  
värden. Skogsbryn  
och Smedjeån  
skapar intima miljöer  
i annars vidsträckt  
landskap.

**HAMNEN**

Kan utvecklas  
till attraktiv nod.

**LAGAN**

Ån och dess öar kan  
bli utflyktsmål i ett nytt  
rekreativstråk mellan  
staden och stranden.

**EROSIONSBRANT**

Markant nivåskillnad utgör  
landmärke. Biologiska värden?  
Skapar en övre och nedre nivå  
i området. Bör understrykas av  
och utnyttjas i arkitekturen.

**FISKENOD**

Parkeringsplats  
för fiskare och besökare.  
Kan utvecklas till nod.

**LAGAN**

Rekreativa och biologiska värden.  
Bidrar till attraktiv boendemiljö.  
Bryggor, utsiktsspångar, båtplatser?

**STRANDSKYDD**

Både Smedjeån och Lagan  
omfattas av 100 meter strandskydd.

**UTBLICKAR OCH KVÄLLSOL**

Området sluttar mot norr och ån.  
Topografin kan bidra till variation  
och fina rumsupplevelser.

**LAHOLMS TÅTORT**

Service och nöjen.  
Identitet och historia.  
Väsentligt med en medveten  
hållning till tätorten.

## 3.6 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR GEOTEKNIK

Planområdet är till större delen flackt, med en svag sluttning mot Lagan i norr och en svag sluttning mot Bäckavägen i söder. De lägre norra delarna av området ligger på nivåer motsvarande ett par meter över havet till ca fem meter. Marknivån i de södra delarna ligger på betydligt högre nivåer upp till 15 meter över havet. I områdets mitt löper en ca 5 meter hög erosionsbrant i östvästlig riktning. Branten sluttar mot norr.

En översiktlig geoteknisk utredning har genomförts för delar av planområdet. Utredningen har tagits fram för att ge en översiktlig bedömning av markområdets geotekniska förutsättningar inklusive risker för skred, ras, erosion och översvämning. Ytterligare utredningar kan komma att krävas i samband med detaljplanering. För de delar som inte har utretts är det angeläget att sådana genomförs, dock bör de områden som pekats ut som aktuella för utbyggnad på lång sikt kunna avvakta något.

### GRUNDLÄGGNINGSFÖRHÅLLANDEN

Enligt den översiktliga geotekniska utredningen utgörs jordlagren inom planområdet i huvudsak av lera och silt, överlagrade av sand. I områdets östra delar förekommer mindre partier utan sand där lera går i dagen. I den nordvästra delen av området finns även lager av gyttja under sanden. Ett par mangelgravar finns inom planområdet.

Jordlagren av lös gyttja och lera är delvis mäktiga och når ca 25 m djup. I den nordvästra delen av exploateringsområdet finns de mäktigaste jordlagren och främst i detta delområde förekommer lager av gyttja. Jordlagren av gyttja och lera är sättningskänsliga, men det ytliga sandlagret kan fördela lasten från planerad bebyggelse så att den fördelas över en större yta.

En särskild grundundersökning har utförts för fastigheten Åmot 2:2, belägen i den nordvästra delen av planområde. Även enligt denna består jordlagren av gyttja och siltig lera, överlagrad med sand. Enligt den preliminära grundläggningsberäkningen bör 1-2 våningshus kunna grundläggas på hel kantförstyvad bottenplatta. Vid djupare schakt och/eller större punktlaster krävs ytterligare utredning.

Enligt den översiktliga geotekniska utredningen är jordtäcknet tunnare i den sydöstra delen av området. Där finns även delområden där jordlagren består av enbart sand, d.v.s. där saknas underliggande jordlager av gyttja och lera.

I norr, i strandzonen utmed Lagan, förekommer svämsediment och lera. Mindre bergblottningar finns i de östra delarna utmed Lagan. Överslagsberäkningar visar att sättningsarna på 1-3 cm kan uppstå i

den nordöstra delen av planområdet. Stabilitetsberäkningar har genomförts för Lagans stranzon och dess närhet. Enligt dessa kommer det att krävas en detaljerad stabilitetsberäkning för tillkommande bebyggelse bakom strandzonen.

Stabilitetsberäkningar har även genomförts för branten i planområdets mitt. Dessa visar att stabilitetsförhållandena inte är tillfredsställande där slänten är som brantas. Även här kommer det att krävas en detaljerad stabilitetsberäkning för eventuellt tillkommande bebyggelse.

### ÖVERSVÄMNING

Även i den reglerade Lagan kan flödena ibland vara höga enligt den geotekniska utredningen. Risken för översvämningar finns främst i den östra delen av planområdet. Översvämningsrisken är beroende både av vattenståndet i Lagan samt havsvattenståndet. Inträngning av havsvatten i Lagan kan orsaka höga flöden uppströms åmynningen. Kommunens kartmaterial samt kompletterande fältmätningar påvisar dock att marknivå utanför den strandskyddade zonen ligger som lägst på cirka 5-6 meter över Lagans normalvattennivå. Historiska noteringar omnämner vinterstormen julen 1901, då vattennivån i Lagan steg ca 3 m utmed planområdet. På senare tid, efter kraftregleringen, finns noteringar om hög-

vattennivåer (3-4 km uppströms planområdet) cirka 3 m över normalvattennivå. Kommunen bedömer översvämningsrisken som ringa, men osäker. Framtida klimatförändringar behöver också beaktas. Växthuseffekten förespås medföra ökade nederbördsmängder, vilka i sin tur medför att erosionen kan tillta och att grundvattennivån i jordlagren höjs. Frekvensen och omfattningen av översvämningar längs sjöar och vattendrag förutspås öka. En ökad intensitet för, och frekvens av, västliga stormar antas leda till höga vattennivåer längs Hallandskusten. Detta kan leda till vatteninträngning och översvämning i Lagans nedre lopp där planområdet är beläget. Även om riskreducerande åtgärder kan utföras bör försiktighetsprincipen gälla beträffande lokalisering av ny bebyggelse inom planområdet. Områden där risken för översvämningar är betydande, kan istället användas för rekreation och tillfälliga ändamål som inte kräver en tillgänglighet året runt.

### FÖRORENAD MARK

Ingen känd deponi finns inom området. Verksamheter som kan innebära en viss risk för markföroreningar förekommer dock inom planområdet. En verksamhet med bilservice finns i områdets östra del och en trädgårdsfirma finns omedelbart väster om Smedjeån. Dessa kan eventuellt kräva särskild uppmärksamhet i detaljplanearbetet.

### STRANDSKYDDSZON

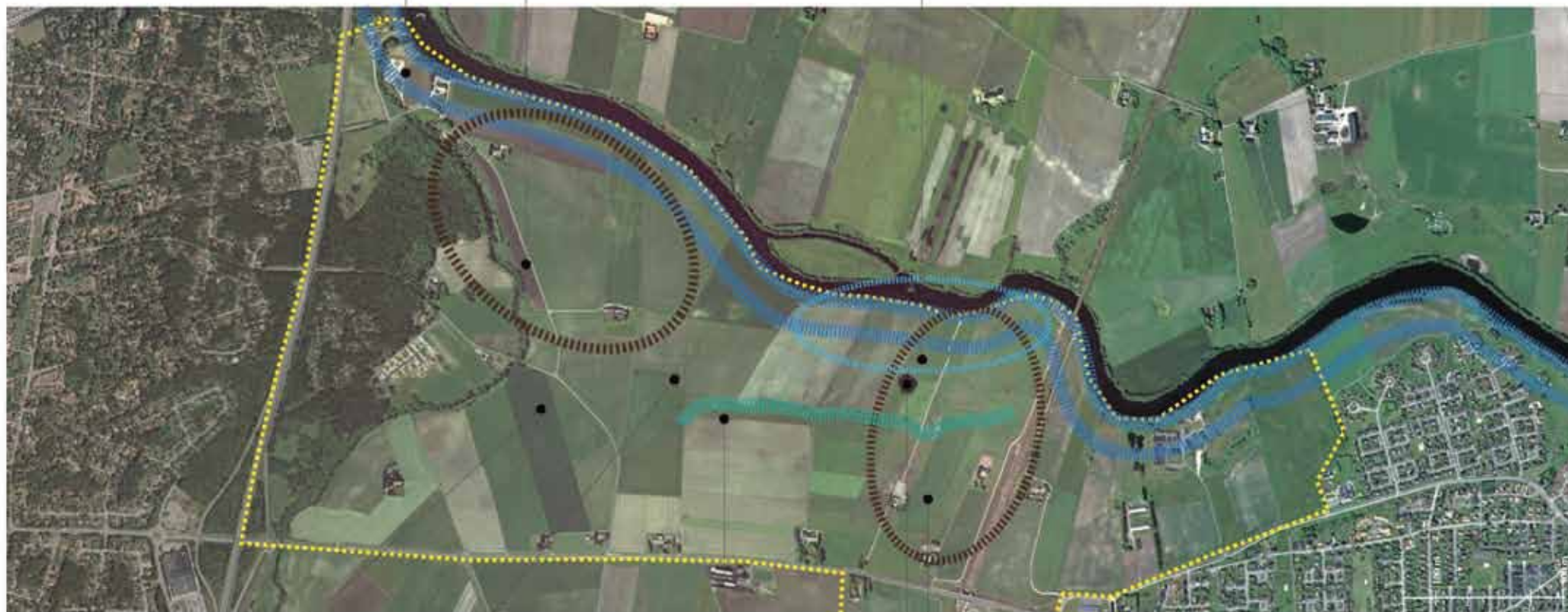
Strandskyddszonen berörs av skedrisk. För området söder om strandskyddszonen krävs detaljerad stabilitetsutredning.

### GEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Nordvästra delarna av området har de mäktigaste jordlagren. Lager av gytta överlagrad av sand. Sättningskänsligt område, men 1-2 våningshus kan grundläggas på kantförstyvad bottenplatta.

### ÖVERSVÄMNINGSRISK

Riskområde vid 100 års regn. Ev framtida klimatförändringar med konsekvenser för inträngande havsvatten i Lagan, erosion, skred och ras är ej beaktade. Detaljerad översvämningskartering rekommenderas.



### GEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Området utgörs i huvudsak av lera och silt överlagrad av sand.

### MÄRGELGRAV

Detaljerad stabilitetsutredning krävs.

### EROSIONSBRANT

Naturlig 5 meter hög brant mot norr. Tveksamma stabilitetsförhållanden. Detaljerad stabilitetsutredning krävs.

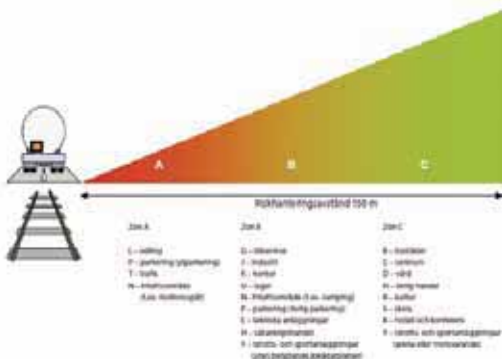
### MÄRGELGRAV

Detaljerad stabilitetsutredning krävs.

### GEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

I de östra delarna förekommer mindre partier utan sand där lera går i dagen. Sättningskänsligt i nordost med översiktligt beräknade sättningar på 1-3 cm vid villabebyggelse. Mindre bergsblotningar i nordost utmed Lagan. I sydost tunnare jordlager, vissa områden utan underliggande lager av lera eller gytta.

## 3.7 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR RISKHÄNSYN



Riskbedömningsavstånd kopplat till olika markanvändningar enligt RIKTSAM.

Samhällets sårbarhet är en fråga som allt mer uppmärksammas. Ett ökat teknikberoende samtidigt som naturens påfrestningar på samhället stundom blir allt allvarigare ställer frågan i rampljuset. Förutom en allmän riskhänsyn finns, inom och i nära anslutning till området, ett antal objekt som kräver särskild uppmärksamhet beträffande riskhänsyn.

Den följande redovisningen utgörs av objekt som särskilt bör uppmärksammas inom och i anslutning till planområdet. Redovisningen är i nuläget översiktlig och kommer att behöva fördjupas i ett detaljplaneskede. Allmänt kan konstateras att befintliga och planerade vägar i området möjliggör en insatstid på 10 min. Anläggningar för räddningsinsatser hänskjuts till detaljplaneskede och därpå följande projektering.

### FARLIGT GODS

Planområdet omgärdas av några leder på vilka det transporteras farligt gods; väg E6, riksväg 24 och Västkustbanan. I enlighet med väglagen har väg E6 och riksväg 24 krav på ett byggnadsfritt avstånd om 50, respektive 30 meter. I den kommunomfattande översiktsplanen anges att Västkustbanan skall omfattas av ett byggnadsfritt avstånd på 50 meter. För leder som trafikeras med farligt gods, är inte alltid det av väglagen krävda byggnadsfria avståndet tillräckligt. Storstadslänen Skåne, Västra Götaland och Stockholm har gett ut rekommendationer för hantering av farligt gods i fysisk planering, RIKTSAM. Rekommendationerna bygger på att man alltid beaktar riskerna inom ett 150 meters avstånd. Utifrån lokala förutsättningar så som topografi, meteorologi, bebyggelsens placering samt dess yttre och inre utformning avgörs vilken markanvändning som kan vara lämplig, se vidstående illustration. Persontäthet och exploateringsgrad är andra faktorer som påverkar risknivån, precis som ålderssammansättning, nedsatt rörelseförmåga, språksvårigheter, lokalkännedom, medvetenhet om olycka etc. Utöver riskhänsyn beträffande farligt gods ställer dessa infrastrukturobjekt krav på åtgärder för att begränsa olägenheter i form av buller, vibrationer och luftföroreningar, se vidare i avsnitt 3.8 Infrastruktur.

### GASLEDNING

Öster om järnvägen går en högtrycksledning för gas. Ledningen korsar planområdet i dess nordöstra hörn. Områden utmed en gasledning delas in i zoner. Aktuell ledning är byggd i zonklass C. Enligt myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska avståndet mellan en gasledning i mark och en byggnad, eller område med förväntade grävningsaktiviteter, vara minst 25 meter om det ligger utanför tätbebyggt område. Inom det byggnadsfria området bör, exempelvis, inte idrottsplatser, lekplatser eller camping förläggas.

### RENINGSVERKET

Laholms reningsverk ligger strax öster om Västkustbanan. Ett skyddsavstånd krävs för att säkerställa att olägenheter minimeras. Vanligtvis baseras skyddsavståndet på antalet hushåll som betjänas. Då en utökning av verksamheten har initierats samtidigt som störningsreducerande åtgärder undersöks är det i dagsläget inte möjligt att slutligt avgöra vilket avstånd som kommer att krävas till bostäder. I kartan på vidstående sida redovisas avstånd mellan 300-1000 meter. Frågan får belysas närmre i samband med detaljplanering.

### ÖVERSVÄMNING

Även den reglerade Lagan har varit föremål för extrema flöden under senare år. Förutsättningarna för översvämningar bör

beaktas både för hittills rådande klimatförhållanden och för framtida klimatförhållanden. En översiktlig geoteknisk utredning har genomförts för planområdet, se vidare i avsnitt "Geoteknik".

SMHI:s och Rossby Centres klimatscenarier fram till år 2100 indikerar att nederbördsmängderna kommer att öka inom större delen av Sverige. Ökad nederbörd medför att erosionen tilltar och att grundvattennivån höjs samt en ökning av såväl frekvens som omfattning av översvämningar längs sjöar och vattendrag. Vidare kan ökad intensitet för, och frekvens av, västliga stormar leda till höga vattennivåer längs Hallandskusten som kan leda till vatteninträngning och översvämning i Lagans nedre lopp. Var för sig och i samverkan kommer dessa förändrade klimatförhållanden att innebära ökade problem med bland annat översvämningar, erosion, skred och ras.

### MARKRADON

Den markkartering som gjordes för kommunen under 1980-talet visar att halten av markradon är naturligt låg inom större delen av Laholms kommun, tillika berört planområdet.

### DJURHÅLLNING

En fastighet centralt i området har hästar. Med beaktande av antal hästar samt platsens förutsättningar får skyddsavståndet slutligen avgöras i samband med detaljplanering.

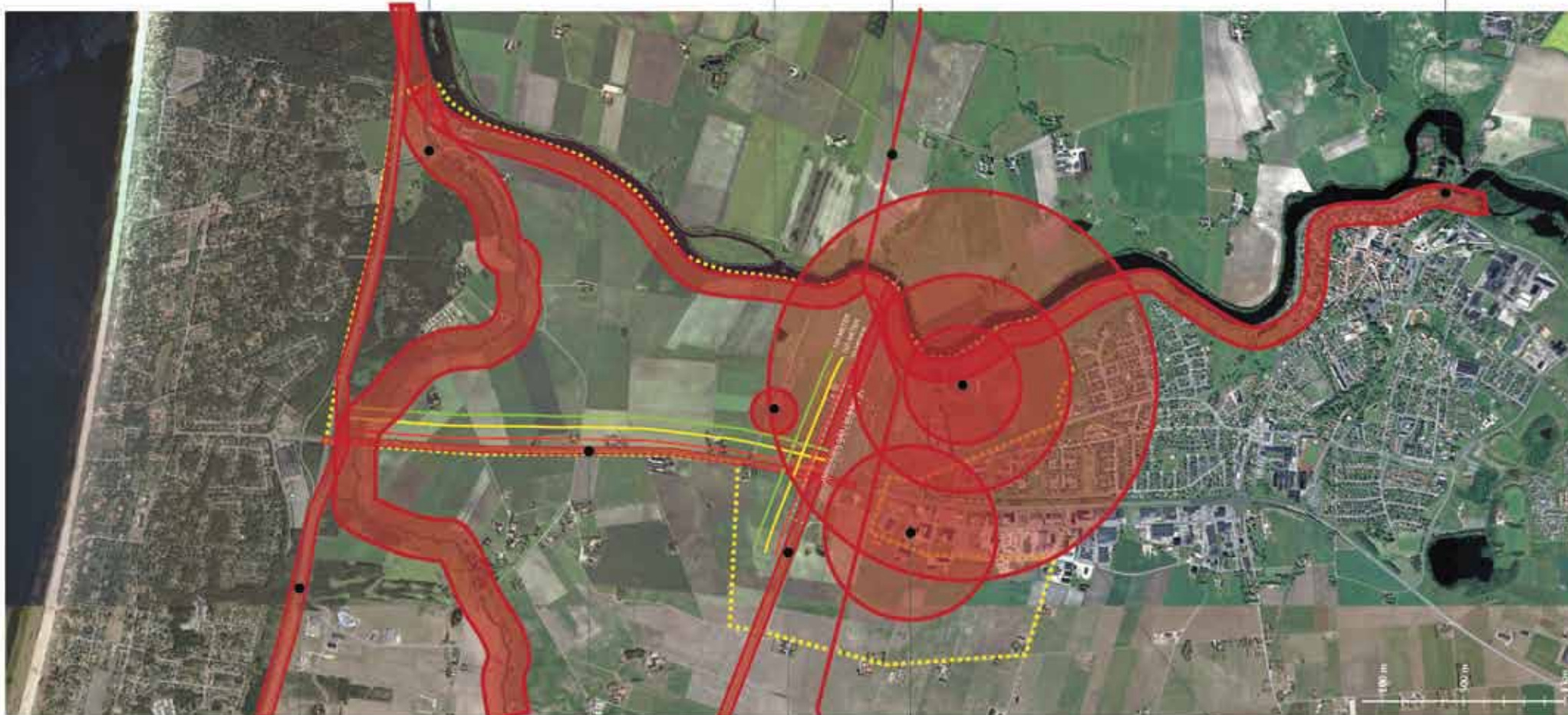


**SMEDJEÅN**  
Strandskydd // 100 meter

**TRULSTORP 1:19**  
Hästhållning, 10 hästar  
// 100 meter till stall mm  
// 50 meter till hage

**GASLEDNING**  
Byggnadsfritt avstånd // 25 meter

**LAGAN**  
Strandskydd // 100 meter  
Översvämningsrisk  
Grundläggningsförhållanden



**E6**  
Byggnadsfritt avstånd // 50 meter  
Farligt gods // upp till 150 meter  
Buller kräver utredning

**VÅG 24**  
Byggnadsfritt avstånd // 30 meter  
Farligt gods // upp till 150 meter  
Buller kräver utredning

**VÄSTKUSTBANAN**  
Byggnadsfritt avstånd //  
50 meter  
Buller kräver utredning

**LACKERING**  
Skyddsavstånd till  
bostäder // 400 meter

**RENINGSVÄRKET**  
Olägenhet // 300-1000 meter  
Utredning pågår

## 3.8 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR INFRASTRUKTUR

Beläget nära E6an och Västkustbanan har planområdet en unik tillgång till de övergripande kommunikationerna och därmed både Göteborgs- och Öresundsregionerna. Detta innebär också att området kan attrahera människor långväga ifrån. Därmed blir det också särskilt viktigt att se hur de olika trafikslagen kan samverka inom planområdet för att uppnå största möjliga effekt av det goda kommunikationsläget. På det lokala planet bör gång- och cykeltrafik prioriteras. Förutom positiva effekter för hälsan och klimatet skulle en sådan strategi minska belastningen på de omkringliggande regionala vägarna.

### JÄRNVÄG

Västkustbanan, vilken är av riksintresse, korsar planområdet. Järnvägen trafikeras i princip av entimmestrafik från Laholm mot såväl Göteborg som Köpenhamn. Järnvägen går på bro över Lagan i planområdets norra del. Vid stationsläget går järnvägen däremot i skärning. Själva stationen angörs via bil sydöst om väg 24. För buss- och gångtrafikanter kan man även angöra perrongerna från väg 24.

Kopplingarna mellan stationen och Laholms tätort samt Åmot behöver utvecklas avsevärt för alla trafikslag. Särskilt bör gående och cyklisters behov uppmärksam-

mas. Även kopplingar över och under järnvägen bör studeras för att minska dess barriärverkan mellan planområdet och Laholms tätort. Skyddsavstånd mellan järnväg och ny bebyggelse skall vara minst 50 meter på båda sidor om spåren.

### VÄGTRAFIK

Planområdet ansluter till det övergripande vägnätet via riksväg 24. Riksväg 24 betraktas som en väsentlig länk i det regionala vägnätet vilket manifesteras i det faktum att den är utpekad som riksintresse och har ett utökat byggnadsfritt avstånd på 30 meter. För trafikmatning av planområdet krävs anslutning till riksväg 24. Denna är nyligen ombyggd till mötesfri väg med mitträcke, vilket innebär att anslutningsmöjligheterna är begränsade. I dagsläget finns två rondeller, som kan betjäna planområdet, dels vid det s.k. Fabians vred i väster, dels vid Trulstorp. Samtidigt som vägen ger en god tillgång till det övergripande vägnätet utgör den också en källa för miljöstörningar och barriärverkan. Utan avsikt att minska väg 24 kapacitet eller status, bör ett förnyat förhållningssätt till vägen diskuteras.

Skäl som understryker vikten av att för dialog om vägen är bland annat målsättningarna om att uppfatta planområdet som en del av Laholms tätort. Vidare att stations-

området kan utvecklas i ett rumsligt sammanhang tillsammans med sin omgivning. Att överge karaktären av landsväg behöver därför övervägas, åtminstone för de östra delarna av väg 24.

Även E6:an är av riksintresse och omfattas av utökat byggnadsfritt avstånd, 50 meter. Någon ny bebyggelse avses inte planeras i nära anslutning till E6:an. Eventuella bullerstörningar och riskavstånd med tanke på farligt gods bör dock beaktas. Detta gäller båda vägarna.

### KOLLEKTIVTRAFIK

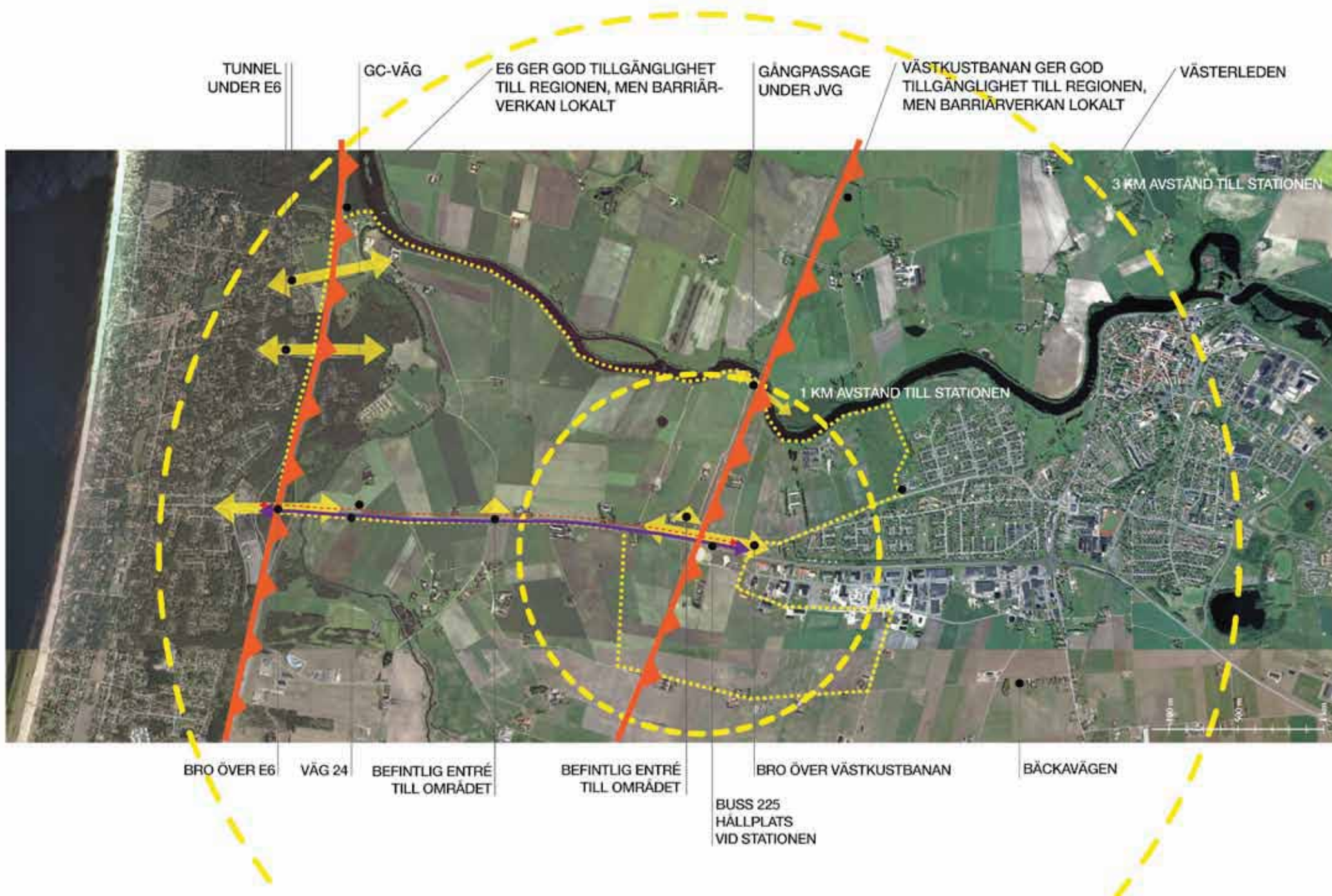
Arbetspendling inom och mellan regioner kommer sannolikt att öka i framtiden. Klimathänsyn och kostnader kommer att kräva en utveckling av de kollektiva trafiklösningarna. Västkustbanan är en utmärkt förbindelse, såväl för kortare pendlingsresor inom Halland, som för längre resor till utanförliggande regioner.

Stationen i Laholm är efter järnvägsomläggningen på 1990-talet numera belägen i stadens utkant. En strävan att göra stationen mer tillgänglig är en av anledningarna till att utbyggnadsscenarioet västerut har valts att ligga till grund för denna fördjupning av översiktsplanen. I planen måste därför tillgängligheten från stadens olika delar till

stationen särskilt beaktas och även stationsområdets omgivning ges en mer stadslig karaktär. Vid sidan om tågförbindelser har busstrafiken stor betydelse, bland annat genom dess större flexibilitet. Nuvarande busstation vid den f.d. järnvägsstationen är välbelägen i förhållande till stadscentrum och befintlig befolkningkoncentration. För den skisserade utvecklingen av Laholm mot väster och kontakten med järnvägen krävs en bra bussförbindelse mellan Laholm och Mellbystrand med kopplingar till stadscentrum, järnvägsstation, utbyggnadsområde och Mellbystrand/Maxi.

### GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

En separat gång- och cykelväg löper längs med den norra sidan av väg 24 med målpunkter i Mellbystrand, stationen och Laholm. Stationen är en viktig målpunkt för cykeltrafiken. I dagsläget finns angöringsplats och cykelställ på spårens östra och västra sida. Planområdets belägenhet med korta avstånd till Mellbystrand och Laholm skapar goda förutsättningar för att de boende ska välja cykeln som transportmedel. Detta i sin tur kommer att kräva fler cykelvägar inom området med anslutningar till befintligt cykelnät och viktiga målpunkter. Längs med Lagan finns en upptrampad gångstig.



TUNNEL  
UNDER E6

GC-VÄG

E6 GER GOD TILLGÅNGLIGHET  
TILL REGIONEN, MEN BARRIÄR-  
VERKAN LOKALT

GÅNGPASSAGE  
UNDER JVG

VÄSTKUSTBANAN GER GOD  
TILLGÅNGLIGHET TILL REGIONEN,  
MEN BARRIÄRVERKAN LOKALT

VÄSTERLEDEN

3 KM AVSTÅND TILL STATIONEN

1 KM AVSTÅND TILL STATIONEN

BRO ÖVER E6

VÄG 24

BEFINTLIG ENTRÉ  
TILL OMRÅDET

BEFINTLIG ENTRÉ  
TILL OMRÅDET

BRO ÖVER VÄSTKUSTBANAN

BÄCKAVÄGEN

BUSS 225  
HÅLLPLATS  
VID STATIONEN

# FORTSÄTTNING INFRASTRUKTUR

## TRAFIKBULLER

Såväl E6:an som riksväg 24 och Västkustbanan utgör bullerkällor. De av riksdagen fastställda riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

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

Riktvärden avser ljudnivåer för vart och ett av de enskilda trafikslagen. I det fall det finns flera bullerkällor eller när de kombineras med andra miljöbelastningar såsom vibrationer anger Boverket att hänsyn bör tas till den samlade bullersituationen och att det bör ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö. Vid tillämpning av riktvärdena samband med åtgärder i trafikinfrastrukturen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Ett underlagsmaterial i form av en översiktlig bedömning av vibrationsnivåer från Västkustbanan samt trafikbullernivåer från tåg respektive vägtrafik med hänsyn till

Västkustbanan samt riksväg 24 har tagits fram. Trafikmängd för biltrafik har räknats fram med en årlig tillväxt om 2,5% till år 2020. För tågtrafiken har uppgifter erhållits från Banverket. Slutsatserna från underlagsmaterialet är att bostäder som lokaliseras mer än 140 meter från järnvägen och riksväg 24 inte kräver några åtgärder för att innehålla riktvärdena. Placering ca 80 m från spårmiten samt väg 24 kräver övervägande beträffande placering av uteplatser. I det fall det planerade bostadsområdet placeras på kortare avstånd mot både Västkustbanan och väg 24 kommer bullerskyddsskärmar/vallar samt byggnadstekniska åtgärder att krävas. Frågan kräver fortsatt uppmärksamhet i samband med detaljplanläggning om bebyggelsen lokaliseras på närmare avstånd än 140 meter.

## VIBRATIONER

Banverket och Naturvårdsverket har gemensamt angett planeringsmål för vibrationer. Enligt dessa ska riktvärdet 0,4 mm/s mätt enligt SS 460 48 61 innehållas. Uppmätta vibrationer ca 140 m från spårmiten inom planområdet understiger riktvärdet 0,4 mm/s. Det finns dock risk för att vibrationer kan komma att upplevas i bostäder som byggs på kortare avstånd från spåren. Utifrån en grov modell som enbart tar hänsyn till avståndsskillnaden (förutsätter samma markbeskaffenhet etc) bedöms

vibrationsnivåerna 70 m från spårområdet i mark understiga 0,2 mm/s. I det fall man väljer att placera bostadshus på närmre avstånd än 140 m bör man i detaljplansskedet genomföra ytterligare utredningar för att kunna dimensionera bostadshusen på rätt sätt. De uppmätta vibrationshastigheterna vid det planerade campingområdet understiger de riktvärden som Banverket och Naturvårdsverket anger. Nivåerna är dock inom det området där vibrationer kan förnimmas.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

Kommunens vattenförsörjning baseras helt på grundvatten. Vattentäkterna i Dömestorp/Skottorp samt Veinge försörjer hela planområdet. Kapacitetsproblem finns i befintligt ledningssystem från Skottorp/Dömestorp främst beroende på en omfattande sommarbelastning inom kustområdet. En utbyggnad av ledningsnätet behövs därför. Även en utökning av reningskapaciteten på råvattnet kan komma att krävas liksom på sikt etablering av en ny vattentäkt. Vid nyexploatering eftersträvas lokalt omhändertagande av dagvattnet. Principen är att skapa infiltrationsmöjligheter och fördröjningsdammar i närområdet. Dagvatten inom planområdet avleds till Lagan respektive Smedjeån. Framtida klimatförändringar påverkar utbyggnadsmöjligheterna med hänsyn till bl.a. höga vattennivåer som re-

sulterar i begränsade möjligheter att avleda dagvatten till våra vattendrag.

Kapaciteten på reningsverken tillgodoser väl befolkningsökningen inom överskådlig tid. Reningsverk finns vid Ängstorp (Laholm) och Hedhuset (Skummeslövsstrand). Ängstorps reningsverk har en utbyggd kapacitet motsvarande 20000 personekvivalenter. Det innebär att kapacitet för en utveckling av Laholm finns.

Väster om Skottorp och Laholm går huvudledningen för naturgas mellan Malmö och Göteborg. Till ledningen har ett lokalt nät anslutits, som förser Laholms och Båstads kommuner med gas. Sedan 2002 uppgraderas den lokalt producerade gasen från Laholms biogasanläggning och blandas med naturgas i det lokala nätet. Andelen biogas är cirka 30 procent. Möjligheterna till ekologisk energiförsörjning kommer att vara en huvudtes i framtidens system. Ett ekologiskt byggande med lågenergibebyggelse och en strävan efter att ta till vara solenergi och jord/bergvärme minskar behovet av ej förnybar energi.

## 3.9 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer, MKN, är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken år 1999. Avsikten är att förebygga eller åtgärda miljöproblem, uppnå miljö kvalitetsmålen och att genomföra EG-direktiv. Vid planering och planläggning skall gällande miljö kvalitetsnormer alltid beaktas. Miljö kvalitetsnormer är styrande för myndigheter och kommuner när de tillämpar lagar och bestämmelser, till exempel vid tillsyn eller tillståndsprövning enligt miljöbalken eller planläggning enligt plan- och bygglagen. Miljö kvalitetsnormer finns fastställda för utomhusluft, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller samt vatten. Fisk- och musselvatten berör inte Laholms kommun.

### UTOMHUSLUFT

Regeringen utfärdade år 1998 en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. De ämnen som reglerades var kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly. Förordningen har sedan dess reviderats ett antal gånger och kompletterats med ytterligare normer, för partiklar (PM10), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Normerna baseras huvudsakligen på krav i EG-direktiv. Miljö kvalitetsnormerna för luft har inte tidigare överskridits och föreslagna åtgärder i kommunens översiktsplan bedöms inte påverka halterna av dessa ämnen.

### OMGIVNINGSBULLER

Direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller syftar till att samordna bullerarbetet i EU genom gemensamma bullermått, gemensamma kartläggnings- och bedömningsmetoder, information till allmänheten och fastställda handlingsplaner. Direktivet ska också vara en grund för åtgärder för att minska buller från större källor, i synnerhet infrastruktur och större industriell verksamhet.

Enligt förordningen finns en skyldighet att genom kartläggning av buller och upprätthållande av åtgärdsprogram, sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. EU-länderna har fått i uppgift att kartlägga hur många människor som är exponerade för buller. I olika faser har och kommer bullernivåer att kartläggas och beräkning av antalet exponerade personer att genomföras. Ansvariga trafikverk och kommuner ansvarar därefter för att utarbeta åtgärdsprogram. Inom Laholms kommun är motorväg E6 och Väst-kustbanan föremål för kartläggning.

### VATTEN

Kvalitetskrav i form av miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomster har som mål att alla vattenförekomster ska uppnå god status senast 2015. Miljö kvalitetsnormerna anger lägsta godtagbara vattenkvalitet i en

utpekad vattenförekomst. Inom planområdet är två sträckningar i Lagans avrinningsområde berörda av miljö kvalitetsnormerna nämligen, Lagans mynning-Smedjeån samt Smedjeån-Lillån.

För båda sträckningarna anges att kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar ej uppnår god kemisk ytvattenstatus. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten bör inte öka till den 22 december 2015, i förhållande till de halter som har legat till grund för vattenmyndighetens statusklassificering av kemisk ytvattenstatus inklusive kvicksilver och kvicksilverföreningar 2009. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten har klassificerats till måttlig, otillfredsställande eller dålig och Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021. Det antas vara ekonomiskt orimligt och/eller tekniskt omöjligt att vidta de åtgärder som skulle behövas för att uppnå god ekologisk status till 2015. Om alla möjliga och rimliga åtgärder vidtas kan god ekologisk status förväntas uppnås 2021.

I planförslaget föreslagna bebyggelse anses inte påverka den kemiska ytvattenstatusen eller uppskovet att 2021 uppnå god ekologisk status. Särskild uppmärksamhet

kring omhändertagande av dagvatten från planområdet kommer dock att krävas. De föreslagna anläggningarna för dagvattenhantering bör kunna få en positiv inverkan på möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna.





4 UTGÅNGSPUNKTER

## 4.1 UTGÅNGSPUNKTER STYRKOR & SVAGHETER

### SWOT-ANALYS

Swot-analys är ett strategisk analysverktyg som använd för att beskriva en verksamhets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Namnet är en ankronym för de engelska beteckningarna Strengths, Weaknesses, Opportunities och Threats, översatt till svenska till styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Utvecklat som ett verktyg att analysera ett projekt eller verksamhet, är det också en verkkningsfull modell att studera ett utbyggnadsområde utifrån.

### NUVARANDE STYRKOR

Styrkorna ska hjälpa till att identifiera vad i området som är unikt och attraktivt. Många styrkor är kopplade till de naturgeografiska förhållandena.

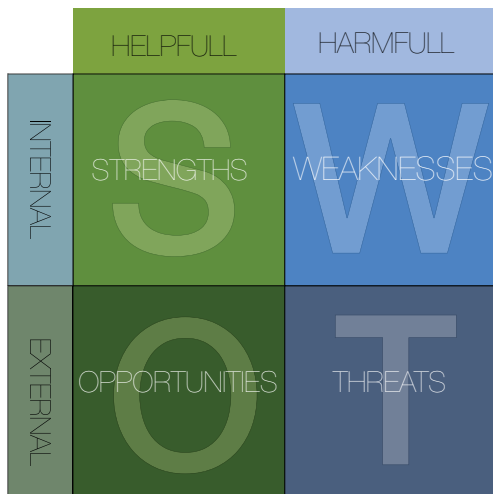
- Närhet till E6:an.
- Närhet till Laholms station.
- Landskapet med vida utblickar.
- Rekreativvärden längs Lagan.
- Utbyggd cykelväg mellan Laholm och Mellbystrand.
- Kvällssol.
- Topografi ger skyddat läge.
- Närhet till havet.
- Närhet till Laholm.
- Närhet till Mellbystrand.

### NUVARANDE SVAGHETER

Svagheterna ska hjälpa till och identifiera områdets brister. Med en medveten hållning kring dessa kan översiktsplanen formulera strategier som motverkar svagheterna och kanske också vänder desamma till fördelar.

- Planområdet är påverkat av kraftiga barriärer.
- Skyddsavstånd från reningsverket begränsar användningen i delar av planområdet.
- Avskilt från såväl Laholm som Mellbystrand.
- Planområdet är beroende av riksväg 24. Vägutformningen och vägens nuvarande status medger i dagsläget inte nya anslutningar eller förändrad sektion. Detta försvårar utvecklandet av ett välfungerande stationsområde och i förlängningen en integration av stationsområdet med övriga tätorten.
- Kommunen har litet markinnehav i området, vilket ger begränsat inflytande över utbyggnaden.
- Bitvis rikligt med fornlämningar kan fördyra utbyggnaden.
- Komplicerad geologi.
- Området är utsatt för viss bullerpåverkan.
- De närliggande områdena är utsatta för viss erosion.

- Översvämningsrisk i vissa delar.
- Befintliga gårdar ligger kvar, vilket är en styrka utifrån kulturhistoriska perspektiv men det kan också vara en svaghet utifrån önskemål om en flexibel exploatering.



SWOT-analys är ett verktyg för att analysera ett områdes styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Även effekten av relationen mellan de fyra kategorierna kan utläsas.



## 4.2 UTGÅNGSPUNKTER MÖJLIGHETER & HOT

### FRAMTIDA MÖJLIGHETER

Möjligheterna kan formuleras som en framåtskrivning av områdets styrkor. Det är väsentligt att identifiera processer eller strategier som kan bidra till att dessa styrkor genererar långsiktiga möjligheter. Till viss mån behöver även områdets svagheter tas i beaktande.

- Ökad inflyttning för det goda kommunikationsläget och den attraktiva miljön.
- Ånära bostadsmiljöer ger attraktion.
- Turism och friluftsliv kan göra området till en lokal och regional målpunkt. Kan stimulera till en lokal näringslivsutveckling med fler arbetstillfällen inom tjänste- och servicesektorn.
- Småbåtshamnen kan i en vidareutvecklad form utgöra en framtida nod i områdets turism- och friluftslivsverksamhet.
- Näringslivsutveckling som kan utnyttja det goda kommunikationsläget.
- Mellbystrand och Laholm växer samman till ett tätortsområde med ökad närhet mellan människor, bättre utnyttjande av kommunala investeringar - såväl mjuka som hårda - och Mellbystrands starka marknad spiller över på nyexploateringarna.

### FRAMTIDA HOT

På motsvarande sätt som möjligheterna är en framskrivning av området styrkor är hoten en framskrivning av områdets svagheter. Analysen syftar till att beskriva vad som kan ske om man inte utvecklar strategier för att minimera dessa brister.

- Avskilt område utan kopplingar till Laholm och dess omgivningar. Ger en isolerad enklav vilken inte genererar en överspillningseffekt på resten av kommunen.
- Svårigheten att utveckla ett starkt stationsområde är främst avhängigt riksväg 24. Alternativa kopplingar mellan planområdet och Laholm behöver undersökas liksom en alternativ vägutformning av riksväg 24, med en bibehållen kapacitet och framkomlighet. Dialog med Trafikverket och Länsstyrelsen är nödvändig.
- Ett starkt stationsområde bör inte konkurrera med befintliga kommersiella centra i Laholm och Mellbystrand. Verksamheter såsom turism och friluftsliv i samklang med bostäder och service bör kunna komplettera befintliga centra.
- Om Mellbystrand och Laholm växer samman till ett tätortsområde finns risk för att respektive tätorts identitet försvagas. Identitetsskapande åtgärder

för att undvika detta kan behövas. Ett flerkärntigt tätortsområde bör eftersträvas där tre starka centra kan identifieras, Mellbystrand, stationsområdet och Laholm.

- Kommunens lilla markinnehav ger svårigheter att styra exploateringen till områden som fungerar bäst för helheten. Också svårt med en klok etappvis utbyggnad. Utbyggnadsetapperna blir beroende av nuvarande markägares intresse till fortsatt jordbruksdrift eller annan pågående markanvändning.

## 4.3 UTGÅNGSPUNKTER REKOMMENDATIONER OCH INRIKTNING

### REKOMMENDATIONER

Planområdet har stora kvaliteter som talar för att det kan bli en bostadsmiljö med mycket hög attraktivitet. Planområdets strategiska läge med omedelbar närhet till lokala och regionala kommunikationer är en sådan attraktion. Den omedelbara närheten till höga naturvärden utgör också en attraktionskraft.

Planområdet bör också kunna vara attraktivt för näringslivetableringar. Kommunen har ett önskemål om att stärka service- och tjänstesektorn. Planområdet skulle kunna utgöra en möjlighet för en sådan utveckling. Dels skulle friluftsturismen kunna utvecklas, dels skulle det stationsnära läget möjligen kunna attrahera företag som söker ett unikt kommunikationsläge men som samtidigt attraheras av småstadens kvaliteter.

Den största utmaningen för planområdet är dess bristfälliga kopplingar till den nära omgivningen. Till Mellbystrand finns ett par befintliga underfarter under motorväg E6, vilka väl kan betjäna planområdet. Kopplingar för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik kan behöva ägnas särskild uppmärksamhet. Kopplingarna till Laholm är dessto mer problematiska, samtidigt som de kanske också rymmer en utvecklingspotential för stationsområdet.

Planområdet avskiljs från Laholm dels via Västkustbanan dels via riksväg 24. Laholms station är lokaliserad till den sydöstra kvadranten som bildas av järnvägen och riksväg 24. Den nordöstra kvadranten är i stor utsträckning berörd av skyddsavstånd från Laholms reningsverk.

Ett par möjliga scenarier kan skisseras:

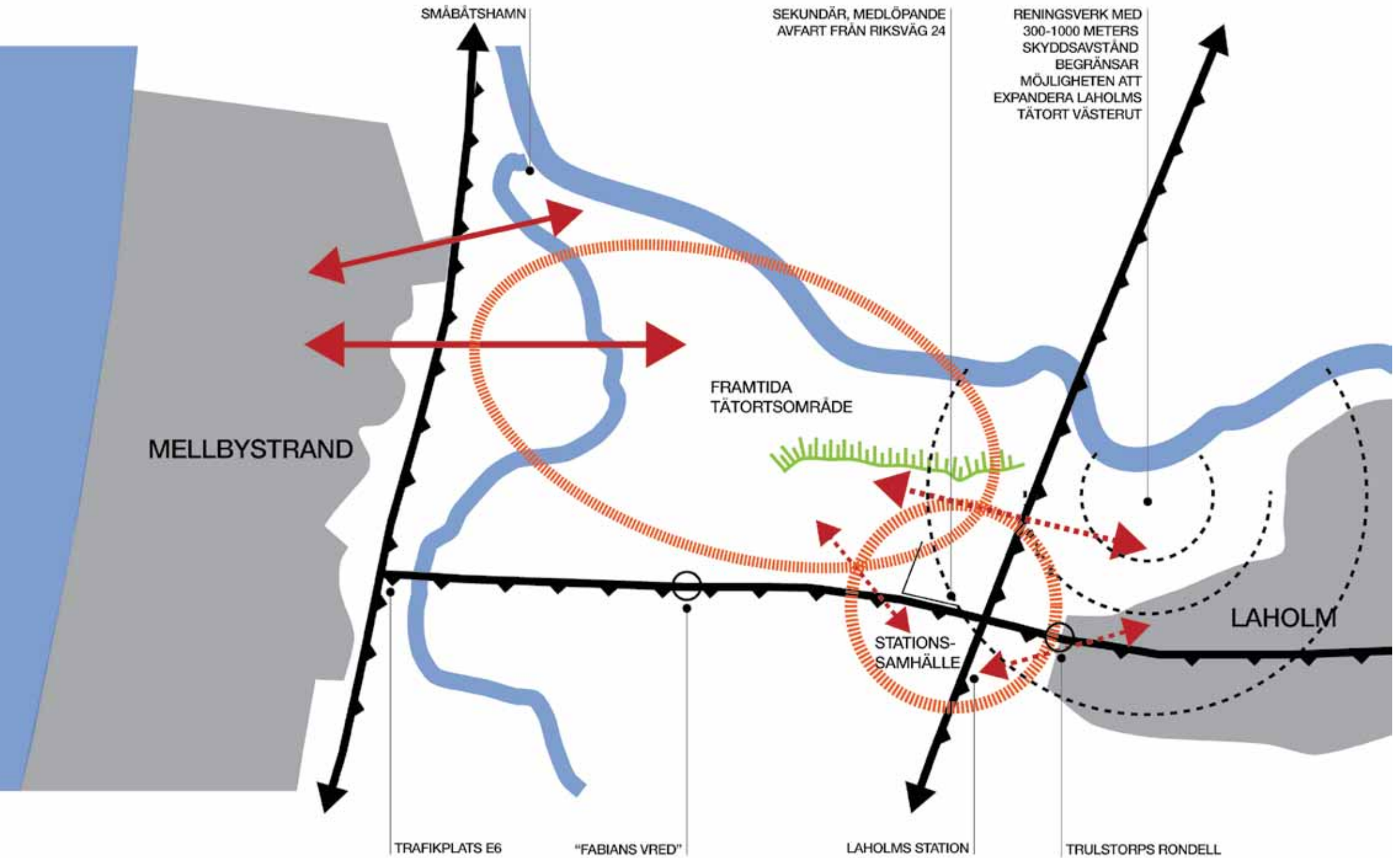
1. Planområdet kopplas till Laholm via en ny bro över Västkustbanan och ansluter till det befintliga vägnätet vid Trulstorps rondell. En sådan koppling är gen och kan utgöra drivkraft för ytterligare bebyggelse inom stationens närområde. Kostanderna för en ny bro är dock stora och skyddsavståndet till reningsverket medför att ny bebyggelse enbart kan tillkomma i begränsad omfattning, varför den samhällsekonomiska nyttan kan bli liten.
2. Ett stationssamhälle tillskapas på båda sidor riksväg 24. Den sekundära avfarten strax väster om järnvägen byggs om till rondell eller en ur trafiksäkerhetssynpunkt likvärdig trafiklösning. Riksväg 24 omgestaltas mer i riktning mot stadsgata med bibehållen karaktär, men med något lägre hastighet på avsnitten genom stationsområdet. Tillgängligheten till stationen skulle öka samtidigt som stationsområdet kopplar det nya tätortsområdet och Laholm. De västra kvadranterna har stor potential att bebyggas.

### PLANARBETETS INRIKTNING

Följande inriktning föreslås för det fortsatta planarbetet. Dessa bör också beaktas i det efterföljande planarbete och gestaltungsarbete.

- Områdets attraktivitet som bostadsmiljö och rekreationsområde ska vara hög.
- En blandad bostadssammansättning ska eftersträvas.
- Tätheten i området ska vara varierad med en betydligt högre täthet i det stationsnära läget.
- Blandade funktioner och användningar ska möjliggöras i hela området. I det stationsnära läget bör man aktivt medverka till att blandade funktioner tillkommer.
- Ett nätverk av spännande och trygga mötesplatser för alla åldrar ska finnas. Även möten mellan boende och besökande i området ska uppmuntras.
- Gång- och cykeltrafik inom området ska prioriteras. Maskvidd, genhet, fri sikt och målpunkter är utgångspunkter som ska genomsyra planeringen av gånätet.
- Kollektivtrafiken ska vara strukturerande för hur området disponeras. Hållplatser ska utvecklas till att även vara mötesplatser och målpunkter för andra aktiviteter.

- Lokalt omhändertagande av dagvatten. Öppen dagvattenhantering med fördröjningsdammar kan användas för att höja kvaliteten och upplevelsen av gaturum och grönområden.
- Våtmarkspark anläggs för förbättrad vattenkvalitet i Lagan.
- Grönnytefaktor för de tätare delarna av planområdet bör övervägas.
- Friluftsliv och turism ska möjliggöras och utvecklas inom området.
- Ett kvalitetsprogram för arkitektonisk kvalitet, även inkluderande utformning av publika platser bör upprättas. Kvalitetsprogrammet bör också beakta ekologiskt byggande i fråga om materialval, uppvärmning etc.
- Befintliga kulturmiljöer ska beaktas och integreras i den nya bebyggelsestrukturen på ett medvetet sätt. Befintliga gårdsmiljöer bör även fortsättningsvis upplevas som kringgärdade av vegetation.
- Lågenergihus eller passivhus bör eftersträvas i hela planområdet. Användningen av närproducerad energi bör vara utgångspunkt och uppmuntras.
- Stationsområdet ska utvecklas så att det kompletterar, inte konkurrerar med, det historiska centrat i Laholm.



SMÅBÅTSHAMN

SEKUNDÄR, MEDLÖPANDE  
AVFART FRÅN RIKSVÄG 24

RENINGSVÄRK MED  
300-1000 METERS  
SKYDDSAVSTÅND  
BEGRÄNSAR  
MÖJLIGHETEN ATT  
EXPANDERA LAHOLMS  
TÅTORT VÄSTERUT

MELLBYSTRAND

FRAMTIDA  
TÅTORTSOMRÅDE

LAHOLM

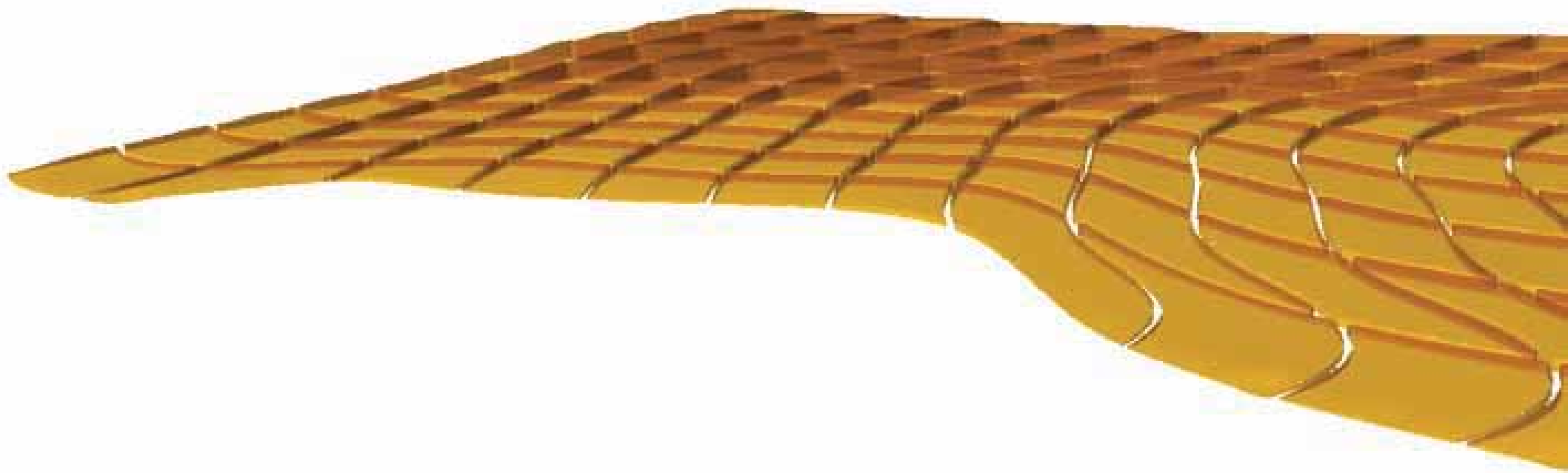
STATIONS-  
SAMHÄLLE

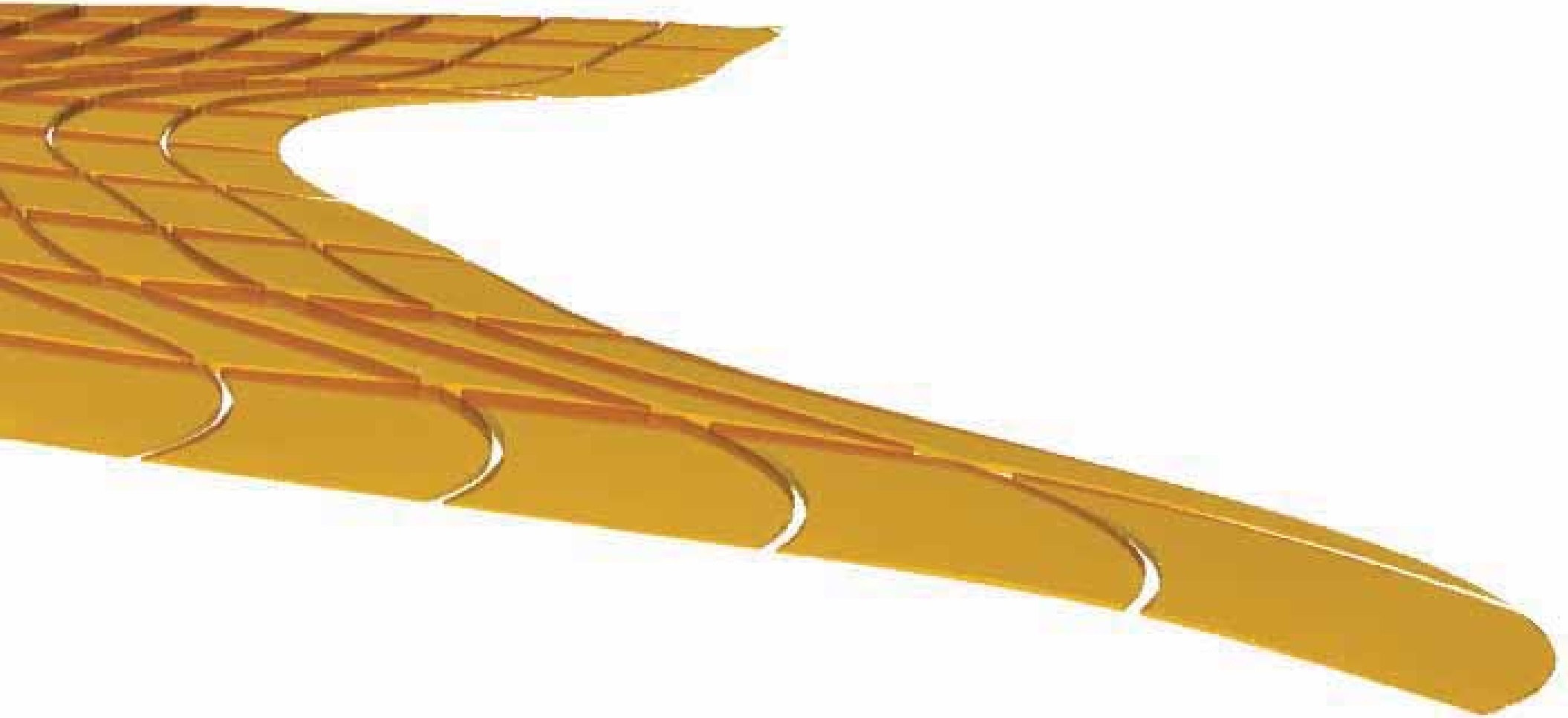
TRAFIKPLATS E6

"FABIANS VRED"

LAHOLMS STATION

TRULSTORPS RONDELL





5 PLANFÖRSLAG

## 5.1 PLANFÖRSLAG ÖVERGRIPANDE STRATEGIER

### 1. TA FASTA PÅ LANDMÄRKEN

Planområdet avgränsas av Lagan i norr, riksväg 24 och Bäckavägen i söder, motorväg E6 i väster och Västerleden och Måns-torpsvägen i öster. Området utgörs till största delen av jordbruksmark med friliggande gårdsmiljöer.

### 2. SKAPA FLER ATTRAKTIVA MÅLPUNKTER

Redan idag är området en målpunkt för friluftsliv och turism. Vandringsstigen längs med ån mynnar i småbåtshamnen vid Smedjeåns utlopp i Lagan. Vissa av markvägarna som leder ner till Lagan fungerar som ankningspunkter för fisketurismen. Dessa kan bekräftas som fiskenor och iordningsställas för att bättre motsvara turismens behov i form av bryggor, parkering, camping/vindskydd, grillplatser etc. Ett pärlband av målpunkter skulle kunna skapas längs med Lagan. Med en uppgradering av befintliga markvägar skulle dessa också kunna bli tillgängliga för människor med funktionshinder.

En kompletterande vandringsled skulle kunna tillskapas längs med erosionsbranten som löper genom planområdet i öst-västlig riktning. Från denna erbjuds vidsträckt utblickar. Även här kunde ett pärlband av målpunkter och utsiktsplatser skapas. Via de befintliga markvägarna kan dessa båda

vandringslederna kopplas samman till promenadslingar för boende i såväl Laholm och Mellbystrand som för mer långväga besökare.

Tillgängligheten till/från Laholm skulle kunna ökas genom en kompletterande gångbro över Västkustbanan där denna går i skärning. Idag finns en möjlighet att till fots gå under järnvägen invid Lagan, då järnvägen här går på bro.

### 3. FÖRSTÄRK VEGETATIONEN

Väster om Smedjeån finns en befintlig skogsdunge. Vandringsleden uppe på erosionsbranten kan med en utvecklad grönstruktur bilda ryggrad i planområdet. Denna ryggrad bör innehålla program som ansluter till friluftslivet och rekreationsmöjligheter. Förutom målpunkter i form av utsiktsplatser och stilla rum, föreslås andra typer av ytkrävande anläggningar för sport, lek och rekreation.

En ny skogsdunge föreslås där branten planar ut. Förutom att verka rumsskapande och knyta samman planområdet med befintlig skogsdunge öster om Smedjeån verkar denna positivt på mikroklimatet.

### 4. LÅT LANDSKAPET STRUKTURERA

Landskapet strukturerar planområdet i fyra delar. Erosionsbranten delar området i ett

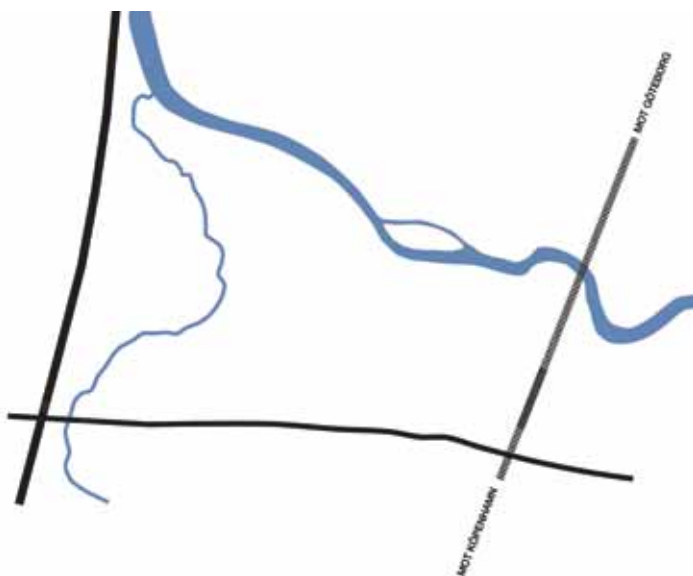
övre och ett nedre rum. Det övre rummet samspelar med väg 24 och stationen. Här finns fina utblickar över Lagans dalgång. Det nedre rummet är välavgränsat från sin omgivning. Här finns ett visst samspel med ån, men till allra största delen erbjuder området stillhet och tystnad. Delområdet "väster" breder ut sig längs med ån, i skydd av den befintliga och den föreslagna skogsdungen. Det södra rummet präglas av befintlig gårdsmiljö på höjden. Längs med Smedjeån finns intima rum, men i övrigt präglas delområdet av närheten till motorvägen och väg 24.

### 5. UTNYTTJA STRATEGISKA LÄGEN

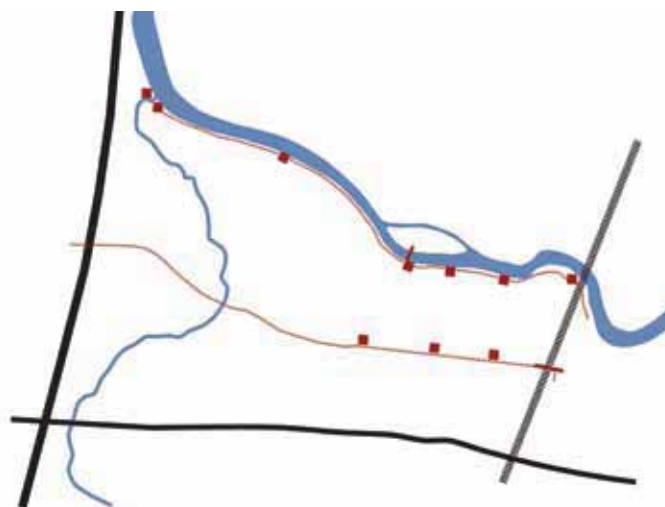
Planområdets sydvästra och sydöstra hörn utgör strategiska knutpunkter i det övergripande infrastrukturnätet. Som sådana bör den framtida markanvändning noga övervägas. Motorvägs påfarten bör reserveras för verksamheter med anknytning till logistik och bilservice.

### 6. ETABLERA STATIONSOMRÅDET

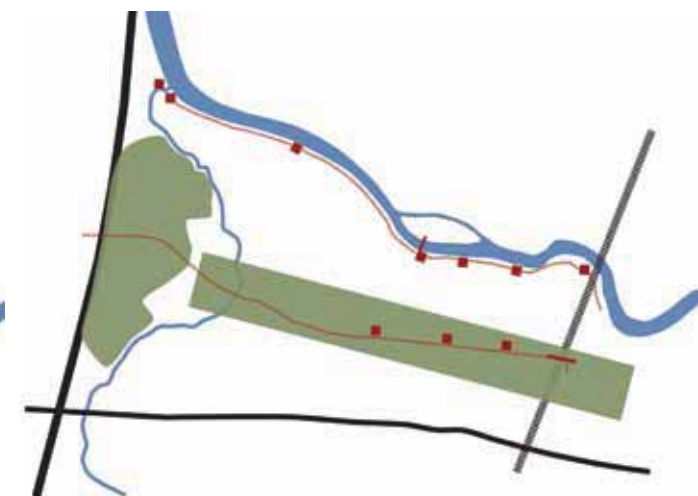
Området runt stationen är en unik möjlighet. Blandade funktioner som kan dra nytta av det strategiska läget och en högre täthet bör prioriteras.



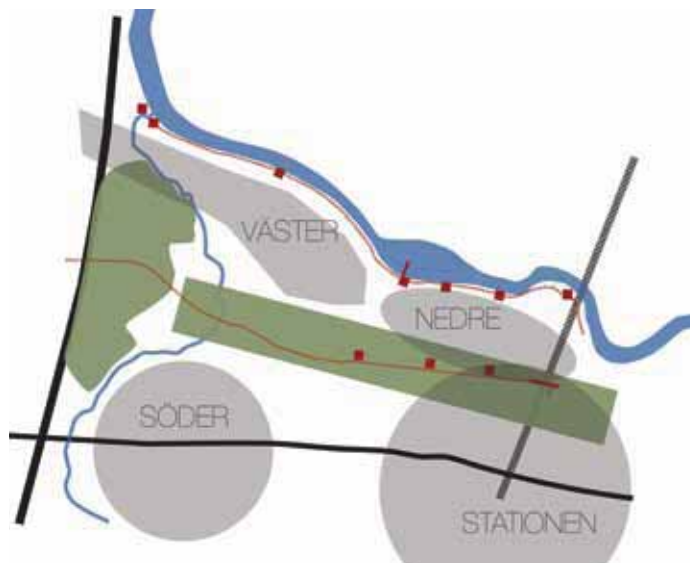
1. BEFINTLIG SITUATION. VATTENDRAGEN OCH DEN ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTUREN DEFINIERAR OMRÅDET.



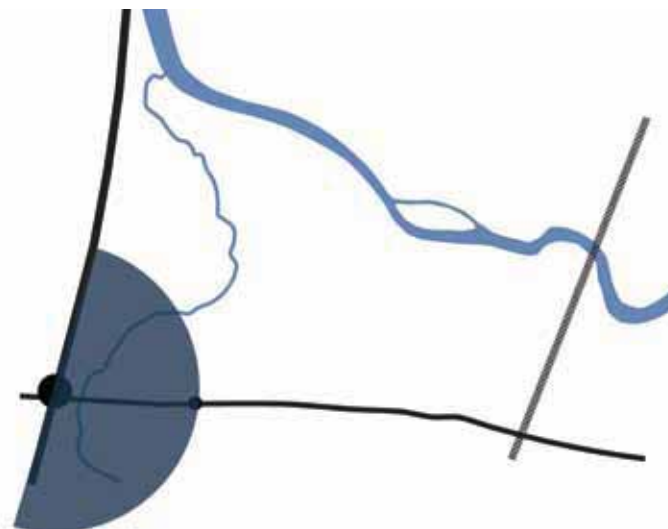
2. TA FASTA PÅ TURISM OCH FRILUFTLIV. FLER ATTRAKTIVA OCH TILLGÄNGLIGA MÅLPUNKTER OCH VANDRINGSLEDER LÄNGS ÅN OCH EROSIONSBRENTEN.



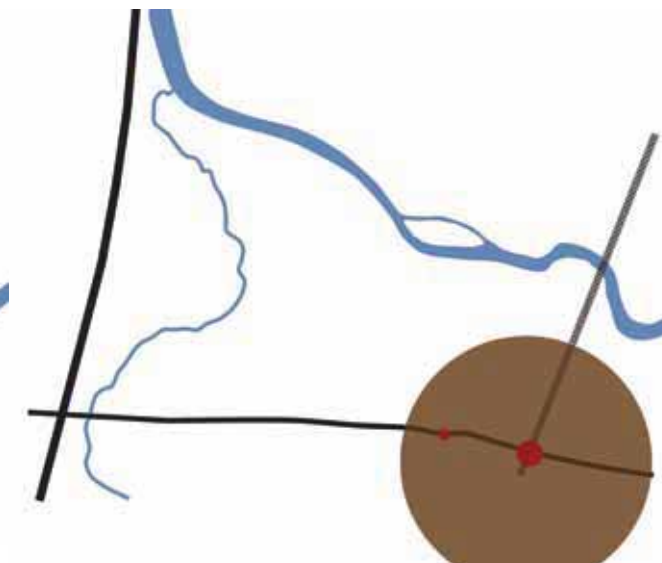
3. KOMPLETTERA BEFINTLIG SKOGSDUNGE. UTVECKLA ETT VARIERAT GRÖNSTRÅK TVÄRS OMRÅDET. NY CAMPINGPLATS FÖR FRITIDSFISKET .



4. LANDSKAPET STRUKTURERAR. FYRA DELOMRÅDEN MED OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KVALITETER.



5. VERKSAMHETER MED ANKNYTNING TILL LOGISTIK OCH BILSERVICE PRIORITERAS INMID MOTORVÄGSPÅFARTEN.



6. BLANDADE FUNKTIONER OCH HÖGRE TÄTHET I DET STATIONSNÄRA LÄGET. NY TÄTORTSPORT MARKERAR LAHOLMS ENTRÉ INMID STATIONSLÄGET.

## 5.2 FÖRSLAG MARKANVÄNDNING

Inom planområdet finns en strävan efter blandade funktioner i form av blandstad. Vidstående markanvändningskarta indikerar vilken användning som föreslås utgöra huvudändamål för de olika delområdena. Därutöver bör annan användning kunna medges om densamma är förenlig med huvudändamålet. Markanvändningen beslutas slutligen i samband med detaljplanering.

Planområdets storlek betyder också att området kommer att kunna täcka utbyggnadsbehovet under lång tid. En prioriterad etappindelning avspeglas i markanvändningskartan. I först hand föreslås området vid Åmot och området väster om Smedjeån att exploateras, tillsammans med stationsområdet. På lång sikt kan även exploatering av markområdena längs med väg 24 bli aktuella. Markanvändningen inom dessa områden preciseras inte närmre på markanvändningskartan, då exploateringen ligger så pass långt fram i tiden. Inriktningen bör dock vara densamma som övriga området, dvs blandade funktioner.

### BEBYGGELSE

Området vid Åmot och området väster om Smedjeån föreslås få bostäder som huvudändamål. Även bostadskomplement i form av dagis, lekplatser, parker och mindre anläggningar för verksamheter inom tjänstesektorn bör kunna rymmas inom denna kategori, se vidare avsnitt 5.4 Åstaden.

För området öster om Smedjeån behöver avgränsningen studeras vidare i ett detaljplaneskede. Här föreslås strandskyddet omprövas till förmån för ett ånära bostadsläge. Samtidigt föreslås, som kompensation för intrånget i strandskyddet, en bättre tillgänglighet säkerställas för andra delar av Smedjeån och Lagan. Bryggor och andra anläggningar för fritidsfiske och rekreation kräver också dispens från strandskyddet.

Respektavstånd till befintliga gårdsmiljöer behöver studeras vidare. Utgångspunkten bör vara att dessa även fortsättningsvis kan utgöra bostäder alternativt få en mer publik verksamhet. Befintlig vegetation som kringgärdar gårdsmiljöer bör bevaras.

### STATIONSOMRÅDET

Det stationsnära läget föreslås få en blandad stadsbebyggelse av bostäder med inslag av handel, hantverk, verksamheter och turism etc. Även kontorslokaler eller lokaler för tjänstesektorn är lämpligt att lokalisera till det stationsnära läget. I området väster om järnvägen föreslås bostäder dominera markanvändningen medan verksamheter och handel dominerar de östra delarna av stationsområdet. I det stationsnära området anses också kompletteringsbebyggelse längs med Västerleden ingå. Även här handlar det främst om verksamheter och handel, se vidare avsnitt 5.5 Stationen.

### VERKSAMHETER

En utvidgning av befintligt verksamhetsområde söder om väg 24 och öster om järnvägen föreslås. Området föreslås innehålla småindustri på motsvarande sätt som befintligt. Området föreslås sträckas söderut ner till Bäckavägen.

### FRILUFTSLIV

Ett generöst tilltaget område centralt i planområdet reserveras för friluftsansamling. Området sammanfaller med erosionsbranten i öst-västlig riktning samt flera av de fornlämningsrika områdena som identifierats. Därutöver bibehålls områden för friluftsliv i strandskyddszonen längs Lagan och till stora delar längs Smedjeån samt i skogsdungen öster om Smedjeån. I de över-svämningskänsliga områdena i planområdets nordöstra hörn föreslås en camping med koppling till fisketurismen. Här kan också lokal fördröjning av dagvatten ske. Hänsyn till befintlig gasledning krävs.

Längs med friluftsstråket, placerade på släntkrönet, föreslås ett antal landmärken. Dessa kan vara byggnader för friluftslivets ändamål, men kan också vara andra typer av anläggningar som grillplatser, vindskydd, utsiktspunkter etc.

### KOMMUNIKATIONER

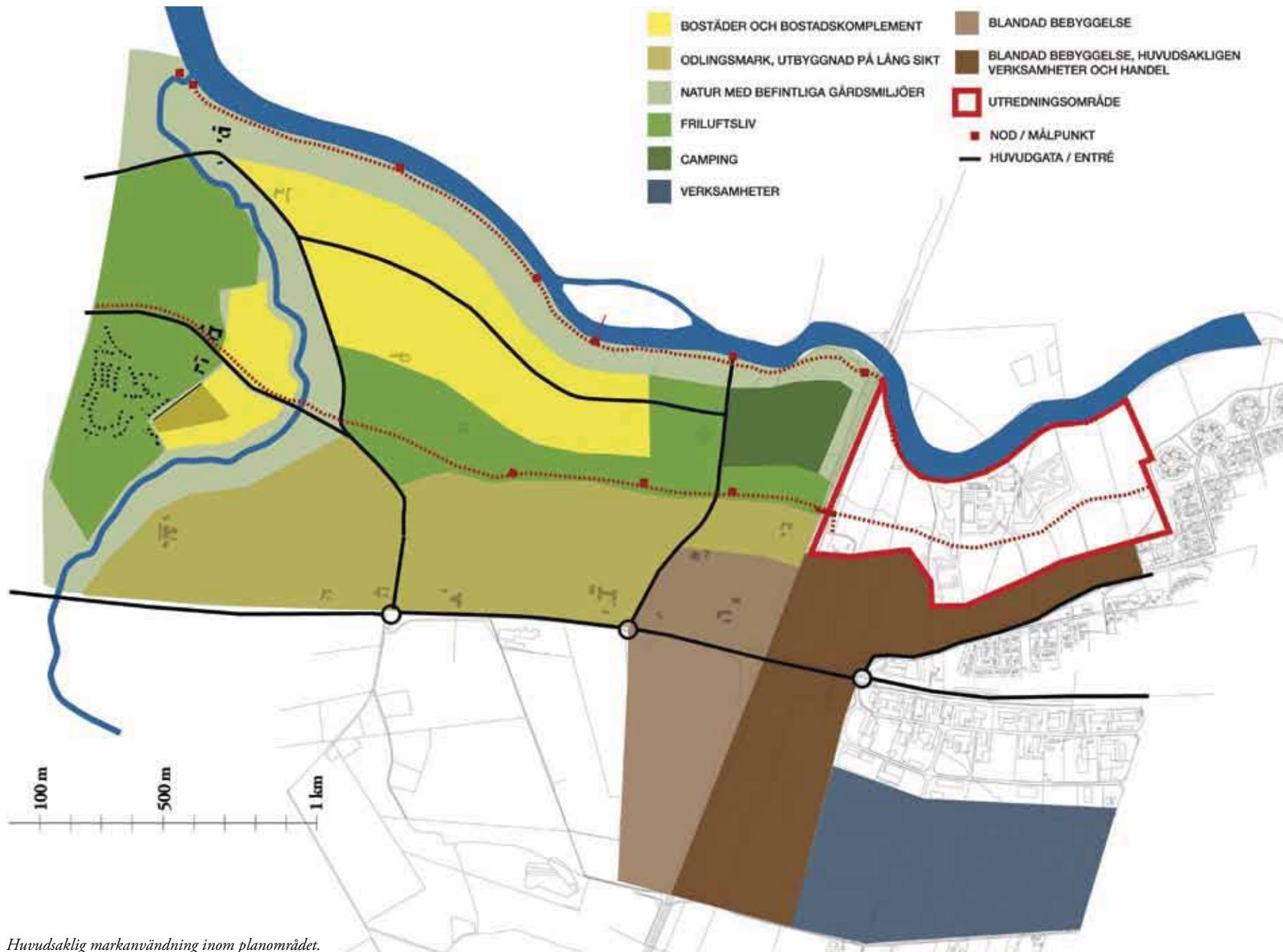
Huvudvägnätet är markerat på vidstående markanvändningskarta. Detta vägnät bör i

huvudsak användas för planering av kollektivtrafik och cykelbanor. En ny entré till området från väg 24 föreslås. Denna kommer att utgöra en ny tätortsport till Laholms tätort. Därmed måste också det byggnadsfria avståndet på 30 meter längs med väg 24 omprövas. Det är ytterst angeläget att området upplevs stadsmässigt och som en del av Laholms tätort. Kopplingen till stationen för gång- och cykeltrafik behöver också särskilt uppmärksammas. Länsstyrelsen och Trafikverket har med hänvisning till riskintresset för kommunikationer hävdad att väg 24:s karaktär som genomfartsled skall bibehållas. En sammanvägning av detta intresse och riksintresset för järnväg, samt samhällsplaneringsintressen i övrigt, måste ske i den fortsatta planprocessen.

### UTREDNINGSSOMRÅDE

Ett utredningsområde öster om Västkustbanan har pekats ut. Inom området återfinns kommunens reningsverk, vilket kräver skyddsavstånd till vissa verksamheter. Områdets användning är strategiskt viktigt om stationsområdet ska kunna få en stark knytning till den befintliga staden. Innan lämplig markanvändning kan avgöras för området behöver planeringsförutsättningarna studeras närmre. Ett sådant arbete är initierat, men inte slutfört varför området kvarstår som utredningsområde i denna fördjupning av översiktsplanen.





Huvudsaklig markanvändning inom planområdet.

## 5.3 FÖRSLAG KOMMUNIKATIONER OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

### GATUNÄT

En hierarki av gator föreslås inom området. Det övergripande huvudvägnätet syftar till att stötta en god orientering inom området samt att utgöra viktiga stråk för kollektivtrafik och cykeltrafik. Gestaltningen av det övergripande gatunätet bör stötta förståelsen för områdets struktur. Det underordnade gatunätet utgörs i princip av bostadsgator där hastigheten är lägre och där gatumiljöerna gestaltas för att hantera en blandtrafik på ett trafiksäkert sätt.

Både huvudgatunätet och det underordnade gatunätet medger en genomsilning av trafik. På så sätt kan närmsta väg väljas, vilket har en positiv effekt på transportarbetet. De negativa effekterna såsom buller och luftföroreningar fördelas också över området.

Stora delar av planområdet är avskuret från Laholm dels via Västkustbanan dels genom riksväg 24. I planförslaget föreslås att den befintliga, sekundära avfarten, strax väster om järnvägen byggs om till en ny rondell, eller en ur trafiksäkerhetssynpunkt likvärdig trafiklösning. Riksväg 24 omgestaltas mer i riktning mot stadsgata med bibehållen karaktär, men med något lägre hastighet på avsnitten genom stationsområdet. Tillgängligheten till stationsområdet ökar samtidigt som stationsområdet kan utgöra en sammankopplande nod mellan det nya tät-

ortsområdet och Laholm. En sådan rondell skapar utvecklingsmöjligheter för hela stationsområdet. Länsstyrelsen och Trafikverket har, med hänvisning till riksintresset för kommunikationer hävdad att väg 24:s karaktär som genomfartsled skall bibehållas. Fortsatt dialog krävs.

### KOLLEKTIVTRAFIK

Närheten till Laholms station erbjuder goda pendlingsmöjligheter till arbetsplatser inom regionen. För den mer lokala kollektivtrafikförsörjningen föreslås området kollektivtrafikförsörjas med buss. Längs med väg 24 finns idag en befintlig busslinje, 225, vilken trafikerar kustområdet via järnvägstationen till Laholms centrum.

Vid en utbyggnad inom planområdet skulle denna kunna dras från Mellbystrand genom en befintlig vägport under E6 via Åmot till planområdet. I första skedet av utbyggnaden som sker i västra delen mot Åmotsvägen trafikerar området med buss från denna väg. I nästa utbyggnadsfas bygges bussgata eller genomfartsväg genom området. Exakt sträckning får studeras när dessa utbyggnader blir aktuella. Omdragningen av linje 225 och det utökade underlaget skulle kunna bidra till tätare förbindelse mellan kustområdet och järnvägsstationen och Laholms centrum. Både området, Åstaden, och stationsområdet får en god tillgänglighet till

busstrafiken med merparten av områdena inom 400 meters räckvidd från föreslagna busshållplatser.

### CYKELTRAFIK

De korta avstånden till såväl Laholm som Mellbystrand och Laholms station bör uppmuntra till en ökad cykeltrafik. Ett nätverk av cykelvägar inom planområdet har skisserats. Anslutningspunkter till befintliga cykelvägar i områdets periferi kan behöva studeras vidare för att skapa goda anslutningar till viktiga målpunkter i Laholm och Mellbystrand. En ny cykelbro över Västkustbanan ökar tillgängligheten för cyklister.

### SPILLVATTEN

Spillvatten från hela planområdet ska föras till Ängstorps reningsverk i Laholms tätort. Huvudledningen föreslås läggas inom strandskyddat område längs med Lagan, förslagsvis utmed föreslagen vandringsled. En första spillvattenpumpstation kan förslagsvis placeras i områdets västra del. Pumpstationen kan möjliggöra en exploatering av 50-60 ha eller en fjärdedel av åkermarken fram till järnvägen. För strategisk placering av pumpstationen krävs ett bättre kartunderlag beträffande topografi.

Resterande del av planområdet kräver uppskattningsvis 1-2 nya spillvattenpumpstationer med ny huvudledning utmed Lagan,

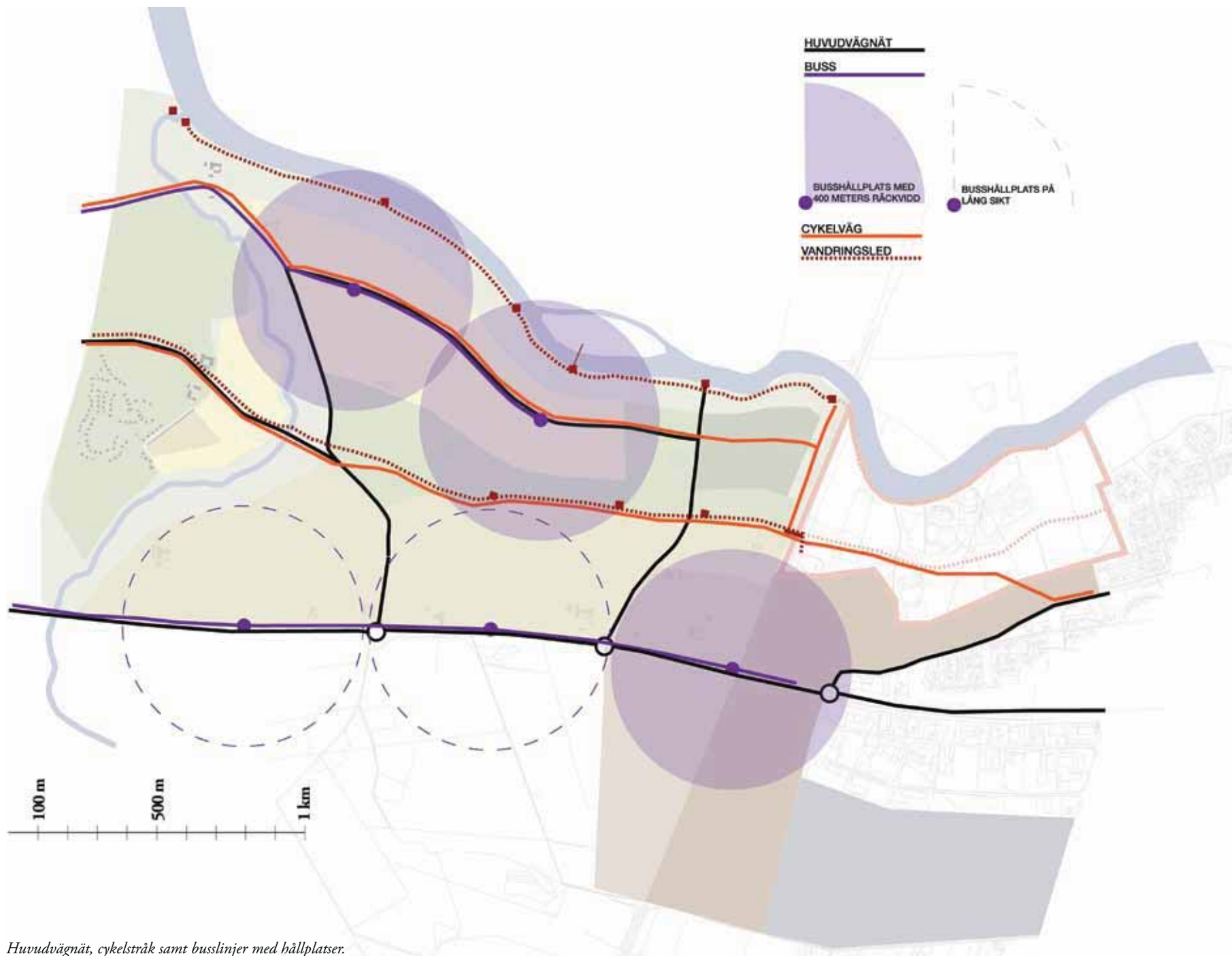
alternativt omläggning i större dimensioner efter tillkommande pumpstation.

### DRICKSVATTEN

Området kan dricksvattenförsörjas genom anslutning till befintlig 280 PVC utmed väg 24. En framtida utbyggnad med totalt 6000-8000 nya invånare i Laholms kommun kan inrymmas inom befintlig vattentäkters kapacitet. Detta innebär att aktuellt planområde kan försörjas med nuvarande försörjningssystem.

### DAGVATTEN

Dagvatten skall tas om hand lokalt inom respektive planområde före utsläpp i Lagan. Detta kräver anläggning av översilningsytor och/eller fördröjningsdammar med syfte att förhindra att förorenat dagvatten leds direkt till vattendraget. För att dagvattenhanteringen ska bli rationell och kostnadseffektiv krävs att dagvattenfrågan studeras inom ett större markområde än enskilda detaljplaneområden. Dagvattenhantering kräver relativt stora markområden, vilket påverkar utrymmet för möjlig exploatering av framtida bostäder och verksamheter. Anläggningarna kan dock bli en rekreativ tillgång för miljön inom boende- och verksamhetsområdena. Även för planeringen av dagvattensystemet krävs ett bättre kartunderlag beträffande topografi. Den fördjupade översiktsplanen föreslår att större dagvattenmagasin lokaliserar till planområdets norra delar, direkt väster om Västkustbanan.



*Huvudvägnät, cykelstråk samt busslinjer med hållplatser.*

## 5.4 DELOMRÅDE ÅSTADEN

### FLEXIBILITET OCH ROBUSTHET

Mot bakgrund av nuvarande utbyggnadsbehov på drygt 50 bostäder om året kan man konstatera att planområdet kommer vara föremål för utbyggnader under lång tid. Därmed blir det också ytterst väsentligt att den struktur som föreslås är robust och håller väl över tid, samtidigt som det måste finnas en flexibilitet för förändrade synsätt och behov. I ljuset av dessa motsägelsefulla begrepp, robusthet och flexibilitet, är en kontinuerlig gatustruktur att föredra.

För Åstaden skapas ett elastiskt gatunät i mötet mellan de meandrande åarna och de omkringliggande kommunikationsanläggningarna. Det slingrande gatunätet understryker planrådets topografi samtidigt som det erbjuder varierande upplevelser när man rör sig längs gatorna. Kurvaturen uppmuntrar också till en lägre hastighet vilken stöttar gång- och cykeltrafik. Med ett flexibelt gatunät kan också "oväntade" upptäckter av ex fornlämningar hanteras formmässigt genom att den robusta kvaliteten i rutnätet kan "töjas" i relation till platsen.

Det elastiska gatunätet medger också att ett par kvarter kan slås samman för att tex hysa en befintlig gårdsmiljö eller annan användning som kräver mer yta. På motsvarande sätt kan kvarter delas i mindre enheter om sådana behov skulle föreligga.

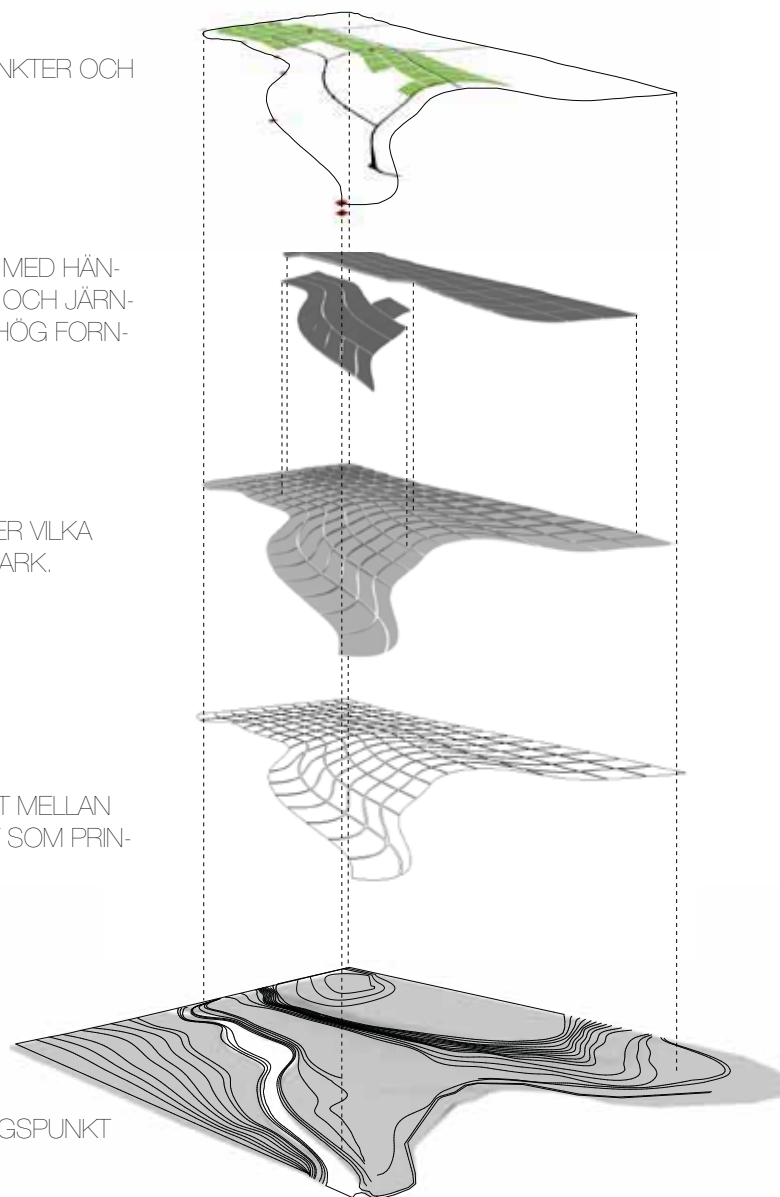
ÖST-VÄSTLIGT FRILUFTSSTRÅK, NYA MÅLPUNKTER OCH ÖVERGRIPANDE GATUSTRUKTUR.

KVARVARANDE KVARTER FÖR BEBYGGELSE MED HÄNSYN TAGEN TILL SKYDDSAVSTÅND TILL VÄG OCH JÄRNVÄG, STRANDSKYDD OCH OMRÅDEN MED HÖG FORNLÄMNINGSPOTENTIAL.

RUTNÄTET DEFINIERAR POTENTIELLA KVARTER VILKA KAN ANVÄNDAS FÖR BEBYGGELSE ELLER PARK.

DET ELASTISKA RUTNÄTET BILDAS AV MÖTET MELLAN ÅARNA OCH INFRASTRUKTUREN. RUTNÄTET SOM PRINCIP ÄR SAMTIDIGT ROBUST OCH FLEXIBELT.

LANDSKAPET OCH TOPOGRAFIN ÄR UTGÅNGSPUNKT FÖR GESTALTNING OCH STRUKTUR.

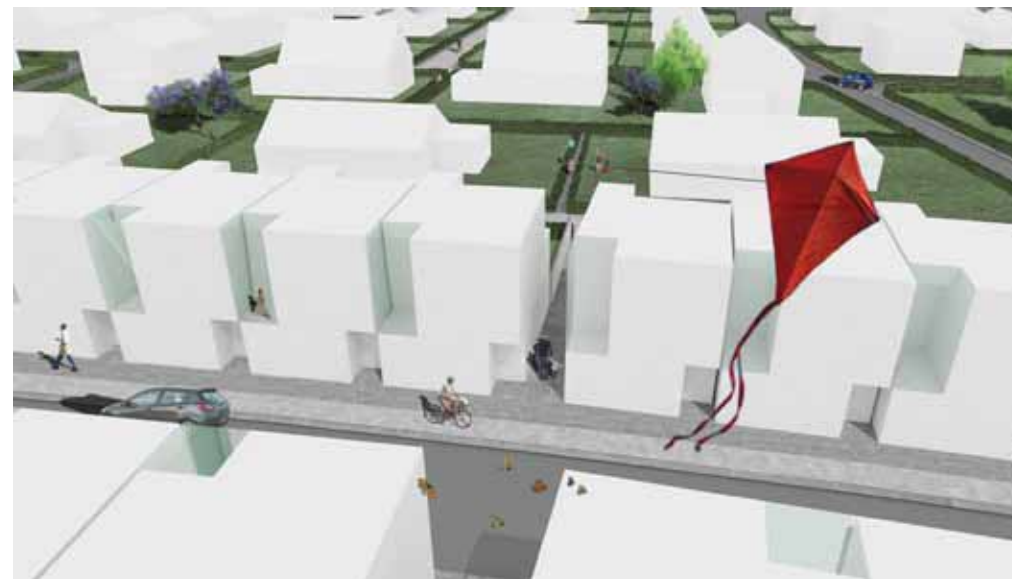




*I Åstaden längs med Lagan och nedanför erosionsbranten kan en attraktiv bostadsmiljö skapas.*



*Illustrationen visar hur det slingrande gatunätet bildar små platsbildningar i mötet med de rationella tomterna för radhus och villor. Platsbildningen fungerar som mötesplats med busshållplats längs kollektivtrafikstråken. Platsen leder också besökaren in i området där förskola ligger integrerade i kvarteren.*



*Illustrationen visar hur Åstaden skulle kunna te sig med radhus längs de övergripande datorerna och villor i de innanföriggande delarna. Gatuhierarkin kompletteras av gång- och cykelvägar genom kvarteren för ökad genhet och tillgänglighet. Den lägsta hierarkin utgörs av gröna gångar mellan villatomter.*

## GESTALTNINGSPRINCIPER

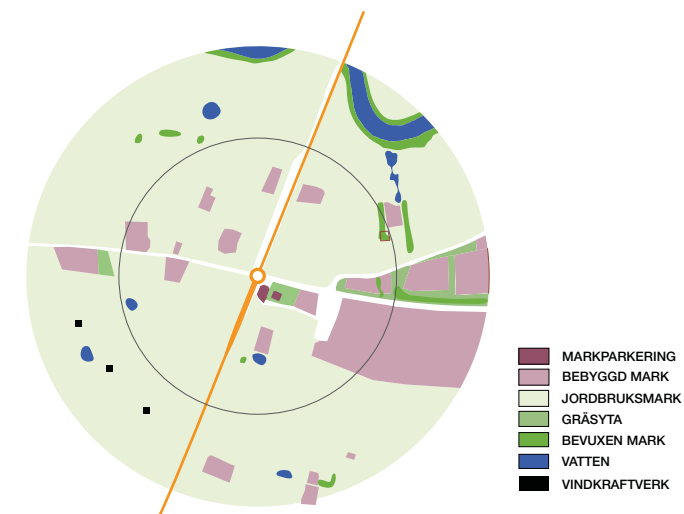
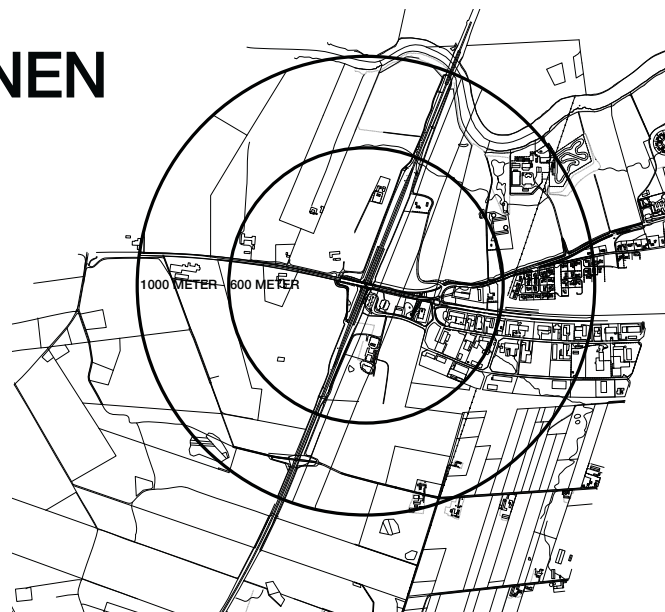
Med den nya skogsdungen i ryggen breder den nya bebyggelsen ut sig längs med ån för att avslutas nedanför slänten. Genomgående gator i ett mjukt meandrande rutnät borgar för tillgänglighet och variation. Företrädesvis villabebyggelse, men inslag av radhus för att markera viktiga stråk kan också övervägas. Fullt utbyggt kan området rymma upp mot 600 bostäder i villa och/eller radhus.

Utgångspunkten för struktureringen av området är, som tidigare redovisats, de naturgivna flödena, åarna, och de konstruerade anläggningarna för mänskligt flöde, väg och järnväg. Kvarteren är utformade så att de alla kan rymma antingen villor, radhus eller flerbostadshus. Även en kombination av dem alla är möjlig. Vissa kvarter kan också anläggas som park eller för allmänna ändamål såsom lekplats och dagis.

När gatornas svängda radier möter de rätvinkliga tomterna uppstår större och mindre platsbildningar i kvarterens hörn. Dessa kan användas som mötesplatser, vissa kanske kombinerade med busshållplats eller lekplatser.

## 5.5 DELOMRÅDE STATIONEN

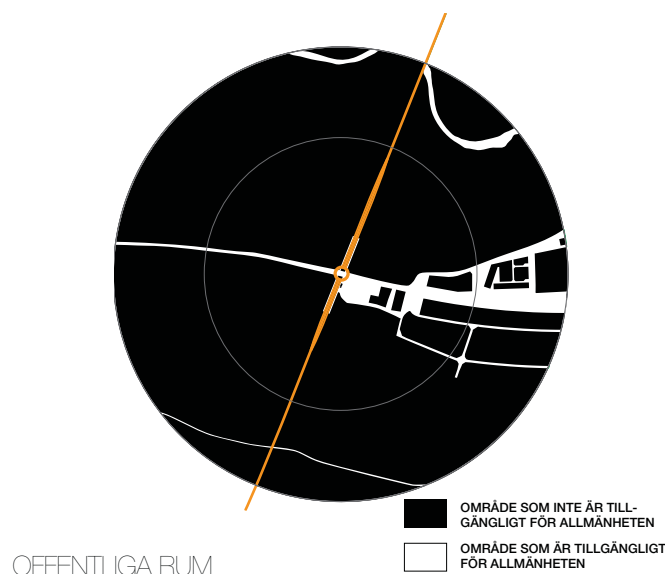
Följande studie av det stationsnära området bygger på en metod som har utvecklats av Länsstyrelsen i Skåne län. Två avstånd används för att definiera det stationsnära läge, dels 600 meter dels 1000 meter. Avstånden anses relevanta mot bakgrund av att det är dubbelt så många som nyttjar kollektivtransporter till en stationsnära arbetsplats eller en bostad inom 600 respektive 1000 meter än om avståndet blir större. Avstånd till arbetsplatsen bedöms alltså vara känsligare än avståndet till bostaden, för val av kollektivtrafik. Ett kompletterande avstånd som man bör hålla i minnet är 2-3 km. Detta avstånd använder Trafikverket ofta för att definiera det som anses vara ett rimligt cykelavstånd.



MARKANVÄNDNING

### MARKANVÄNDNING

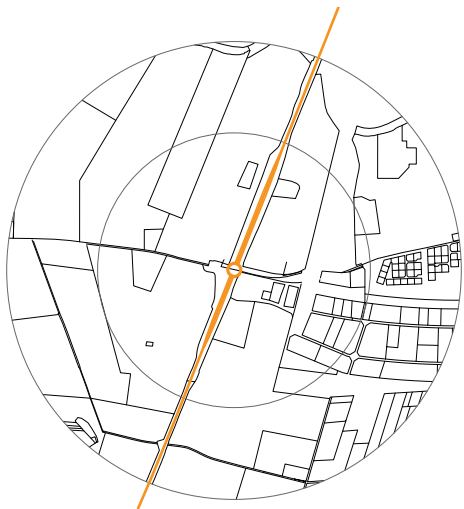
En analys av markanvändningen visar tydligt att det stationsnära läget ännu inte har varit föremål för tätortsutveckling. Markanvändningen inom det stationsnära området är till övervägande del jordbruksmark. Endast drygt 10% av marken är ianspråktagen för bebyggelse eller andra anläggningar. Detta innefattar också gårdsmiljöer som kanske snarare ska räknas till jordbruksmark. Ett fåtal procent utgörs av gräsytor, markparkering eller vattenytor. Tre vindkraftverk finns i den sydvästra kvadranten.



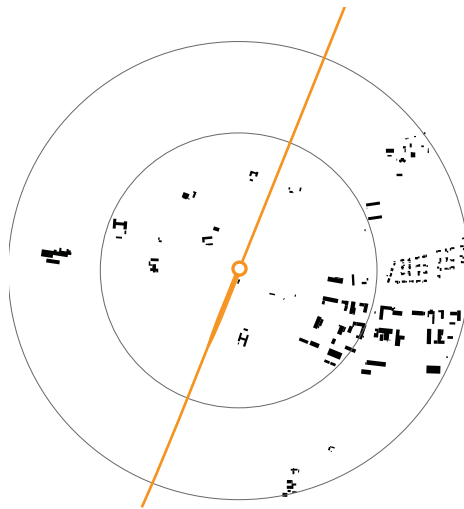
OFFENTLIGA RUM



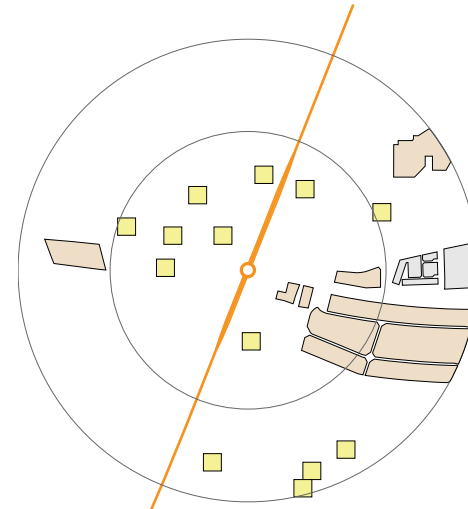
MÅLPUNKTER



FASTIGHETSINDELNING

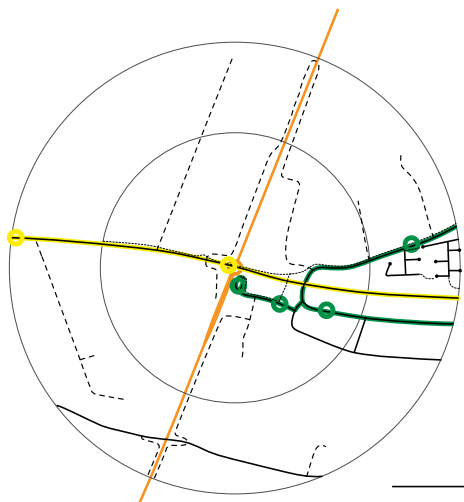


BEFINTLIG BEBYGGELSE



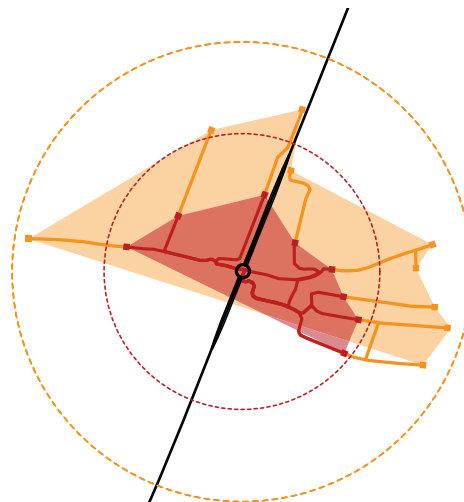
- INDUSTRI
- LÅG BOSTADS-  
BEBYGGELSE
- GÅRDSMILJÖ  
(SYMBOL)

BEBYGGELSETYOLOGIER



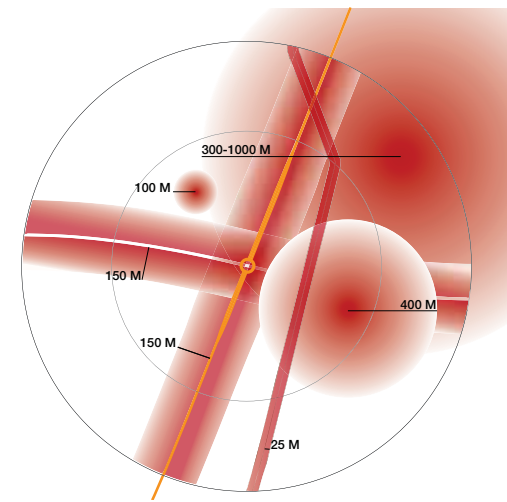
- VÄG
- MARKVÄG
- CYKELVÄG
- REGIONBUSS MED HÅLLPLATS
- LOKALBUSS MED HÅLLPLATS

TILLGÅNGLIGHET



- 1000 M FÅGELVÄG
- 1000 M GÅNGVÄG
- 600 M FÅGELVÄG
- 600 M GÅNGVÄG

AVSTÅND



HINDER OCH HÄNSYN



## **BEFINTLIG FASTIGHETSINDELNING**

Området väster om järnvägen präglas av jordbruksfastigheter. Intressant att notera är att den sydvästra kvadranten i 600 metersradien enbart berör enstaka fastigheter. Området öster om järnvägen präglas också av jordbruksfastigheter, framför allt i den yttre zonen. Industrifastigheter finns i den inre zonen och viss förekomst av villafastigheter i den yttre zonen. Fastighetsbeståndet är här mer splittrat.

## **BEBYGGELSE**

Endast 2 % av marken inom det stationsnära läget är idag bebyggt. Samma förhållande gäller inom det inre och yttre avståndet.

## **BEBYGGELSETYPOLOGI**

Syftet är att åskådliggöra vilken typ av bebyggelse olika delar av orten består av. Fyra olika kategorier brukar diskuteras; sluten, hög, låg och industri. Laholms stations läge utanför orten medför att enbart låg villabebyggelse och industriområde förekommer. För att tydliggöra det rurala läget redovisas också var befintliga gårdsmiljöer förekommer inom det stationsnära läget. Dessa är vanligt förekommande främst i den nordvästra och sydöstra kvadranten.

## **OFFENTLIGA RUM**

De offentliga rummens struktur säger något om möjligheten att röra sig till fots men också om hur olika platser kan upplevas och hur de förhåller sig till varandra. Kartläggningen visar en tydlig brist på kvalitativa offentliga rum i anslutningen till stationen. Förutom årnumret i utkaneten av det stationsnära läget är det i dagsläget enbart

vägarna inom området som utgör offentliga rum. Användningen av dessa är anpassade för genomfartstrafik och utgör inte någon kvalitativ vistelseyta.

## **MÅLPUNKTER**

I nuläget finns inte många målpunkter i det stationsnära läget och de som finns är sådana som inte frekventeras dagligdags. För att stärka stationen som en målpunkt och indirekt det kollektiva resandet bör offentliga och kommersiell service lokaliseras hit. Det är väsentligt att sådan förläggs i direkt anslutning till stationen. På så sätt kan ärenden uträttas på väg till/från stationen. Relationen till Laholms centrum och stormarknaden i Mellbystrand behöver beaktas.

## **TILLGÄNGLIGHET**

Tillgängligheten till stationen med regionbuss och stadsbuss är mycket god. Gång- och cykelväg finns på den norra sidan riksväg 24 mellan Laholm och Mellbystrand. En tunnel under riksväg 24 kopplar samman GC-vägen med stationen. Västra sidan av järnvägen har i dagsläget ingen koppling till stationen.

## **AVSTÅND**

Stationsnära lägen anges ofta som fågelavståndet från själva stationen. Cirklarna anger fågelavstånd motsvarande 600 meter och 1 km. Det faktiska gångavståndet kan skilja sig drastiskt åt från fågelavståndet. Både genvägar och omvägar kan finnas beroende av maskvidden på gatunätet och eventuella trafiksepareringar. Analysen visar på begränsade möjligheter att röra sig i området, vilket också medför att det är en

begränsad yta som täcks inom det faktiska gångavståndet.

## **HINDER OCH HÄNSYN**

Utveckling av det stationsnära läget försvåras av det faktum att området är berört av flera skyddsavstånd. Illustrerade avstånd på kartan ovan är generella avstånd som kan behöva studeras närmare för att få en platsspecifik bedömning.

## 5.6 DELOMRÅDE FRILUFTSSTRÅKET

Förslaget tar fasta på de naturgivna kvaliteterna som finns inom och i anslutning till planområdet och föreslår att dessa utvecklas och tillgängliggörs för fler.

Föslaget bygger på en övertygelse av att friluftsliv är en attraktion för såväl närboende, kommuninvånare som mer långväga turister. Som sådant kan området med en friluftsprägel också bidra till en ökad selsättning inom turismnäringen. Fysisk aktivitets positiva inverkan på folkhälsan bekräftas av att detta utgör ett av Sveriges elva folkhälsomål. Målet är att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen.

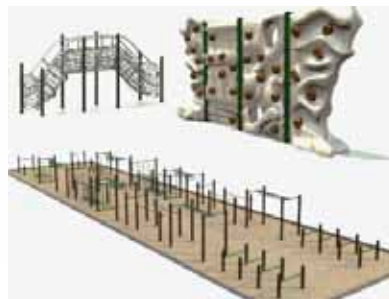
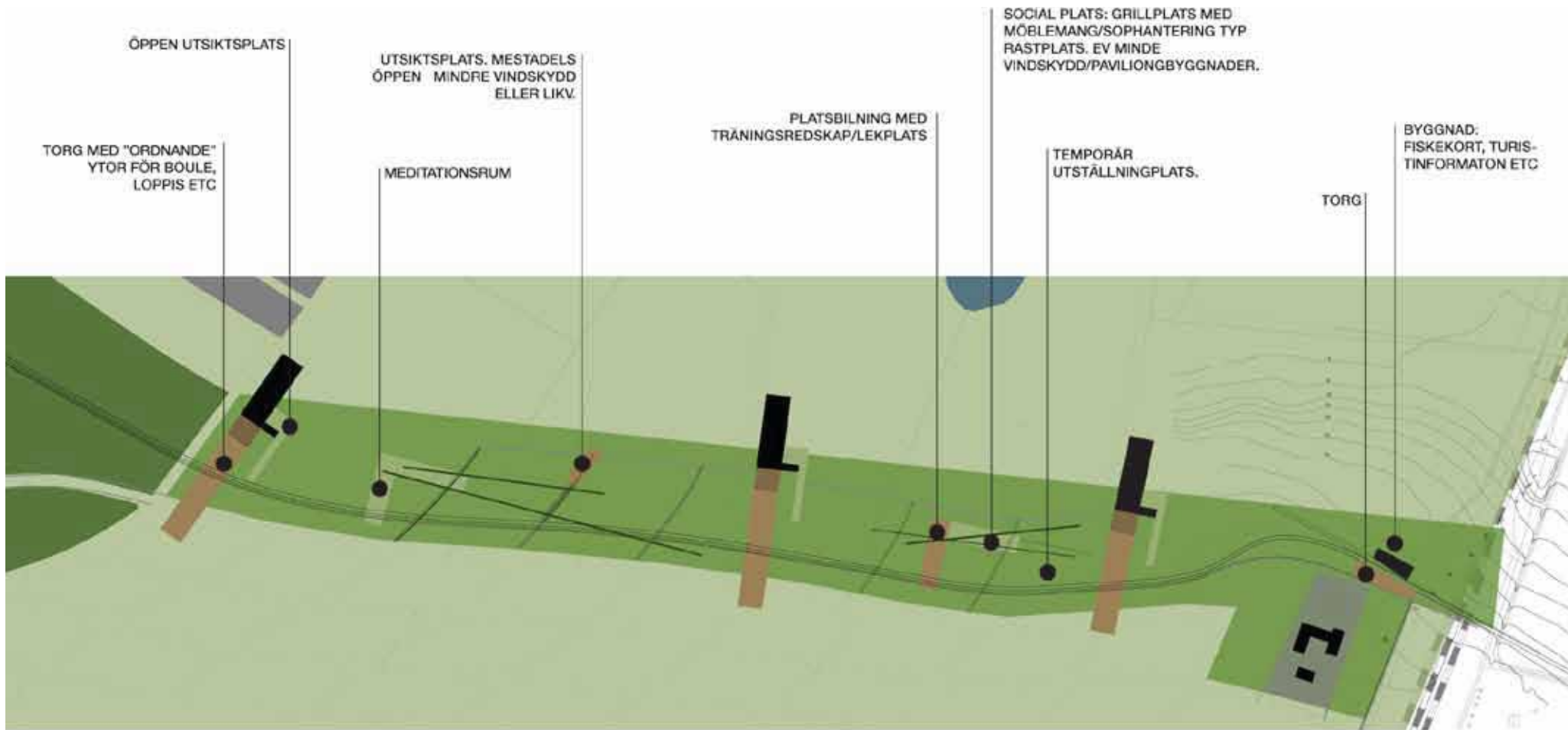
Ryggraden i förslaget är det öst-västliga friluftsstråket, vilket sammanfaller med erosionsbranten. Härifrån erbjuds vida utblickar och rymd. Stråket behöver ha en tillräcklig utbredning för att man ska kunna uppleva att man rör sig i ett grönt rum. Det bör erbjuda en mångfald av aktiviteter med allt ifrån stillhet och tystnad till utrymmeskrävande lek och idrott. Årstidernas skiftande väderlek bör beaktas på samma sätt som vistelse under dygnets alla timmar. En ny gång- och cykelbro över järnvägen ger god tillgänglighet för boende i Laholm.

Parallellt med det nya friluftsstråket slingrar sig Lagan. Längs med Lagan finns en

befintlig stig. Mindre kompletteringar i form av småskaliga platser längs med stigen föreslås. Dessa kan utformas som fiskenoder med bryggor, grillplatser och vindskydd. Från en av dessa föreslås också en ny bro för att tillgängliggöra ön i Lagans mitt. Ingen bilväg föreslås utmed Lagan. Däremot föreslås att en gata leder ner från friluftsstråket till en av de föreslagna platserna/fiskenoderna. På så sätt kan en tillgänglighet för alla erbjudas till dessa besökspunkter. Lagan omfattas av strandskydd. Även anläggningar såsom broar, bryggor etc kräver dispens från strandskyddsbestämmelserna.

För att ytterligare dra nytta av läget invid Lagan föreslås en ny campingplats i det nordöstra hörnet av planområdet. Området är tidvis utsatt för viss översvämningsrisk varför det är mindre lämpligt att bebygga för permanenta ändamål. En gångbro över Lagan är samlokaliserad med järnvägsbron. Denna ger en god tillgänglighet för fiskare till Lagans båda strandkanter. Campingen skulle därmed kunna rikta sig särskilt till fisketurismen, eventuellt med skapandet av ett särskilt naturrum eller fiskecentrum. Ett sådant skulle också marknadsföra såväl Laholms kommun som planområdet.

Vid uppförandet av nya anläggningar för friluftsåndamål bör möjligheten att energiförsörja med solenergi övervägas.



## 5.7 FÖRSLAG GENOMFÖRANDESTRATEGI

### ETAPPVIS UTBYGGNAD

En av målsättningarna med planarbetet är att skaffa en övergripande vision och strategi för området samt att kartlägga och studera rådande planeringsförutsättningar.

Planområdets omfattande geografiska utbredning ställer krav på att området kan förädlas etappvis och under lång tid. Därmed krävs en genomförandestrategi, vilken också kan kopplas till en medveten markpolitik. På så sätt säkerställs att utbyggnaderna på bästa sätt medverkar till att uppfylla kommunens målsättning om attraktiva boendemiljöer för nya kommuninvånare. Även en långsiktig förädling av det stationsnära området är väsentligt för kommunens målsättningar kring en hållbar utveckling.

På markanvändningskartan anges dels utbyggnader som önskas påbörjas omedelbart dels odlingsmark som på lång sikt kan bebyggas. Det är i dagsläget inte möjligt att närmre precisera vad "på lång sikt" står för. Klart är dock att det är de andra områdena som först och främst kommer att prioriteras för utbyggnad. Med tanke på skisserad utbyggnadstakt om 50 bostäder per år och det faktum att bara delområde Åstaden rymmer upp till 600 bostäder, och stationsområdet betydligt mer, är det ett betydande antal år framåt i tiden innan en exploatering eventuellt skulle bli aktuell.

Man kan också konstatera att marken i området till största delen är privatägd, varför markägarna själva har stora möjligheter att påverka när de olika delarna av planområdet kan exploateras. Den utbyggnadsordning som anges nedan utgör därför kommunens intentioner, men den faktiska utbyggnadsordningen styrs snarare av markägandet.

### UTBYGGNADSORDNING

Planförslaget förordar en utbyggnadsordning där man i första skedet exploaterar området väster om Smedjeån och därefter, eller parallellt, området vid Åmot. Skälen till detta är att dessa områden i första hand är tänka för den primära målgrupp som kommunen önskar attrahera, dvs barnfamiljer. Även av exploateringsekonomiska skäl anses det vara den mest rimliga utbyggnadsordningen att först bygga i läget som har störst attraktivitet för att skapa fortsatt goda marknadsmässiga förutsättningar för övriga området. Området väster om Smedjeån kräver dock förarbeten kring en eventuell dispens från strandskyddsbestämmelserna.

Stationsområdet är ett mycket intressant område och kommer att vara ett viktigt område för framtiden. Området har dock en mycket mer komplex planeringssituation än Åstaden, vilket kräver fortsatt utredande och dialog innan någon utbyggnad kan bli aktuell. Trafikverkets och Länsstyrelsens

uppfattning om väg 24 är försvårande och hindrar en effektiv angöring av stationsområdet och en minskad barriärverkan. Kommunen har för avsikt att föra en fortsatt dialog. Även andra förutsättningar, såsom riskhänsyn, buller, etc behöver studeras mer detaljerat och ett gestaltungsförslag behöver tas fram innan exploatering kan bli aktuellt. Det förberedande arbetet kan dock inledas redan nu.

Områdets attraktivitet som boendemiljö kommer till stora delar att vara förknippade med relationen till Lagan samt till det föreslagna friluftstråket. För att säkerställa att mångfalden av möjligheter för stråkets utformning uttömts bör planläggningen av stråket inklusive delområde nedre föregås av en arkitektävling alternativt ett parallellt uppdrag med deltagande från landskapsarkitektkontor. En tävling skulle höja kvaliteten på utformningen samtidigt som den marknadsföring som en tävling medför kan bidra till att väcka intresse utanför kommunens gränser.

För området öster om Väst kustbanan längs med Västerleden krävs ett färdigställande av den utredning som har påbörjats.

### FRAMTIDA UTREDNINGSBEHOV

Såsom alltid är fallet i fråga om planering krävs en hel del utredningar innan exploatering kan ske. Fördjupningen av

översiktsplanen har redovisat planeringsförutsättningar för ett antal aspekter. Flera av dessa är baserade på redan gjorda utredningar. Vissa av dessa utredningar kommer att behövas fördjupas ytterligare i samband med detaljplanering. Andra kommer att behöva kompletteras för delområden som inte varit utredda hittills.

Följande lista preciserar de utredningsbehov som man redan nu kan konstatera. Listan är på inget sätt komplett, utan behov kan uppstå eller upphöra beroende av aktuella förutsättningar vid tidpunkten för detaljplanearbetet.

- Geoteknik för återstående delar av planområdet, dvs väster om Åmotsvägen, söder om väg 24 samt öster om Väst kustbanan.
- Klimatförändringarnas eventuella påverkan på Lagan, Smedjeån och grundvattennivåer.
- Arkeologi för återstående delar av planområdet, dvs väster om Åmotsvägen, söder om väg 24 samt öster om Väst kustbanan.
- Bullerberäkningar, främst från väg 24 och Väst kustbanan.
- Riskutredningar beträffande transporter av farligt gods på väg 24 och Väst kustbanan.

HELHETEN I FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN INARBETAS OCKSÅ I PÅGÅENDE ÖVERSYN AV DEN KOMMUNOMFATTANDE ÖVERSIKTSPLANEN.

ÅSTADEN INGÅR I DE FÖRSTA UTBYGGNADSETAPPERNA. TILLGODOSER DEN PRIMÄRA MÅLGRUPPEN FÖR KOMMUNEN.

OMRÅDET VÄSTER OM SMEDJEÅN INGÅR I DE FÖRSTA UTBYGGNADSETAPPERNA. KRÄVER DELVIS DISPENS FRÅN STRANDSKYDDSBESTÄMMELSER

ARKITEKTÅVLING OM FRILUFTSSTRÅK FÖREGÅR PLANLÄGGNING

SÄRSKILD UTREDNING PRECISERAR MARKANVÄNDNING.

STATIONSOMRÅDET. FORTSATT DIALOG OM VÄG 24 SAMT KOMPLETTERANDE UTREDNINGAR. GESTALTNINGSSTUDIE FÖREGÅR PLANLÄGGNING.

VERKSAMHETSOMRÅDE. DETALJPLAN NÄR EFTERFRÅGAN FINNS.

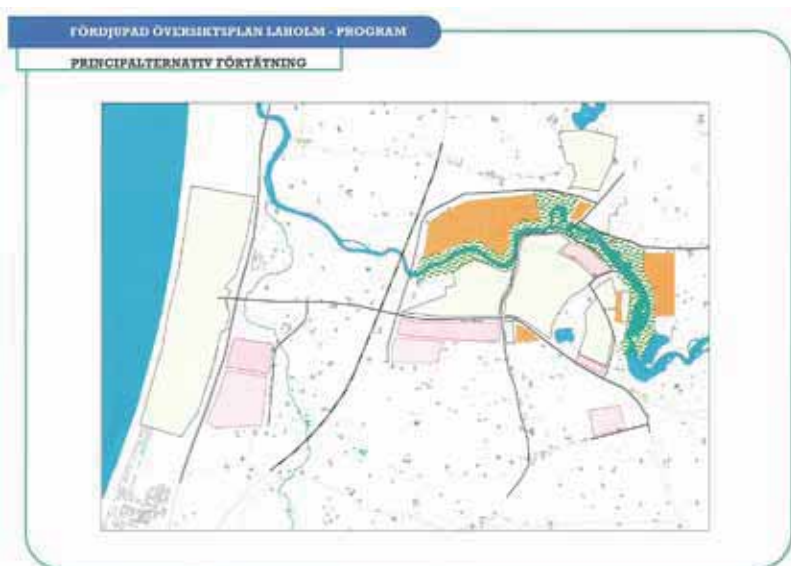
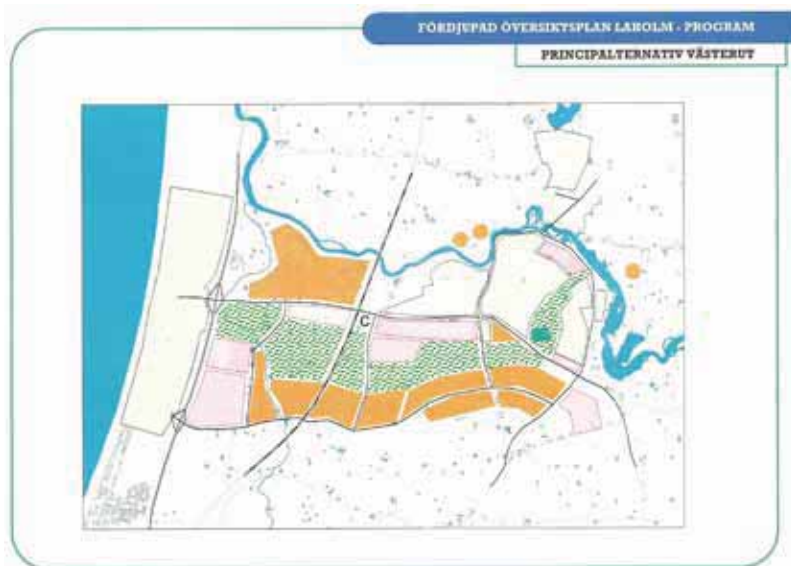
*Relationen mellan de olika utbyggnadsområdena i fråga om turordning och behov av förberedande utredningar och arbeten.*





# 6 KONSEKVENSBESKRIVNING

## 6.1 KONSEKVENSBESKRIVNING SYFTE OCH AVGRÄNSNING



### KONSEKVENSER OCH MILJÖBEDÖMNING

En översiktsplans konsekvenser ska enligt plan- och bygglagen kunna utläsas utan svårigheter. En översiktsplan ska också enligt miljöbalken miljöbedömmas. Detta innebär att två olika beskrivningar av planens konsekvenser upprättas. Arbetet med att upprätta dessa kan med fördel göras parallellt, då det kan underlätta avvägningen mellan olika intressen. I en situation då miljöaspekterna vägs mot andra intressen är det viktigt att även analyserna av dessa andra aspekter är formulerade så att en avvägning blir möjlig. Det behöver vara balans i den samlade konsekvensanalysen.

Den förstnämnda konsekvensbeskrivningen är bredare till sitt innehåll och fokuserar på strategiska överväganden. Denna strategiska konsekvensbeskrivning är integrerad med den fördjupade översiktsplanen och redovisas i detta kapitel.

Miljöbedömningen redovisas i en separat miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Utarbetandet av MKBn sker utifrån regler i miljöbalken.

### ALTERNATIV

Vid beskrivning av konsekvenser ska alltid ett nollalternativ beskrivas. Ett nollalternativ

beskriver vad som sker om planen inte genomförs och inriktas på de väsentliga miljöförhållandena. Utöver nollalternativ ska även andra rimliga alternativ beskrivas.

För att underlätta samläsningen av den strategiska konsekvensbeskrivningen och MKBn används samma alternativ i båda redovisningarna. Som nollalternativ används nuvarande situation. Därutöver beskrivs ett alternativ ÖP och ett alternativ FÖP. Alternativ ÖP beskriver en situation där den gällande översiktsplanen skulle genomföras. Alternativ FÖP beskriver planförslagets konsekvenser.

Ett program har föregått föreliggande fördjupad översiktsplan. I planprogrammet skisseras två principalalternativ för utvecklingen av Laholms tätort. Principalalternativ förtätning omfattade, förutom en förtätning av centralorten, även en utvidgning av Laholm norr om Lagan. Principalalternativ västerut omfattade en expansion av Laholm väster- och söderut.

Föreliggande fördjupad översiktsplan ligger i linje med principalalternativ västerut. Då frågan om lokalisering redan har diskuterats i såväl den kommunomfattande översiktsplanen som i planprogram till FÖP, bedöms inte detta behöva belysas ytterligare.



## INNEHÅLL

Den strategiska konsekvensbeskrivningen redovisar de olika alternativens påverkan för sociala, ekonomiska respektive ekologiska aspekter och målsättningar. Dessa kan vara såväl nationella, regionala som kommunala. I de fall de kommunala målen är mer precisa än de regionala och nationella redovisas enbart dessa. Avslutningsvis görs en samlad bedömning av planförslagets effekter.

## SOCIALA KONSEKVENSER

Genom att ta hänsyn till och behandla sociala aspekter i planeringen kan en god livsmiljö främjas. En god livsmiljö bygger dels på en god fysisk miljö dels på andra sociala faktorer som hälsa, trygghet, social gemenskap, delaktighet, valfrihet, självbestämmande och allsidighet. En väsentlig utgångspunkt är de nationella folkhälsomålen. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är "att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen". Folkhälsa handlar om allt från individens egna val och vanor till strukturella faktorer som yttre miljöer och demokratiska rättigheter i samhället. Även förståelsen för olika befolkningsgruppers skilda behov och förutsättningar är en utgångspunkt för att analysera de sociala konsekvenserna av en plan. Särskilt barn- och ungdomsperspektiv, jämställdhetsperspektiv och äldres situation kan noteras.

## EKONOMISKA KONSEKVENSER

En god samhällsekonomi är ytterligare en av förutsättningarna för en hållbar samhällsutveckling. I översiktsplanesammanhang behöver man ha ett brett synsätt på de ekonomiska aspekterna som då kan innefatta samhällets ekonomi i sin helhet, kommunalekonomi, privat ekonomi och även gröna räkenskaper (t. ex. miljöskuld och miljökapital). Översiktsplanens breda anslag med förslag och riktlinjer för samhällsutvecklingen innebär att planerna står i nära relation till samhällsekonomin. Utgångspunkter för en god samhällsekonomi är t. ex. en hög sysselsättning, regional balans, rättvis och jämn fördelning av levnadsstandard och ekonomisk tillväxt. I arbetet med ekonomiska konsekvenser uppstår svårigheter då många är svåra att beskriva och bedöma ekonomiskt. Översiktsplaneringens möjligheter att styra och påverka de ekonomiska aspekterna är också mycket begränsade.

## EKOLOGISKA KONSEKVENSER

Ekologisk hållbarhet är en viktig aspekt för att nå ett hållbart samhälle. Att förebygga miljöskador och miljökostnader redan på planeringsstadiet ökar möjligheterna till en lämplig samhällsutveckling. Laholm har som en av landets 61 ekokommuner åtagit sig att ständigt bli miljömässigt bättre. Miljöfrågorna skall vävas in i kommu-

nens planering och vara en naturlig del i alla verksamheter och beslut. Målet är att utveckla Laholm så att dagens behov kan tillfredsställas utan att försämra förutsättningarna för kommande generationer.

De största miljöhoten inom Laholms kommun är i dagsläget:

- Syrebrist i bottenvattnet och algblooming i Laholmsbukten på grund av växtnäringsläckage från land.
- Försurning på grund av luftföroreningar. Försurningen bidrar till skogsskador och utarmade vattendrag där bland annat lax, laxöring, mört och abborre dör ut.
- Höga nitrathalter i grundvattnet främst på Laholmsslätten på grund av växtnäringsläckage från jordbruket.
- Växthuseffekt på grund av utsläpp från trafik, industrier och uppvärmning av bostäder.

För att möta miljöhoten och uppnå miljömålen arbetar Laholms kommun efter nedanstående strategi.

- Ingen övergödning. Agera på ett sådant sätt att algblooming och syrebrist i Laholmsbukten upphör.
- Begränsad klimatpåverkan. Fossila bränslen ska ersättas med förnyelsebara. Spar energi.
- Endast naturlig försurning. Undvika

försurande fossila bränslen. Sjöar och åar ska kalkas.

- God bebyggd miljö. Avfall ska sorteras och återanvändas. Kretsloppen ska slutas.
- Informera om miljömålen och planera för hållbar utveckling.
- Organisation för miljöarbetet. Ansvariga för kommunens miljöarbete är kommunchef och verksamhetscheferna. Till sin hjälp har de miljöplanerare, Agenda 21-samordnare, energirådgivare, inköpsamordare m.fl. Ute på varje arbetsställe skall finnas ett miljöombud.
- Miljöfrågorna skall vävas in i kommunens framtidsplanering och vara en naturlig del i alla verksamheter och beslut. Kommunanställda erbjuds årligen utbildning i miljöfrågor. Miljöombud vid kommunens arbetsplatser erbjuds fortlöpande utbildning.
- Vid lokala arrangemang informerar kommunen om miljövänlig teknik och levnadssätt. I anslutning till Stadshusets huvudentré finns ett lättillgängligt informationskontor för Agenda 21 och energirådgivningen. Ett nätverk för Agenda 21-arbetet bestående av ideella organisationer m.fl. finns i kommunen.

## 6.2 KONSEKVENSBESKRIVNING SOCIALA KONSEKVENSER

MÅL	NOLLALTERNATIV	ÖP-ALTERNATIV	FÖP-ALTERNATIV
Medborgarna ska uppleva att de är delaktiga i kommunens utveckling. (KM)	Ett samlat och uppdaterat översiktligt underlag för utvecklingen av Laholms tätort saknas. Utan ett sådant underlag kommer ställningstaganden till enskilda förfrågningarna behöva fattas i varje enskilt fall och utan brett deltagande av medborgarna.	Arbetsprocessen vid framtagandet av översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplanen är reglerad i Plan- och bygglagen. Lagen säkerställer att invånare har möjlighet till insyn och inflytande över de planer som arbetas fram.	Samma som ÖP-alternativet, men med fördjupade möjligheter att få kännedom om hur området avses användas och vilka gestaltungsprinciper som ska tillämpas.
Ekonomiska och sociala förutsättningar. (NM)	Ekonomisk stress och social otrygghet orsakar ohälsa, framför allt psykisk ohälsa, och leder till ökad ojämlikhet i hälsa. Utan en vidareutveckling av tätorten med möjlighet till nya företagsetableringar och inflyttning av yngre riskerar kommunen att stagnera.	Översiktsplanen medger utveckling av ånåra bostäder vilka kan bidra till inflyttning.	Planförslaget skapar i än högre grad möjligheter till inflyttning och företagsetableringar genom bebyggelseutvecklingen i såväl de ånåra som de kommunikationsnåra lägena. Bostäder och arbetsplatser i närheten av stationen ger en ökad tillgång till den regionala arbetsmarknadsregionen och möjligheten att söka arbete i ett större område.
Vi ska erbjuda attraktiva och differentierade boendeformer som främjar integration och gemenskap. (KM)	Laholms tätort är till största delen bebyggd med villabebyggelse även om hyreslägenheter i form av flerbostadshus också förekommer.	Översiktsplanen medger utveckling av ånåra bostäder. Med hänsyn till geotekniska förhållanden är det främst lägre bebyggelse som bedöms som möjligt i detta läget.	Planförslaget innehåller olika boendeformer, exempelvis villor vid Åmot i den sk. Åstaden och tätare bebyggelse vid stationen. Detta i kombination med anläggningar för friluftsliv och rekreation kan främja möten mellan människor.
Laholm ska vara en trygg och gemytlig kommun att bo och vistas i. (KM)	Enligt en nyligen genomförd medborgarundersökning är laholmarna nöjda med den miljö och fritid som finns i kommunen. Landskapet, naturen och möjligheterna till natur- och friluftsliv är faktorer som påverkar resultatet positivt. Tillgången till kommersiellt utbud, arbetsmöjligheter, trygghet och kommunikationer är medborgarna inte lika positiva till.	Översiktsplanen medger utveckling av ånåra bostäder. Det natursköna läget skapar identitet. Det avses läget som utbyggnadsområdet har utan starka kopplingar till omgivningen kan ur en synvinkel uppfattas som tryggt genom avsaknaden av flöden av främmande människor genom området. Samtidigt kan det avses läget och en ensartad användning göra område särskilt utsatt.	Planförslaget förespråkar en blandad bebyggelse vad gäller bostadstyp och funktioner. Detta medverkar bland annat till att områdena lever dygnet runt med en närvarande befolkning såväl dagtid som kvällstid. Bebyggelse i nära anslutning till cykelstråk och station samt grönområde medför också en ökad trygghet. Det natursköna läget skapar identitet och en smäsklig gatustruktur, trevnad.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

Fysisk aktivitet. Samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen. (NM)	Invånarna i Laholm har tillgång till ett fritidsutbud med mycket hög kvalitet. Även närrekreationsmöjligheterna inom kommunen måste betraktas som goda.	I fråga om nu berört planområde fokuserar översiktsplanen på utbyggnadsområde för tätortsutveckling. Det ånåra låget som utpekås medger stora rekreatiönsvärden för den tillkommande befolkningen.	Planförslaget bygger på en lika utveckling av tätortsutveckling och utveckling av rekreatiöns- och friluftsmöjligheter. Planförslaget innebär att såväl tillkommande som befintliga invånare i Laholm och Mellbystrand samt besökare till kommunen kan uppleva ett varierat och lättillgängligt friluftsutbud. Fiske, vandringsleder, vindskydd och lågerplatser, mm är några exempel.
Kultur, rekreatiön och meningsfull fritid ska vara tillgänglig för alla. (NM)	Befolkningsunderlaget bedöms i nulåget som för litet för ett ökat kultur- och fritidsutbud inom tätorten. Den kommersiella servicen tappar till förmån för externa köpcentra och ett levande centrum kan vara svårt att bibehålla.	Tillkommande byggnadsbestånd bedöms inte nämnvärt kunna skapa underlag för utökad service. I övrigt, se ovan, fysisk aktivitet.	Den större utbyggnadsvolymen som planförslaget innehåller kan skapa underlag för utbyggnad av exempelvis skolor och idrottsanläggningar. Utvecklingen av det stationsnära området kan skapa nya möjligheter för kommersiell service. I övrigt se ovan, fysisk aktivitet.
Miljöer och produkter innefattande bland annat sund utomhusmiljö, sund inomhus- och närmiljö (inkl. buller), säkra miljöer såsom trafikmiljöer etc. (NM)	För centralorten Laholm finns en särskild trafikplan. I denna föreslås bland annat hastighetssänkningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i bostadsområden och i utsatta lågen.	Utbyggnadsområdet ligger på behörigt avstånd från befintliga bullerkällor.	Utbyggnaderna inom Åstaden kråver inga bullerskyddsåtgärder. Buller från väg 24 och Väst kustbanan behöver uppmärksammas vid detaljplanering inom en 140 meter bred zon från nämnda objekt. Planförslagets föreslagna principutformning med gatunåtet i ett mjukt slingrande mönster bidrar till en naturligt låg hastighet för alla trafikslag.
Barn och ungas uppvåxtvillkor. (NM)	Insatser för att främja barns långsiktiga hälsa kan ske på flera arenor. Åtgärder som främjar goda motionsvanor bör uppmärksammas.	Se ovan, fysisk aktivitet.	Barn- och ungdomars uppvåxtmiljö har beaktats i planförslaget genom överväganden betråffande gång- och cykel, närhet till grönområden, service samt mötesplatser. I övrigt, se ovan, fysisk aktivitet.

## 6.3 KONSEKVENSBESKRIVNING EKONOMISKA KONSEKVENSER

MÅL	NOLLALTERNATIV	ÖP-ALTERNATIV	FÖP-ALTERNATIV
2020 ska vi vara minst 25000 invånare (KM)	Målet kan inte uppnås då målsättningen bygger på en inflyttning till kommunen.	Översiktsplanen omfattar viss bostadsutbyggnad vilken i sin tur kan generera en ökad befolkning.	Planförslaget säkerställer förutsättningar för en långsiktig befolkningsökning.
Mark för bostäder och näringsliv ska erbjudas i attraktiva lägen. (KM)	Om inte bebyggelsemark finns vid expansionsstillfällena kan tätorten och stora delar av kommunens tillväxt äventyras.	Attraktiva bostadsmiljöer i samklang med naturen säkerställs i översiktsplanen.	Planförslaget utnyttjar planområdets unika kvaliteter för boende respektive verksamheter. Verksamheter lokaliseras till de goda kommunikationslägena medan boende föreslås i goda kommunikationslägen och naturnära lägen.
Det goda företagsklimatet ska förstärkas och utvecklas. (KM)	Utan expansionsmöjligheter finns inte utvecklingsmöjligheter för företag som är i behov av strategiska kommunikationslägen.	Utbyggnadsområden i översiktsplanen är främst lämpade som bostadsområden genom sina naturnära lokaliseringar och relativt stora avstånd till övergripande kommunikationer.	Planförslaget medger en utveckling av, och nyetablering av, företag och verksamheter. Tillvaratagandet av planområdets goda förutsättningar för friluftsliv och turism kan eventuellt medverka till att utveckla tjänste- och servicesektorn.
Arbetskraftsförsörjning och kompetensutveckling ska främjas. (KM)	Utan inflyttning riskerar kommunen få en högre medelålder med en minskad andel arbetsför befolkning.	Utbyggnadsområdena medger en viss befolkningsökning och därmed tillgång till arbetsför befolkning.	Planförslaget säkerställer förutsättningar för en långsiktig arbetskraftsförsörjning.
En god infrastruktur ska finnas i hela kommunen. (KM)	Oförändrat.	Befintliga infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar ligger i relativ närhet till utbyggnadsområdena.	Befintliga infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar utnyttjas aktivt i planförslaget.
Kostnadseffektiva investeringar.	Nollalternativet innebär att gjorda investeringar i infrastruktur såsom Västkustbanan och Laholms station inte utnyttjas maximalt.	Investeringar krävs för teknisk och social infrastruktur, såsom vägar, cykelbanor, ledningsdragningar och pumpstation samt förskola. Utbyggnadens begränsade omfattning skapar troligtvis inte underlag för skola.	Planförslaget ökar befolkningen i det stationsnära läget. Planförslaget kräver investeringar i teknisk och social infrastruktur. Utöver vad som anges i öp-alternativet krävs ny anslutning till väg 24. En ny cykelbro över Västkustbanan, ytterligare ledningsdragningar och pumpstationer samt troligtvis skola.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

## 6.4 KONSEKVENSBESKRIVNING EKOLOGISKA KONSEKVENSER

MÅL	NOLLALTERNATIV	ÖP-ALTERNATIV	FÖP-ALTERNATIV
Begränsad klimatpåverkan (NM & RM)	Utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar i Halland, dock inte i den takt som måste ske för att nå miljökvalitetsmålen. Särskilt utsläppen från transportsektorn bedöms som viktiga att komma till rätta med. Ett nollalternativ betyder att tillkommande bebyggelse sker på annat håll inom kommunen. Det stationsnära läget kommer därmed inte att utnyttjas och transportarbete med bil kan förväntas ökas.	Översiktsplanens utbyggnadsområden är inte lokaliserade i direkt anslutning till kollektivtrafik. Utbyggnadens mindre omfattning kan troligtvis inte heller stötta en omläggning av busslinjer, varför bilberoendet antas bli fortsatt högt. Cykel kan fortfarande utgöra ett attraktivt alternativ.	Planförslaget innebär utbyggnad i goda kollektivtrafiklägen vilket kan medföra en överflyttning av trafikarbete från bil till tåg. Planförslaget innehåller också en utbyggnad av cykelvägnätet med flera kopplingspunkter till omgivningen samt en omdragning av busstrafiken för att bättre försörja planområdet. Åtgärderna syftar till att minska bilberoendet och uppmuntra till val av alternativa transportmedel.
Frisk luft (NM & RM)	I Laholm underskrider halterna i urban bakgrund delmålen för kvävedioxid (13,5 jämfört med 20 µg/m <sup>3</sup> ) och partiklar PM10 (14,8 jämfört med 20 µg/m <sup>3</sup> ) med avseende på årsmedelvärden. Se ovan, begränsad klimatpåverkan.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.
Bara naturlig försurning (NM & RM)	Tack vare den kraftiga minskning som har skett av försurande svavelnedfall sker en återhämtning i okalkade sjöar och ett minskat kalkningsbehov i de kalkade. Försurningen av skogsmark tycks också ha minskat. Återhämtningen kommer inom vissa områden dock inte att vara tillräcklig ens på lång sikt. Försurningen påverkas av trafikarbete samt uppvärmingskälla. Beträffande trafikarbetet se ovan.	Beträffande trafikarbetet se ovan, begränsad klimatpåverkan. Framtida uppvärmingskällor ska vara fossilfria. Vindkraft och biogas är lokalt producerade energikällor.	Beträffande trafikarbetet se ovan, begränsad klimatpåverkan. Framtida uppvärmingskällor ska vara fossilfria. Vindkraft och biogas är lokalt producerade energikällor. Passivhus är också ett energieffektivt alternativ som framhålls i planen.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

Giftfri miljö (NM & RM)	Samtidigt som nya skadliga ämnen fortsätter att tillverkas och säljas i olika produkter pågår insatser med att försöka minska spridningen av farliga ämnen till naturen bland annat genom minskade utsläpp och efterbehandling av förorenade områden. Trots detta ökar halten av vissa skadliga ämnen i naturen.	Översiktsplanen ger riktlinjer om att dagvatten ska fördröjas och behandlas lokalt, vilket har betydelse för vattenkvaliteten i Lagan och Laholmsbukten.	Ett kvalitetsprogram för arkitektonisk kvalitet vilket också beaktar ekologiskt byggande ska begränsa användandet av främmande och giftiga ämnen. Fördröjningsdammar och översilningsytor försäkras att föroreningar i dagvattnet inte släpps ut i Lagan och vidare i Laholmsbukten.
Skyddande ozonskikt (NM & RM)	Utsläppen av oxonnedbrytande ämnen minskar fortlöpande.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.
Säker strålmiljö (NM & RM)	Strålskyddsmyndigheten har farhågor om att det finns en risk för att klimatförändringarna kan påverka delmålet negativt. Inte för att UV-strålningen påverkas, utan för att förändringarna kan leda till att vi vistas ute längre med tunnare kläder och därför utsätter oss för större UV-doser. Nollalternativet innebär att Laholm får en mindre befolkningstillväxt, kanske också med befolkningsminskning.	Strålmiljön för människorna som kommer att bo och vistas i området bedöms vara säker. Området har inte några förhöjda radonvärden.	Strålmiljön för människorna som kommer att bo och vistas i området bedöms vara säker. Området har inte några förhöjda radonvärden. Områdets målsättningar om rekreation och friluftsliv kan påverka miljömålet negativt.
Ingen övergödning (NM & RM)	Det är jordbruk, enskilda avlopp och kommunala avloppsreningsverk som främst bidrar till för höga utsläpp av kväve och fosfor. För kvävet tillkommer det atmosfäriska nedfallet som är högt på västkusten. Nollalternativet innebär att jordbruket inom planområdet fortsätts bedrivas.	Planförslaget föreslår att viss jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse och friluftsliv. Jordbruket är en av källorna för övergödning.	Planförslaget föreslår att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse och friluftsliv. Jordbruket är en av källorna för övergödning.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

<p>Levande sjöar och vattendrag (NM &amp; RM)</p>	<p>Strandmiljöerna är mycket värdefulla för de växter och djur som finns både i vattnet och på stranden. Samtidigt är de känsliga för störningar. Nollalternativet betyder att planområdet förblir obebyggt. Detta skulle eventuellt kunna innebära en minskad risk för ökat slitage på strandmiljöer.</p>	<p>Ett visst ökat besöksstryck kan befaras för de strand- och ånära områdena. Näringsläckaget från jordbruket minskar när området bebyggs.</p>	<p>Ett visst ökat besöksstryck kan befaras för de strand- och ånära områdena. Genom att tillgängliggöra vissa noder sker en viss styrning av besökarna till områden som tål slitage. Fördröjningsdammar och översilningsytor försäkrar att föroreningar i dagvattnet inte släpps ut i Lagan. Planförslaget innebär också att Smedjeåns strandskydd föreslås ändras. Den västra sidan för att rymma ytterligare bostadsbebyggelse, den östra för att överensstämma med naturliga gränser i landskapet, såsom befintlig väg.</p>
<p>Grundvatten av god kvalitet (NM &amp; RM)</p>	<p>Genom att noga anpassa olika typer av åtgärder (såsom anläggning av våtmarker och vattenuttag) som kan vara betydelsefulla för att uppnå målet <i>Ingen övergödning</i> kan konflikter med grundvattenmålet undvikas. Nollalternativet innebär att planområdet blir fortsatt obebyggt och att dagvattendammar och våtmarker för rening av dagvatten inte anläggs.</p>	<p>Översiktsplanen anger att dagvatten ska tas om hand och behandlas lokalt.</p>	<p>Fördröjningsdammar och översilningsytor försäkrar att föroreningar i dagvattnet inte släpps ut i Lagan.</p>
<p>Hav i balans samt levande kust och skärgård (NM &amp; RM)</p>	<p>Befolkningstätheten längs kusten är hög med ett starkt exploateringsstryck i områden med höga naturvärden. Vattendrag, avloppstuber från industrier och kommunala reningsverk mynnar i Kattegatt. Storskaligt jord- och skogsbruk medför problem med ökat näringsläckage. Ett nollalternativ betyder att tillkommande bebyggelse sker på annat håll inom kommunen och att jordbruk fortsätter bedrivas inom planområdet.</p>	<p>Planförslaget innebär att befolkningstätheten längs kusten ytterligare ökar något.</p>	<p>Planförslaget innebär att befolkningstätheten längs kusten ökar ytterligare. Samtidigt tillvaratas andra samhällsliga intressen och investeringar i tex infrastruktur. Ett visst ökat besöksstryck kan befaras för de strand- och ånära områdena, se ovan Levande sjöar och vattendrag.</p>

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

Myllrande våtmarker (NM & RM)	Arbetet med att nå delmålen om skydd av myrar och våtmarksanläggningar är ett viktigt arbete som alljämt går alldeles för långsamt. Nollalternativet innebär att planområdet blir fortsatt obebyggt och att dagvattendammar och våtmarker för rening av dagvatten inte anläggs.	Översiktsplanen anger att dagvatten ska tas om hand och behandlas lokalt.	Fördröjningsdammar och översilningsytor föreslås anläggas inom planområdet. Anläggningarna föreslås anläggas inom ett föreslaget naturområde i planområdets norra delar, där viss risk för översvämningar redan finns. Målsättningen är att anläggningarna ska kunna bidra till myllrande våtmarker.
Levande skogar (NM & RM)	Naturvårdande skötsel för att bevara och utveckla värdefulla skogsmiljöer behöver utökas. Det behöver också restaureras och återskapas sådana miljöer som det råder brist på idag. Befintliga värdekärnor behöver förstärkas. Nollalternativet innebär att planområdet blir fortsatt obebyggt och att skogsdungar inte planteras.	Översiktsplanen bedöms inte påverka miljömålet inom berört planområde, dvs inga skogar behöver avverkas och ingen skogsplantering föreslås.	Planförslaget omfattar förslag till att plantera en ny skogsdunge centralt i planområdet. Skogsdungen utgör tillsammans med den öst-västliga erosionsbranten en ryggrad genom området för friluftsdamål.
Ett rikt odlingslandskap (NM & RM)	Förändringar i jordbrukslandskapet är delvis starkt förknippade med förändringar i EU-ersättningarna till lantbruken. Nollalternativet innebär att jordbruket inom planområdet fortsätter bedrivas.	Viss jordbruksmark tas i anspråk.	På lång sikt föreslås all jordbruksmark inom planområdet tas i anspråk. Planförslaget redovisar dock en etappvis utbyggnad som syftar till att bibehålla ett rationellt jordbruk innan exploatering blir aktuell. Utbyggnadstakten är låg, varför denna situationen ligger mycket långt fram. Biotopskyddade element sparas.
God bebyggd miljö (NM & RM)	Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och lokal miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Nollalternativet innebär att bebyggelse tillkommer på annan plats i kommunen.	Bostadsbebyggelse kan tillkomma i en mycket attraktiv miljö. Området är dock svagt kopplat till sin omgivning och av en omfattning som troligtvis inte kan stötta service eller kollektivtrafikförsörjning.	Planförslaget bedöms bidra till en god livsmiljö med närhet till såväl natur som service och kollektivtrafik. Planförslaget har också tagit hänsyn till natur- och kulturvärden inom området och lokaliserat bebyggelse till områden som bedöms som lämpliga att bebygga. Utformningen av planförslaget säkerställer en robust struktur med flexibel användning för framtida hänsynstaganden.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål



Ett rikt växt- och djurliv (NM & RM)	Vilkoren för viktiga livsmiljöer för djur- och växter fortsätter att försämrans. Det kan till exempel röra sig om att värdefulla skogsområden avverkas eller att blomsterrika sand-, ängs- och hagmarker växer igen. Nollalternativet innebär att området förblir obebyggt. Detta kan eventuellt ha positiva effekter genom ett oförändrat slitage.	En ökad befolkning utgör ett potentiellt hot genom ökat besöksantal och därmed ökat slitage. Utbyggnaden är av en begränsad omfattning.	En ökad befolkning utgör ett potentiellt hot genom ökat besöksantal och därmed ökat slitage. Planförslaget innehåller strategier och förslag till att iordningsställa anläggningar och stråk för friluftslivet. På så sätt kan planförslaget möjligen bidra till att avlasta de mer slitagekänsliga områdena.
Laholm ska utvecklas i riktning mot en fossilbränslefri kommun. (KM)	Utsläppen från transportsektorn bedöms i dagsläget som särskilt viktiga att komma till rätta med. Ett nollalternativ innebär att det inte tillkommer någon bebyggelse i det stationsnära läget.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.	Se ovan, begränsad klimatpåverkan.
Vi ska hushålla med resursen "den goda jorden". (KM)	Åkermarken inom planområdet utgörs av klass 6. Nollalternativet innebär att jordbruket inom planområdet kan bibehållas.	Bra jordbruksmark tas i anspråk. Visst jordbruk kan fortgå. Tillkommande bebyggelsetäthet förväntas vara relativt låg pga de geotekniska förhållanden.	Bra jordbruksmark tas i anspråk. Jordbruksmark är ett nationellt intresse. Utveckling av tätorter är ett samhällsligt intresse och tillvaratagandet av gjorda investeringar i Västkustbanan ett riksintresse. Planförslaget har att avväga mellan dessa olika intressen. Utifrån ett helhetsperspektiv har jordbruksintresset fått stå tillbaka för målsättningarna om att kunna bygga ett hållbart samhälle med exploatering i stationsnära och attraktiva lägen. En tydlig etappindelning säkerställer ett rationellt jordbruk för de områden som inte avses att exploateras i de första etapperna.
Vi ska arbeta för rent vatten. (KM)	Nollalternativet innebär att planområdet blir fortsatt obebyggt och att dagvattendammarna och våtmarker för rening av dagvatten inte anläggs.	Se ovan, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet samt hav i balans med levande kust och skärgård.	Se ovan, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet samt hav i balans med levande kust och skärgård.
Ny cykelväg byggs varje år. På sikt skall kommunens tätorter anslutas via cykelvägar. (KM)	Nollalternativet innebär att bebyggelse tillkommer på annan plats. Några ytterligare cykelvägar inom berört område blir inte aktuella.	Några nya cykelvägar föreslås inte.	Planförslaget innehåller en utbyggnad av cykelnätet med flera kopplingspunkter till omgivningen.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

Ekologiskt byggande vid nyexploatering. Biogasbaserad bränslecell värmer och ger elektricitet till experimenthus? (KM)	Nollalternativet innebär att bebyggelse tillkommer på annan plats. Möjligheterna för satsningen bedöms inte påverkas av läget.	Ett attraktivt läge kanske kan öka förväntningarna på hög kvalitet och motivera till särskilda satsningar.	Ett attraktivt läge kanske kan öka förväntningarna på hög kvalitet och motivera till särskilda satsningar. Ett kvalitetsprogram för arkitektonisk kvalitet vilket, också beaktar ekologiskt byggande, föreslås tas fram.
Satsning på solenergi vid idrotts- och fritidsanläggningar. (KM)	Nollalternativet innebär att bebyggelse tillkommer på annan plats. Möjligheterna för satsningen bedöms inte påverkas av läget.	Översiktsplanen innehåller inte några befintliga eller föreslagna idrotts- och fritidsanläggning inom det område som berörs av den fördjupade översiktsplanen.	Planförslaget uppmärksammar frågan. Det föreslagna kvalitetsprogrammet för arkitektonisk kvalitet och ekologiskt byggande kan säkerställa ambitionerna.
Förbättrad kollektivtrafik, speciellt via järnväg. (KM)	Ett nollalternativ innebär att det inte tillkommer någon bebyggelse i det stationsnära läget, vilket kan försämra underlaget för en förbättrad kollektivtrafik.	Översiktsplanens utbyggnadsområden är inte lokaliserade i direkt anslutning till kollektivtrafik. Utbyggnadens mindre omfattning kan troligtvis inte heller stötta en omläggning av busslinjer, varför bilberoendet blir fortsatt högt.	Planförslaget innebär utbyggnad i det stationsnära läget vilket kan öka befolkningsunderlaget. Planförslaget innehåller också en omdragning av busstrafiken för att bättre försörja planområdet vilket också ökar befolkningsunderlag och kanske därmed en ökad turtäthet.

KN = Kommunala mål, RM= Regionala mål, NM= Nationella mål

## 6.5 KONSEKVENSBESKRIVNING SAMLAD BEDÖMNING

Kommunen har i planen gjort övervägande utgående från miljöbalkens 4 kap 2§. Nationella, regionala och kommunala mål har vägts in i konsekvensanalysen. Övervägandena har utformats så att de nationella miljömålen uppfylls eller skall kompenseras. Bebyggelseutveckling innebär som regel att något miljömål påverkas negativt medan andra mål uppnås genom förändringen.

Planförslaget bedöms ha övervägande positiva effekter på sociala och ekonomiska faktorer. Främst handlar det om att Laholm kan trygga en långsiktig befolkningstillväxt och tillvarata stora samhällsekonomiska investeringar som redan gjorts i den övergripande infrastrukturen. Planförslaget bedöms också kunna bidra till en positiv näringslivsutveckling med förbättrade möjligheter att utveckla service- och tjänsektorn. Nybebyggelse tillkommer i första hand inom eller i anslutning till nuvarande tätorter. Strategin ger god servicetillgänglighet och ett effektivt utnyttjande av gjorda investeringar. Markens belägenhet med utbyggd infrastruktur och nära till naturmiljöer överväger för ett långsiktigt trygande av utbyggnadsmark.

Beträffande konsekvenser för miljön är dessa mer komplexa. Jordbruksmark tas i anspråk och landskapsbilden förändras dramatiskt vid en utbyggnad enligt planförslaget. Utifrån ett hushållningsperspektiv är det negativt att jordbruksmark bebyggs. Samtidigt innebär en utbyggnad enligt planförslaget att en tätortsutveckling kan säkerställas och utbyggnader åstadkommas i ett läge där hållbara transporter kan erbjudas och samhällsekonomiska investeringar utnyttjas.

Planförslaget har avvägt mellan det nationella sektorsintresset som jordbruksmarken utgörs av, enligt miljöbalkens 3 kap 4 § och det allmänna samhällsintresset av att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer som plan- och bygglagen anger. En tydlig etappindelning av utbyggnaden säkerställer en rationell brukning av stora delar av jordbruksmarken intill dess att exploatering kan bli aktuell. Det är heller inte möjligt att tillgodose samhällsintresset av att bygga i stationsnära lägen på annan plats än just planområdet.

Planförslaget bedöms inte få någon negativ påverkan på skyddsvärda miljöer. Tillräckliga avstånd innehålls samtidigt som nya natur- och skogsområden planeras. Även tillgängligheten till frilufts- och rekreationsområden ökar genom planförslaget vilket kan ha positiva effekter för folkhälsan. Genom anläggande av målpunkter och stråk

för rekreation och friluftsliv styrs besökarna till områden som tål slitage och mer känsliga miljöer kan avlastas. Planens förslag att strandskyddet längs med Smedjeån justeras behöver konsekvensbeskrivas ytterligare.

Planförslaget medför totalt sett ett ökat trafikarbete. Det stationsnära läget, förslagen omdragning av busslinjer och anläggandet av ett gent cykelnät är åtgärder för att det ökade transportarbetet ska ske på ett så hållbart sätt som möjligt. Nollalternativet, att bebyggelse skulle tillkomma på annan plats i kommunen utgör ett sämre alternativ då det utmärkta kollektivtrafikläget i så fall förblir outnyttjat.

Fördjupningen av översiktsplanen bedöms nästan genomgående få mindre negativa konsekvenser än utbyggnadsområdet som föreslås i den kommunomfattande översiktsplanen. Skälen till detta är främst att en större utbyggnad genererar ett större befolkningsunderlag för ett gott serviceutbud vilket i sin tur kan få positiva effekter för transportbehovet.

Planförslaget bedöms också ha beaktat olika gruppers skilda behov och förutsättningar. Närhet till kollektivtrafik och serviceutbud samt en funktionsblandad bebyggelse anses positivt utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Tillgång till ett basutbud av service samt

mötesplatser på nära avstånd anses väsentligt utifrån äldres behov och förutsättningar. De stora inslagen av natur- och fritidsmiljöer är positivt för alla, inte minst för barn- och ungdomar. Att skapa ett tillräckligt befolkningsunderlag för skola medför en ökad rörelsefrihet för barn och ungdomar.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget vara förenligt med miljöbalkens hänsynsregler, nationella, regionala och lokala folkhälsomål och miljömål samt plan- och bygglagens lämplighetskrav.

Illustrationen på nästföljande sida avser att kortfattat redovisa hur planen påverkar faktorer som har betydelse för en hållbar stadsutveckling. Faktorerna bygger på den så kallade SymbioCity-modellen.

Illustrationen på nästföljande sida avser att kortfattat redovisa hur planen påverkar faktorer som har betydelse för en hållbar stadsutveckling. Faktorerna bygger på den så kallade SymbioCity-modellen.

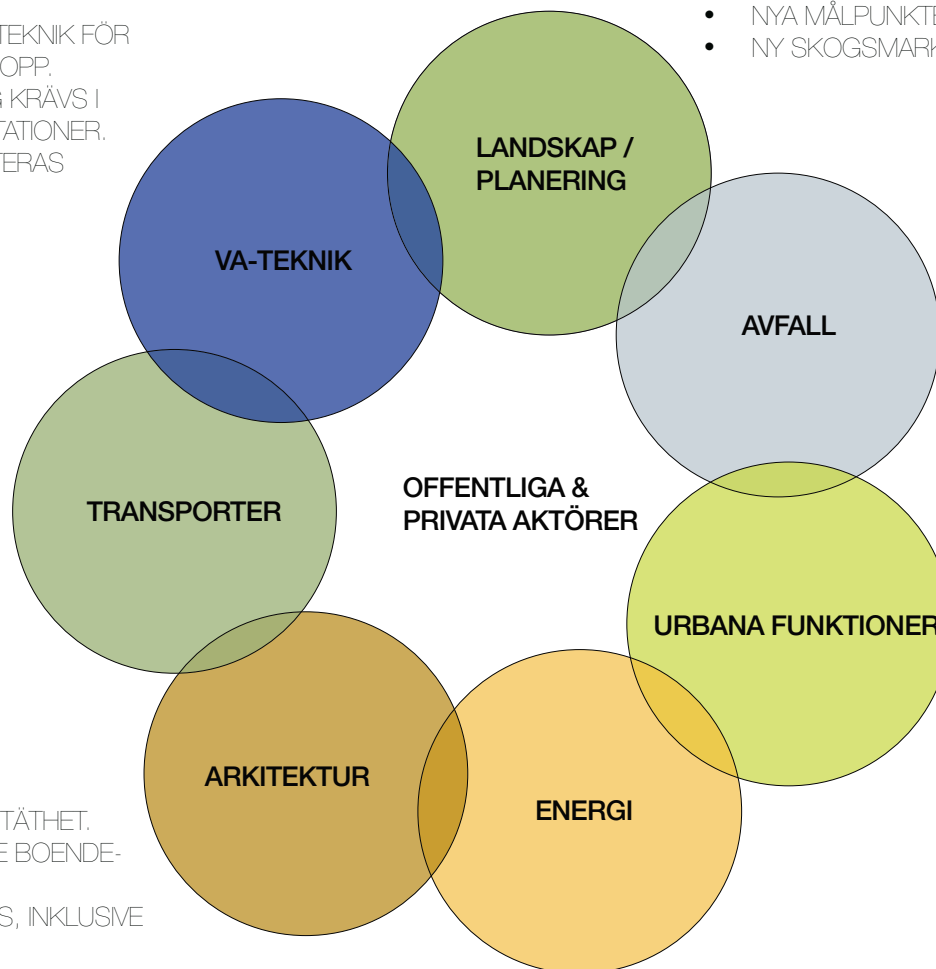
# FORTSÄTTNING SAMLAD BEDÖMNING

- KONVENTIONELL TEKNIK FÖR VATTEN- OCH AVLOPP.
- VISS INVESTERING KRÄVS I FORM AV PUMPSTATIONER.
- DAGVATTEN HANTERAS LOKALT.

- VÄRDEFULLA OCH /ELLER KÄNSLIGA MILJÖER SKYDDAS.
- LANDSKAPET UTGÅNGSPUNKT FÖR GESTALTNING.
- NYA MÅLPUNKTER FÖR NÄRREKREATION.
- NY SKOGSMARK TILLKOMMER.

- STATIONSNÄRA BEBYGGELSE, MAX 2 KM.
- FLERA ALTERNATIVA CYKELVÄGAR KOMPLETTERAR BEFINTLIGT.
- SMITVÄGAR FÖR GÅNGTRAFIK GER NÄRHET.
- SLINGGRANDE GATUNÄT GER LUGNARE TRAFIKTEMPO.

- MÅLSÄTTNINGAR OM VARIERAD TÄTHET.
- MÅLSÄTTNINGAR OM BLANDADE BOENDEFORMER.
- KVALITETSPROGRAM UPPRÄTTAS, INKLUSIVE EKOLOGISKT BYGGANDE.
- BEFINTLIGA GÅRSMILJÖER INTEGRERAS OCH VISSA FÖRESLÅS SKYDDAS I DETALJPLAN.



- KÄLLSORTERING INOM OMRÅDET.
- RESURS FÖR LOKAL BIOGAS-PRODUKTION.

- BLANDADE FUNKTIONER, MEN FOKUS PÅ BOSTÄDER, VERKSAMHETER, TURISM OCH FRITID.
- DET STATIONSNÄRA LÄGET UTNYTTJAS.
- SLINGGRANDE GATUNÄT GER VARIERANDE UPPLEVELSE.
- FLEXIBLA KVARTER GER HANDLINGSFRIHET FÖR FRAMTIDEN.
- MÖTESPLATSER AV OLIKA KARAKTÄR DEL AV GATURUMMET.

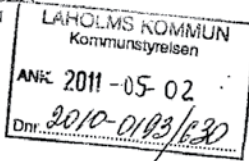
- PASSIVHUS MÅLSÄTTNING.
- ÅTGÄRDER KRING MICROKLIMAT SKYDDAR BEBYGGELSEN.
- KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LOKALISERINGAR MINIMERAR BILBEROENDE.

## 7. UNDERLAGSMATERIAL I URVAL

- Översiktsplan för Laholm, Laholms kommun.
- Planprogram till fördjupad översiktsplan för Laholm, Laholms kommun.
- Vision och målprogram för Laholms kommun, april 2008.
- Översiktlig geoteknisk utredning, SGI 2009-06-10.
- Grundundersökning för fastigheten Åmot 2:2 i Laholms kommun, Vectura 2009.
- Arkeologisk förstudie, Kulturmiljö Halland, 2009.
- Riskhantering i detaljplaneprocessen, länsstyrelserna i Stockholm, Västra götaland och Skåne, september 2006.
- Hur mår Halland 2010, Länsstyrelsen i Hallands län.
- Regionala klimat- och energistrategier, Länsstyrelsen i Hallands län.
- Energiläget i Halland, Länsstyrelsen i Hallands län.
- Argument för friluftsliv, Friluftsrådet 2007.
- Folkhälsomål, Statens folkhälsoinstitut.
- Bostadsförsörjningsplan, 2004 - 2010.
- Handlingsprogram för skydd mot olyckor, Laholms kommun, 2008-2011.
- Riktlinjer för säkerhetsanalys för Laholms kommun, 2009.
- Energistrategi för Laholms kommun.
- Folkhälsopolicy för Laholm, 2003-2008.
- Klimatstrategi, 2005.
- Handikappolitiskt program för Laholms kommun 2007-2009



LÄNSSTYRELSEN  
HALLANDS LÄN



GRANSKNINGSYTTRANDE 1(9)

2011-04-28

401-510-11

Laholms kommun  
Kommunstyrelsen  
312 80 Laholm

**Granskningsyttrande enligt 4 kap 9 § Plan- och bygglagen över förslag till Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Ämot m.fl. i Laholms kommun**

Utställningshandlingen "Fördjupad översiktsplan för Ämot m.fl." i Laholms kommun har översänts till länsstyrelsen för yttrande. Syftet med planförslaget är att, utifrån kommunens önskemål om att kunna stödja en fortsatt tillväxt, diskutera möjligheterna att utveckla området som innesluts av Västkustbanan, väg 24, E6 och Lagan. Länsstyrelsen har 2010-09-23 yttrat sig över samrådsförslaget.

**Länsstyrelsens roll i processen**

Till planen ska, enligt PBL 4 kap 2 §, fogas detta granskningsyttrande. Avsikten är att yttrandet i dess helhet alltid skall följa planen. Därigenom får kommunfullmäktige, som skall anta planen, full klarhet i frågan om det finns väsentliga invändningar. Även för dem som hämtar upplysningar från planen för sitt handlande är det av betydelse att få information om det råder enighet eller inte mellan staten och kommunen.

Enligt plan- och bygglagens 4 kap 9 § ska Länsstyrelsen under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Lag (2009:530).

LÄNSSTYRELSEN

GRANSKNINGSYTTRANDE 2(9)

2011-04-28

401-510-11

**Länsstyrelsens yttrande nedan disponeras så att avsnitt**

- I. Övergripande synpunkter
- II. De frågor staten skall bevaka
- III. Rådgivande synpunkter om allmänna intressen

**I. ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER**

Planen ger en tydlig och lättförståelig bild av kommunens intentioner och överväganden. Länsstyrelsen ser positivt på att föreslagna utbyggnadsområden ligger i anslutning till järnvägsstationen med unika möjligheter till kollektivt resande. Vidare ser Länsstyrelsen positivt på den tyngd som getts åt utformningen av friytor i området. Det ger förutsättningar för attraktiva boendemiljöer och en utveckling av turismen i området. Planen har potential att bli ett vägledande beslutsunderlag för kommande detaljplaner och andra prövningar.

Förslaget ur ett hållbarhetsperspektiv

Den fördjupade översiktsplanen redovisar en hög ambitionsnivå då det gäller att skapa attraktiva boendemiljöer med god tillgång till natur- och rekreationsmiljöer. Planförslaget bygger på en bred analys av platsens förutsättningar och redovisar i viss mån även vilka förutsättningar som måste analyseras ytterligare. Kommunen visar genom planförslaget en vilja att utveckla Laholms stad med begränsad klimatpåverkan. Kommunens tankegångar om att utveckla natur- och rekreationsmiljöer som en stomme i området är föredömligt och kan sannolikt gagna såväl ekologiska som sociala aspekter. Det aktuella området har ett unikt läge i förhållande till befintlig transportinfrastruktur och närheten till tågstationen. De goda möjligheterna att utveckla den lokala kollektivtrafiken är förutsättningar som är viktiga att ta tillvara för att skapa ett ur transportsynpunkt hållbart samhälle. Länsstyrelsen anser att det bästa sättet att ta tillvara dessa förutsättningar är prioritera utvecklingen av stationsområdet och därefter låta staden växa västerut.

Området är stort och omfattas av en mängd intressen som måste hanteras i den fortsatta planprocessen. Närheten till kommunikationerna är positiv men innebär även risker i form av farligt gods och buller. Läget nära Lagan och Smedjeån innebär inte bara tillgång till vackra rekreationsområden utan även risker för skred, översvämningar och erosion. Problemet är dock belysta i den fördjupade översiktsplanen och förutsättningar finns att efterkommande detaljplanarbete kommer att ge möjligheter till samhälle som är hållbart och robust.

Ianspråktagande av jordbruksmark

Önskan att utveckla Ämot står emot intresset att bevara området som jordbruksmark. Området består av jordbruksmark med jämförelsevis god avkastning. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken, MB, får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Miljöbalkens krav har också kommit till uttryck i de nationella och regionala miljömålen.

Kommunen har i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivit avvägningar mellan intressena att bevara jordbruksmark och att exploatera området i enlighet med 3 kap. 4 § MB. Delar av jordbruksmarken anges i den fördjupade översiktsplanen som *odlingsmark, utbyggnad på lång sikt*. Förslaget kan innebära en uppenbar risk att investeringarna i jordbruket och intresset för en aktiv jordbruksdrift i området avstannar med ett sämre resursutnyttjande och en påverkad landskapsbild som följd. Utbyggnadsstrategin för området bör förtydligas för att jordbrukare i området ska ha en möjlighet att förutspå utbyggnadstakt och utbyggnadsordning. På så sätt ges förutsättningar att jordbruket kan fortleva i de delar som ännu inte är aktuella för exploatering.

#### Handlingar och upplägg mm

För att den fördjupade översiktsplanen i framtiden ska vara lätt att använda för såväl allmänhet och exploitörer som politiker och tjänstemän bör riktlinjer, hänsynstaganden, konsekvensbeskrivningar och hänvisningar till andra relevanta dokument mm som ska beaktas i kommande program- och detaljplanskeden sammanfattas och tydliggöras.

De tematiska kartorna är enkla och tydliga. Länsstyrelsen saknar dock en karta som visar den sammanvägda bilden av områdets förutsättningar. Länsstyrelsens förutsätter att det är kartan på sidan 47 som är markanvändningskartan. Detta bör förtydligas. För läsbarhetens skull bör planområdets avgränsning och skalstockar redovisas på samtliga kartor.

## II. DE FRÅGOR STATEN SKALL BEVAKA

### **Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken (MB) mm**

Enligt 4 kap 1 § MB ska kommunen vid redovisningen av de allmänna intressena särskilt ange riksintressen enligt 3 eller 4 kap MB. Kommunen ska även redovisa hur den avser tillgodose de redovisade riksintressena. Riksintressen som ligger utanför planområdet men som kan påverkas av förslaget ska också behandlas.

Den fördjupade översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen beskriver tydligt vilka riksintressen som berör området. I planen redovisas i viss mån kommunen ställningstagande till riksintressena och i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs på ett bra sätt hur riksintressena påverkas av planen. Några av de riksintressen som ligger i planområdets närhet saknas dock i planen; riksintresset Hallands kust enligt 4 kap 2 och 4 §§ miljöbalken samt Natura 2000-området Laholmsbuktens sanddynreservat. Planen ska kompletteras med information om dessa samt ett ställningstagande huruvida dessa riksintressen påverkas av planens genomförande.

#### Järnväg

För riksintresset västkustbanan är det positivt att man satsar på att utveckla stationsområdet och integrera det i staden. Det skapar förutsättningar för ett ökat utnyttjande av västkustbanan. Satsningar på lokal kollektivtrafik och gång- och

cykelvägar ger förutsättningar för ökad andel miljövänliga transporter. För att riksintresset ska kunna fortleva och utvecklas krävs att tillräckliga avstånd hålls till järnvägsspåren. Marken intill järnvägen är attraktiv men bebyggelse i dessa lägen är förenat med flera risker. I den fördjupade översiktsplanen anges att 50 meter på ömse sidor järnvägen ska hållas fria från bebyggelse. Länsstyrelsen vill påpeka att buller och övriga risker kring järnvägen kan sträcka sig betydligt längre ut än så. Ytterligare undersökningar måste göras i samband med framtagandet av detaljplaner.

#### Vägar

Väg 24 och E6 är av riksintresse för kommunikationer. Trafikverkets synpunkter angående utvecklingen av väg 24 ska beaktas.

#### Natur

Området omfattas delvis av riksintresse för naturvården. Området har stort värde för forskning rörande frostmarks morfologi och de geologiska processer som format landskapet efter den senaste nedisningen. Riksintresset utgör inte hinder för en planmässig utbyggnad av befintliga tätorter. Länsstyrelsen kan dock komma att bedöma att dokumentation av de marker som tas i anspråk krävs inför exploatering av området.

I kapitlet om planförutsättningar saknas en redovisning av Natura 2000-området Laholmsbuktens sanddynreservat som gränsar till planområdets nordvästra hörn. Natura 2000-områden omfattas av riksintresse enligt 4 kap 8 § miljöbalken. Planerad bostadsbebyggelse och eventuell utveckling av småbåtshamnen kan komma att påverka Natura 2000-området och innebära att tillståndsprövning krävs.

### **Miljö kvalitetsnormer**

Planens redovisning av påverkan på miljö kvalitetsnormerna är otillräcklig. Miljökonsekvensbeskrivningen framhåller att exploateringen skulle få en positiv effekt på vattenkvaliteten i Lagan, Smedjeån och havet. Detta gäller för utsläppen av näringsämnen men knappast för övriga föroreningar som hamnar i dagvatten eller avloppsvatten från de ca 2000 bostäder som planen medger. Länsstyrelsen anser att planens påverkan på miljö kvalitetsnormerna bör beskrivas mer ingående.

### **LIS-områden**

Den fördjupade översiktsplanen för Åmot berör inte frågor om landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS-områden. Detta är inte aktuellt då planområdet inte kan anses vara landsbygd på det sätt som avses i bestämmelserna om landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Angående strandskyddet i övrigt, se nedan.

### **Mellankommunal samordning**

Planförslaget berör inte frågor av mellankommunalt intresse.

**Hälsa-, miljö- och riskfaktorer**Övergripande om risker

Laholms kommun har beaktat Länsstyrelsens tidigare synpunkter gällande riskfrågor. Kommunen nämner att redovisningen av riskerna är översiktlig och bör fördjupas i detaljplaneskedet. Enligt Länsstyrelsen är detta mycket viktigt då planområdet omgärdas av risker i form av transportleder för farligt gods och vattendrag med skred-, ras- och översvämningsrisker. Några av riskerna är så avgörande för området att de bör studeras i samband med den fördjupade översiktsplanen, detta gäller främst geotekniken. Läs mer nedan.

Kommunen bör ta ställning till om även räddningstjänstfaktorer, t ex insatstider, behöver belysas redan i den fördjupade översiktsplanen eller om dessa faktorer tas upp i kommande detaljplanarbete. Länsstyrelsen har i tidigare yttrande påpekat att dessa frågor bör belysas i FÖP:en.

Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att använda kommunens risk- och sårbarhetsanalys och handlingsprogram för skydd mot olyckor med tillhörande åtgärdsförslag som underlag i det framtida arbetet. Genom dessa underlag kan kommunen ytterligare identifiera utmaningar som berör den lägre och mer detaljerade nivån.

Förutom trafik finns det verksamheter inom och i närheten av planområdet som kan orsaka störningar i form av lukt och partiklar (PM10) för de bostäder som planeras inom planområdet. Detta är inte utrett i miljökonsekvensbeskrivningen, det nämns endast att miljökvalitetsnormerna för luft hittills kunnat hållas i Laholms kommun.

Gasledningen är inte korrekt redovisad på kartan på sidan 31. Den riktiga sträckningen ska finnas med i planen.

Skredrisker

Utförd geoteknisk utredning omfattar inte hela området. I samrådsredogörelsen anges att en geoteknisk bedömning kommer att tas fram för hela planområdet. Kompletteringen synes inte ha utförts. Då man kan misstänka att det förekommer problem med stabilitet, erosion och översvämning i de outhärdade delarna bör en utredning ligga till grund för den fördjupade översiktsplanen. Denna bör inte avvakta till efterföljande detaljplanarbeten. I den fördjupade översiktsplanen bör det även framgå vilka behov som finns av kompletterande utredningar i senare planeringsskedet.

Översvämningsrisker

Översvämningsrisker finns i planområdet, främst i de östra delarna av området. Kommunen har i planen avsatt området för camping. Kommunen anger vidare att försiktighetsprincipen bör gälla och att områden närmst vattnet ska användas för rekreation och tillfälliga ändamål. Länsstyrelsen tycker att det är ett bra sätt att angripa problematiken. Översvämningsriskerna måste dock belysas även i efterkommande detaljplaner.

Utredningsområde kring reningsverket

Delar av området omfattas av skyddsavstånd till Ängstorp reningsverk. I planen anges ett rekommenderat skyddsavstånd på 500 meter. I Boverkets allmänna råd rekommenderas ett skyddsavstånd på 1000 meter. I planen nämns att delar av områdets bebyggelse ska anslutas till Hedhuset reningsverk i Mellbystrand. Reningen vid Hedhusets reningsverk fungerar tidvis dåligt och det saknas ytterligare kapacitet. En utbyggnad av Hedhusets reningsverk är inte möjlig då det ligger i ett naturreservat. Laholms kommun utreder istället att ansluta Skummeslövstrand och delar av bebyggelse i Båstad kommun till Ängstorp. Ängstorp kommer då att behöva byggas ut. Uppgiften att delar av områdets spillvatten ska ledas till Hedhuset ska tas bort. Möjligheten att utveckla Ängstorp reningsverk ska beskrivas och beaktas i planen.

I planen redovisas området kring reningsverket som ett utredningsområde där man, innan lämplig markanvändning kan avgöras, behöver studera planeringsförutsättningarna närmre. Länsstyrelsen anser att kommunen ska redovisa sina ambitioner kring området eftersom man inkluderat det i den fördjupade översiktsplanen. Kommunen bör redovisa vilken markanvändning som är möjlig samt hur man ställer sig till reningsverkets utveckling. Då frågor som den om reningsverket utreds som särskilda ärenden är det svårt att göra en helhetsbedömning av konsekvenserna.

Hästhållning

I den fördjupade översiktsplanen hänvisas till länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd till hästhållning. Länsstyrelsen i Halland har inte tagit fram några sådana rekommendationer. Det av Boverket rekommenderade skyddsavståndet på 500 meter har inte fått genomslag i rättspraxis. Ett resonemang om vilka skyddsavstånd som bör hållas bör föras i den fördjupade översiktsplanen.

**III. RÅDGIVANDE SYNPKUNTER OM ALLMÄNNA INTRESSEN****Utbyggnadsordning**

Planområdet omfattar mycket bostäder och verksamheter och kommer att byggas ut under många år. Länsstyrelsen anser att utbyggnaden av stationsområdet bör prioriteras och att utbyggnaden därefter kan ske västerut. Kommunens strävan att göra stationen mer tillgänglig underlättas liksom utbyggnaden av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt annan infrastruktur. Det är med stationsområdet som kommunen har möjlighet att skapa en identitet som blir ett mervärde för samhället. Områdena närmre åarna har möjlighet att bli attraktiva boendemiljöer men dessa kommer inte på samma sätt ge ett mervärde till kommunen och Laholms stad. I SWOT-analysen nämns att ett hot kan vara att området blir isolerat utan kopplingar till Laholm och övriga omgivningar. Ett sätt att undvika detta bör vara att starta utbyggnaden med stationsområdet.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägar samt kollektivtrafikstråk bör prioriteras och vara utbyggt då bostäderna tas i bruk. Eftersom gång- och cykelstråket lig-



ger naturskönt mellan Mellbystrand och Laholm bör stråket fylla en funktion redan innan planområdet är utbyggt.

#### **Odlingsmark med utbyggnad på lång sikt**

Sedan samrådsskedet har markanvändningen längs väg 24 ändrats till *odlingsmark med utbyggnad på lång sikt*. Ändringen medför att inaspråkstagandet av värdefull jordbruksmark blir mindre, i alla fall på kort sikt. Den öppna landskapsbild mot Lagan och Smedjeån bibehålls då under en längre tid.

Då området om än på lång sikt nämns som utbyggnadsområde bör kommunen redovisa de idéer som finns kring området. Kommunen bör redovisa vilken markanvändning som på lång sikt är aktuell för området och vilken bebyggelsestruktur som är lämplig.

Vad som menas med tidsperspektivet på lång sikt är oklart. Förslaget kan innebära en uppenbar risk att investeringarna i jordbruket och intresset för en aktiv jordbruksdrift i området avstannar med ett sämre resursutnyttjande och en påverkad landskapsbild som följd. Utbyggnadsstrategin för området bör förtydligas för att jordbrukare i området ska ha en möjlighet att förutspå utbyggnadstakt och utbyggnadsordning.

Eventuella konsekvenser som det fortsatta jordbruket har på tillkommande bebyggelse bör redovisas liksom det omvända – de tillkommande bostädernas eventuella konsekvenser för jordbruket. Eventuell djurhållning måste också beaktas i det sammanhanget.

#### **Strandskydd**

Lagan och Smedjeån omfattas av det generella strandskyddet på 100 m. Begreppen "justera", "ändra" eller "ompröva" strandskyddet används i den fördjupade översiktsplanen. Inom strandskyddsområde råder byggnadsförbud men om särskilda skäl föreligger kan strandskyddet prövas. De särskilda skäl som åsyftas redovisas i miljöbalkens 7 kap. 18 c §. Regeringen har i beslut dat. 2002-05-30 (M2001/1948/Na) upphävt länsstyrelsens beslut att upphäva strandskyddet inom detaljplan vid Smedjeån beläget inom samma område som nu är aktuellt i den fördjupade översiktsplanen. I regeringens beslut anges bl.a. "Enbart det förhållandet att området enligt en detaljplan skall bebyggas utgör således i sig inte något särskilt skäl att upphäva strandskyddet. Strandskyddet är ett angeläget allmänt intresse som har ett mycket högt värde vid den avvägning som måste göras i det enskilda fallet. Behovet av skydd bör ses långsiktigt. Mot denna bakgrund innebär kravet på särskilda skäl enligt 7 kap. 15 § andra stycket miljöbalken att utrymmet för undantag får anses litet. Kommunen har inte redovisat ett tillräckligt underlag när det gäller möjligheterna till och konsekvenserna av att begränsa intrånget i strandskyddet genom att i första hand förlägga bebyggelsen utanför strandskyddsområde."

Länsstyrelsen anser att planförslaget ska utgå från att det strandskyddade området behålls obebyggt. Det bör även beaktas att strandskyddsområden i planområdet även är av riksintresse för friluftsliv och natur enligt 3 kap. 6§ miljöbalken vilket ytterligare förstärker strandskyddet. Att området vid än hålls fritt

från bebyggelse bör utnyttjas som en av de faktorer som gör området attraktivt att bo och vistas i.

Det anges att småbåtshamnen i nordväst i en vidareutvecklad form kan utgöra en framtida nod i områdets turism- och friluftslivsverksamhet. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang framhålla att strandskyddet råder även här. Miljön på platsen har ett stort värde både för den biologiska mångfalden och för det rörliga friluftslivet och den kräver hänsynstagande och varsamhet för att värdena ska bestå.

Vid upprättandet av detaljplaner anser Länsstyrelsen att strandskyddet ska fortsätta gälla för naturområden. Anläggningar inom dessa områden såsom vindskydd, gångvägar, VA-anläggningar etc. ska istället prövas i en dispensansökan. Kommande detaljplanarbeten i områden som berör Lagans och Smedjeåns strandområden bör föregås av naturinventeringar där flora och fauna beskrivs.

Kartan för planeringsförutsättningar inom natur och rekreation bör kompletteras med strandskyddszoner.

#### **Landskapsbild**

Bostadsområdena bör utformas så att öppna stråk av naturmark lämnas ner mot Lagans och Smedjeåns dalgångar. Bullervallar skulle innebära påverkan på den öppna landskapsbild i området. I första hand bör bebyggelsestrukturen utformas så att behov av bullervallar inte uppstår.

#### **Natur**

Ambitionen att bevara och utveckla natur- och friluftsområden är hög i planhandlingarna. Det är viktigt att de förslag till utformning och åtgärder som anges i miljökonsekvensbeskrivningen följs upp i det kommande detaljplanarbetet.

Det är positivt att planen anger att de få biotopskyddade objekt som finns i området ska bevaras.

#### **Ytterligare utredningsbehov**

Flera planeringsförutsättningar behöver utredas ytterligare. Detta gäller t ex utredningsområdet kring reningsverket, arkeologiska förutsättningar samt geotekniska förutsättningar. Länsstyrelsen anser att det varit önskvärt att dessa utredningar varit gjorda i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen så att konsekvenserna av planen varit lätt att läsa i ett sammanhang. Om erforderliga utredningar inte görs bör kommunen åtminstone, för att underlätta efterföljande planarbete, tydligt och samlat beskriva de utredningar som kommer att krävas.

#### **Övrigt**

Länsstyrelsen erinrar om att yttrandet inte är något ställningstagande avseende de frågor som kräver prövning enligt miljöbalkens bestämmelser. Det kan till

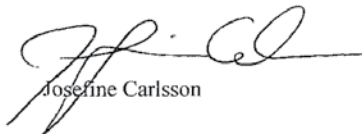
exempel vara frågor om biotopskydd, strandskydd, Natura 2000-områden, bul-  
ler, påverkan på mark och vatten.

Länsstyrelsen har sänt samrådsförslaget vidare för synpunkter till Fiskeriver-  
ket, Försvarsmakten, Lantmäteriet i Hallands län, Post- och telestyrelsen, SGI,  
SGU, Skogsstyrelsen, Swedegas AB, Svenska Kraftnät och Trafikverket. Er-  
hållna remissvar har legat till grund för yttrandet.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsrådet Lisbeth Schultze, be-  
slutande samt föredragande planarkitekt Josefine Carlsson. Därutöver har läns-  
arkitekt Cecilia Engström, beredskapshandläggare Catrin Källdman och miljö-  
vårdshandläggarna Anna-Lena Olsson, Ingrid Oom, Britt-Marie Jansson och  
Ingegerd Svensson deltagit.



Lisbeth Schultze



Josefine Carlsson

**Bifogas; bilagor inkomna från nedanstående****Kopia av yttrandet till nedanstående**

Samhällsbyggnadskontoret i Laholms kommun  
Fiskeriverket, Box 423, 401 26 Göteborg  
Försvarsmakten, Högkvarteret, att: Cecilia Häckner, PRODS INFRA, 107 85 Stockholm  
Post- och Telestyrelsen, Samhällsättaganden ISs, Box 5398, 102 49 Stockholm  
SGI, 581 93 Linköping  
SGU, Guldhedsgatan 5 A, 413 81 Göteborg  
Skogsstyrelsen, Ryttarevägen 8, 302 60 Halmstad  
Svenska Kraftnät, Box 1200, 172 24 Sundbyberg  
Trafikverket, 405 33 Göteborg

Boverket, Box 534, 371 23 Karlskrona (för kännedom)

Planmappen



LAHOLM **ÅMOT** FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN  
VON PLATEN ARKITEKTBYRÅ AB