

PLANBESKRIVNING

MED GENOMFÖRANDEBESKRIVNING



Laholm

GRANSKNINGSHANDLING

DETALJPLAN FÖR VESSINGE 2:2 M.FL.

VEINGE – LAHOLMS KOMMUN

Detaljplan, standardförfarande
Tillhör samhällsbyggnadsnämndens
beredningsutskotts beslut 2024-06-04

Plan- och byggnadsenheten
Humlegången 6
312 80 Laholm
Växel: 0430 – 150 00
www.laholm.se

DETALJPLANEN

PLANHANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Grundkarta, upprättad 2021-11-24, finns tillgänglig på Plan- och byggnadsenheten
- Fastighetsförteckning, upprättad 2024-06-26 finns tillgänglig på Plan- och byggnadsenheten.

Planförslaget med bilagor och utredningar finns tillgängligt på Laholms kommuns hemsida, laholm.se/planaktuellt och på Plan- och byggnadsenheten, Humlegången 6, Laholm.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen regleras genom plan- och bygglagen (2010:900/2014:900).
Detaljplanen handläggs enligt standardförfarande.

PLANPROCESS

Granskning pågår från den 1 juli till och med den 26 juli 2024.

KONTAKT

Eventuella synpunkter ska skickas in skriftligen, tillsammans med namn och angiven fastighetsbeteckning, senast den 26 juli 2024.

Skicka dina synpunkter till:

Samhällsbyggnadsnämnden
Laholms kommun
312 80 Laholm

samhallsbyggnadsnamnden@laholm.se



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VAD ÄR EN DETALJPLAN?	4
VAD STYR EN DETALJPLAN?	4
PLAN- OCH BYGGLAGEN STÖDER PLANPROCESSEN	4
PLANFÖRFARANDET	4
PLANPROCESSEN.....	4
PLANBESKRIVNING	5
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
PLANDATA	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE	7
MILJÖBEDÖMNING.....	12
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	13
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	42
SYFTE.....	42
ORGANISATORISKA FRÅGOR	42
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	43
EKONOMISKA FRÅGOR.....	44
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	46
UTREDNINGAR.....	47
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER	48

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

VAD STYR EN DETALJPLAN?

En detaljplan styr hur marken får användas för ett område inom kommunen, till exempel för bostäder, kontor, handel eller industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning, utförande med mera. En detaljplan består av en plankarta (denna är juridiskt bindande) och en plan- och genomförandebeskrivning som utförligare beskriver plankartans innehåll.

PLAN- OCH BYGGLAGEN STÖDER PLANPROCESSEN

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen (2010:900) och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra.

PLANFÖRFARANDET

Planprocessen kan hanteras antingen med standardförfarande, utökat förfarande eller begränsat standardförfarande. Standardförfarande används när förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, om det inte bedöms vara av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, samt då planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan.

PLANPROCESSEN

Den här detaljplanen hanteras med standardförfarande och genomgår kommunikationsstegen *samråd* och *granskning* innan detaljplanen *antas* av kommunfullmäktige. Under samråd och granskning kan synpunkter lämna på samrådshandlingarna respektive granskningshandlingarna. En detaljplan kan överklagas av sakägare som har lämnat in synpunkter under antingen samrådstiden eller granskningstiden och som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda när detaljplanen har reviderats, efter samråd eller granskningen. Överklagan kan göras under de tre veckor som går från beslutet att anta detaljplanen. När tre veckor gått från antagandebeslutet så vinner detaljplanen *laga kraft* och blir gällande. Därefter kan detaljplanen byggas ut och bygglov kan sökas.



PLANBESKRIVNING

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

När ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram antogs 2016 av Region Halland så fanns persontrafik på Markarydsbanan med som en utpekad satsning. Även i trafikförsörjningsprogrammet 2021 är satsningen på Markarydsbanan med. Längs Markarydsbanan ligger orterna Veinge och Knäred, som tidigare har haft tågstationer, och nu planeras det för att tågen återigen ska stanna där. I samband med att en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Markarydsbanan påbörjades av Trafikverket under hösten 2017, på uppdrag av Region Halland, har frågor väckts kring utvecklingsstrategier för orterna Knäred och Veinge. Satsningen på Markarydsbanan handlar såväl om persontrafik som om samhällsutveckling.

De framtida stationsorterna Knäred och Veinge bedöms vara regionalt attraktiva bostadsorter. Båda orterna är också definierade som serviceorter i kommunens planering och bedöms spela en viktig roll för den omkringliggande landsbygden och mindre tätorter och byar.

Som inledning i planeringsprocessen för samhälls- och bebyggelseplanering har kommunen tagit fram visioner för Knäred och Veinge med mål år och planeringshorisont 2035. Dessa beskriver hur orterna kan utvecklas som boendeorter och besöksmål.

Aktuell detaljplan fyller en avgörande funktion för utvecklingen av Veinge.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att utveckla Veinge stationsområde som kollektivtrafiknod, mötes- och servicepunkt.

Huvuddrag

Detaljplanen möjliggör för ny tågstation med tillhörande funktioner. Genom utbyggnad av perronger, allmänna parkeringar och torgytor förutsättningar för ett tågstopp i Veinge i samband med planerad persontrafik på Markarydsbanan.

Under Markarydsbanan tillskapas en gång- och cykeltunnel, vilket knyter samman Veinges centrum.

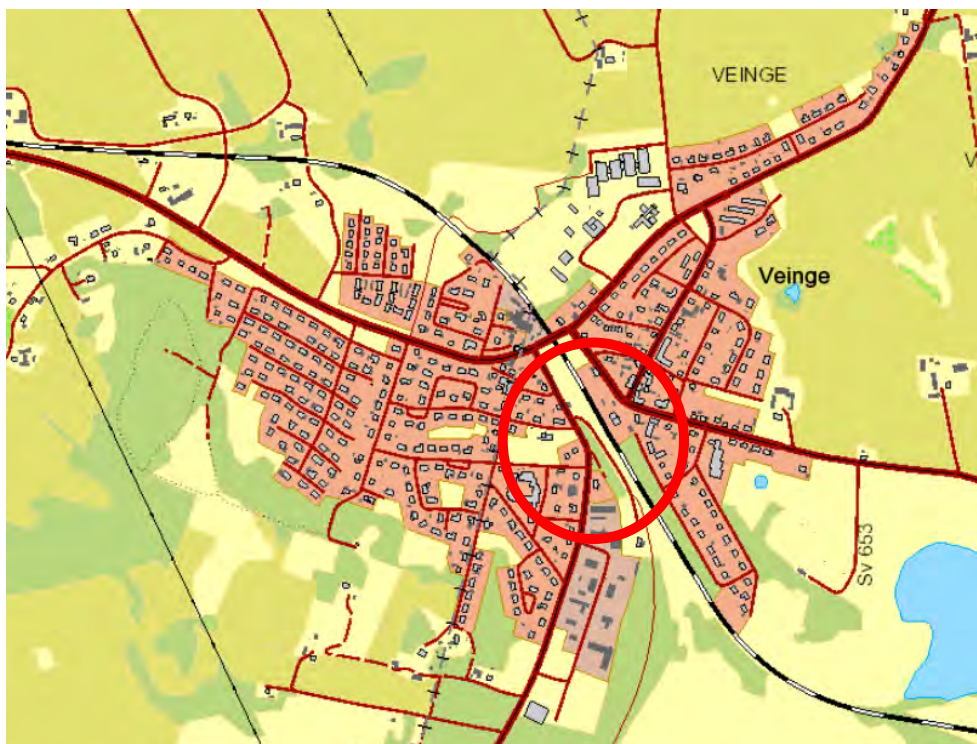
Detaljplanen ger befintliga verksamheter vid tågstationen utökad byggrätt och möjlighet till en breddare användning för att stärka Veinge centrum.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse skyddas samtidigt som ortens nationellt unika naturmiljöer värnas och stärks.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i centrala Veinge mellan Laholmsvägen och Markarydsbanan.



Figur 1 Planområdets lokalisering markerat med röd cirkel.

Areal

Området omfattar cirka 3,6 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdets omfattar totalt 8 fastigheter:

Veinge Station 2:1	Privat ägo
Veinge Station 3:1	Privat ägo
Vessinge 2:132	Kommunal ägo
Vessinge 2:2	Statlig ägo, Trafikverket
Vessinge 2:29	Kommunal ägo, Laholmshem AB
Vessinge 2:49	Privat ägo
Vessinge 2:50	Kommunal ägo
Vessinge 2:75	Kommunal ägo, Laholmshem AB

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Kommunens mål och vision

I Laholm vill vi bli fler, bättre och starkare. Här förenas livskvalitet och tillväxt för en hållbar utveckling.

Detaljplanen bidrar till att uppfylla kommunens mål och vision. En attraktiv tågstation tillskapas och kombineras med ett stärkt samhällscentrum, som tillsammans skapar en stark kollektivtrafiknod. Detaljplanen bidrar till en hållbar utveckling och minskat bilberoende. Möjligheten för arbetspendling in och ut stärks då orten blir en del av en bredare arbetsmarknad.

Översiktsplan

I översiktsplanen pekas det aktuella området ut som en del av ett större förädlingsområde kopplat till tågstationen.

I översiktsplanen lyfts följande relevanta utvecklingsmål:

- Genom sitt läge och naturliga förutsättningar har Veinge goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv bostadsort.
- Ortens blandade karaktär med boende, småskalig handel och service samt hantverk och konstnärliga verksamheter är en tillgång som bör kunna stärkas.
- Ortens specifika rumsliga kvaliteter bör förädlas och stärkas för att stötta och utveckla den blandade karaktären av verksamheter och aktiviteter.
- En ny järnvägsstation skulle stärka Veinges attraktionskraft som bostadsort.
- Ett diversifierat utbud av boendeformer och lokaler är önskvärt, exempelvis flerbostadshus samt lokaler till föreningslivet. Nybyggnation av ”bokaler” skulle skapa nya möjligheter till samverkan mellan boende samt förenings- och näringsliv.
- En plats som kan karaktäriseras som kommersiellt centrum bör etableras, där service av olika slag kan utvecklas.

Överrensstämmelse

Planförslaget stämmer mycket väl överens med översiktsplanen och skulle bidra till att ortens bostäder får till mycket goda kollektivtrafikkommunikationer. Förslaget stärker även möjligheterna för handel och centrumverksamheter.

Ett genomförande av detaljplanen skulle bidra till en förnyelse av de centrala delarna och skulle på sätt kunna bidra till att ett tydligare centrum skapas.

Kommunala beslut i övrigt

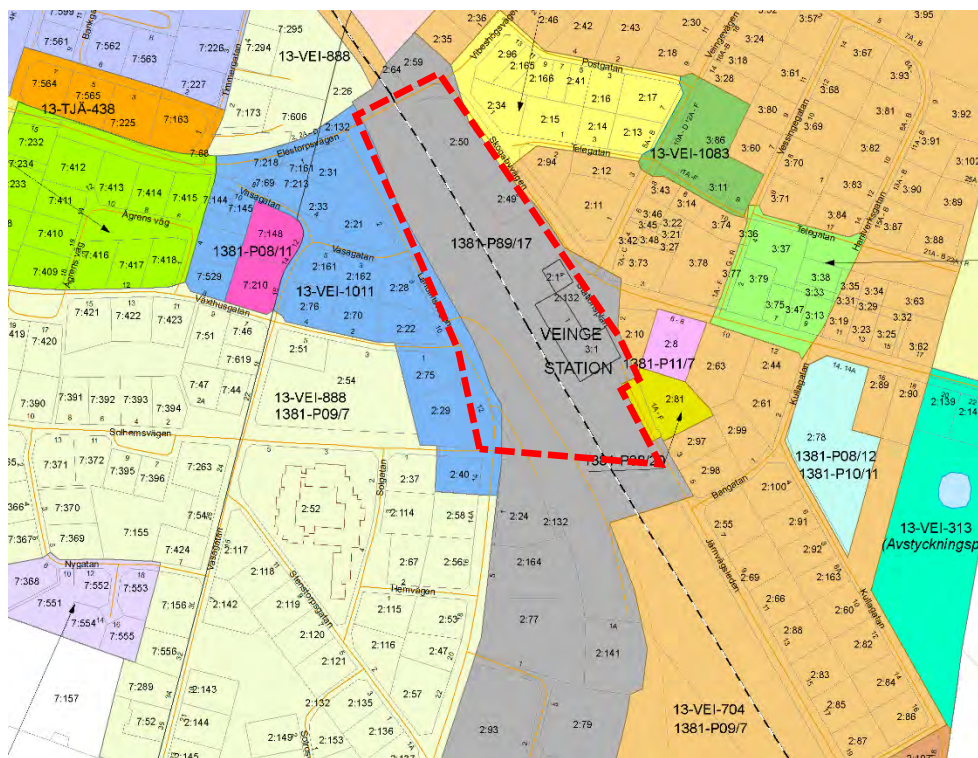
Utvecklingsprogram

Utvecklingsprogram för Veinge 2035 beslutades av kommunfullmäktige 2018-11-27 §121. Utvecklingsprogrammet beskriver Veinge som "pendlarorten för familjen" och pekar på tåganslutningen för persontrafik som katalysator i ortens samhällsutveckling. Utvecklingen av stationsområdet, ett stärkt centrum är hjärtat i visionen och omfattas alla av aktuell detaljplan.

I utvecklingsprogrammet framhävs att:

- Centrum ska utvecklas som målpunkt.
- Området kring tågstationen ska stärkas som Veinges centrum med service- och centrumfunktioner.
- Tågstationens funktion och attraktivitet ska främja centrumet genom att antalet människor i rörelse ökar.
- Utformningen av stationsområde ska uppmuntra människor till att i första hand välja kollektivtrafiken för sina resor.
- En planskild korsning behövs vid stationsområdet för att fotgängare och cyklister enkelt ska kunna korsa järnvägen.

Detaljplaner



Figur 2 Gällande detaljplaneytor. Ny detaljplan markerad med röd streckad linje.

Planområdet omfattas av två detaljplaner och en ändring:

- 13-VEI-1011
- 1381-P89/17

Vessinge 2:29 är planlagd som friliggande bostadshus i en våning.

Vessinge 2:75 är planlagda som handelsträdgård i en våning

Veinge station 2:1 och 3:1 är planlagda för handelsändamål i en respektive två våningar. För Veinge station 3:1 är bostadsändamål möjligt i övre våning.

Vessinge 2:49 är planlagd för handelsändamål och bostad i en våning.

Vessinge 2:132 är planlagd för allmän plats, torg eller gata

Vessinge 2:2 är huvudsakligen planlagd för järnvägsändamål, men även som allmän plats; park eller plantering.

Planuppdrag

Kommunstyrelsen beslutade 2019-11-12 § 244 att bifalla ansökan om planbesked för Vessinge 2:54 med flera och gav samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan.

Kommunstyrelsen beslutade 2023-12-05 § 277 dela pågående planuppdrag och stationsområdet hanteras därför separat inom ramen för aktuell detaljplan.

Riksintresse

Detaljplaneområdet berör riksintresset för kommunikationer då den innefattar Markarydsbanan. I övrigt påverkas inga riksintressen.

Riksintresse för kommunikationer

Markarydsbanan, som sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm, är en riksintressant förbindelse mellan Västkustbanan och Södra Stambanan för godståg. Det är även en viktig omledningsbana för persontåg. I framtiden kommer banan bli ännu viktigare då persontrafiken kommer gå regelbundet.

Detaljplanen får stor positiv påverkan på riksintresset då den skapar utvecklingsmöjligheter för stationsområdet och ökar underlaget av resenärer.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken år 1999 med syfte att reglera utsläpp som kan ha skadliga effekter för människor och/eller naturen. En miljö kvalitetsnorm kan anges som en halt, ett värde eller alternativt med en beskrivande text och omfattas av ett tidskrav då normerna ska vara uppfyllda. Idag finns miljö kvalitetsnormer för vatten, luft, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Luft

Status

Regeringen har fastställt miljö kvalitetsnormer för luftföroreningshalter i tätorter. Riktvärden finns för svaveldioxid, kvävedioxid, bly, kolmonoxid, bensen samt PM 10 (partiklar i utomhusluft). Laholms kommun har 2018 låtit genomföra en inledande kartläggning av luftkvaliteten i kommunen.

I den inledande kartläggning av luftkvaliteten i Laholms kommun, genomförd av SMHI, konstateras att den nedre utvärderingströsklen för partiklar (PM 10) överskrids på

Ängelholmsvägen, men inte vid exempelvis E6:an och riksväg 24 då områdena är välventilerat.

Kartläggningen konstaterar även att den övre utvärderingströsklen för bens(a)pyren överskrids, och att det inte kan uteslutas att även MKN överskrids. Småskalig vedeldning bedöms vara den dominerande källan till bens(a)pyren.

Påverkan

Planförslaget bedöms endast ge upphov till mycket små mängder luftföroreningar från biltrafik som befintliga verksamheters utökade byggrätt genererar. Satsningen på tågstationen och ortens ökade utbud av kollektivtrafik bedöms långsiktigt ge stora positiva effekter på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen.

Planförslaget bedöms inte uppmuntra till vedeldning, vilket är den huvudsakliga källan för bens(a)pyren och har uppmärksammats i både luft och vatten.

Buller

Kommuner med mer än 100 000 invånare omfattas av miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Normen syftar till att eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Laholms kommun omfattas inte av denna miljö kvalitetsnorm.

Vatten

Status

MKN för grundvatten – *Veinge* har både en god kvantitativ status och en god kemisk status. De mest betydande påverkandekällorna är förorenade områden, jordbruket och historisk förorening i form av bekämpningsmedel.

MKN för ytvatten – *Vessingeån (Mynningen-Prästabäcken)* har som mål att uppnå en god ekologisk status tills 2027. Den kemiska statusen är god med undantag av bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar. De mest betydande påverkandekällorna är från urban markanvändning, enskilda avlopp, jordbruk och atmosfärisk deposition. Därutöver påverkas recipientens konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar för vattenkraft.

MKN för ytvatten – *Genevadån (Mynningen-Alslövsån)* har som mål att uppnå en måttlig ekologisk status tills 2021. Den kemiska statusen är god med undantag av bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar. De mest betydande påverkandekällorna är från transporter och infrastruktur (E6:an), enskilda avlopp, jordbruk och atmosfärisk deposition. Därutöver påverkas recipientens konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar för vattenkraft, samt dess morfologiska tillstånd av jordbruket.

MKN för ytvatten – *Laholmsbukten* har som mål att uppnå en måttlig ekologisk potential tills 2027. Den kemiska statusen är god med undantag av bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar. De mest betydande påverkandekällorna är från reningsverk, industrier, dagvatten, enskilda avlopp, jordbruk och skogsbruk.

Påverkan

En urban markanvändning ökar risken för utsläpp av metaller och partiklar, men genom rening av dagvattnet kan dessa tas omhand. Utgångspunkterna för dagvattenhanteringen är att exploateringsområdet inte ska belasta recipienten mer än i dagsläget.

Recipienterna är i betydande omfattning påverkade av fosforutsläpp från jordbruk, skogsbruk och enskilda avlopp. Detaljplanen påverkar inte denna aspekt i vare sig positiv eller negativ riktning. Inte heller påverkar detaljplanen möjligheten till att förbättra recipienternas konnektivitet och morfologi.

Miljömål

Sveriges miljömål består bland annat av 16 miljö kvalitetsmål, av dem är det 15 som berör Laholms kommun. Hur detaljplanen uppfyller miljö kvalitetsmålen beskrivs nedan för respektive miljö kvalitetsmål.

Begränsad klimatpåverkan

Detaljplanen har en stor positiv påverkan för möjligheterna att uppnå miljömålet då den möjliggör för en attraktiv stationsmiljö med tåg- och bussanslutningar. Detaljplanen minskar bilberoendet i orten.

Giftfri miljö

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Ingen övergödning

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Ett rikt odlingslandskap

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Frisk luft

Detaljplanen har en positiv påverkan för möjligheten att uppnå miljömålet genom att minska bilberoendet. Området är välventilerat och är inte påverkat av luftföroreningar i nämnbar omfattning.

Skyddande ozonskikt

Detaljplanen har en positiv påverkan för möjligheten att uppnå miljömålet genom att minska bilberoendet.

Levande sjöar och vattendrag

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet. Utgångspunkten är att dagvattensystemet ska utformas med en sådan kapacitet att föroreningar omhändertas.

Myllrande våtmarker

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Ett rikt växt- och djurliv

Detaljplanen skyddar och skapar förutsättningar för att utveckla områden med rödlistade djur- och växtarter. Detaljplanen har en positiv påverkan för möjligheten att uppnå miljömålet.

Bara naturlig försurning

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Säker strålmiljö

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Grundvatten av god kvalitet

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

Levande skogar

Detaljplanen påverkar inte möjligheterna att uppnå miljömålet.

God bebyggd miljö

Detaljplanen har en stor positiv påverkan för möjligheterna att uppnå miljömålet då ett mycket centralt område i orten utvecklas och stärks.

Detaljplanen skyddar kulturhistoriskt värdefull och identitetsskapande bebyggelse med anknytning till stationsområdet.

MILJÖBEDÖMNING

Kommunen ska genomföra en miljöbedömning för alla detaljplaner och planprogram som kan medföra betydande miljöpåverkan (Plan- och Bygglagen (2010:900) 4 kap. § 34 och Miljöbalken (1998:808) 6 kap. § 11). Det första steget i miljöbedömningen är att göra en *undersökning* (enligt miljöbalken 6 kap. 5 § och 6 §). I undersökningen studeras platsens befintliga förutsättningar, planens påverkan på platsen och de miljöeffekter som ett genomförande av planen medför i den direkta närheten och i omgivande miljöer. Om planen medför *betydande miljöpåverkan* ska en miljökonsekvensbeskrivning (enligt 6 kap. 11 § MB) tas fram.

Undersökningen finns tillgänglig på plan- och byggnadsenheten.

Ställningstagande

Planförslaget bedöms inte medföra betydande negativ miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats.

Lokaliseringsalternativ

Med anledning av en tågstations omfattning, utrymme för perrong, parkering och tillhörande service så är möjliga lokaliseringsalternativ begränsade till centralt i Veinge eller direkt utanför orten.

Att placera tågstationen direkt norr eller söder om orten skulle innebära lägre tillgänglighet och i genomsnitt längre avstånd mellan bostad och station. Det skulle även innebära att ny mark behöver ianspråktagas. I söder skulle stationsområdet komma i konflikt med viktiga naturvärden omkring Vessinge sandhedars naturreservat och i norr i konflikt med mark av stor arkeologisk betydelse.

Att placera tågstationen centralt i Veinge innebär en mycket god närhet mellan bostad och station, samtidigt som befintlig infrastruktur kan nyttjas. Mark och utrymme finns redan ianspråktaget från tidigare station. Placeringen ger en historisk anknytning till tidigare användning.

En placering av tågstationen centralt i orten har därför bedömts vara det mest fördelaktiga alternativet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Djur- och växtliv

Naturvärdena omkring Veinge är nationellt unika. Utmärkande är observationerna av fjärilar knutna till växterna hårginst och harris söder om aktuellt planområde, inom och omkring Vessinge strandhedars naturreservat. Söder om planområdet finns observationer av högt artvärde så som större ginststävmal, rödtonad ginstmätare, ginstfältmal, brun ginststävmal, ginstpalpmal, ginstplattmal, ginstsäckmal, ginstbladsguldmal, jungfrusäckmal, harrisbladsplattmal, harrisdvärgmal, månskärerotvecklare, gråbinkevecklare och daggig ginstmätare. Merdelen av arterna är starkt eller akut hotade.

Ginstfjärilar har en stor andel av sin population i Laholms kommun vilket gör att kommunen är av särskild betydelse för dess överlevnad. Observationerna av ginst och ginstlevande fjärilar har gjorts i anslutning till spårområdena. Spårområdet fungerar som en spridningskorridor från Vessinge sandhedar och därför ses reservatets och omkringliggande sandiga betesmarkers höga naturvärden även kring stationsområdet.

Veinge socken är landets viktigaste plats för ginst och ginstlevande fjärilar. Vid Veinge station har SJ tidigare utfört skyddsavbränningar av banvallarna för att undvika vådabränder, med massförekomst av hårginst som resultat. Bränningarna upphörde på 1970-talet och Länsstyrelsen har under 2010-talet utfört en del naturvårdsbränningar vid Veinge station.

Då naturvärden till största del finns söder om planområdet så förblir de opåverkade, men hårginst är observerade inom planområdet, vilket visar på att ytor inom planområdet genom förädling kan få mycket höga naturvärden. Genom att områden planläggs som allmän plats NARUR och PARK säkerställs denna möjlighet.

Öster om tågspåret, söder om stationshuset, finns ett torrt parti med arter som kärringtand och harris. I anslutning växer en del lönträd med små håligheter. Området är starkt privatiserat med skräp och trädgårdsavfall. I marknivå växer vintergröna, vilket är en trädgårdsväxt som ofta tar över i naturområden där den vandrat in från närliggande trädgårdar. Även detta bidrar till känslan av privatisering. Området har vissa naturvärden på grund av den sandiga jorden och håligheter i träden. Området står också i kontakt med områdena där de flesta observationer av fjärilar gjorts, vilket ökar dess potential. Området förblir planlagt som allmän plats NATUR.

Utbyggnaden av stationsområdet balanseras mellan att säkerställa dess funktion som nod för kollektivtrafiken och dess potential för naturvärdena. Genomgående ska befintliga träd och vegetation bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Inskränkningar kommer till viss del behöva göras, men kompenseras genom att kvaliteten på kvarvarande områden höjs.

Vid föreslagna parkeringsplatser på västra sidan tågspåret finns en tvåstammig skogslönn. För att förbättra dess förutsättningar, då ytor omkring den hårdgörs, så ska en växtbädd iordningsställas. Lönnen skyddas i detaljplanen genom bestämmelserna:

*träd₁ - Trädet får endast fällas om det utgör en säkerhetsrisk
a₁- Marklov krävs även för trädfällning*

Ytan som planläggs som allmän plats PARK ska ges en ängskaraktär och befintlig torrmarksflora värnas. Det översta marklagret med grus tas bort så att den sandiga marken blottas. Buskar tas bort, men träd bevaras. TORG-ytan iordningsställs för att skapa en funktionsenlig kollektivtrafiknod, men ny grönska förs in som även denna knyter an till torrmarksfloran. Inom NATUR-ytorna ska befintliga naturvärden bevaras och stärkas.

Trädraderna utmed Markarydsbanan föreslås bevaras och nya träd planteras i samma linje.

Kompensationsåtgärder

Planförslaget fokuserar på åtgärder inom planområdet men kompensationsåtgärder bör även utföras utanför exploateringsområdet för bäst effekt.

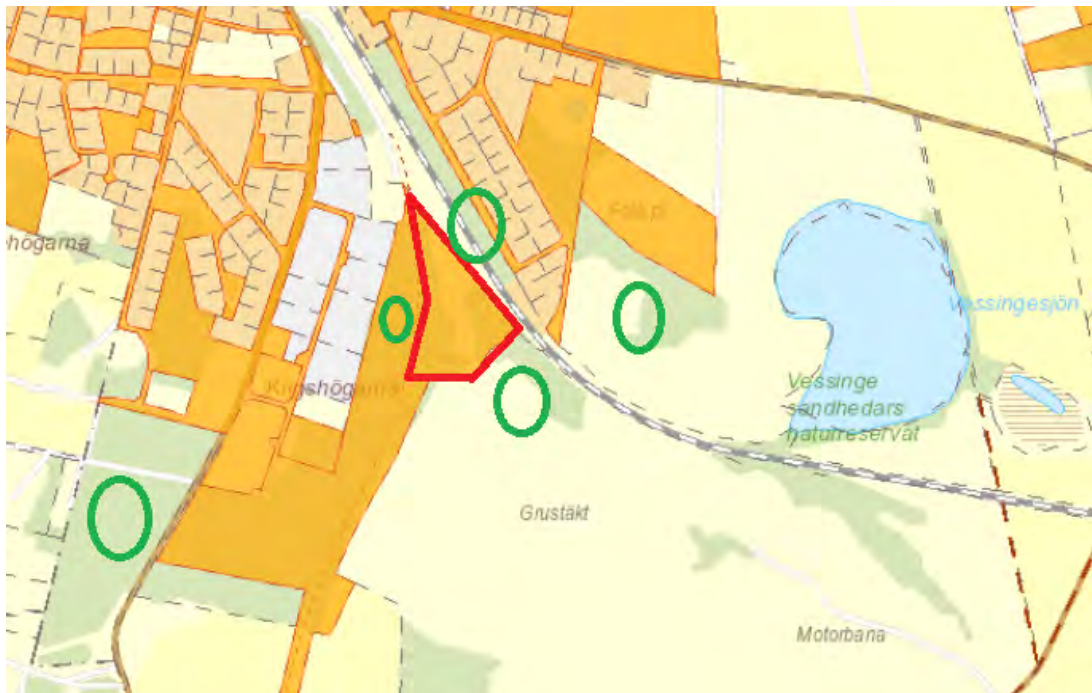
Inplantering av ginst föreslås för att minimera skada och stärka platsens kulturella ekosystemtjänster. Genom dess gestaltning kan områdets naturvärden och historiska kontext förmedlas.

För att stärka ekosystemtjänster knutna till biologisk mångfald och livsmiljö behövs bredare åtgärder. Kompensationsåtgärder kan exempelvis bestå av ekologisk restaurering, naturvårdsinriktad skötsel, eller nyskapande av livsmiljöer. I detta fall bör fokus ligga på öppna sandmarker, där bland annat ginst trivs. Detta kompenserar skadorna på insekters födounderlag genom förbättringar av annan områden som ingår i samma landskapsfunktionella sammanhang.

Kompensationsåtgärder behöver planeras ur ett landskapsekologiskt perspektiv med tydligt syfte att bevara och stärka den gröna infrastrukturen. Därför föreslås att kommunalt ägd mark återställs till öppen sandig mark och att skötseln inriktar sig på att stoppa igenväxningen och att igenväxta marker omställs till öppna, hävdpräglade marker. Detta ökar ytan för lämpliga biotoper för ginstlevande fjärilar som finns runt omkring Veinge.

Veinge har många lämpliga fjärilshabitat, till exempel söder om stationsområdet, Vessinge sandhedar naturreservat och områden i anslutning till grustagen. Området ligger jämte en cykelstig som förbinder Veinge med Lilla Tjärby och Laholm och är därför av vikt även för rekreation.

Inom kompensationsområdet föreslås är att vedartad vegetation tas bort och att harris avlägsnas



Figur 3 Föreslaget kompensationsområdet med röd markering. Gröna cirklar är befintliga områden med naturvärden samt områden under utvecklig knutna till naturtypen. Orange markering är kommunägd mark.

Vårdträd

På torgytan vid stationshusets framsida finns en stor hästkastanj som är minst 120 år, då det syns på fotografi från 1903, se figur 16, och har sannolikt planterats samtidigt som stationsområdet byggdes. Trädet skulle kunna ses som ett Vårdträd. Vårdträd kan beskrivas som ett stort träd, ofta ädellövträd, som planterats på en gårdsplan. Vårdträd är av kulturhistoriskt intresse då de ofta är förknippade med berättelser om mystik, koppling till tidigare generationer och beskyddande andar. Symboliken av träd är återkommande i den nordiska mytologin. Seden att plantera ett vårdträd på gårdar kan härledas till slutet av 1800-talet, men traditionen är sannolikt äldre.



Figur 4 Hästkastanj vid stationshuset, 2021-06-03.

Detaljplanen säkerställer bevarandet av hästkastanjen genom bestämmelserna:
träd₁ - Trädet får endast fällas om det utgör en säkerhetsrisk
a₁- Marklov krävs även för trädfällning

Syftet med bestämmelserna är att bevara platsens historiska anknytning. Ifall trädet fälls bör ett nytt planteras för att återskapa denna anknytning.

Biotopskydd

Inom stationsområdet finns det två trädrader av björk utmed Markarydsbanan, se *figur 5–6*. Laholms kommun gör bedömningen att den norra trädraden inte uppfyller kriterierna för en allé, medan den södra gör det. Alléer berörs av det generella biotopskyddet i enlighet med 7 kapitlet 11 § miljöbalken (1998:808).

Alléer har sedan lång tillbaka i tiden planterats längsmed vägar. Anledningar till att de planterats har varierat allt från att skydda resande från solen, göra vägen mer synlig eller för att vara visuellt tilltalande. Framförallt äldre träd har ett stort värde för flertal olika arter.

Enlig Naturvårdsverket *Beskrivning och vägledning för biotopen Allé i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.* (2014) ska en allé bland annat:

- bestå av minst fem lövträd som är planterade i en enkel eller dubbel rad för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd, vilket innebär att mer än hälften av träden ska vara vuxna.
- Med vuxna träd avses träd som mäter minst 20 centimeter i diameter i brösthöjd eller har uppnått en ålder av 30 år (det som först uppnås).
- En enkel eller dubbel rad med lövträd ska antingen vara belägen längs en väg, eller det som tidigare har utgjort en väg, eller i ett i övrigt öppet landskap för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna.
- Vad som ska innefattas i begreppet väg vid tillämpning av biotopskyddsbestämmelserna får bedömas i varje enskilt fall med utgångspunkten att begreppet bör betraktas vitt. Viss ledning kan hämtas från förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Enligt 2 § i denna förordning är definitionen för väg följande:
 1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,
 2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och
 3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.När det gäller alléer som biotopskyddsområden bör i vissa fall även en gångväg kunna betraktas som väg, även om den inte faller in under någon av punkterna 1–3.

Den norra trädraden uppfyller ingen av ovanstående kriteriet. 9 av 16 träd är smalare än 20 centimeter i diameter i brösthöjd och planterades cirka år 2008. Den norra trädraden har aldrig sedan den planterats stått intill en väg enligt Naturvårdsverkets definition. Definitionen inkluderar inte järnväg.

Definitionen av ett öppet landskap enligt Naturvårdsverkets handbok 2012:1 *Biotopskyddsområden* är:

”Med ett i övrigt öppet landskap avses områden som inte utgörs av skogsmark eller tät bebyggelse, och där det finns möjlighet till utblickar i de flesta riktningar. Endast en mindre del av utblicken begränsas av intilliggande bebyggelse eller skog”

Området längs järnvägsspåret är omgärdat av vegetation. Utblickar är begränsade i flera riktningar av träd, buskar, höjdskillnader, staket och byggnader. De utblickar

som finns är ett smalt siktstråk utmed järnvägsspåret, men som även detta bryts av spårets böjda dragning. Laholms kommun bedömer därför att stationsområdet inte utgör ett öppet landskap enligt Naturvårdsverkets definition.

Den norra trädraden avses bevaras, men kan komma att påverkas vid byggnation av perrongen då de endast står cirka 2,5 meter från den tilltänkta perrongkanten.

Den södra trädraden, som uppfyller kriterierna för allé, skyddas genom att denna placeras inom allmän platsmark NATUR och TORG. Utgångspunkten är att allén ska bevaras, men beroende på den slutliga utformningen av vägen utmed den södra planområdesgränsen kan biotopskyddsdispens behöva sökas för ett av träden. Avståndet mellan träden på cirka 8 meter är tillräcklig för den väg som är tilltänkt i stationsområdets södra del, men kan möjligen komma att påverka trädens rotsystem. I sådant fall bör det stora allmänna intresset av att skapa ett funktionellt stationsområde ses som ett särskilt skäl för dispens.



Figur 5 Trädrad i norra delen av stationsområdet, 2021-06-03.



Figur 6 Trädrad i södra delen av stationsområdet.

Geotekniska förhållanden

Jordlagerföljden överst utgörs av mellan ca 0,5 och 1,5 m sandig mulljord alternativt sandmorän. Jorden kan vara grusig. Där under följer siltig sandmorän/siltig morän med inslag av lager med sand alternativt silt ovan berg.

Området bedöms inte vara sättningkänsligt och sättningar av långtidskaraktär bedöms inte uppkomma.

Stabiliteten inom området bedöms för befintliga förhållanden vara tillfredställande med hänsyn till marklutningar, djup till fast botten samt jordlagerföljd.

Ett kompletterande geoteknisk PM har tagit fram för att klargöra hur nära byggnation på Veinge Station 3:1 kan ske mot trappa och ramp för tunnel under Markarydsbanan utan att det utgör en risk för strukturella skador. Utifrån de översiktliga geotekniska förhållandena, platsbesök samt skiss på en tänkbar konstruktion för ny ramp, bedöms det inte föreligga någon risk för strukturella skador på vare sig trappa eller ramp till följd av en ny byggnad inom fastigheten. Byggnaden kan placeras med valfri placering, dock inte närmare rampen än 2 m. Detta säkerställs genom *prickmark*.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Inom stationsområdet finns fem byggnader. Stationshuset, verkstadsbyggnaden, godsmagasinet, kiosken samt byggnad tillhörande spårområdet.

Stationshuset inrymmer idag ett mindre bryggeri, pizzeria och en bostadslägenhet på nedanvåningen och kontor samt en bostadslägenhet på ovanvåningen.

Den tidigare verkstadsbyggnaden som ligger intill stationsbyggnaden nyttjas idag som lager för bryggeriet. Byggnaden är i ett plan.

På motsatt sida torgytan från verkstadsbyggnaden är en mindre byggnad i ett plan, Veingekiosken.

Bakom Veingekiosken finns ytterligare en mindre byggnad i ett plan som nyttjas som servicebyggnad för spårområde.

På den västra sidan om järnvägsspåret finns en byggnad i två våningar som tidigare nyttjats som godsmagasin.

Se även kapitlet *Kulturmiljö och gestaltning*.

Planerad bebyggelse



Figur 7 Illustration över möjlig bebyggelse samt gång- och cykelstråk



Figur 8 Illustration av möjlig utformning av stationsområde

Byggnation kring stationsområdet regleras i huvudsak till användningen *C-Centrum*. I *Centrum* ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar. Där ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, smådjursklinik, hantverk, samlingslokaler, lättare form av vård och annan service. I användningen ingår också komplement till centrumverksamheten som till exempel parkering, lastområden och de utrymmen som behövs för de anställda. Berörda fastigheter bedrivs till stor del verksamhet redan, men användningen ger en ökad flexibilitet inför framtiden och säkerställer att centrum kan förbli aktivt.

Befintliga verksamheter ges en utökad byggrätt genom att tidigare *prickmark* tas bort. Den *prickmark* inom området som bevaras har till syfte att säkerställa en minsta distans mellan byggnad och passager/vägar.

Högsta tillåten nockhöjd höjs till 10,0 meter respektive 13,0 meter, vilket ger möjlighet till verksamheter i två våningsplan. Syftet med bestämmelsen är att skapa ett tydligare centrum och utrymme för verksamheterna att utvecklas.

Syftet med att planlägga för centrumverksamhet intill stationsområdet är att skapa mötespunkter och möjlighet till aktiviteter i orten för att stationsområdet ska nyttjas under större delen av dygnet och därigenom skapa en trygg miljö. Aktiviteter som riktar sig till olika målgrupper bör eftersträvas.

Fastigheten Veinge Station 3:1 nyttjas idag som bland annat bryggeri och bostad, vilket inte ingår i användningen *Centrum*. Fastigheten regleras därför även i detaljplanen med användningen *Z₁-Bryggeri* och *B-Bostad*. Bryggeriverksamheten får endast ha en begränsad omgivningspåverkan avseende lukt-, buller- och ljusstörningar, likt det som kan förväntas av centrumverksamhet.

Bostadsändamålet för Veinge Station 3:1 regleras vidare med bestämmelsen *v₁-Bostad* får endast utgöra 40 kvadratmeter byggnadsarea av nedre våning. Syftet med bestämmelsen är att göra befintliga bostadslägenheter planerbara, men att styra området mot centrumverksamheter.

Arbetsplatser

Detaljplanen möjliggör för ett antal arbetsplatser kring Veinge centrum men dess största samhällsnytta ligger i kollektivtrafikförbindelser som skapas mot omkringliggande städer. Genom det nya tågstoppet för persontrafik får möjligheten till arbetspendling via kollektivtrafik ett mycket stort uppsving. Avståndet för vilket det är möjligt att bo i Veinge och pendla till annan ort ökar kraftigt genom tåganslutningen och därmed även arbetsutbudet.

Skola

I Veinge finns Veingeskolan F-9 med cirka 550 elever samt Ängskulla förskola med sex avdelningar. Veingeskolan och Ängskulla förskola ligger tillsammans i Veinges norra del, cirka 500 meter från planerad bostadsbebyggelse

Föreslagen bostadsbebyggelse kommer öka behovet av skola och förskola.

Offentlig och kommersiell service

Offentlig service

Ortens offentliga service består bland annat av serviceboendet Solhemmet. Som nämnts i föregående kapitel finns även skola och förskola. Intill dessa finns dessutom ett utomhusbad.

Kommersiell service

Ortens kommersiella service är främst koncentrerad kring den tidigare stationsbyggnaden, ortens centrum. Här finns matvarubutik, kiosk, pizzeria, frisör med mera.

Detaljplanen ökar byggrätten för delar av befintliga verksamheter kring centrum, som idag inte har möjlighet att utöka verksamheterna. Fastigheterna ges också möjlighet till att inhysa ett bredare utbud av verksamheter.

Tillgänglighet

Idag råder det vissa höjdskillnader inom stationsområdet. Generellt sett ligger järnvägen lägre än Laholmsvägen. Det innebär att sidoentrén i nordväst angör stationsområdet med trappa medan cykel och fotgängare angör stationsområdet på väg med en längslutning på ca 6–7%. För att ytterligare tillgänglighetsanpassa stationsområdet har en tillgänglig ramp föreslagits i anslutning till entrén och linjebussarnas väderskydd.

För tunneln under Markarydsbanan kommer både en trappa och ramp att anläggas för att säkerställa tillgängligheten för såväl gående som cyklister. Rampen ökar också tillgänglighet för rullstolsburna eller personer som av andra anledningar inte kan använda trappor.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom eller i direkt anslutning till planområdet. Skulle fornlämningar påträffas ska kulturmiljölagen följas genom att länsstyrelse/länsmuseet kontaktas och alla markarbeten omedelbart avbrytas.

Bebyggelse och gestaltning

År 1899 öppnade Markaryd-Veinge järnväg, som i Markaryd anslöt vidare till Hässleholm och Södra stambanan. Veinge blev nu en järnvägsknut med anslutningar mot Göteborg, Malmö och Hässleholm.



Figur 9 Veinge station och bangård (1903), hämtat från Järnvägmuseet, 2024-03-05

Under år 2005–2009 genomförde Kulturmiljö Halland en inventering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Halland och värderade dessa. Tre byggnader inom detaljplaneområdet har pekats ut i denna inventering.

Godsmagasinet

Invid Laholmsvägen står ett tidigare godsmagasin i två våningar tillhörande stationsområdet. Dess fasader består av rödmålad locklistpanel och sadeltaket är täckt av plåt. Byggnaden har bland annat pekats ut för dess byggnadshistoriska värde samt dess identitets- och miljöskapande värde. Kulturmiljö Halland har 2007 klassificerat det som ett omistligt objekt av regionalt intresse (klass B).



Figur 10 Godsmagasin, fotografi av Björn Ahnlund, Kulturmiljö Halland, 2007-12-05



Figur 11 Godsmagasin, 2021-06-03

Bedömning

Byggnadens miljöskapande värde och koppling till stationsområdets historiska användning bedöms vara av en sådan karaktär att dess bevarande bör ses som ett allmänt intresse.

Byggnaden bedöms omfattas av plan- och bygglagens (2010:900) 8 kap. 13 §, som säger att "En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas."

Det allmänna intresset av att bevara godsmagasinet måste vägas gentemot det allmänna intresset av en attraktiv, trygg och välfungerande tågstation. Bevarandet av

godsmagasinet får inte äventyra dessa allmänna intressen. Förutsättningar bedöms finnas för att samordna intressena och bevara godsmagasinet. Möjligheten att inrymma verksamhet i godsmagasinet ska övervägas, där verksamhetens allmännyttas ska avgöra vilket ingrep i byggnaden som är motiverat.

Detaljplanen skyddar byggnaden genom följande bestämmelser:

”r₁ – Byggnad får inte rivas”

Rivningsförbud avser originalbyggnad och inte eventuella framtida tillbyggnader.

”k₁- Byggnadens magasinsskäraktär samt dess särskilda skäraktärdrag ska bevaras. Magasinssportar, dörr, fönsterluckor och fasad ska vara av trä och ursprunglig skäraktär bibehållas. Taket ska vara sadeltak”

Stationshuset

Centralt i stationsområdet står det tidigare stationshuset. Fasaden består av ljus-putsat tegel och sadeltaket är täckt av takpannor gjorda i rött tegel. Byggnaden har bland annat pekats ut för dess arkitektoniska och miljöskapande värde. Kulturmiljö Halland har 2007 klassificerat det som ett omistligt objekt av regionalt intresse (klass B).



Figur 12 Veinge stationshus, fotografi av Björn Ahnlund, Kulturmiljö Halland, 2007-12-05



Figur 13 Veinge stationshus, 2021-06-03



Figur 14 Veinge stationshus, 2021-06-03



Figur 15 Veinge stationshus (före 1935), hämtat från Järnvägmuseet, 2024-03-05



Figur 16 Veinge stationshus och vårdträd (1903), hämtat från Järnvägsmuseet, 2024-03-05

Bedömning

Byggnadens miljöskapande värde och koppling till stationsområdets historiska användning bedöms vara av en sådan karaktär att dess bevarande bör ses som ett allmänt intresse.

Byggnaden bedöms omfattas av plan- och bygglagens (2010:900) 8 kap. 13 §, som säger att "En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas."

Det allmänna intresset av att bevara stationshuset måste vägas gentemot det allmänna intresset av en attraktiv, trygg och välfungerande tågstation. Bevarandet av stationshuset får inte äventyra dessa allmänna intressen. Stationshuset nyttjas idag bland annat som verksamhetslokaler och bör även kunna utgöra det i framtiden. Ingrepp i fasad- och takutformning ska göras med försiktighet, men ska inte ses som ett förbud mot att göra tillbyggnader ifall detta görs på ett varsamt sätt.

Detaljplanen skyddar byggnaden genom följande bestämmelse:

"r₁ – Byggnad får inte rivas"

Rivningsförbud avser originalbyggnad och inte eventuella tillbyggnader.

"k₂ - Byggnadens stationshuskaraktär samt dess särskilda karaktärsdrag ska bevaras. Fasad på originalbyggnad ska vara slätputsad i ljusare kulör. Byggnadens volym och trapphus ska bevaras. Tillbyggnader ska underordnas originalbyggnaden. Originalbyggnadens stengrund ska bevaras. Fönster på originalbyggnad ska till form, indelning och proportioner vara lika de ursprungliga. Taktäckning på originalbyggnad ska vara av rött tegel.

Varsamhetsbestämmelsen skiljer på originalbyggnaden och eventuella framtida tillbyggnader. Tillbyggnader kan med fördel låtas få ett modernare uttryck eller på

annat sätt skapar en respektfull kontrast till originalbyggnaden. I annat fall bör tillbyggnader i stor uträkning följa originalbyggnadens utformning. Vad som ska undvikas är en blandning av stilar där det blir otydligt vad som är originalutformningen.

En byggnads uttryck påverkas i hög grad av fönsternas utformning. Det är därför av intresse att fönsterna bibehåller befintliga förhållanden mellan exempelvis glasrutor, spröjs, tvär- och mittposter med mera. Eventuella förändringar i fönsternas utformning bör vägas mot nyttan av förändringen

Verkstadsbyggnaden

Intill stationsbyggnaden finnes en gammal verkstadsbyggnad. Fasaden består av gult tegel och röd locklistpanel. Taket är i form av ett sadeltak täckt av takpapp. Byggnaden har bland annat pekats ut för dess arkitektoniska och miljöskapande värde. Kulturmiljö Halland har 2007 klassificerat det som ett omistligt objekt av regionalt intresse (klass B).



Figur 17 Verkstadsbyggnad, fotografi av Björn Ahnlund, Kulturmiljö Halland, 2007-12-05



Figur 18 Verkstadsbyggnad, 2021-06-03

Bedömning

Byggnaden har ett miljöskapande värde och koppling till stationsområdets historiska användning. Men platsen kan också vara av stort allmänt intresse utifrån dessa framtida potential som del av stationsområdet och dess del i att skapa en trygg och attraktiv stationsmiljö och levande centrum.

Detaljplanen skyddar byggnaden genom följande bestämmelse:

”k₃ - Verkstadsbyggnadens särskilda karaktärsdrag ska bevaras. Fasad ska till material- och färgval vara lika den ursprungliga byggnaden. Fönster ska till form, indelning och proportioner vara lika de ursprungliga.

Med hänvisning till platsens potentiella funktion som del av stationsområdet väljer kommunen att inte ställa krav om rivningsförbud.

Friytor

Park och torg

Detaljplanen tillskapar en kombination av park och torg inom stationsområdet. Området är avsett som ett komplement till kollektivtrafiken, med bland annat kollektivtrafikinformation, parkeringsplatser för cyklar och toaletter. Därutöver ska området utgöra en mötesplats för resenärer, men även för allmänheten. Aktiviteter kring stationsområdet bör uppmuntras för att skapa en naturlig rörelse av människor under större delen av dygnet och där igenom skapa en plats som upplevs som tryggare. Aktiviteterna bör rikta sig till olika åldersgrupper för att området inte ska upplevas som ianspråktaget.

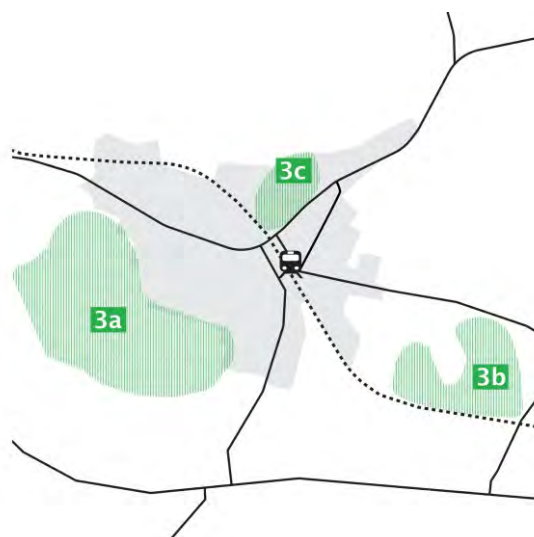
Rekreation

I utvecklingsprogrammet för Veinge pekas tre områden ut som prioriterade för att utveckla som tätortsnära rekreations- och aktivitetsområdet. Samtliga områden ligger inom gång- eller cykelavstånd.

I utvecklingsprogrammet presenteras följande:

3a. Neboområdet

I detta redan etablerade rekreationsområde utvecklas ytterligare promenadslingor, belysta elljusspår och utegym, och med kopplingar till intilliggande bostadsområden och in mot centrum. Här är fokus mer motion än promenad. Hit tar sig besökare till fots, med cykel eller bil.



Figur 19 Rekreatiomsområden kring Veinge.



Figur 20 Natur vid Neboområdet, 2021-06-03.

3b. Vessingesjön

Promenadslingor anläggs i anslutning till sjön och med koppling till intilliggande bostadsområden samt in mot centrum. Dessa är tänkta för vardagspromenaden med barnen, hunden, vännerna eller för en löprunda efter jobbet. Fokus är boendenära promenadstråk där promenaden börjar och slutar vid hemmet. I detta område kommer länsstyrelsen att inrätta ett naturreservat, eftersom området har mycket höga biologiska värden. Här växer bland annat Hallands landskapsblomma, den sällsynta hårginsten, i stor mängd och insektslivet är artrikt med flera ovanliga arter. Naturreservatet kommer att ytterligare stärka detta område som besöksmål, som även lockar besökare utifrån.

Länsstyrelsen Halland beslutade 2018 att inrätta ett naturreservat kring Vessingesjön, *Vessinge sandhedar*, med hänsyn till områdets naturvärden.

3c. Skolans aktivitetsområde med bad, sport och umgänge

Här utvecklas och tillgängliggörs ortens aktivitetsanläggningar för såväl barn och ungdomar som vuxna, i form av bland annat bad, idrottshall, bibliotek, skateboardramp, fritidsgård och samlingslokal.

Vattenområden

Strandskydd

Området ligger inte inom strandskyddat område.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger i sin helhet inom sekundär skyddszon för vattentäkt enligt beslut fattat av Länsstyrelsen Halland 2007, med ändring 2009 (13 SF 2009:58). Området har därutöver identifierats som av hög sårbarhet.

Skyddszonerna är till för att skydda grundvattnet från föroreningar. För Veinges vattentäkt finns ett fastställt skyddsområde med föreskrifter. Det finns också riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområden. Dessa beskriver hur vattentäkten behöver skyddas och är ett stöd i bedömningen av enskilda projekt för att ramdirektiv och lagstiftning ska följas.

Sekundär skyddszon

Följande gäller sekundär skyddszon:

- Hantering av för grundvattnet skadliga ämnen såsom petroleumprodukter, lösningsmedel, impregneringsmedel etc. i större mängd än 250 liter kräver tillstånd från samhällsbyggnadsnämnden. Kravet på tillstånd gäller inte hantering av olja och drivmedel för bostads- eller jordbruksändamål. Förvaringstankar, stationära förbränningsmotorer etc. skall vara utrustade eller placerade så att hela lagringstankens volym vid läckage säkert kan förhindras tränga ner i marken.
- Upplag av bark, flis, spån, timmer och liknande, som inte är försedda med tak eller annan likvärdig täckning, får inte förekomma utan tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden. För tillfälliga upplag i samband med normal avverkning fordras inte tillstånd, inte heller för normala vedupplag.
- Lagring av ensilage som kan avge pressvatten samt yrkesmässig hantering av handelsgödsel, stallgödsel och andra organiska gödselmedel får inte förekomma utan tillstånd av miljö- och byggnadsnämnden. Slam från reningsverk får inte spridas utan tillstånd från samhällsbyggnadsnämnden.

Annan yrkesmässig hantering än transport av bekämpningsmedel får inte förekomma utan tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden.

- Anläggning för infiltration eller utsläpp av hushållsvatten eller annat avloppsvatten i mark, diken eller vattenområde får inte utföras utan anmälan till samhällsbyggnadsnämnden. Befintlig anläggning som inte har beviljats tillstånd eller tidigare anmälts skall anmälas till samhällsbyggnadsnämnden inom ett år från föreskrifternas ikraftträdande.

Avloppsledningar med tillhörande brunnar skall vara täta och vid behov omedelbart läggas om eller renoveras. Infiltrationsanläggningar, eller motsvarande, skall underhållas och renoveras vid behov.

Förvaring eller deponering av avfall eller förorenade massor får inte förekomma med undantag för tillfällig förvaring av avfall som produceras i verksamheten. Avfall skall förvaras i täta kärl.

- Annan hantering än transport och användning av asfalt, oljegrus eller vägsalt får inte förekomma.

Vägsalt får endast användas före prognostiserad halka eller vid halka. Dammbindningsmedel får användas endast i den omfattning som behövs för normalt underhåll av vägar.

- Upplag av snö som härrör från trafikerade ytor utanför sekundär zon får inte förekomma.
- Nyetablering eller utökning av täktverksamhet får inte förekomma. Befintliga sand- och grustäkter som inte har beviljats tillstånd skall anmälas till samhällsbyggnadsnämnden inom ett år från föreskrifternas ikraftträdande.

Vid täktverksamhet skall särskilt risken för spill och läckage från arbetsfordon beaktas. Uppställningsplats för arbetsfordon skall vara utrustade så att hela bränsletankens volym vid läckage säkert kan förhindras tränga ner i marken. Tillfartsvägar skall vara avspärrade med bom eller motsvarande. Utbrutna områden skall snarast återställas och förses med skyddande vegetationstäckning.

- Anläggningar för utvinning eller lagring av värme eller kyla ur mark eller grundvatten får inte utföras utan tillstånd från samhällsbyggnadsnämnden. Befintlig anläggning som inte har beviljats tillstånd eller tidigare anmälts skall anmälas till samhällsbyggnadsnämnden inom ett år från föreskrifternas ikraftträdande.
- Genomgående transport av farligt gods på andra vägar än de som rekommenderas av Räddningsverket får inte förekomma utan tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden. Inträffade olyckor med farligt gods skall omedelbart rapporteras genom alarmering på telefon nr 112.

Gator och trafik

Gatunät

Genom planområdet går Laholmsvägen (länsväg 546) till vilket Trafikverket är väghållare. I detaljplanens östra kant, igenom Veinge centrum, går Skogabyvägen (länsväg 548) för vilket Trafikverket även är väghållare.

Uppgifter från Trafikverkets *NVDB på webb*, uttaget 2021-06-15 visar en ÅDT (årsdygnstrafik, genomsnittligt antal fordon per dygn mätt över ett år) för Laholmsvägen på cirka 2006 fordon/dygn, varav cirka 163 är tunga fordon (2011).

Skogabyvägen har en årsdygnstrafik på cirka 1223 fordon/dygn mellan Vibeshögsvägen och Veingevägen (del 1), därefter 445 fordon/dygn (del 2). Av dessa är cirka 133 respektive 37 tung trafik (2011).

Enligt Trafikverkets *Trafikuppräkningsstat för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060* så ska ett trafikuppräkningsstat på 1,51 används för lastbilar från år 2014–2040. För personbilar ska ett trafikuppräkningsstat på 1,34 används för samma period.

Befintlig biltrafik kring Veinge kan till viss del koncentreras kring tågstationen, men samtidigt kommer en del välja att avstå bilen med hänsyn till tågstationens centrala läge. Utveckling av centrumverksamhet, som till största del är befintlig, bedöms rymmas inom den generella trafikuppräkningsstaten.

Utifrån ovanstående resonemang ges följande trafiktal:

	Nuläge (ÅDT)	År 2040 (ÅDT)
Laholmsvägen	2006	2716
Skogabyvägen (del 1)	1223	1662
Skogabyvägen (del 2)	445	603

Gång- och cykeltrafik

I utvecklingsprogrammet för Veinge framgår att ett gång- och cykelnät behöver utvecklas med syfte att på ett trafiksäkert sätt binda ihop bostadsområdena med centrum- och stationsområdet, skolområdet med dess bad- och aktivitetsanläggning samt rekreationsområdena Neboområdet och Vessingesjön.

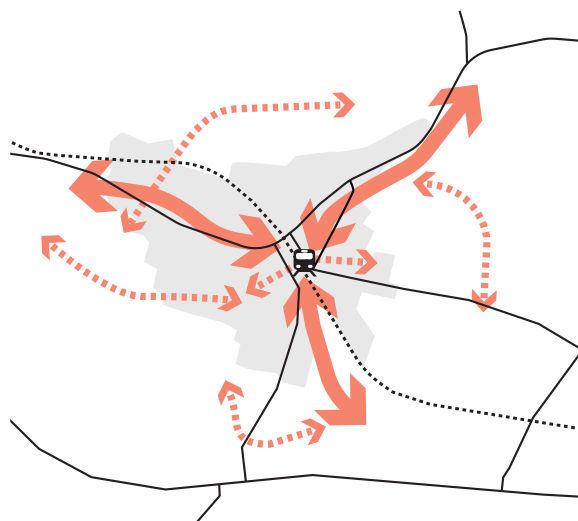
Detaljplanen möjliggör en gång- och cykel passage över Laholmsvägen mot Solhemsvägen.

Solhemsvägen är en av de längre gatorna i Veinge och förbinder många av ortens bostäder. Vägen ligger även i nära anslutning till Neboområdet som är utpekad för rekreation.

Detaljplanen möjliggör för en gång- och cykeltunnel under Markarydsbanan, vilket stärker kopplingen mellan centrum och ortens västra del. Vid Stationsområde anslut även gångs- och cykelbana mot Laholm.

Kollektivtrafik

Laholms kommun och Trafikverket har tecknat en avsiktsförklaring och ett medfinansieringsavtal för att möjliggöra persontrafik på Markarydsbanan. För att möjliggöra persontrafik krävs åtgärder längs sträckan, bland annat i Veinge, Knäred och Halmstad. Trafikverket har tagit fram *Åtgärdsvalsstudie bdl 931 [Halmstad] – Eldsberga – Hässleholm* som genom analyser och dialog har tagit fram samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för att bibehålla nuvarande funktion för gods- och omledningstrafik samtidigt som reguljär regional persontrafik kan etableras med upp till ett tåg per timme och riktning. Aktuell detaljplan är en del av Laholms kommun åtagande om att iordningställa angöringsytor och skapar förutsättningar för en gång- och cykeltunnel.



Figur 21 Utvecklingsförslag för gång- och cykelnät.

Inom planområdet finns idag två busshållplatser, *Veinge Station* och *Veinge Växthusgatan*, och ligger på vardera sida om järnvägsspåret. Sammanlagt trafikeras hållplatserna av tre linjer:

- 323: Laholms – Veinge – Öringe – Stjärnarp – Halmstad
- 324: Laholms – Veinge – Genevad – Trönninge – Halmstad
- 325: Markaryd – Knäred – Veinge – Halmstad

I samband med persontågslinjen längs Markarydsbanan tas i bruk kommer bussförbindelserna ses över av Hallandstrafiken.



Figur 22 Vy över stationsområdet sett från Elestorpsvägen.

Parkering

Parkering för verksamheter och bostäder ska anordnas inom kvartersmark.

Där tillämpligt ska *Parkeringsnorm för Laholms kommun*, antagen av kommunfullmäktige 26 januari 2016 §6, användas.

För bostäder ska 10 parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA finnas samt 2 cykelparkeringar per lägenhet.

För att parkeringsplatserna inte ska kännas otrygga är det viktigt att dessa iordningsställs med god belysning. För att förhindra att parkeringsytorna upplevs som ödsliga och/eller ovårdade är det viktigt att dessa omges av planteringar eller buskar. Vegetationen bör dock vara låg för att bibehålla god sikt även nattetid.

Detaljplanen tillskapar allmänna parkeringsplatser med syfte att användas som pendlarparkering. Ytorna tillåter att parkeringsplatser byggs ut efterhand som behovet ökar.

Risk, störningar, hälsa och säkerhet

Buller

För planförslaget har *bullerförordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* använts. Endast ljudnivåer utomhus berörs. För buller från spårtrafik och vägar citeras följande om riktvärden och beräkning av bullervärden ur förordningen:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Vid en sådan ändring av en byggnad som avses i 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen (2010:900) gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att minst ett bostadsrum i en bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

[...]

8 § Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

En bullerutredning har tagits fram av Efterklang, 2023-05-04. Bullerutredningen har tagit höjd för tillkommande bebyggelse inom detaljplanen Vessinge 2:54 m.fl.

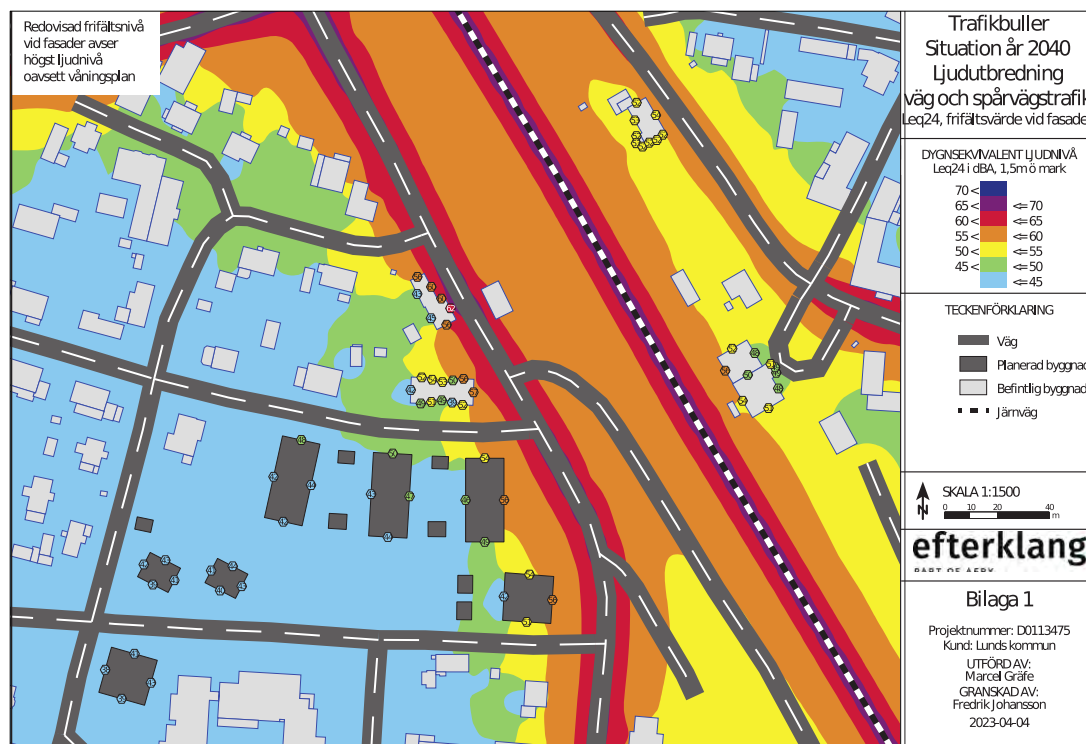
Ingångsvärden är hämtade från Trafikverkets *NVDB på webb* (läst 2021-10-27).

	Laholmsvägen 2040	Skogabyvägen 2040
Antal fordon (ÅDT)	2930	1662
Andel tunga fordon	9%	12%
Medelhastighet (km/h)	40	40
Tunga fordon (km/h)	40	40

Ingångsvärden är hämtade från Trafikverkets *Trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040*.

	Godståg 2040	Persontåg 2040
Tågtyp	Gods	X60
Antal tåg (ÅDT)	1,4	31,6
Hastighet (km/h)	90	90
Tåglängd medelvärde (m)	576	75

Nedan görs en sammanställning av planområdets mest bullerutsatta byggnader år 2040.



Figur 23 Sammanvägd bullersituation år 2040

Av genomförda bullerberäkningar framgår att endast fastigheten Vessinge 2:28 överskrider år 2040 60 dBA ekvivalent ljudnivå i enlighet med *bullerförordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Byggnad på Vessinge 2:28 ligger idag planstridigt och 5,5 meter för nära Laholmsvägen. Vid planerlig placering underskrids riktvärdet för buller.

Riktvärde om 70 dBA maximal ljudnivå överskrides intill Markarydsbanan, men då den prognostiserade antalet godståg år 2040 endast uppgår 1,4 per dygn så uppfylls även här riktvärdet för uteplats.

Inga vidare åtgärder krävs för att uppnå en god boendemiljö.

Läs mer i *Trafikbullerutredning för Vessinge 2:54 m.fl. i Veinge, Laholms kommun, Efterklang, 2023-05-04*

Vibration

Vibrationsberäkningar har genomförts för tågtrafik på Markarydsbanan. Vibrationsberäkningarna avser i första hand tillkommande bebyggelse inom detaljplaneområdet Vessinge 2:54 m.fl., som efter uppdragets delning ligger utanför aktuellt planområde.

Prognosticerade tåg vibrationer riskerar vara kännbara för känsliga personer. Riktvärdet 0,4 mm/s RMS som generellt används vid nybyggnation av bostäder intill järnväg beräknas klaras med marginal.

Läs mer i *Vibrationsberäkningar för Vessinge 2:54 m.fl. i Veinge, Laholms kommun*, Efterklang, 2023-04-24

Bländning

Ingen risk för bländnings bedöms föreligga. Utvecklingen av stationsområdet och anslutande centrumverksamheter kommer medföra nya ljuskällor, men ska inte ge upphov till bländningen på intilliggande vägar eller Markarydsbanan. Trafikverket är involverade i utformningen av stationsområdet och får bygglov som kan påverka deras vägar och järnvägar på remiss.

Farligt godstransporter

Inga rekommenderade vägar för farligt gods finns inom eller i närheten av planområdet.

Godstransporterna på Markarydsbanan förbi Veinge station bestå idag främst av timmertransporter, i genomsnitt 2 godstransporter per dygn 2020 och 8 godstransporter per dygn 2021. Förutom timmertransporterna förekommer i mycket liten omfattning sporadiska omledningar av annan godstrafik. Vidare så förberedes Markarydsbanan för att återuppta persontrafik på banan vilket gör att det kapacitetsmässigt inte ryms några betydande omledningstransporter. Enligt Trafikverkets basprognos kommer Markarydsbanan 2040 ha kapacitet för cirka 4–5 godstransporter per dygn. Trafikverkets prognos för faktiska antalet 2040 är dock 1,4 godstransporter per dygn. För genomförd riskutredning har järnvägens kapacitet på 4–5 godstransporter tillämpats.

Såväl den ringa frekvensen av omledningstrafik som den ringa mängden av farligt gods innebär en mycket låg sannolikhet för att en vådaolycka ska inträffa. Även de analyserade konsekvenserna av en eventuell vådahändelse visar sig för den aktuella planen vara av mycket ringa betydelse. Kombinationen av låga sannolikheter och låga konsekvenser innebär en mycket tydlig slutsats om att risknivåerna genererade av järnvägen är så låga att de inte utgör något hinder med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Samhällets värderingskriterier uppfylles med stor marginal.

Området 30 meter från Markarydsbanan ska inte utformas på ett sådant sätt att det uppmuntrar människor till att uppehålla sig där stora delar av dagen

Läs mer i *Riskutredningen för Veinge Station 3:1*.

Föroreningar

Mark

Miljötekniska undersökningar har genomförts inom hela planområdet.

Halter av aromater har påträffats över Naturvårdsverkets generella riktvärde för KM, men inte MKM, 0–0,2 meter under markytan. I övriga analyserade prover överskreds inte riktvärdet för KM för någon av de analyserade parametrarna. Påträffad förorening är lokaliserad intill befintligt godsmagasin på den västra sidan av spårområdet. Utifrån utredningen är ingen vidare undersökning motiverad. Skulle bortforsling av jordmassor från området bli aktuellt är det dock motiverat att göra en kompletterande miljöteknisk markundersökning som underlag för massklassificeringen.

Vatten

I de miljötekniska markundersökningarna har grundvattenrör installerats i totalt 8 provpunkter, varav ett av grundvattenrören etablerades ned till större djup (15,5 meter under markytan). Samtliga 8 grundvattenrör har varit torra vid avläsning och inga grundvattenprov har kunnat uttas eller analyseras.

Aromatföreningen som återfinns inom stationsområde vid det befintliga godsmagasinet är tunga, vilket innebär att de är relativt svårlösliga i marken och binder hårt till jord. Bedömningen är att det inte föreligger några oacceptabla risker med påträffad förorening. Det bedöms därmed heller inte troligt att någon förorening nått grundvattnet.

Planerat dagvattensystem ska utformats med en sådan kapacitet att det kan samla upp, fördröja och rena dagvattnet innan det släpps ut i recipienten. Planerad markanvändning möjliggör för mindre föroreningar än tidigare markanvändning då ytor för *Tj-Järnväg* övergår till NATUR, PARK och TORG.

Genom att möjliggöra för en dagvattenhantering som både tar hänsyn till rening, fördröjning och en god boendemiljö kan många goda parametrar uppnås.

För att ge en mycket förenklad version av vilka föroreningsmängder som kan förväntas så används schablonssiffror för vanliga föroreningsmängder i aktuell markanvändning.

Föroreningsmängder, schablon (µg/l)						
Användning	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
Bostad	180	1 400	21	180	39 000	0,03
Torg	88	2 000	17	33	8 700	0,01
Parkering	140	2 400	40	140	140 000	0,06

Föroreningsmängder hämtade från StormTac v. 2021-06-07

Reningsgrad (%)						
Anläggning	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
a) Översilningsyta	40	30	55	50	70	70
b) Svackdike	35	35	50	65	70	60
c) Makadammagasin	35	45	60	70	80	55
d) Filtermagasin	45	15	60	70	90	75
e) Sedimentationsmagasin	70	15	70	70	75	55

Reningsseffekt i de valda anläggningarna hämtade från StormTac.

Kvarvarande föroreningsmängder (µg/l) - Bostad						
Anläggning	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
a+b+c	46	350	2	9	702	0,002
b+c	76	501	4	19	2 340	0,005
c	117	770	8	54	7 800	0,014
b+e	35	774	12	19	2 925	0,005

Kvarvarande föroreningsmängder (µg/l) - Torg						
Anläggning	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
a+b+c	22	215	2	2	157	0,001
b+c	37	715	3	3	522	0,002
c	57	1 100	7	10	1 740	0,005
b+e	17	1 105	3	3	653	0,002

Kvarvarande föroreningsmängder (µg/l) - Parkering						
Anläggning	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
a+b+c	35	710	4	7	2 520	0,003
b+c	59	1 014	8	15	8 400	0,011
c	91	1 560	16	42	28 000	0,027
b+e	27	1 326	6	15	10 500	0,011

Riktvärde kvarvarande föroreningsmängder (µg/l)						
	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
	50	1250	10	30	25 000	0,27

Riktvärden från Göteborgs stad (2020).

Riktvärde kvarvarande föroreningsmängder (µg/l)						
	P	N	Cu	Zn	SS	BaP
	200	2000	18	75	40 000	0,03

Riktvärden från Nordvästra Skånes Vatten och avlopp (NSVA) (2016).

Laholms kommun har inga egna antagna riktvärden för föroreningar i dagvatten, därför används riktvärden från Göteborgs stad och Nordvästra Skånes Vatten och avlopp (NSVA) som referens. Inga värden överskrider NSVA:s riktvärden och endast ett fåtal överskrider Göteborgs riktvärden. Schablonsvärdena tar dock inte hänsyn till platsens mycket goda förutsättningar för perkolation. Genom att låta dagvattnet i så stor utsträckning som möjligt infiltreras i marken kan ytterligare rening åstadkommas. Innan dagvattnet infiltreras måste det dock vara så rent att det inte utgör en risk med hänsyn till vattenskyddsområdet. Viss rening kommer även ske när dagvattnet rinner över gräsytor även om specifika översilningsytor inte anläggs. Dagvattnet renas därför generellt till goda nivåer oavsett val av dagvattenanläggning.

Med hänsyn till att recipienterna har problem med övergödning med avseende på totalfosforhalten, främst från jordbruket, så bör särskild hänsyn tas till reningen av fosfor. Sedimentationsmagasin kan enligt schablonsvärdena vara ett alternativ.

Det finns osäkerheter gällande både föroreningsmängderna och reningseffekten. Faktorer så som reningsanläggningarnas utformning, regnmängder, årstid, skötsel med mera påverkar den faktiska reningseffekten. Variationer såväl till det bättre som sämre kommer att finnas för de olika ämnena. Detaljplanen säkerställer att tillräckligt utrymme finns för åtgärder.

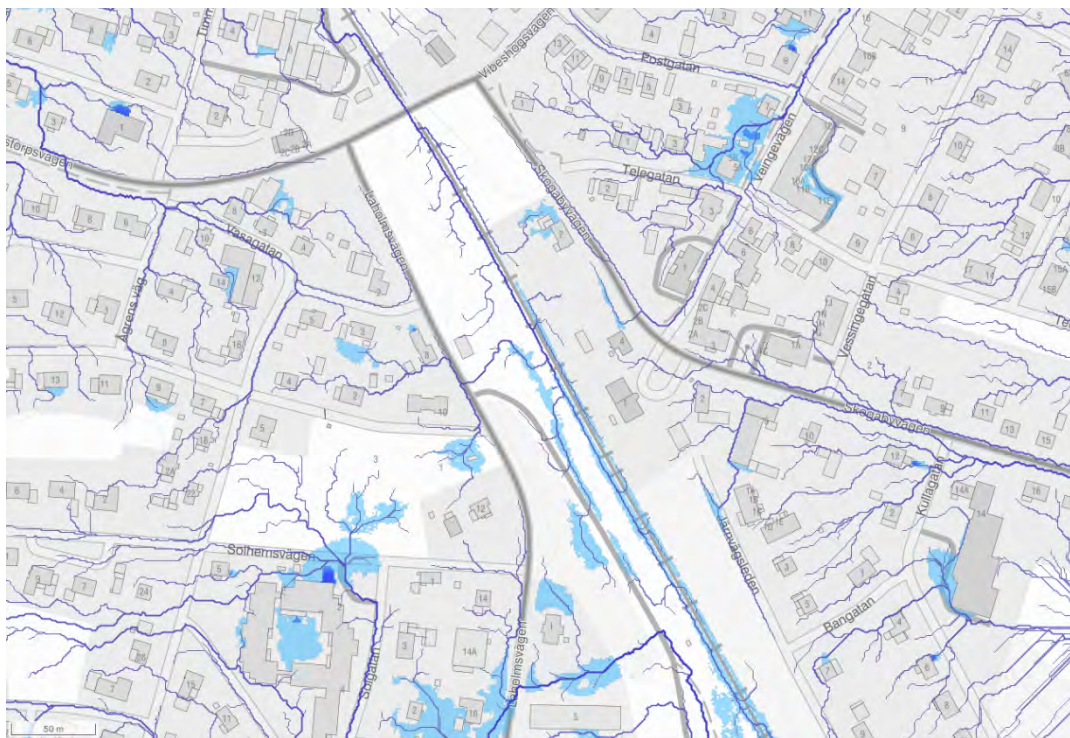
Risk för skred

Marken består av finkorniga jordarter, men har inte specifikt pekats ut av SGU (Sveriges geologiska undersökning) som ett område med förhöjda risker för skred.

Risk för översvämning

Områdets topologiska förutsättningar innebär att regnvatten vid skyfall naturligt leds mot stationsområdet.

Marken har mycket god genomsläpplighet och grundvattnet ligger djupare än 15 meter lunder markytan, någon risk för översvämningar på grund av uppträngande grundvatten bedöms därför inte föreligga.



Figur 24 100-års regn, mättade markförhållanden, Scalgo 2024-01-19

Radon

Luften i mark har alltid så hög radonhalt att halten inomhus kan bli för hög. Det gäller för alla marktyper utom tät lera (där luften flyttar sig för långsamt). Lufttrycket inomhus är ofta lägre än utomhus och det är vanligt att radonhaltig jordluft sugns in i byggnader om byggnaden inte är radonskyddad eller radonsäker.

Utrymningsmöjligheter

Räddningstjänsten kan vara på plats inom 15 minuter från planområdet. Laholms brandstation är närmsta brandstation. Räddningstjänstens bärbara stegar kan nyttjas under förutsättningarna att byggreglerna tillåter det. Utskjutsstegar kan användas till en höjd på 11 meter.

Räddningsvägar och uppställningsplatser ska underhållas, snöröjas och sandas efter behov. Rensas från vegetation samt hållas fria från parkerade bilar och andra hindrande föremål.

Särskilda angivelser om krav på utformning och underhåll av räddningsväg och uppställningsplats finns tillgängligt hos räddningstjänsten och plan- och byggnadsenheten i Laholms kommun.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Utgångspunkten för dagvattenhanteringen i området är att det kommunala dagvattennätet inte ska belastas mer än i dagsläget. Förändring sker främst där marken hårdgörs och bebyggs.

Fördröjningsvolymen ska dimensionerats utifrån ett 20-års regn (regnmängder som statistiskt sett endast sker en gång per 20 år), med en klimatfaktor på 1,3.

Fördröjning av dagvatten från stationsområdet ska ske inom allmän platsmark och kan exempelvis lösas genom att svackdiken, makadammagasin, dagvattenkassett med filter eller sedimentationsmagasin användas. Se även kapitlet *Föroreningar*.

Skyfallshantering

Vid hantering av skyfall, 100-års regn eller regn med längre återkomsttid är utgångspunkten att dagvattensystemen går fulla och att marken är mättad. Dagvatten måste då kunna ledas ytleddes på ett sätt som inte riskerar människors hälsa och säkerhet. Området har goda naturgivna förutsättningar, med mark som har en tydlig sluttning mot stationsområdet

Stationsområdet ska utformas för att kunna omhänderta skyfall på sätt som inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet. Torg-, park och naturytor kan vid behov översvämmas och bör därför höjdsättas lägre än omkringliggande mark, medan spårområdet andra viktiga funktioner behöver höjdsättas högre. Även parkeringsytor kan vid extremfall översvämmas, men detta bör vara ett andrahandsalternativ med hänsyn till de föroreningar som ofta ansamlas på dem.

Tunnel under Markarydsbanan riskerar vid skyfall översvämmas och bör därför vara möjlig att pumpa. Inga oacceptabla risker kopplade till skyfall bedöms föreligga.

Dricksvatten och spillvatten

Möjlighet för anslutningar till kommunalt dricks- och spillvattennät finns. Laholmsbuktens VA AB ansvarar för VA-nätet. Dricks- och spillvattennätet har tillräcklig kapacitet för att försörja tänkt bebyggelse.

Ei och bredband

Södra Hallands kraft är huvudman för elnätet. E-områden avsätts för transformatorstation och teknisk infrastruktur.

Möjlighet till bredbandsanslutning finns.

Värme

Respektive fastighetsägare ansvarar för val av uppvärmningsalternativ.

Bergvärme finns inom fastigheten Veinge station 3:1 vars ledningar kan komma att behöva flyttas vid byggnation av tunnel med tillhörande funktioner. Eventuella skador som uppkommer vid byggnation ersätts av kommunen.

Avfall

Respektive fastighetsägare ansvarar för hantering av avfall.

Brandvattenförsörjning

Vatten för brandsläckning kan tillhandahållas till området genom kombinationer av följande:

- a. Befintliga brandposter Solhemsvägen/Vasagatan, Laholmsvägen/hemvägen och Stationsplan/Skogabyvägen kan nyttjas. De har en ungefärlig kapacitet på 600 liter/minut vardera.
- b. Tank- och släckbilar bedöms kunna användas och kontinuerligt leverera cirka 600 liter/min. Det finns lämplig tankplats via brandpost vid Idrottshallarna.
- c. Öppet vattentag finns inte i närheten.

Kombination av a till c gör att tillgängligt vatten för brandsläckning är cirka 1200 liter/min. Enligt kommunens dokument *Handlingsprogram för skydd mot olyckor, 2020-2023* är detta tillräckligt verksamheter med normal brandbelastning (ex. kontor, skolor, hotell, sjukhus, metallindustri). Se även *Handlingsprogram för skydd mot olyckor Laholm kommun*.

Mängden vatten uppfyller bebyggelse enligt detaljplanen

Sociala aspekter

Trygghet och säkerhet

Den upplevda tryggheten är mycket viktigt att beakta vid utbyggnad. Avskilda och dåligt upplysta ytor, eller ytor med på annat sätt dålig sikt, kan lätt upplevas som otrygga.

Stationsområden kan dagtid ha mycket aktivitet, men kan kännas ödsliga under kvällstid. Generellt känner sig många tryggare i miljöer där det rör sig mycket folk eftersom det finns fler som kan ingripa ifall någonting skulle hända. Det är därför viktigt att uppmuntra till aktivitet även under kvällstid kring stationsområdet. Detaljplanen möjliggör för detta genom att ge befintliga verksamheter tillåts utvecklas, men också genom att nya verksamheter får möjlighet att etablera sig. Fritidsaktiviteter som kan samordnas på friytorna inom stationsområdet bör uppmuntras och generellt bör en varierad målgrupp eftersträvas.

Grönska kring stationsområdet iordningsställs i den omfattning som krävs för att skapa tydliga siktstråk in mot stationsområdet. Det är viktigt att helt skynda platser motverkas. Vegetation/buskar kring parkeringsplatser bör vara låga för att bibehålla god sikt även nattetid, vegetationen är dock viktigt för att parkeringarna inte ska upplevas som ödsliga och/eller ovårdade

Tunnel under Markarydsbanan är mycket positivt ur säkerhetssynpunkt till skillnad från en icke-planskild övergång. Tunnlar kan upplevas som otrygga och det är därför av stor vikt att tunneln får en god belysning.

Social hållbarhet

Detaljplanen stärker ortens identitet som stationsort, men skapar också en anda av utveckling med det centrum som tillskapas. Detaljplanen värnar om den tidigare historien genom att skydda godsmagasinet och stationsbyggnaden. Med ”pendlarorten för familjen” som röd tråd skapas en tydligare identitet för orten. Stationsområdet kan med fördel användas som verktyg för att lyfta ortens identitet, exempelvis genom konstverk som knyter an till ortens historia eller informationsskyltar som förklarar arbetet kring fjärilslokalerna.

Detaljplanen bidrar genom tågstationen till ett minskat bilberoende, vilket ger människor fler arbetsmöjligheter.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

SYFTE

Syftet med genomförandebeskrivningen är att i ett tidigt skede i planprocessen redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt redovisa vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda. Genomförandebeskrivningen är likt planbeskrivningen inte juridiskt bindande utan det är detaljplanens plankarta med planbestämmelser som är juridiskt bindande. Genomförandebeskrivningen ska ses som en integrerad del i planprocessen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planen hanteras med standardförfarande och ska efter samråds- och granskningsskedena antas av kommunfullmäktige.

Planprocessen

Samråd	Kvartal 1 2022
Granskning	Kvartal 2 2024
Antagande	Kvartal 4 2024
Laga kraft	Kvartal 1 2025

Utbyggnadsskedet

Rivningsarbeten och sanering start	-
Fastighetsbildning och bygglov	Kvartal 1 2026
Utbyggnad av gata och VA med mera	Kvartal 3 2026
Byggstart	Kvartal 3 2026

Genomförandetid

Planens genomförande tid är 5 år från det datum planen fått laga kraft.

Ansvarsfördelning

Laholms kommun ansvarar för projektering och utbyggnad av stationsområdet samt allmän platsmark.

Övriga fastighetsägare ansvarar för eventuell utbyggnad i enlighet med den byggrätt detaljplanen ger.

Huvudmannaskap

Allmän platsmark GATA, NATUR, PARK, TORG och P-PLATS ska ha kommunalt huvudmannaskap.

Avtal

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal avses inte tecknas.

Övriga avtal

Laholms kommun har tecknat en avsiktsförklaring och ett medfinansieringsavtal med Trafikverket.

Laholm kommun kommer att teckna ytterligare avtal med Trafikverket avseende utbyggnad och framtida ansvarsfördelning kring stationsområdet.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Servitut

Över fastigheten Veinge station går ett officialservitut (1381-02/38.1) till förmån för Trafikverket. Ändamålet för officialservitutet är väg. Vid en eventuell utökning av fastigheten Veinge station 3:1 kan officialservitutet behöva ombildas ifall behovet av detta kvarstår.



Ledningsrätt

Ledningsrätt (1381-94/36.1) för teleledning finns till förmån för Telia AB längs Laholmsvägens östra sida och korsar stationsområdet i norr. Ledningsrätten kan komma att påverkas vid byggnation av plattform och ska då genomgå lantmäteriförrättning. Initierande part bekostar eventuell flytt. I övrigt förblir ledningsrätten oförändrad

Telekabel tillhörande Trafikverket finns utmed Markarydsbanan. Kabeln behöver beaktas vid byggnation av tunnel och tillhörande funktioner.

Fastighetsrättsliga konsekvenser för berörda fastigheter

Fastighet	Åtgärd	Kostnader	Ansvar
Veinge station 3:1	Fastighetsreglering, område för anslutning till tunnel övergår till Vessinge 2:132	Kostnader för lantmäteriförrättning	Laholms kommun och fastighetsägare
	Fastighetsreglering, möjlighet till utökning av fastighet.		Fastighetsägare
Vesinge station 2:1	Fastighetsreglering, möjlighet till utökning av fastighet	Kostnader för lantmäteriförrättning	Fastighetsägare
Vessinge 2:132	Justeras enligt fastighetsregleringar nedan.	Kostnader för lantmäteriförrättning	Laholms kommun
Vessinge 2:2	Fastighetsreglering, delar av stationsområdet övergår till kommunal fastighet Vessinge 2:132,	Kostnader för lantmäteriförrättning	Laholms kommun
	Fastighetsreglering eller avstyckning, centrumverksamhet övergår till privat fastighet.		Fastighetsägare
Vessinge 2:29	Fastighetsreglering, gräns mot Vessinge 2:132 justeras	Kostnader för lantmäteriförrättning	Laholms kommun och fastighetsägare
Vessinge 2:49	-	-	-
Vessinge 2:50	-	-	-
Vessinge 2:75	Fastighetsreglering, gräns mot Vessinge 2:132 justeras	Kostnader för lantmäteriförrättning	Laholms kommun och fastighetsägare

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Kostnader för detaljplanearbete

Detaljplanearbetet bekostas av Laholms kommun.

Utbyggnad av stationsområdet bekostas av Laholms kommun.

Kostnader för utbyggnad av stationsområdet uppskattas till 8-10 miljoner kronor

Detaljplanen medför inga intäkter ifrån markförsäljning

Planavgift

Planavgift på 100% tas ut i samband med bygglov inom detaljplaneområdet

Inlösen och ersättning

Veinge Station 3:1 och Vessinge 2:2

Rivningsförbud

Fastigheterna Veinge Station 3:1 och Vessinge 2:2 regleras i detaljplanen av bestämmelsen r_1 – *Byggnad får inte rivas*.

Om rivning av en byggnad vägras har fastighetens ägare rätt till ersättning av kommunen för den ekonomiska skada detta innebär. Rätten till ersättning gäller dock endast om skadan är betydande i förhållande till värdet av den berörda delen av fastigheten.

Med "betydande skada" menas en minskning av marknadsvärdet med i storleksordningen 10–20 procent. Med "berörd del" avses den tomtplats som byggnaden är belägen på, vilket i de flesta fall är detsamma som hela den aktuella fastigheten (jfr prop. 1985/86:1 sid. 391).

Frågan om ersättning är också beroende av i vilket skick byggnaden befinner sig i vid beslutet. För en byggnad i gott skick och i kommersiell drift, medför ett rivningsförbud normalt ingen ersättning.

Den som vill begära ersättning ska göra det inom två år från den dag då beslutet om detaljplan vann laga kraft enligt 15 Kap. 5 § PBL (2010:900)

Laholms kommun bedömer utifrån tillgänglig information att någon rätt till ersättning inte finns.

Varsamhetsbestämmelser

Fastigheterna Veinge Station 3:1 och Vessinge 2:2 regleras i detaljplanen av varsamhetsbestämmelserna k_1 , k_2 och k_3 .

Enligt 14 Kap. 10 § PBL (2010:900) gäller rätt till ersättning endast om bestämmelsen innebär att pågående markanvändning avsevärt försvåras inom berörd del av fastigheten.

Boverket anger på kunskapsbanken under kapitlet *Varsamhetsbestämmelser* (granskat 2021-02-25) att varsamhetsbestämmelserna enbart utgör en precisering av de generella varsamhetskraven som gäller enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900 8 kap. 13, 14, 17§) så kan varsamhetsbestämmelserna inte utlösa någon rätt till ersättning.

Laholms kommun bedömer att någon rätt till ersättning inte finns.

Allmän platsmark

Del av fastigheten Veinge station 3:1 planläggs som allmän plats TORG, del av Vessinge 2:29 och 2:75 planläggs som allmän plats GATA, samt del av Vessinge 2:2 planläggs som allmän plats TORG, P-PLATS, GATA, NATUR och PARK, till vilket fastighetsägarna ersätts.

Kommunen kommer i första hand att eftersträva frivilliga förvärv alternativt att ansöka om fastighetsreglering enligt 5 kap 8a § FBL (1970:988)

Kommunen har också möjlighet att begära inlösen av den allmänna platsmarken enligt 6 kap 13 § PBL. Kommunen blir även enligt 14 kap 14 § PBL skyldig att lösa in allmän plats om fastighetsägaren så begär.

Ersättning för marköverföringar av allmän platsmark enligt ovan skall enligt 6 kap 17 § PBL utgå i enlighet med reglerna i 4 kap expropriationslagen som anger att ersättningen är marknadsvärdet innan nu aktuell detaljplan med ett påslag om 25 %.

Kommunen har med stöd av detaljplanen rätt att lösa in dessa områden även utan överenskommelse med fastighetsägare.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Konsekvenser för berörda fastigheter

Fastighet	Konsekvens	Ansvar
Veinge Station 2:1	Fastighet ges ökad byggrätt (Ökad exploateringsgrad och byggnadshöjd) Fastighet ges möjlighet till ökad yta.	Fastighetsägare
Veinge Station 3:1	Område för centrumverksamhet, bryggeri och bostad tillskapas. Fastigheten ges öka byggrätt Fastighet ges möjlighet till öka yta Område för torg tillskapas. Område för trafik (järnvägstunnel) tillskapas.	Laholm kommun och fastighetsägare
Vessinge 2:132	Område för bostad tillskapas Område för särskilt boende tillskapas Område för vård tillskapas Område för gata tillskapas Fastighet ges ökad yta och fastighetsgräns justeras.	Laholm kommun och fastighetsägare
Vessinge 2:2	Område för park tillskapas Område för centrumverksamhet tillskapas Område för natur tillskapas Område för torg tillskapas Område för gata tillskapas Område för trafik (järnvägsändamål tillskapas)	Laholm kommun
Vessinge 2:29	Fastighetsgräns justeras	Laholms kommun
Vessinge 2:49	Fastighet ges ökad byggrätt	Fastighetsägare
Vessinge 2:50	Området för natur tillskapas	Laholms kommun
Vessinge 2:75	Område för gata tillskapas Fastighetsgräns justeras	Laholms kommun

UTREDNINGAR

Buller

- *Trafikbullerutredning för Vessinge 2:54 m.fl. i Veinge, Laholms kommun, Efterklang, 2023-05-04*

Geoteknik

- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik, *Förstudie Veinge stationsområde, AFRY, 2020-05-20*
- PM Geoteknik, *Förstudie Veinge stationsområde, AFRY, 2020-05-20*
- PM Geoteknik, *Veinge Station 3:1, AFRY, 2023-11-09*

Miljöteknik

- *Miljöteknisk markundersökning inför projektering av Veinge stationsområde, Laholms kommun, AFRY, 2020-06-22*

Naturvärden

- *Naturvärdesbedömning av Vessinge 2:54 m.fl., Laholms kommun, 2021-08-31*

Säkerhet

- Riskutredning, *Veinge Station 3:1-Riskbedömning med avseende på närhet till Markarydsbanan, underlag för lämplighetsprövning enligt PBL, Ramboll, 2021-06-22*

Vibration

- *Vibrationsberäkningar för Vessinge 2:54 m.fl. i Veinge, Laholms kommun, Efterklang, 2023-04-24*

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Amadeus Henriksson, Planarkitekt
Anna-Carin Karlsson, Miljö-och hälsoskyddsinspektör
Rebecka Thise, Planekolog
Ulf Wallinder, Laholmsbuktens VA
Mikael Lennung, Enhetschef Planerings- och exploateringsenheten

Laholm 2024-04-24

Charlotta Hansson
Plan- och byggnadschef

Amadeus Henriksson
Planarkitekt

