



Detaljplan för del av Kärra 1:9, Norra Varalöv, Ängelholms kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GRANSKNINGSHANDLING

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 21 februari till och med 16 mars 2020. Förslaget har hållits tillgängligt på www.angelholm.se, på Strövelstorps bibliotek, samt i stadshuset. Samrådet kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 21 februari 2020.

SAMRÅDSMÖTE

Ett allmänt samrådsmöte för intresserade hölls 4 mars 2020. Mötet hölls i form av öppet hus där deltagarna kunde gå runt och titta på planscher, ställa frågor och komma med synpunkter. På plats fanns 4 tjänstepersoner, 10 politiker samt exploatör och arkitekt. Uppskattningsvis deltog cirka 20 personer från allmänheten på mötet. Samtliga uppmanades att skicka in sina synpunkter skriftligen. De frågor och synpunkter som uppkom var huvudsakligen:

- Det är ingen mangelgrav, dammen grävdes av markägaren 1994. Vatten pumpas från Vegeå till dammen som sedan har använts för bevattning. Tidigare markägare menar att de groddjur som påträffats, salamander mm, kommer från Vegeå (eftersom att vattnet pumpas därifrån).
- Trafiksituationen på väg 107 norr om cirkulationsplatsen. Här är det ganska mycket trafik redan idag, hur blir det med trafiksäkerheten när området är utbyggt och trafiken ökat? Är detta område med i ÄVS?
- Cirkulationsplatsen är redan idag ansträngd vissa tider på dygnet.
- Det finns en å/vattendrag i den södra delen av planområdet som förmodligen går ut i Vegeå. Där kommer eventuellt vatten från verksamhetsområdet i öst.
- När vattennivån i Vegeå är hög så brukar det stå vatten i torvområdet.
- Boende intill området tycker att skyddszonen om 20 meter är för liten.
- Fastigheterna Kärra 1:21 och Kärra 1:25 är bekymrade över att de får en del skugga under vissa tidpunkter på året.
- Kärra 1:25 är bekymrad över att infarten för lastbilar ligger så nära fastigheten och är oroad över ökade bullernivåer, framförallt på natten.
- Många påpekar att det finns stort biologisk mångfald på fastigheten, exempelvis dovhjort, kanin, hare mm. Detta bl.a. pga att tomten gränsar till ett skogsområde i väst.

- Någon tycker att man ska reglera gestaltning bättre. Exempelvis bestämma vad det ska vara för fasadmateriell mm. Och man förstår inte vad sektioner om 50 meter innebär.
- Någon tycker att MKB är otydlig vad gäller hur stor påverkan är på landsbilden. Bör framgå bättre i tabellen.
- Inte bra att bygga på jordbruksmark.

INKOMNA YTTRANDE UNDER SAMRÅDET

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Klippans kommun, 2020-02-24
- Swedegas, 2020-03-13
- Weum Gas AB, 2020-02-28
- Öresundskraft AB, 2020-03-13

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Trafikverket, 2020-03-05
- Lantmäteriet, 2020-03-12
- Luftfartsverket, 2020-03-01
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2020-02-26
- Naturskyddsföreningen, 2020-03-15
- Vegeås fiskevårdsområde, 2020-03-10
- LRF, 2020-03-12
- Ausås-Strövelstorps Hushållnings Gille, 2020-03-13
- Centerpartiet, 2020-03-16
- Postnord, 2020-02-28
- E.ON Energidistribution AB, 2020-03-11
- TeliaSonera Skanova Access AB, 2020-03-03
- Fastighetsägare till Strövelstorp 6:17, 2020-03-16
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13, 2020-03-09
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 2:17, 2020-03-05
- Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl., 2020-03-16
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 1:35 m.fl., 2020-03-15
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:5 m.fl., 2020-03-12
- Fastighetsägare till Kärra 1:15, 1:25 & 1:26, 2020-03-15
- Fastighetsägare till Kärra 1:21, 2020-03-14
- Boende i Strövelstorp, 2020-03-16
- Boende i Strövelstorp, 2020-03-16
- Boende i Stora Hult, 2020-02-26
- Miljöpartiet, 2020-03-17
- Miljöpartiet & Liberalerna, 2020-03-17
- Den goda jorden, 2020-03-17
- Fastighetsägare till Kärra 1:6 & 1:7, 2020-03-17
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11, 2020-03-17

Yttranden med beviljad förlängd svarstid har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2020-03-25
- Region Skåne, 2020-03-19

Sent inkomna yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Helsingborgs kommun, 2020-03-17
- Försvarsmakten, 2020-03-18

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2020-03-25

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Riksintressen

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Väg E6/E20 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse och utgör riksintresse för kommunikationer. Planområdet ligger i anslutning till E6/E20 samt i närheten av E4. Samtliga vägar är utpekade som riksintresseanläggningar för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. För riksintresse för kommunikation är särskilt funktionerna utpekade.

Enligt genomförd trafikutredning påvisas betydande kapacitetsproblem i trafikplats Norra Varalöv om planområdet exploateras enligt förslaget. Trafikutredningen visar även på mindre kapacitetsproblem idag, men Länsstyrelsen delar inte kommunens bild av att vidare exploatering av planområdet inte skulle ha en påtaglig påverkan på kapacitetsbristerna i trafikplatsen. Kommunen måste därför i sitt planarbete visa vilka nödvändiga åtgärder som krävs, och att det finns plats/mark för att genomföra åtgärderna, för att säkerställa E6/E20 funktion.

***Kommentar.** Efter samrådet är en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för trafikplatsen, cirkulationsplatsen och väg 112 färdigställd. Planbeskrivningen är kompletterad utifrån resultatet av denna studie. ÅVS:en föreslår lämpliga åtgärder som behöver vidtas. Detaljplanen kan inte reglera åtgärder som säkerställer E6/E20 funktion. Däremot kan ett avtal skrivas med Trafikverket för att fördela finansiering av nödvändiga åtgärder för Trafik- och cirkulationsplatsen. Ett sådant avtal behöver skrivas innan detaljplanen kan antas. Detta är avstämt med Trafikverket och förtydligt i planbeskrivningen.*

Trafikutredningen för detaljplanen har identifierat ett eventuellt framtida behov av att bygga ett vänstersvängfält österifrån på väg 112. Med anledning av att detta har fyra meter adderats till det byggnadsfria avståndet mot vägen.

Risk för översvämning

För delar av planområdet säkerställer inte planförslaget att bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet. Detta gäller framförallt det låglänta område som betecknas D på s 29 i planbeskrivningen. Länsstyrelsen bedömer att det kommer att krävas omfattande åtgärder i form av utfyllnader för att visa att denna del är lämplig för bebyggelse. Utfyllnader i lågpunkter

innebär att en ekosystemtjänst går förlorad för bl.a. flödesutjämning och vattenrening, vilket kan påverka omgivande områden negativt. Av planförslaget framgår att grundvattennivåerna ligger nära markytan. I planbeskrivningen föreslås ett antal åtgärder generellt för området såsom att planområdet ska höjdsättas och att lägsta golvhöjd bör tas fram för att undvika översvämning. Dessa åtgärder avspeglas inte på plankartan. Då område D har en marknivå som är lägre än 4 m är det inte orimligt att anta att översvämningar i Vegeån kan nå planområdet eller åtminstone begränsa bortledningen av vatten. Effekterna av översvämningens påverkan från Vegeån i ett tidsperspektiv som omfattar bebyggelsens förväntade livslängd behöver därför utredas för att visa att bebyggelsen är lokaliserad till mark som är lämpad för bebyggelse.

Kommentar: På grund av den problematik som finns kring torvområdet (område D) har det tagits bort från planområdet. En zon med natur/dagvatten planläggs i plangräns till torvområdet. Torvområdet är istället tänkt att kunna användas som ett naturligt översvämningssområde om dagvattensystemet inom planområdet skulle bli överbelastat vid extrem nederbörd. Hela dammsystemet kan användas för utjämning innan bräddning kan ske till torvområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att planförslaget innebär en minskad påverkan på den ekologiska statusen i Vegeån utan ser ett behov av att påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten utreds vidare. Enligt planförslaget anges att dagvattnet kan avledas till Kärra dikningsföretag med en avrinning på 1,2 liter per sekund och hektar. Även om dagvattnet passerar dagvattenmagasin där viss sedimentering av partiklar kan ske så innebär föreslaget tömningsflöde en ökad påverkan från förorenat dagvatten på dikningsföretag och vattenförekomster nedströms. Det flöde som tillåts till dikningsföretaget är ett ungefärligt maxflöde från jordbruksmark som inträffar med en återkomsttid på ca 2 år. Planförslaget med hårdgjorda ytor och föreslagen dagvattenhantering kommer att innebära att frekvensen av ett sådant flöde kommer att öka, så att det sker flera gånger per år. Ett sådant utflöde kommer också att ske ofta under sommarhalvåret, något som flora och fauna, inte är anpassat till. Detta innebär stor risk för negativ påverkan på vattenförekomsten nedströms under en period när det biologiska livet är känsligt för stress till följd av hög vattentemperatur och låg vattenföring. De försiktighetsmått som föreslås för att rena dagvatten är inte tillräckliga för att hindra föroreningar som är vattenlösliga vid de flöden som uppkommer från hårdgjorda ytor. Länsstyrelsen bedömer därför att tömningsflödena från dagvattenmagasin måste strypas så att frekvensen av höga flöden från planområdet inte ökar. En bättre rening och flödesutjämning kan åstadkommas genom att ha utlopp på olika nivåer med olika dimensioner. Detta innebär att större ytor kan behöva avsättas för att ta hand om och rena dagvattnet. Planförslaget behöver därför kompletteras med en tydlig beskrivning samt reglering som säkerställer att det finns tillräckliga och lämpliga ytor för rening och flödesutjämning.

Kommentar: Efter samrådet har planområdet minskat till ytan (från cirka 60 till 48 ha) vilket innebär att det inte är lika stora ytor som kan bli hårdgjorda. Dagvattenutredningen har reviderats med beräkningar utifrån ett lägre flöde och en något mindre hårdgörningsgrad. Endast 70 % (istället för tidigare 75 %) av markytan inom

planområdet får nu hårdgöras. Dagvattnet föreslås nu avledas till Kärra dikeningsföretag med ett flöde motsvarande naturlig avrinning om 0,9 liter per sekund per bektar, jämfört med tidigare flöde om 1,2 liter per sekund per bektar. Dagvattendammarnas storlek har anpassats utifrån nytt flöde på plankartan. I och med att flödet stryps ytterligare så blir det även längre uppehållstider i dammarna vilket förbättrar förutsättningar för sedimentering av partiklar i dammarna. Exploatör behöver även lämna in en anmälan om rening av dagvatten till kommunens miljöenhet minst 6 veckor innan arbetet påbörjas. Miljöenheten kan där ställa krav på att rening utförs på ett tillfredställande sätt. Det område som har plockats bort från planområdet (område D) kan istället användas för flödesutjämning vid skryfall. Med dessa ändringar bedömer kommunen att det i detaljplanen är säkerställt att det finns tillräckliga och lämpliga ytor för rening och flödesutjämning av dagvattnet.

För den del av planområdet som betecknas D på sidan 29 i planbeskrivningen framgår att cirka 4500 m³ dagvatten behöver fördröjas. Planförslaget redovisar på svårigheter och att det finns olika alternativ, varav ett är pumpning upp till fördröjningsmagasin 2. För att kunna visa att miljökvalitetsnormerna kan följas behöver dagvattenlösningen preciseras och säkerställas för detta område, om bedömningen görs att marken är lämplig för bebyggelse.

Kommentar: *Område D har tagits bort från planområdet och planeras istället kunna användas som ett naturligt översvämningssområde om dagvattensystemet inom planområdet skulle bli överbelastat vid extrem nederbörd. Hela dammsystemet kan användas för utjämning innan bräddning kan ske till torvområdet.*

Av planhandlingarna framgår att en pumpstation för spillvatten behöver anläggas. Pumpstationen behöver säkerställas på plankartan för att visa att miljökvalitetsnormerna kan följas.

Kommentar: *En planbestämmelse om att pumpstation ska finnas är tillförd plankartan.*

Samordning mellan kommuner

Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att samråda planförslaget med grannkommunerna eftersom området inte finns utpekad i kommunens översiktsplan.

Buller

Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen. Länsstyrelsen menar också att det av planbeskrivningen bör framgå vilka bullernivåer som beräknas uppstå till följd av ett genomförande av planen. Länsstyrelsen menar också att utformningen på föreslagna skydd behöver tydliggöras och preciseras.

Länsstyrelsen menar vidare att kommunen bör tydliggöra i planbeskrivningen vilka riktvärden för omgivningsbuller som kommunens bedömning utgår ifrån när det gäller bullersituationen.

Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket i sitt yttrande uppmärksammar kommunen på att det finns ytterligare invärden att förhålla sig till när det gäller trafiksiffror och att kommunen behöver analysera om de nya trafiksiffrorna påverkar den genomförda utredningen.

Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats utifrån de senaste trafiksiffrorna samt utifrån Trafikverkets senaste uppräkningsstal (gällande från 2020-06-15), vilka redovisas i planbeskrivningen. Planbeskrivningen har förtydligats med vilka riktvärden för omgivningsbuller som utredningen har utgått från, samt vilka bullernivåer som beräknas uppstå. Den uppdaterade bullerutredningen visar att med en utformning enligt ny illustrationsplan så innehålls riktvärdena för industribuller vid samtliga bostäder med god marginal. Därför bedöms inte en precisering av bullerskydd vara nödvändigt. Vad gäller buller från vägtrafik så beräknas ljudnivån från trafiken öka med 2 - 3 dBA vid de närmaste bostäderna. Högst nivå blir det vid bostäderna i nordost där ljudnivån hamnar 1 dBA under den nivå där skyddsåtgärder normalt brukar övervägas (65 dBA för äldre bebyggelse än 1997). Då riktvärdena inte överskrids görs bedömningen att inga bulleråtgärder för vägtrafik är nödvändiga.

Risker- verksamheter

Planförslaget medger i huvudsak användningen J, specificerat till lager, logistik och verksamheter, vilka av kommunen bedöms vara transportalstrande verksamheter. Länsstyrelsen efterlyser kommunens bedömning kring om föreslagen användning kan innebära etablering av verksamheter med annan typ av omgivningspåverkan/störningar än buller, besvärande ljus och trafikallstring. Länsstyrelsen efterfrågar vidare en samlad bedömning av den omgivningspåverkan som ett genomförande av detaljplanen innebär för intilliggande bostäder samt ett utvecklat resonemang kring bedömningen av vilket avstånd som är lämpligt till intilliggande bebyggelse.

Kommentar: Den huvudsakligen användningen är industri preciserat till lager, logistik och kontor. Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om omgivningspåverkan där resonemang kring riskavstånd och farlig verksamhet har tillförts. Farlig verksamhet är generellt tillstånds- och anmälningspliktig och utgår ifrån befintlig bebyggelse. Då det finns närliggande bostäder så styr och begränsar detta vilka verksamheter som tillåts. Utifrån de störande faktorer som har identifierats har ett skyddsavstånd om 30 meter bedömts vara lämpligt. Denna zon ska bestå av en tät vegetationsridå. Sammanfattningsvis, med vidtagna åtgärder, bedöms detaljplanens påverkan på omgivningen som acceptabel.

Länsstyrelsens rådgivning

Hushållning med mark

Aktuell detaljplan utgör en omfattande utbyggnad i Norra Varalöv, som kommer att ske på oexploaterad mark. Det är en kommunal rättighet att planlägga mark- och vattenområden, men Länsstyrelsen vill påminna om de krav på avvägningar som är utpekade i 2 kap. PBL vad gäller hushållning med mark- och vatten. Avvägningarna ska också syfta till att följa nationella och regionala mål i detta avseende. Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser och Hållbara transporter i Skåne är två av de fem största utmaningarna för miljöarbetet i länet (Skånska åtgärder för miljömålen, Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2016–2020, Länsstyrelsen Skåne 2016:16).

Mot bakgrund av att det nu aktuella planförslaget inte har stöd i kommunens översiktsplan har kommunen gjort en jordbruksmarkanalys för att studera om planförslaget kan genomföras på annan plats genom att, utöver det nu aktuella planområdet, studera fyra alternativa lokaliseringar. Samtliga alternativ ligger på

jordbruksmark då kommunen menar att det är svårt att hitta andra placeringar för så ytkrävande verksamheter. De fyra områdena har helt eller delvis stöd i kommunens översiktsplan. Kommunens slutsats är att det valda alternativet är det mest lämpliga. Länsstyrelsen menar att kommunens bedömning av varför det valda alternativet är det mest lämpliga inte framgår tillräckligt tydligt av planbeskrivningen. Länsstyrelsen saknar också ett resonemang kring de valda alternativen, då det finns fler områden än dessa som finns utpekade för verksamhetsområden i kommunens översiktsplan.

Enligt 3 kap. 4§ Miljöbalken 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. Kommunen gör bedömningen att föreslagen markanvändning inte kan tillgodoses på annan mark. Kommunen menar att den föreslagna exploateringen utgör ett väsentligt samhällsintresse, bland annat med hänvisning till att utbygganden skapar ett stort antal arbetsplatser inom ett rimligt avstånd till en stor mängd bostäder (Ängelholms tätort ligger ca 5 km från planområdet), att det finns större nyttor kopplade till en exploatering enligt detaljplanen än de kostnader som den innebär. Sammanfattningsvis gör kommunen bedömningen att tillskapandet av nya arbetstillfällen och en ökad sysselsättning kan ses som ett väsentligt samhällsintresse.

För att motivera att en utbyggnad utgör ett väsentligt samhällsintresse menar Länsstyrelsen att det behövs en beskrivning och analys av behovet utifrån ett samhällsperspektiv. Länsstyrelsen saknar i planhandlingarna en analys av hur behovet för mark för denna typ av verksamheter ser ut, Länsstyrelsen menar att det även bör ställas i en regional kontext. Länsstyrelsen ställer sig vidare frågande till om avståndet till en större mängd bostäder i det här fallet kan ses som rimlig, Länsstyrelsen kan inte heller se att den aspekten vägts in när de alternativa lokaliseringarna studerats.

Kommentar: Efter samrådet är en lokaliseringsutredning genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

En översiktlig översyn har gjorts i tidigt skede för att studera behovet av mark för den här typen av ändamål i regionen. Översynen omfattar detaljplanelagd mark för logistikverksamhet längs med E6 i Skåne. Den visar att år 2015 fanns detaljplanelagd mark om cirka 370 hektar (både kommun- och privatägd). År 2019 fanns det cirka 110 hektar mark kvar. Det här indikerar att det finns en stor efterfrågan på den här typen av mark i detta geografiska läge. Det är även en indikation på att det inte finns en så stor planberedskap för den här typen av verksamhetsområden.

Hållbara transporter

Kommunen bedömer att en lokalisering av den typ av transportintensiv verksamhet som föreslås i detaljplanen, dvs lager, logistik och kontor, är lämpligt utifrån närheten till väg E6/E20. Av planhandlingarna framgår att för att göra kollektivtrafiken attraktiv för de som arbetar och besöker området föreslås en ny hållplats anläggas längs med väg 107. Samtidigt framgår det att det kommer att behövas ett stort antal parkeringsplatser inom området, bla för arbetsplatsparkering. Länsstyrelsen framhåller också att det är inte enbart handlar om hållplatsläge utan även om turtätheten för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ jämfört med bilen. Länsstyrelsen menar att det inte är orimligt att anta att den föreslagna exploateringen till stor del kommer att vara bilberoende. Länsstyrelsen saknar en redovisning av vilka konsekvenser föreslagna exploatering får i förhållande till hållbara transporter/begränsad klimatpåverkan.

Kommentar: Kommunen instämmer i att det finns en risk att pendling till nytt verksamhetsområde till stor del kommer att vara bilberoende. I framtiden ÄVS är en av åtgärderna att öka turtätheten för att göra pendling med kollektivtrafik mer attraktiv. Antal, som bland annat kommer att behandla kostnad och ansvarsfördelning för denna åtgärd, ska skrivas med Trafikverket innan detaljplanen antas. Att samla verksamheter till samma plats bedöms vara fördelaktigt för att skapa bättre underlag för utökad kollektivtrafik. Ett resonemang om möjliga konsekvenser exploateringen kan få i förhållande till hållbara transporter/ begränsad klimatpåverkan behandlas i MKB:n och utvecklas även i planbeskrivningen.

Strategisk miljöbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning av vilka frågor som skulle kunna medföra betydande miljöpåverkan. Däremot menar Länsstyrelsen att konsekvenserna inte är tillräckligt utredda, det gäller t.ex. konsekvenser relaterat till översvämning och skyddade arter, se rubriken Risk för översvämning samt Artskydd. Länsstyrelsen konstaterar också att det finns åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen som föreslås som inte följts upp och säkerställts i tillräcklig utsträckning i planhandlingarna.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen är kompletterad utifrån Länsstyrelsens synpunkter och konsekvenser ang. översvämningsrisk och skyddade arter har utvecklats. Utifrån uppdaterade planhandlingar och MKB är bedömningen är att detaljplanen säkerställer och följer upp de åtgärder som är möjliga att följa upp inom ramen av detaljplanen. Se avsnitt om "Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning" i planbeskrivningen.

Information om biotopskydd, artskydd, fornlämningar och vattenverksamhet

Biotopskydd

Av planhandlingarna framgår att det finns en märkegrav och en lindallé längs Helsingborgsvägen som omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Av flygfoto kan Länsstyrelsen även se att det finns ett dike i den norra delen av föreslaget planområde. Länsstyrelsen finner att även diket i den östra delen omfattas av biotopskyddsbestämmelserna.

Kommentar: Under samrådet framkom det att dammen inte är någon märkegrav utan en damm som grävdes av fastighetsägaren i syfte att användas för bevattning. Enligt

naturvårdsverkets vägledning så omfattas inte dammar som har anlagts för bevattningsändamål av biotopskydd. Efter dialog med Länsstyrelsen bedömer dock Länsstyrelsen att dammen ändå ska omfattas av skyddet med motiveringen att den inte har använts för bevattning under en längre tid. Efter samrådet har planområdet minskat och dammen lämnas utanför. Utifrån detta görs bedömningen att detaljplanen inte påverkar det biotopskyddade objektet.

Kommunen instämmer i att bäcken i den norra delen av planområdet omfattas av biotopskydd och bäcken har därför inkluderats i naturvärdesinventeringen och planhandlingarna. Bäcken visar sig vid en fastighetsbestämning ligga utanför planområdet och bedöms inte påverkas av planförslaget. Efter dialog är kommunen och Länsstyrelsen överens om att diket i den östra delen som ligger mellan vägen och cykelbanan är till för att avvattna vägbanan och omfattas därför inte av biotopskyddsbestämmelserna.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att biotopskyddsområden får ett fullgott skydd inom planlagd mark så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inom planområdet. I stället för att lägga lindallén och diket inom kvartersmark anser Länsstyrelsen att de bör läggas inom allmänplatsmark med planbestämmelsen NATUR. Observera att det avseende tex alléer, inte enbart är träden i allén som omfattas av biotopskyddet. Även markområdet kring träden, minst motsvarande omfånget av trädkronorna, omfattas. Därav bör bredden av området med planbestämmelsen NATUR minst motsvara diametern av trädkronorna.

Kommentar: *Kommunen anser inte att det ska finnas någon allmän platsmark inom planområdet. Anledningen till detta är att planområdet inte ingår i kommunens verksamhetsområde för dagvatten, samt att det inte ligger i samband med annat naturområde/allmän platsmark. Detta innebär att områdena inte är till för allmänheten utan endast till gagn för fastighetsägaren/exploatören. De biotopskyddade objekten uppmärksammas på plankartan och beskrivs i planbeskrivningen. Ett område kring trädallén, som motsvarar mer än omfånget av trädkronorna, planläggs med olika bestämmelser för att säkerställa bevarandet av allén. Då biotopskyddade objekt redan har ett skydd som bevakas av Länsstyrelsen, där dispens från biotopskyddet prövas enligt miljöbalken, anses detta vara tillräckligt för att skydda de biotopskyddade objekten.*

Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden.

Länsstyrelsen vill erinra om att en dispensansökning bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning.

Kommentar: *En ansökan om dispens från två träd i biotopskyddad allé är inskickad och beviljad av Länsstyrelsen.*

Artskydd

Länsstyrelsen anser att artskyddsfrågan inte är tillräckligt behandlad. Av planhandlingarna framgår att det finns fem arter som omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen. Den mindre vattensalamandern omnämns, men i övrigt

saknas redogörelse för de skyddade arterna. Det framgår att man i stället för att ansöka om artskyddsdispens eventuellt ska anmäla skyddsåtgärder för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Länsstyrelsen råder kommunen att komplettera kommande planhandlingar med tydlig redogörelse för hur respektive skyddad arts miljöer och fortlevnad påverkas och i vilken omfattning de kan komma att beröras av detaljplanens genomförande. Hur påverkan i så fall ser ut, vilka åtgärder som planeras att vidtas för att undvika skada och klargöra i de fall dispensprövning enligt artskyddsförordningen kommer att krävas eller alternativt om anmälan för skyddsåtgärder enligt 12 kap 6 § miljöbalken ska göras.

Länsstyrelsen vill erinra om att artskyddet alltid gäller, även om en detaljplan har vunnit laga kraft. Kan inte dispens från artskyddet lämnas kan planen inte genomföras. I ett samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken får Länsstyrelsen besluta att den anmälningsskyldige ska vidta de försiktighetsåtgärder som behövs för att begränsa eller motverka skador på naturmiljön. Länsstyrelsen vill även erinra om att en dispensansökning eller ett samråd bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning. Länsstyrelsen anser även att det ska framgå av planhandlingarna att de aktuella arterna skyddas genom artskyddsförordningen samt att artskyddet alltid gäller, även inom områden som omfattas av detaljplan.

Kommentar: En kompletterande utredning har tagits fram för att undersöka detaljplanens påverkan på skyddade arter och om några åtgärder behöver vidtas. Den generella bedömningen är att de skyddade arterna är talrika/relativt vanliga i regionen och att de lokala populationerna inte kommer att påverkas även om planområdet exploateras. En av arternas livsmiljö bedöms dock påverkas av planförslaget, men med föreslagna åtgärder bedöms det finnas goda förutsättningar för att dessa arter ska kunna främjas och fortleva inom och kring området. Efter dialog med Länsstyrelsen gör Länsstyrelsen samma bedömning som kommunen och bedömer att den lokala och regionala populationen av arten inte riskerar att påverkas annat än i begränsad omfattning, att artens bevarandestatus inte påverkas, och att artskyddsdispens inte krävs. En mer utförlig beskrivning av bedömd påverkan och lämpliga åtgärder har tillförts planbeskrivningen.

Fornlämningar

Arkeologisk utredning steg 1 är genomförd, denna visar att området uppvisar flertalet fornlämningar. Önskar kommunen gå vidare ska en begäran om arkeologisk utredning steg 2 och avgränsande arkeologisk förundersökning ställas till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Kommentar: En begäran om arkeologisk utredning steg 2 har ställts till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Av det som framkommit i steg 1 så har lämningar från boplats och bytomter identifierats. Denna typ av lämningar brukar inte vara så pass värdefulla att de behöver bevaras genom planläggning.

Vattenverksamhet

Om det krävs grundvattensänkningar bedömer Länsstyrelsen att det är en tillståndspliktig vattenverksamhet. Bortledning av grundvatten omfattas inte av bestämmelserna för anmälan om vattenverksamhet.

Kommentar: Synpunkten är noterad och en text om detta har tillförts planbeskrivningen.

Råd om deponi

Länsstyrelsen vill lyfta att deponins eventuella påverkan på omgivningen via grundvatten främst är en fråga för kommunens tillsynsmyndighet.

Länsstyrelsen menar att detta bör framgå av planhandlingarna.

Kommentar: Efter samrådet har deponin tagits bort och är inte längre inkluderad i planområdet. En text om att Miljöenheten i Ängelholms kommun är tillsynsmyndighet för eventuell påverkan på omgivningen via grundvatten har tillförts planbeskrivningen, samt att befintligt kontrollprogram bör finnas kvar fram till att markarbetena i närheten av deponin är klara.

Råd om planteknik

Länsstyrelsen ser positivt på egenskapsbestämmelsen n4 - Skogsliknande planteringar ska finnas. Länsstyrelsen ser att syftet med bestämmelsen skulle säkerställas bättre genom att planläggas som allmän plats för natur.

Kommentar: Kommunen bedömer att det inte bör finnas någon allmän platsmark inom planområdet. Anledningen till detta är att planområdet inte ingår i kommunens verksamhetsområde för dagvatten, samt att det inte ligger i samband med annat naturområde/allmän platsmark. Området används inte heller av allmänheten i rekreations syfte idag. Detta innebär att områdena inte är till för allmänheten utan endast till gagn för fastighetsägaren/exploatören. Planbestämmelserna om vegetationsridåer och trädplanteringar ska säkerställas i ett exploateringsavtal där exploatören förbinder sig att bekosta och genomföra de delar som behandlas i avtalet.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kommunikation, risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten, hälsa och säkerhet gällande buller och risker-verksamheter varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Kommentar: Efter samrådet har detaljplanen reviderats avseende riksintresse för kommunikation, risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten, hälsa och säkerhet gällande buller och risker-verksamheter.

Lantmäteriet, 2020-03-12

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2020-01-20) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Plankarta

Vid en snabb koll av äldre handlingar konstaterades följande: Inom planområdet ligger även fastigheten Kärre 1:14 som är tillkommen genom avsöndring, dvs dess fastighetsgränser är inte tillkommen i laga ordning och anses därmed oklara. Vid fastighetsbildning mot en oklar gräns kommer Lantmäteriet kräva att fastighetsbestämning sker för att möjliggöra tänkt

fastighetsbildning. Detta medför då även kostnader för fastighetsägarna vilket är viktigt att redovisa i planhandlingarna så det förstås av samtliga inblandade. Kärra 1:9 tillkom vid en hemmansklyvning och i kartan tillhörande denna akt finns det antydningar till att vägar genom området kan vara samfälliga. Det är inget som registerkartan utvisar. Med tanke på kommande fastighetsbildning är det bra om det uppdagas redan nu både i plankarta och handlingar var eventuella samfälligheter är belägna. Samfälligheter kan sätta hinder för tänkt fastighetsbildning eller kan kräva att samfälligheten regleras. Detta kan betyda både ersättningskostnader till delägande fastigheter i samfälligheten samt förrättningskostnader som kan springa iväg.

Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risker med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagt kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.

Kommentar: En fastighetsbestämning av Kärra 1:9 beställdes och registrerades som ett ärende hos Lantmäteriet den 14 mars 2019 och levererades slutligen i september 2020. Plankartans gränser har reviderats utifrån genomförd fastighetsbestämning.

Utfartsförbud

Planen visar utfartsförbud i plangräns mot allmän väg. Eftersom vägen är en allmän väg finns bestämmelser i Väglagen som reglerar utfartsfrågor, därför kan utfartsförbud i detaljplanen ej redovisas och bör därmed tas bort ur plankartan. På Boverkets hemsida finns mer information om detta.

Kommentar: Det är vedertaget att lägga utfartsförbud i plangräns. Utfartsförbudet angränsar till gata (Trafikverkets vägar) vilket sannolikt kommer att förbli oförändrat.

Planbeskrivning

På sida 7 redovisas en karta med en röd streckad linje. Texten under kartan är felaktig eftersom planområdet innefattar även del av Kärra 1:14.

Kommentar: Plankarta och en del övriga kartor har justerats utifrån gränser enligt genomförd fastighetsbestämning.

Gemensamhetsanläggning

Under rubriken Huvudmannaskap på sidan 33 står följande:

Det enskilda huvudmannaskapet innebär att iordningställande, drift och underhåll av dagvattenanläggning bekostas av fastighetsägaren. Om fastigheten ska styckas av ligger ansvaret för allmän plats på fastighetsägarna gemensamt. Ofta inrättas en gemensamhetsanläggning som ansvarar för byggande och underhåll av de allmänna platserna.

Kommentar: Eftersom huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen inom området bör gemensamhetsanläggning bildas för dess utförande,

underhåll och drift. Dvs inte bara för dagvattenanläggningen. Texten upplevs lite dubbeltydig då det står att en gemensamhetsanläggning ansvarar för byggande och dessförinnan står det att dagvattenanläggningen ska bekostas av fastighetsägaren. Viktigt att vara tydlig här. En anläggningsåtgärd hos Lantmäteriet är förenat med förrättningskostnader hos, vilket bör framgå som ekonomiska konsekvenser av genomförandet. Kostnaderna kommer att fördelas på de fastigheter som ska delat i gemensamhetsanläggningen.

Kommentar: *Det står inte att en gemensamhetsanläggning ansvarar för byggande utan att det ofta inrättas en sådan som ansvarar för de allmänna platserna. Detta är således endast ett förslag på en lämplig lösning gällande fördelning av ansvaret för allmänna ytor om det blir mer än en fastighetsägare. Texten har kompletterats med att om en gemensamhetsanläggning bildas är det förenat med förrättningskostnader hos Lantmäteriet.*

På samma sida står även följande:

De allmänna ytorna med enskilt huvudmannaskap avses inte användas för allmänheten. Området har tidigare varit privat och har inte använts av allmänheten i exempelvis rekreativa syften. Området kommer fortsatt att vara privat och allmänhetens tillträde till platsen bedöms därför inte vara av någon större vikt.

Kommentar: Det är missvisande att skriva att de allmänna ytorna inte är till för allmänheten. Antar att tanken bakom stycket är att allmän plats i planen inte är till för att ”alla som vill” ska få tillgång till området. Utan ett område utlagt som allmän plats med enskilt huvudmannaskap är till för och allmänna för de fastigheter som ingår inom planområdet.

Kommentar: *Texten om enskilt huvudmannaskap har förtydligats.*

Ansvarsfördelning

Under denna rubrik nämns exploatören. Vem är exploatören?

Kommentar: *Vem som är exploatören har förtydligats.*

Ska exploateringsavtal tecknas?

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges också olika åtgärder som exploatören ska bekosta samt på något ytterligare ställe anges åtgärder som exploatören ska ansvara för.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras. Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

Exploateringsavtal aktuellt med innehållet redovisas inte

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. När redovisning av innehållet i ett kommande exploateringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det:

att det inte finns någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer att få bl.a. vid genomförandet av detaljplanen.

Ifall det är aktuellt, använd gärna handboken "Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL" som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna ang. exploateringsavtal.

Under rubriken Avtal står följande:

Trafikverket och kommunen arbetar med en åtgärdsvalsstudie för att finna lösningar kring problematiken med den beräknade kapacitetsbristen i trafikplats Norra Varalöv. Finansiering av de åtgärder som bedöms som nödvändiga utifrån pågående åtgärdsvalsstudies resultat kommer att regleras i medfinansieringsavtal mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen kan i sin tur komma att fördela en del av dessa kostnader på fastighetsägare.

Kommentar: När redovisning av innehållet i ett kommande medfinansieringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det:

- att det inte finns någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.
- att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer att få bl.a. vid genomförandet av detaljplanen
- Det är av stor vikt att fastighetsägarna som blir berörda kan förstå och utläsa av planen att detta kan komma att ske.

Kommentar: *Exploateringsavtalets innehåll har förtydligats något. Det är dock vid granskningstillfället inte känt exakt vilka kostnader som ett medfinansieringsavtal kommer att medföra. För större infrastrukturåtgärder har kommunen möjlighet att ta ut medfinansieringsersättning vid exploateringar som drar nytta av investeringen. Detta kan bli aktuellt för de åtgärder som Trafikverket kräver. Riktlinjer behöver i sådant fall tas fram för att visa fördelningsprinciper mellan befintlig byggnation och uppskattad framtida exploatering. Arbete med detta kan påbörjas när avtal med Trafikverket träffats och kostnaderna för kommunen är kända. Exploatören är väl insatta och införstådda i att*

fördelningsprinciper och kostnader kan tillkomma. En mer detaljerad beskrivning av detta tillförs planbeskrivningen när förhandlingarna är slutförda innan detaljplanen antas.

Fastighetsbildningsåtgärder

Följande står på sidan 34:

Gemensamhetsanläggning kan eventuellt bildas för gata och dagvattenhantering vid exploatering beroende av hur många fastigheter som bildas.

Kommentar: En anläggningsåtgärd söks hos Lantmäteriet och är förenat med förrättningskostnader, vilket bör framgå som ekonomiska konsekvenser av genomförandet. Kostnaderna kommer att fördelas på de fastigheter som ska delat i gemensamhetsanläggningen.

Kommentar. *Texten har kompletterats med att om en gemensamhetsanläggning bildas är det förenat med förrättningskostnader hos Lantmäteriet.*

Rättigheter

Under rubriken ledningsrätter och servitut står följande:

Bland annat finns det en ledningsrätt med osäker utbredning i planområdets sydvästra del.

Kommentar: Det finns även en ledningsrätt med aktummer 11-STR-548.1 för avlopp. Det står även senare i avsnittet att ledningar kan komma att behöva läggas om eller flyttas. Då det finns rättigheter för ledningar blir det tydligt att nämna vad som kommer att ske med var och en och även ta upp vad som ska ske med de ledningar som finns inom området men utan rättigheter. Att trygga ledningar genom ledningsrätt eller annan rättighet är förenat med förrättningskostnader vilket är bra att nämna om under de ekonomiska frågorna så det blir tydligt för den som kommer att bekosta åtgärden.

Kommentar: *Texten om ledningsrätter har utvecklats och förtydligats.*

Tänk också på följande:

Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar s.k. u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Om det är kommunens avsikt att ledningarna ska tas bort/flyttas behöver detta beskrivas i planbeskrivningen. I annat fall är det oftast lämpligt att plankartan kompletteras med u-område.

Kommentar: *I planbeskrivningen står det att befintligt servitut för kommunens VA-ledningar bekräftas i detaljplanen med ett u-område. Ett förtydligande kring att övriga ledningar inom planområdet sannolikt kommer att flyttas i samband med exploatering har gjorts.*

Ansvarsfördelning

Under denna rubrik kan förrättningskostnaderna preciseras – vilka åtgärder som innebär vad och för vem!?

Kommentar: I planbeskrivningen står det att fastighetsägaren står för eventuella fastighetsbildningsåtgärder. Planförslaget förutsätter inte att några åtgärder måste vidtas och det anses därför vara överflödigt att beskriva detta mer ingående.

Planekonomi

Planekonomin är knapphändigt redovisad i planbeskrivningen. I Lantmäteriets Handbok ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” ges följande råd: Ekonomiska konsekvenser Planens ekonomiska konsekvenser för kommunen och för enskilda fastighetsägare och rättighetshavare ska redovisas. Beskrivningen underlättar kopplingen till kommunens investeringsbudget och visar att planen är ekonomiskt genomförbar.

Kommentar: Avsnittet förtydligas med en översiktlig beskrivning av planens ekonomiska konsekvenser.

Planavgift

Här anges om planavgift ska tas ut vid bygglov eller om plankostnaden regleras i ett särskilt avtal.

Kommentar: Detta framgår tydligt i genomförandeavsnittet. Där står det att framtagandet av detaljplanen bekostas av beställaren vilket regleras i ett planavtal och att ingen plankostnad kommer att tas ut i bygglovet.

Trafikverket, 2020-03-05

Trafikverket är berört av planförslaget då väg 112 passerar norr om planområdet och 107 öster om. E6/ E20 passerar ca 300 meter öster om planområdet och anses vara berört av planförslaget. E6/E20 är av riksintresse för kommunikation och är av särskild internationell betydelse, vilket bör framgå av planbeskrivningen. Den är även primär transportled för farligt gods. Vidare bör det framgå att väg 107 och 112 är utpekade som funktionellt prioriterade vägar. Väg 107 är prioriterad utifrån kollektivtrafikens framkomlighet och väg 112 är prioriterad för långväga resor, godstransporter och dagliga personresor. Delar av väg 112 och väg 107 har även en funktion som omledningsväg för E6.

Trafikutredning

Enligt genomförd trafikutredning påvisar betydande kapacitetsproblem i både trafikplats N. Varalöv och cirkulationsplats N. Varalöv V om Kärra 1:9 byggs ut enligt plan. Trafikutredningen visar även på mindre kapacitetsproblem idag, men Trafikverket delar inte kommunens bild av att vidare exploatering inte skulle ha en påtaglig påverkan på kapacitetsbristerna i trafikplats N. Varalöv då de problem som råder idag förmodligen skulle kunna lösas med andra typer av åtgärder än vad som skulle bli aktuellt med ett genomförande av detaljplan. Trafikverket anser att kommunen måste ta ett större grepp kring den problematik som exploateringen medför utifrån ovanstående resonemang.

Kommentar: Utförda trafikutredningar samt en ÅVS för Trafikplatsen visar på att trafikplatsen har kapacitetsproblem redan i dagsläget. Enligt genomförd ÅVS framgår det att utifrån ett scenario där ingen exploatering sker kommer kapacitetstaket troligen nås inom ett par år om inga åtgärder genomförs. En utförd hastighetsprofil på anfartsramperna visar även att man kommer att få problem med kölängder inom cirka 0-2 år om inga åtgärder vidtas. Kommunen instämmer i att föreslagen exploatering kommer att påverka både trafikplats och cirkulationsplats, men anser baserat på genomförda utredningar och ÅVS att åtgärder på sikt hade behövt vidtas för trafikplatsen oavsett. Planbeskrivningen har kompletterats med att detaljplanen innebär en påverkan på Trafikplats samt att en exploatering av Kärra 1:9 innebär att en del åtgärder, som förmodligen hade behövts göra även utan exploatering, kan bli mer omfattande eller behöva vidtas tidigare i och med detaljplanen. Kommunen anser att det större grepp och tydligare problembild som Trafikverket efterfrågar undersöks och redogörs i ÅVS:en.

Trafikverket har tillsammans med kommunen startat en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för att se över problembilden. Trafikverket vill att det förtydligas i planbeskrivningen att ÅVSen inte enbart studerar trafikplatsen, utan hela området Norra Varalöv, då vi även studerar väg 112 och cirkulationsplatsen. Det bör även framgå att det inte är några problem i cirkulationen i dag, utan problemet kommer uppstå i samband med exploateringen. När ÅVSen är avslutad och behovet av åtgärder på det statliga vägnätet har utretts och eventuella åtgärder rekommenderats måste ett avtal mellan kommunen och Trafikverket tecknas. Detta ska ske innan detaljplanen föres till antagande. Åtgärder som föranleds av exploatering ska bekostas av kommunen.

Kommentar: Ett förtydligande om att ÅVS:en även studerar väg 112 och cirkulationsplatsen har gjorts. Däremot framgår det redan tydligt i planbeskrivningen att cirkulationsplatsen Norra Varalöv har god framkomlighet i dagsläget.

Det framgår redan i planbeskrivningen att ett avtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen avseende de åtgärder som kan bli aktuella utifrån ÅVS:en innan detaljplanen antas.

Trafikutredningen saknar resonemang kring att både väg 107 och 112 är utpekade som funktionellt prioriterade vägar samt vilka hänsyn som tas avseende krav på framkomlighet. Väg 107 är prioriterad utifrån kollektivtrafikens framkomlighet och väg 112 är prioriterad för långväga resor, godstransporter och dagliga personresor. Delar av väg 112 och väg 107 har även en funktion som omledningsväg för E6.

Kommentar: Utredningen och planbeskrivningen är kompletterad i detta avseende.

Trafikverket ställer sig tveksamt till att föreslagen korsningsutformning av anslutningarna är tillräcklig med avseende på trafikflöden och andelen tung trafik. Anslutningarna måste utformas på ett sådant sätt att exempelvis köbildning på de statliga vägarna inte riskeras. Trafikutredningen visar bl a att det riskerar att bli köbildning på väg 112 på morgonen till följd av bilar som kommer österifrån och ska svänga vänster in till planområdet. Även för anslutningen till väg 107 påtalas att det vid maxtimmen riskerar att bli långa köer. Trafikverket anser att lösningar för att hantera detta måste studeras vidare och effekterna behöver redovisas i trafikutredningen.

Kommentar: *Trafikutredning och planhandlingar har kompletterats i detta anseende. Om det i framtiden skulle bli nödvändigt med ett vänstersvängfält på väg 112 har fyra meter adderats till det byggnadsfria avståndet mot vägen. Detta regleras med prickad mark på plankartan.*

Trafikverket anser inte att det är tillfredsställande att enbart anta att trafiken omfördelar sig inom området till följd av köproblematik på morgon respektive eftermiddag, med avseende på de stora trafikflödena och andelen tung trafik. Lösningar för att hantera såväl kapacitetsfrågan som frågan om trafiksäkerhet i de båda anslutningarna måste studeras vidare. Placering och utformning av anslutningarna måste därefter anpassas efter föreslagna åtgärder och ska följa råd och krav i gällande VGU.

Kommentar: *Efter dialog med Trafikverket är man överens om att problemet om trafiken köar upp inom planområdet är att det kan minska trafiksäkerheten när bilister ska köra ut från väg 107 (främst vid vänstersväng). Detta då trafikanter kan bli mer benägna att chansa när de kör ut. Trafikverket och kommunen konstaterar att det i detaljplanen inte går att reglera hur trafiken ska bete sig inom planområdet, exempelvis förbjuda vänstersväng på väg 107. Detta är i så fall något som får hanteras i AVS:en.*

Trafikverket tolkar trafikutredningen som att en passage för oskyddade trafikanter över väg 107 bedöms nödvändig. Passagen föreslås i anslutning till befintlig allé vid väg 107, där också en ny busshållplats föreslås. Trafikverket förutsätter att kommunen och Skånetrafiken har dialog kring busshållplatsen och att Skånetrafiken, om förslaget blir aktuellt, inkommer med beställning till Trafikverket. Placering och utformning av både passage för oskyddade trafikanter och busshållplats måste studeras vidare i en samlad bedömning tillsammans med befintliga och nya anslutningar till väg 107 och väg 112. Om passagen för oskyddade även ska skapa förbindelse till verksamhetsområdet öster om väg 107, bör detta utredas.

Kommentar: *Placering av busshållplats har skett i samråd med Skånetrafiken vilket redan framgår i planbeskrivningen. Efter dialog med Trafikverket har man landat i att det viktigaste är att det i detaljplanen tydligt framgår att det i framtiden kan behövas en passage och eventuellt en refug. Dock är det inte nödvändigt att studera detta i detalj i detaljplanen då det är svårt att i dagsläget veta exakt var en hållplats kommer att anläggas. Detta behöver ske i dialog med Skånetrafiken. På plankartan finns det redan ett utmarkerat byggnadsfritt avstånd som bedöms vara tillräckligt för att säkerställa att en hållplats kan anläggas på sikt. Om/när det blir aktuellt med en passage så ska utformningen studeras gemensamt med Trafikverket och uppförandet ska bekostas av kommunen/exploatören. Ovanstående förtydligas i planbeskrivningen.*

Enligt trafikutredningen har behovet av fri sikt mätts ända framme vid anslutningens till väg 112. Fri sikt ska mätas 5 meter in från väggkant på väg 107 respektive väg 112. I anslutningen till väg 107 ska det 5 meter in från väggkant på cykelbanans västra kant säkerställas fri sikt om 165 meter i båda riktningarna. I anslutningen till väg 112 ska det 5 meter in från väggkant på väg 112 säkerställas fri sikt om 230 meter i båda riktningarna. Inom denna triangel får det inte förekomma växtlighet eller andra föremål som överskrider en höjd om 0,6 meter.

Kommentar: Ett förtydligande har gjorts i trafikutredningen gällande fri sikt och hur det uppfylls enligt de krav som Trafikverket redogör för ovan.

Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs.

Kommentar: En bullerutredning har undersökt hur industribuller från området kommer att påverka omkringliggande befintlig bebyggelse. Beräkningarna har gjorts utifrån en illustrationsplan som förslår byggnadernas placering. Vid fullt utbyggt planområde visar utredningen att riktvärdena för industribuller innehålls vid samtliga bostäder med god marginal. Byggnadernas placering har dock stor betydelse då de fungerar som avskärmning från transporter samt lastnings- och lossningarbete inom planområdet. För att säkerställa en acceptabel bullernivå tillförs en bestämmelse om att byggnader, vall eller plank ska utformas och uppföras så att riktlinjerna för industribuller inte överskrids i gräns mot befintliga bostäder. Startbesked får inte ges för ny byggnation förrän bullerskydd som klarar riktlinjerna har kommit till stånd. Syftet med detta är att säkerställa att acceptabla åtgärder finns på plats innan byggnader får uppföras.

Trafikverket har tidigare framfört att det finns aktuella trafiksiffror för ramperna i trafikplatsen att tillgå via trafikflödeskartan på Trafikverkets hemsida. Kommunen behöver analysera om de nya trafiksiffrorna påverkar den genomförda utredningen. I bullerutredningen konstateras att den beräknade ljudnivån kommer att öka med 2-4 dBA. På vissa platser kommer ljudnivån upp i nivåer där skyddsåtgärder brukar övervägas och det konstateras att ökningen sannolikt kommer att upplevas som störande vid bostäderna. Eftersom det är detaljplanens verksamhet samt dess trafik som genererar bullret anser Trafikverket att kommunen och/eller exploatören ansvarar för att vidta bullerskyddsåtgärder för att gällande riktvärden för buller ska innehållas även för omkringliggande fastigheter.

Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats utifrån de senaste trafiksiffrorna samt utifrån Trafikverkets senaste uppräkningsstal (gällande från 2020-06-15), vilka redovisas i planbeskrivningen. Uppdaterad utredning visar att ljudnivån från trafiken beräknas öka med 2 - 3 dBA vid de närmaste bostäderna. Högst nivå blir det vid bostäderna i nordost där ljudnivån hamnar 1 dBA under den nivå där skyddsåtgärder normalt brukar övervägas (65 dBA för äldre bebyggelse än 1997). Ökningen kan sannolikt komma att upplevas som störande för bostäderna, men eftersom att riktvärden inte överskrids så görs bedömningen att inga åtgärder krävs.

Kommunen har varit i dialog med Trafikverket ang. var detaljplanens ansvar slutar gällande buller på omkringliggande vägnät. Trafikverkets besked är att om bullerriktvärden på sikt överskrids för bostäder utmed omkringliggande vägnät så kommer inte Trafikverket att kräva kommunen på åtgärder, fastighetsägare som upplever störande bullernivåer får vända sig till Trafikverket.

Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att väg 112 och väg E6 är primära transportleder för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer länsstyrelsen anger. Eventuella skydds/riskreducerande

åtgärder som sker till följd av kommunal planering ska inte placeras inom vägområdet. Trafikverket hänvisar i övrigt till länsstyrelsens bedömning.

Kommuner: Med hänsyn till farligt gods har en riskutredning tagits fram. Resultatet av riskutredningen har beaktats i planförslaget genom en bestämmelse om utrymningsväg i plankartan.

Luftfart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Etableringen ligger inom den MSApåverkande zonen för Ängelholm och Halmstad flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs genom tjänsten ”CNS-analys” på LFV:s hemsida: <http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analys>.

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt LFV och Försvarmakten. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser.

Kommentar: En remiss om samråd har varit utskickad till alla berörda flygplatser samt Luftfartsverket under samrådstiden. Efter samrådet har en flyghinderanalys utförts av Luftfartsverket. Luftfartsverket har som sakägare av CNS-utrustning inget att invända mot planerad etablering och analysen har heller inga anmärkningar gällande påverkan på berörda flygplatser. Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående information.

Luftfartsverket, 2020-03-01

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystemmot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector

Altitude”. LfV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Kommentar: En remiss om samråd har varit utskickad till alla berörda flygplatser under samrådstiden. Efter samrådet har en flyghinderanalys utförts av Luftfartsverket. Luftfartsverket har som sakägare av CNS-utrustning inget att invända mot planerad etablering och analysen har heller inga anmärkningar gällande påverkan på berörda flygplatser. Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående information.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Region Skåne, 2020-03-19

Området ligger i närhet av befintlig e-handelsverksamhet. Ur ett näringslivsutvecklingsperspektiv finns det fördelar med att koncentrera samma typ av verksamhet, likt det som beskrivs i planförslaget. Planförslaget möjliggör för arbetstillfällen vilket Region Skåne anser som positivt.

Kommunens planeringsunderlag samhällsekonomisk analys leder till argumenten såsom beskrivs i planbeskrivningen gör skäl för planförslaget, framförallt gällande de arbetstillfällen som exploateringen förväntas medföra. Region Skåne anser att analysen bör tillgängliggöras och vill veta om analysen har tagit hänsyn till automatiseringen och digitaliseringens påverkan på det väntade antalet av framtida arbetsplatser.

Kommentar: Den samhällsekonomiska analysen har reviderats efter samrådet och tillgängliggörs under granskningstiden där den publiceras på kommunens hemsida. Analysen har gjorts enligt modellen ”Cost benefit analysis”. Detta innebär att man har försökt att uppskatta fördelar och kostnader genom att väga in alla aspekter som kan räknas som vinster eller förluster skapade av projektet. Aspekterna värderas sedan i kronor. Analysen har inte studerat hur många arbetstillfällen detaljplanen kan medföra, detta är en uppskattning som är gjord av exploatören. Uppskattningen är baserad på jämförelser med liknande områden som har använts som referensområden. Att ta hänsyn till automatisering och digitalisering är svårt då forskning visar att det råder skilda uppfattningar om hur detta kommer att påverka denna typ av verksamheter. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen. Den samhällsekonomiska analysen har en osäkerhetsintervall med 1500-2000 anställda.

Jordbruksmarken är en viktig resurs för Skåne och för Sverige. Samtidigt är ofta utbyggnadstrycket som högst just där den högvärdiga jordbruksmarken finns. I Strategier för Det flerkärniga Skåne beskrivs denna komplexitet som många av de skånska kommunerna behöver förhålla sig till. Det är viktigt att kommunerna noggrant överväger och för resonemang kring effekterna av en exploatering av den här typen av mark.

Kommentar: Efter samrådet är en lokaliseringsutredning genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden

som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

Region Skåne ser fördelar med planförslagets nya hållplats vid Norra Varalöv och vill därför lyfta vikten av att planera för gena, trygga och säkra gång- och cykelvägar till busshållplatser.

Kommentar: *I dialog med Trafikverket har man kommit fram till att det i framtiden kan behövas en passage och eventuellt en refug vid ny busshållplats. Dock är det inte nödvändigt att studera detta i detalj i detaljplanen då det är svårt att i dagsläget veta exakt var hållplatsen kommer att anläggas. Om/när det blir aktuellt med en passage så ska utformningen studeras gemensamt med Trafikverket och uppförandet ska bekostas av kommunen/exploatören. Detta kommer att regleras i ett avtal med Trafikverket samt i ett exploateringsavtal. Planområdet utgörs av kvartersmark och gatustrukturen är därför inget som regleras i detaljplanen. Däremot framhålls det i planbeskrivningen att det är viktigt med gena, trygga och säkra gång- och cykelvägar mellan verksamheter och busshållplats.*

Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2020-02-26

Riskhänsyn

Planerad bebyggelse ligger inom ett sådant avstånd från farligt gods-led att en särskild riskutredning har genomförts ("Riskutredning med avseende på farligt gods och farlig verksamhet för ny detaljplan för Kärra 1:19").

Räddningstjänsten förutsätter att de åtgärder som föreslås i riskutredningen (tabell 3) vidtas för byggnader inom de avstånd från farligt gods-led som anges.

Kommentar: *Planförslaget har säkerställt riskutredningens rekommendation om avstånd till farligt gods-led genom en planbestämmelse om utrymningsväg i plankartan.*

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Lägsta flöde ska vara 20 l/s.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandposter och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. Detta ska framgå i planbeskrivningen. Om avsteg ska göras från VAV P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos Räddningstjänsten Skåne Nordväst.

Kommentar: *Planbeskrivningen har kompletterats med ovanstående information.*

Brandposter på fastigheten

Beroende på byggnadernas storlek samt avstånd till brandposter kan kompletterande brandposter behövas inne på fastigheten. Utformningen ska i så fall förankras hos räddningstjänsten.

Kommentar: *Planbeskrivningen har kompletterats med ovanstående information.*

LEDNINGSÄGARE

E.ON Elnät Sverige AB, 2020-03-11

Inom området har E.ON markförlagd låg- och högspänningskabel, lågspänningsluftledning, kabelskåp, projekterad markförlagd lågspänning (rosa i kartan), samt nätstation (N149202), se bifogad karta.

Markförlagda kablar

Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För att röd högspänningsmarkkabel ska vara förenlig med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område med markkabeln i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: ”Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar”. Allmänt för elledning i mark gäller att byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Luftledning

Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet. Markhöjden får ej förändras under eller invid ovannämnda ledningar.

- En luftledning för lågspänning får vara framdragen över eller invid byggnad under förutsättning att den endast med särskilda hjälpmedel kan nås från fönster, balkonger eller tak, (2,5 meter).

Ska luftledningen stå kvar, vill vi ha l-område för denna. För att luftledningen ska vara förenlig med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett område med luftledningen i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen l: ”Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning. Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen”

Kommentar: *Då fastigheten kommer att användas på ett annat sätt i framtiden kommer många av de ledningar som finns inom planområdet idag att flyttas eller avlägsnas i samband med genomförandet av detaljplanen. Efter dialog med E.ON. så har planbeskrivningen förtydligats med vilka befintliga ledningar som finns samt att det är den som gör en flytt nödvändig som ska stå för eventuella kostnader.*

Transformatorstation

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E.ON hemställer att det i plankartan sätts ut ett E-område kring transformatorstationen där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Ett minsta område på 6 x 6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls.

Beroende på områdets framtida effektbehov kan det uppstå ytterligare behov av utbyggnad av elnätet. Lokaltekniker Anders Appelholm önskar därför ett till E-område någonstans i mitten av plankartan. E.ON förutsätter att en samordning och anmälan sker i god tid innan projektstart, för planering av erforderliga åtgärder. Kontakt kan tas med Anders Appelholm, E.ON Energidistribution AB, på telefon 0702- 75 72 77.

Kommentar: *Befintlig transformatorstation har inte så hög effekt och det är troligt att fler stationer kommer att behövas i takt med områdets utbyggnad. Framtida elbehov uppskattas utifrån liknande verksamhetsområden kunna uppgå till 5000-8000A. Då detaljplanen inte reglerar exakt hur nya byggrätter ska ligga är det svårt att i detta skede bestämma var framtida transformatorstationer bör placeras inom området. En bestämmelse om att transformatorstation ska finnas införs på plankartan. Stationer kan uppföras efter behov i takt med att området byggs ut. Ovanstående information har tillförts planbeskrivningen. Resonemanget är även avstämt med E.ON och framtida placering av transformatorstation inom området ska ske i dialog med E.ON.*

Avslut

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommentar: *I detaljplanens genomförandebeskrivning framgår det tydligt att om befintliga ledningar måste flyttas, eller om särskilda skyddsåtgärder behöver vidtas, ska detta bekostas av den som initierar åtgärden och gör en flytt nödvändig.*

TeliaSonera Skanova Access AB, 2020-03-03

Skanova har markförlagda kabelanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta. Streckad linje indikerar att ledning ligger i osäkert läge (den är alltså inte inmätt).

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningars nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

***Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras enligt önskemålet ovan.*

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA**Ausås-Strövelstorp Hushållnings Gille, 2020-03-13**

Ausås-Strövelstorp Hushållnings Gille säger nej till detaljplanen med nedanstående motivering.

Jordbruksmarken på Kärra 1 :9 är mycket lämplig för odling av grönsaker och rotfrukter samt bär och frukt inte minst med tanke på utmärkta möjligheter till konstbevattning. Nuvarande klassificering av jordbruksmark är från 1969 och kommer i sommar (2020) ersättas av en ny. Jordbruksverket tillsammans med Naturvårdsverket, Länsstyrelserna och Boverket kommer att ge kommunerna vassare verktyg för värdering av jordbruksmark.

***Kommentar:** Kommunen instämmer i att nuvarande klassificering av jordbruksmark är förlagad och att all jordbruksmark i Skåne är värdefull.*

Norr och söder om Kärra 1:9 finns jordbruksmark som redan idag odlas med grönsaker och rotfrukter. Ängelholms södra grönsaksbälte sträcker sig från Vilhelmsfält till Strövelstorp. Om detaljplanen genomförs kommer trafiken att kraftigt öka och därmed avgaser och tungmetaller. Vilket innebär att odling av bladgrönsaker kommer att förbjudas av våra myndigheter. Detta innebär att betydligt större jordbruksareal än Kärra 1:9 (60 hektar) kommer att beröras. Med andra ord vår försörjning av livsmedel kommer kraftigt att reduceras.

På kort sikt kan det verka billigt att bygga på åkermark, men på lång sikt blir det mycket dyrbart.

***Kommentar:** En trafikutredning har uppskattat en rimlig fördelning av den trafik som beräknas tillkomma av exploateringen. I fördelningen bedöms majoriteten av trafiken från planområdet att köra vidare ut på E6/E20. Endast en liten del av planområdets trafik, 300 fordon/dygn, antas köra vidare söderut på väg 107. Detta innebär en ökning på cirka 8%. En något större andel beräknas köra norrut på väg 107 (1300 fordon/dygn) vilket kommer att innebära en ökning på cirka 21%. På sträckan färdas dock redan idag en ganska stor mängd trafik. Endast 300 fordon/dygn antas köra västerut på väg 112 vilket*

blir en ökning på cirka 5%. Med detta så bedöms inte detaljplanen ensam medföra en så stor påverkan på luftkvaliteten söder och norr om planområdet att det skulle påverka omkringliggande odlingslandskap. Ur den aspekten bedöms det även vara positivt att lokalisera ett trafikalstrande verksamhetsområde så nära en stor trafikled. På så sätt koncentreras trafiken till vissa områden och påverkan på omgivningen blir inte lika utspridd.

LRF, 2020-03-13

Undertecknad vill härmed lämna nedanstående synpunkter på Ängelholms kommuns förslag till detaljplan för Kärra 1 :9, Norra Varalöv.

Fastighetskonsekvenser

Detaljplanen avser att ta högkvalitativ åkermark i anspråk (ca 60 ha) för att anlägga ett verksamhetsområde, vilket LRF i Ängelholms kommun anser kan förläggas på annan plats där mindre åkermark tas i anspråk.

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att etablera ett verksamhetsområde för lager och logistik inom fastigheten Kärra 1:9. Syftet anses vara att inte påverka landskapsbilden och minimera störningar mot omgivningen. Områdets naturvärden ska tas tillvara eller alternativt ersättas. Men trots dessa goda intentioner kommer 60 ha åkermark att tas ur produktion.

Vi anser syftet med detaljplanen, som Ängelholms kommun vill uppnå, kan nås genom att andra områden inom kommunen används där jordbruksmark inte påverkas och tas ur produktion.

Kommentar: *Detaljplanen kommer att medföra olika konsekvenser på sin omgivning. Planförslagets ambition är att genom olika åtgärder minska konsekvenserna och mildra påverkan så mycket som möjligt.*

Strategisk miljöbedömning/behovsbedömning av MKB

Bedömning av miljöpåverkan

"Enligt bestämmelserna i 4 kap 3 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 11 § miljöbalken (MB) ska en miljöbedömning göras för en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Föreslagen exploatering bedöms påverka miljön genom exploatering av brukningsvärd jordbruksmark klass 5 - 6 (i den 10-gradiga skalan)."

Åker, vall och betesmarker samt växande skog har stor betydelse för livsmedels- och energiproduktionen samt i klimatomställningen och ger samtidigt sysselsättning. Vi anser att mark för livsmedelsproduktion skall skyddas mot exploatering. I miljöbalken 3 kap. 4 § står "Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får 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". Det finns inget väsentligt samhällsintresse att bebygga berört område eftersom kommunen har tillgång till mark i andra delar av kommunen som inte påverkar jordbruket.

Kommentar: Det är kommunerna som är ansvariga för planering av hushållning med jordbruksmarken vilket vanligen behandlas i kommunernas översiktsplanearbete. Den mark som är utpekad för nya särskilda verksamhetsområden i översiktsplanen är nästan uteslutande förlagd på jordbruksmark. Då aktuellt område inte är utpekad i översiktsplanen har en lokaliseringsstudie tagits fram för att undersöka om platsen är bäst lämpad för ändamålet. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

Sveriges Riksdag och Region Skåne har beslutat om riksomfattande och regionala livsmedelsstrategier. Målsättningen med dessa strategier är att öka självförsörjningsgraden av livsmedel genom att öka den svenska livsmedelsproduktionen. Ängelholms kommun bör därför i sina detaljplaner ta större hänsyn till den förändring som nu sker för att stärka den svenska livsmedelsproduktionen.

Kommentar: Livsmedelsstrategier och livsmedelsproduktion ur ett regionalt perspektiv är inte en fråga för detaljplan utan ligger på en mer strategisk nivå.

Detaljplanen tar upp att vid kommunal planering skall hänsyn tas till ekosystemtjänster. En av ekosystemtjänsterna är produktion av livsmedel (försörjande ekosystemtjänst). Därför bör produktion av livsmedel beaktas i samma utsträckning som till exempel naturvärden vid planarbeten.

De areella näringarna har stor betydelse i kommunen och skall värnas gentemot motstridiga intressen. Det öppna kulturlandskapet skall bevaras och kommunen skall verka för att exploatering ej skall begränsa jordbrukets verksamhet. Inte med ett enda ord tar kommunen upp att livsmedelsproduktion är en viktig ekosystemtjänst och hur den förbrukade åkermarken skall kompenseras.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen, som är en del av planhandlingarna, har ett avsnitt som beskriver areella näringar som ekosystemtjänster.

Förutom att producera livsmedel så har lantbruksföretagen stor betydelse för klimatomställningen, det fossilfria samhället, den biologiska mångfalden och att hålla landskapet öppet. Ca 80-90% av de klimatpåverkande växthusgaserna, som släpps ut i Sverige, absorberas av jord- och skogsbruket. En välkött skog bidrar inte bara med pappersprodukter, träprodukter och förnybar energi utan är också en kolfälla som kraftigt reducerar växthusgaserna. Skogar som läggs i reservat och där virkesuttag förbjuds saknar betydelse i klimatomställningen. Dessa skogar och marker kan istället tillföra mer växthusgaser. Även åker-, vall-, ängs- och betesmarker binder mycket koldioxid.

Hela 70% av klimatpåverkan från den mat vi äter uppstår i andra länder, trots att bara hälften av maten är produceras i Sverige. Om vi åt mindre importerad mat och mera svenskt skulle klimatpåverkan minska markant.

För att klara de mål på klimat- och energiområdet som riksdag och regering ställer sig bakom krävs ett starkt och aktivt jordbruk i kommunen. För att detta skall uppnås krävs

- att jordbruket skall värnas gentemot motstridiga intressen och att inte jordbruksmark exploateras;
- att kommunen skall medverka till att det skall vara enkelt att vara jordbrukare i Ängelholms kommun.

I Jordbruksmarksanalysen kommenteras de negativa effekterna av att ta jordbruksmark i anspråk:

- Är den berörda jordbruksmarken brukningsvärd?
- Kan den aktuella exploateringen utgöra ett väsentligt samhällsintresse?
- Varför kan exploateringen inte genomföras på annan plats?

Jordbruket är även en viktig del av klimatomställningen. Gödsel från djurhållning och rester eller produkter från växtodlingen kan ge biogas mm. Skogen kan ge miljövänliga bränslen och på jordbrukets byggnader kan solceller placeras.

Dagvattenhanteringen inom området kan i stor utsträckning komma att påverkas negativt när dagvatten släpps genom befintliga dikningsföretag.

Kommentar: En dagvattenutredning är genomförd och markytor är avsatta på plankartan för att säkerställa att tillräcklig fördröjning av dagvatten kan ske.

Sammanfattning

Man kan naturligtvis hänvisa till att det är "bara" ca 60 hektar som tas i anspråk, men resonerar alla kommuner på samma sätt, som Ängelholms kommun, så rör det sig om tusentals hektar åker- och betesmark som tas ur produktion varje år, vilket inte överensstämmer med målsättningen att öka den svenska livsmedelsproduktionen och öka självförsörjningsgraden. Man ser inte att man är en del av helheten. För berörda livsmedelsproducenter kan varje hektar åkermark vara av stor betydelse vilken har framkommit de senaste åren. Även Ängelholms kommun borde ta sitt ansvar och bevara den åkermark som finns inom kommunen och exploatera andra områden som i mindre utsträckning påverkar åker- och betesmarker. Jord- och skogsbruket är en resurs och möjlighet i klimat och hållbarhetsarbetet för alla kommuner i Skåne.

Kommentar: Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagna exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Centerpartiet, 2020-03-16

Centerpartiet strävar efter att Ängelholms kommun ska vara en expansiv kommun som skapar hållbar utveckling både för näringslivet och för medborgarna i kommunen. Efterfrågar näringslivet ytor för att kunna expandera sin verksamhet ska kommunen verka i en positiv anda för att finna lösning på det, men det är alltid viktigt att det sker med så liten negativ

påverkan som möjligt på andra samhällsintressen i kommunen för att utvecklingen ska vara hållbar över tid.

För Centerpartiet är det viktigt att värna odlingsbar åkermark och så långt det är möjligt fortsätta att utveckla den åkermark som finns i kommunen för livsmedelsproduktion om det är genomförbart utan att andra viktiga samhällsintressen åsidosätts. Mark som tagits i anspråk för bebyggelse är för alltid förstörd och kan inte i ett senare skede åter göras brukbar för livsmedelsproduktion.

Vad gäller frågan om etablering av handels-, lager- och logistikverksamhet på fastigheten Kärra 1:9 så anser Centerpartiet att det finns annan betydligt mer lämplig mark för detta ändamål i kommunen. Exempelvis finns det redan i kommunen detaljplanerad industrimark i anslutning till gamla flygflottiljen (Tvärbanan) som är lämplig för detta ändamål. Delar av den här marken vid Tvärbanan är hårdgjord med makadam, asfalt/betong och går inte längre att använda för livsmedelsproduktion p g a verksamheten som bedrevs på flygflottiljen. Då är det istället lämpligt att använda den här marken till lager- och logistikverksamhet när entreprenörer efterfrågar mark för det ändamålet i kommunen, istället för att ta i anspråk produktiv åkermark i Varalöv.

Ett annat markområde som kan användas för denna verksamhet ligger längs med E6:an norr om Hjärnarp, där det idag inte är någon produktiv åkermark som behöver tas i anspråk för denna etablering. Centerpartiet i Ängelholms kommun avråder från exploatering av odlingsbar åkermark på fastigheten Kärra 1:9 för handels-, lager- och logistikverksamhet. Det finns flera alternativa markområden i närområdet som kan användas för dessa etableringar utan att produktiv åkermark behöver tas i anspråk.

Avbryt pågående ärende kring framtagande av ny detaljplan för fastigheten Kärra 1:9 och låt fastigheten förbli ”slättlandskap” i Översiktsplanen.

***Kommentar:** Representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.*

Miljöpartiet & Liberalerna, 2020-03-17

Vi emotsätter oss en exploatering av området Kärra 1:9 som beskrivet i samrådet den 4 mars 2020. Syftet med exploateringen är att omvandla 61 Ha produktiv jordbruksmark till hårdgjord yta med lagerbyggnader.

Jordbruksmark

Kärra 1:9 är idag en fungerande jordbruksenhet om 61 Ha. Här odlas spannmål, växter och grönsaker m.m. och utgör en viktig del i att öka andelen närodlat. Sverige behöver ett bättre skydd av sin Jordbruksmark och landet har stort behov av att öka självförsörjningsgraden. Vi anser det förkastligt att hårdgöra produktiv åkermark och förstöra möjligheterna till odling för all framtid.

Framtida trafiksituation

Om den beskrivna exploateringen kommer till stånd resulterar det i en enorm ökning av trafiken i området. Redan idag efter utbyggnaden av det s.k Boozt

lagret har trafiken nått en oacceptabel nivå och både trafikplats Norra Varalöv och rondellen in mot Ängelholm har otillräcklig kapacitet. Den planerade exploateringen beräknas i samrådet endast medföra viss ökning av trafiken, några siffror eller flöden finns inte presenterade, men det står klart att trafiksituationen måste få en lösning.

Om man använder de angivna ytorna, vad gäller lagerbyggnader, ger detta en total lagervolym om ca 3.500 000 kubikmeter lager (då är inte medräknat de lager som är hög-lager dvs 36 meter höga). Omräknat i trafikflöden ger detta ca 2200 transporter med 18 meterstrailer per dag, med lågt räknade omsättningshastigheter i lager samt en fyllnadsgrad på ca 75%. Detta innebär inte bara en oerhörd påfrestning på miljön, i form av ökande biltrafik, utan också enormt ökade kostnader för att klara denna ökning från dagens nivå. Till detta kommer alla persontransporter. Enligt Trafikanalys tillkommer dessutom ökade transporter på grund av dålig utnyttjandegrad av transporter vid E-Handel.

Sammantaget skulle en exploatering beskriven i detaljplanen medföra både en miljömässig och en trafikmässig ohållbar situation. Vad anpassningen av trafikplats och rondell innebär för kostnader för Ängelholms kommun anges inte. Enligt gammalt avtal vid tidigare exploatering skall kostnaden delas mellan kommunen och Trafikverket.

Övriga miljömässiga påverkan

I nuvarande översiktsplan för Ängelholms kommun utpekas området som slättlandskap, vilket gör att föreslagen detaljplan strider mot gällande översiktsplan. Utsikten är vidsträckt med milslång vacker utsikt, vilket bidrar till känsla av det för Ängelholm karakteristiska öppna landskapet. Området gränsar till Vegeå, som riskerar att kraftigt påverkas, dels av utsläpp av förorenat dagvatten dels med negativ inverkan på fisket. (se skrivning från Vegeå fiskevårdsförbund) dels begränsningar i befintligt friluftsliv (Vegeåleden).

Övrigt

Som motivering, till att i anspråk ta 61 Ha produktiv jordbruksmark för lagerverksamhet, anger Catena med dotterbolag (exploatören Queenswall 2 AB), väsentlig samhällsnytta som argument. Man syftar då på att verksamheten förväntas skapa 1500 till 2000 arbetstillfällen. Detta är en kraftigt friserad siffra. E-handelns lagerverksamhet är den bransch som f.n genomgår den snabbaste automatiseringen. Omvandlingen sker till automatlager för att klara en konkurrenskraftig kostnadsnivå. Som nämns kan att den tidigare etableringen av Boozt skulle ge 500-600 nya arbetstillfällen. Det faktiska förhållandet är att antalet arbetstillfällen är lägre än i den tidigare etableringen i Ängelholm. Detta beroende på en kraftigt ökad automatisering. Idag sysselsätts ca 190 personer, varav 70 tillfälligt. Hur många av de anställda som bor i Ängelholm är oklart. På ett annat ställe i samrådsdokumentet anges att ca 2000 personer kommer att vistas i området dagligen, inte arbetstillfällen. Det angivna skälet "väsentlig samhällsnytta" är därför inte relevant som argument för föreslagen exploatering.

Vidare anges att närheten till den tidigare exploateringen kan ge synergieffekter. Erfarenhet från liknande projekt visar att den effekten är försumbar.

I samrådet har också alternativa områden angetts, vilka samtliga har dömts ut av varierande skäl, mest då det är jordbruksmark samt bebyggelse. Inte i något fall har markägaren kontaktats, vilket inte mottagits väl. Ett alternativ som inte tagits in i planen är den s.k. Tvärbanan, där finns drygt 1 miljon kvm mark lämplig för angivet ändamål. Närheten till kommunikationer är helt acceptabel.

Med ovan angivna skäl motsätter vi oss föreslagna exploatering.

Kommentar: *Representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.*

Planbeskrivningen har kompletterats med en uppskattad trafikökning enligt genomförd trafikutredning. Trafikutredningen fanns tillgänglig under samrådtiden och kommer återigen att vara tillgänglig under granskningstiden.

Det medfinansieringsavtal som skrevs mellan kommunen och Trafikverket 2017 gällde endast en kostnadsfördelning för att utföra en utredning för att finna lösningar till problematiken med den beräknade kapacitetsbristen i trafikplats Norra Varalöv. Denna utredning (åtgärdsvalsstudie) är nu genomförd men det är ännu inte fastställt hur kostnaderna av de föreslagna åtgärderna ska fördelas.

Miljöpartiet, 2020-03-17

Partiet konstaterar att detaljplanen saknar stöd i kommunens översiktsplan, ÖP 2035. Översiktsplanen anger att "Ängelholms kommun ska vara försiktig med att bygga på åkermark, utöver de större utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder som översiktsplanen innehåller (s. 41)". "I framtiden ska en konsekvensbeskrivning och en samhällsekonomisk bedömning genomföras innan nya beslut tas om att bygga på åkermark i Ängelholm (s.35)."

Vi finner att den försiktighetsprincip som kommunen ska ha inte har kommit till uttryck i det aktuella planförslaget. Vidare är konsekvensbeskrivningen ensidig och belyser inte effekterna för jordbrukets del. Den utlovade samhällsekonomiska analysen saknas helt.

Vi anser att detaljplanen inte är förenlig med reglerna om skydd för brukningsvärd jordbruksmark. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken 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.

Planförslaget saknar en utredning av alternativa lokaliseringmöjligheter för verksamhetsområdet, som på ett klagörande sätt belyser vilka för och nackdelar som föreligger om istället annan mark tas i anspråk. Med "annan mark" i 3:4 miljöbalken avses mark som inte är jordbruksmark, sådan mark finns utpekad i ÖP 2035 men finns inte med i utredningen. De alternativa

platserna tar ungefär lika stor areal jordbruksmark i anspråk, jordbruksmark som anses ha likvärdig bördighet med marken i planförslaget.

De prejudicerande domar som under de senast tre åren har avgjorts av Mark- och miljööverdomstolen innebär sammanfattningsvis följande:

- att "brukningsvärd jordbruksmark" inte endast omfattar de bördigaste jordarna utan gäller i stort sett all jordbruksmark och även om den inte brukas just för tillfället. Brukningsvärd jordbruksmark är inte bara åkermark utan också betesmark,
- att detaljplan på jordbruksmark upphävts med motiveringen att det saknats en utredning av möjligheterna till lokalisering på annan mark (Värmdö m.fl.),
- att detaljplan på jordbruksmark som strider mot gällande översiktsplan har upphävts (Svedala)

och

- att högsta instans i de allra flesta fall haft en mer restriktiv bedömning av exploatering av jordbruksmark än underinstanserna.

Ytterligare synpunkter på förslag till detaljplan:

Enligt trafikutredning måste ytterligare åtgärder göras för att säkerställa en säker trafiklösning. Denna kan komma att innebära att ännu mer jordbruksmark måste tas i anspråk. Någon sådan utredning finns inte. Dessutom måste kostnaderna för trafiklösningen utredas och även vem som ska betala för dessa.

Planen kommer innebära mer trafik. Därför vill vi göra en koldioxidbudget för den ökande trafiken där man dessutom tar med den negativa påverkan som det innebär att inte bruka åkermarken. Att bruka åkermark är i sig är en kolsänka. Argumentet att "man bara flyttar verksamheten till annan kommun" fungerar inte, vi måste ta ansvar när det gäller klimatförändringarna och påverka där vi har rådighet.

En utredning angående ljusföroreningarnas påverkan på djur och människor måste göras. En förklaring till det minskande beståndet av tex insekter, fladdermöss, ugglor och andra nattlevande djur har av många forskare (t ex Rydell J, Eklöf J; Hölker F, Wolter C, Perkin EK, Tockner K;) förklarats av den ökande ljusföroreningen.

Till sist: Vad händer med området när e-handeln sviker p g a ändrade konsumtionsmönster? Finns det möjlighet till att avsätta medel för ett återställande av området?

Kommentar: *Representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.*

En samhällsekonomisk analys är framtagen inom ramen för detaljplanen. Efter samrådet är även en lokaliseringsutredning gjorts.

Trafikverket har tillsammans med kommunen tagit fram en åtgärdsvalsstudie som föreslår möjliga åtgärder för att förbättra trafiksituationen kring Trafikplats Norra Voralöv. Hur kostnaderna ska fördelas är ännu inte fastställt.

En koldioxidbudget bedöms vara svår att genomföra för ett enskilt område utan att sätta i kontext till kommunens övriga utsläpp. Detta är i så fall något som bör göras som ett helhetsgrepp för kommunen och bedöms därmed inte vara en fråga för detaljplanen.

Naturskyddsföreningen, 2020-03-15

Förslaget från Ängelholms kommun till detaljplan innebär att 60,8 hektar mark, till största delen jordbruksmark, tillåts att exploateras för att skapa ett verksamhetsområde främst för lager till e-handel.

Kommentar: *Efter samrådet har delar av planområdet plockats bort. I nuvarande förslag omfattar planområdet 48 hektar, varav cirka 45 hektar utgörs av jordbruksmark.*

Markhushållning

Frågan som måste ställas är om ett lager för e-handel ur ett långsiktigt perspektiv är viktigare än 60,8 hektar mark för jordbruksändamål. Jordbruksmark är en värdefull naturresurs som måste bevaras inför framtiden, för att vi ska kunna producera livsmedel samt reducera användningen av fossila råvaror och bränslen. Det finns mycket värdefull jordbruksmark i Skåne, vilket innebär att Skåne har ett särskilt stort ansvar att hushålla med jordbruksmark. Vår bedömning är därför att det inte är förenligt med god markhushållning att exploatera 60,8 hektar mark.

Kommentar: *Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Det är kommunerna som är ansvariga för planering av hushållning med jordbruksmarken. Detta innebär att det slutligen är politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.*

Om en exploatering ändå blir aktuell, är det viktigt att markåtgången reduceras så mycket som möjligt. Av planförslaget kan vi inte utläsa några direkta försök att reducera markbehovet. I planförslaget används totalt 60,8 hektar varav 22,6 hektar är tänkt att användas för lagerbyggnader. Merparten av byggnaderna får vara 13-14 meter höga. En mindre del av byggnaderna tillåts vara 36 meter höga. Här bör olika alternativ övervägas. Skulle det exempelvis vara möjligt att låta verksamhetsområdet vara mindre till ytan, men med högre höjd på den yta som används. Detta och liknande resonemang måste föras om det finns en ambition från Ängelholms kommun att uppnå en god markhushållning.

Kommentar: *Efter samrådet har delar av planområdet plockats bort. I nuvarande förslag omfattar planområdet 48 hektar, varav cirka 45 hektar utgörs av jordbruksmark. Totalt får cirka 18,2 hektar av planområdet bebyggas och högst 70 % av markytan får hårdgöras. Resterade ytor krävs för bland annat dagvattenfördröjning, parkeringsytor och gator. Att tillåta stora ytor för höglager får andra konsekvenser som stor påverkan på landskapsbilden och större störningar för omgivande bebyggelse. Utöver detta så är det inte alla verksamheter som har behov av höglager och inte alla varor som kan lagras i den typen av lager. Även höga lager skulle kräva stora ytor för transporter och parkering.*

Klimat

Det måste ifrågasättas om e-handelslagar är en långsiktigt hållbar verksamhet, med tanke på klimatmålen i Parisavtalet och behovet av att kraftigt reducera

utsläppen av växthusgaser. Detta lager är lokaliserat i närheten av en motorväg vilket ger tillgång till vägnätet. Koppling till järnvägsnätet saknas dock, vilket innebär att det inte kommer att vara möjligt att transportera till och från lagret via järnväg. Detta är en väsentlig nackdel ur ett klimatperspektiv. I synnerhet mot bakgrund av att varorna från lagret med all säkerhet kommer att transporteras långa sträckor.

Kommentar: *Detaljplanens klimatpåverkan, påverkan på luftkvaliteten och svavelutsläpp bedöms som negativa då det är en transportintensiv verksamhet som föreslås. Den ökade transporten till och från området bedöms innebära en negativ inverkan lokalt, men samtidigt mindre påverkan i andra delar av regionen när viss trafik omdirigeras till Ängelholm. Den samhällsekonomiska nettoeffekten är däremot osäker och mer information om start- och slutdestinationer för transportererna idag och vid en exploatering på Kärra 1:9 behövs för att kunna dra någon tydlig slutsats. Det finns även en pågående utveckling och omställning till mer eldrivna fordon vilket på sikt kan minska påverkan på klimatet.*

Vatten

Vi kan konstatera att exploateringen väntas leda till försämrad förmåga att hantera översvämningar. Beträffande grundvattnet anges att grundvattennivån är hög i området, särskilt i den södra delen. Därmed uppkommer frågeställningen om exploateringen kan väntas påverka grundvattnet negativt.

Kommentar: *Efter samrådet har den sydvästra delen utgått från planområdet. Dagvattenhantering säkerställs i detaljplanen genom att fördröjningsytor avsätts i plankartan. Ytorna kan även ombänderta skyfall med 100 års återkomsttid. Vid större skyfall kan bruddning ske till den markyta som angränsar planområdet i sydväst.*

I förslaget till detaljplan framgår att dagvatten från planområdet planeras att avledas via ett dikningsföretag som har sitt utlopp i Vegeå. För att hantera risken för föroreningar från trafik och trafikbelastade ytor anges att det behövs reningsanläggningar. Naturligtvis är det bra att reningsanläggningar utförs, men det visar också det på de grundproblem som finns med denna Ängelholm exploatering. Risk för att tungmetaller och andra föroreningar hamnar i Vegeå är bekymmersamt och ett argument mot exploateringen.

Kommentar: *Den främsta anledningen till att Vegeås vattenkvalitet bedöms ha dålig status idag är på grund av att ån är kraftigt näringspåverkad av jordbruk. Planförslaget innebär att denna påverkan kommer att minska. Planförslaget riskerar istället att medföra andra typer av föroreningar som kan komma från trafik och trafikbelastade ytor. I planbeskrivningen framgår tydligt hur dagvattnet ska renas, dels genom sedimentering av partiklar i dagvattendammar, men även genom bl.a. oljeavskiljare och sandfång. Storleken på dammarna gör att det finns goda förutsättningar för rening av dagvatten. Utifrån detta görs bedömningen att planförslaget inte kommer att påverka Vegeån vattenkvalitet.*

Antal arbetstillfällen

Exploateringen syftar till att skapa ett verksamhetsområde som uppges sysselsätta 1 500 - 2 000 personer. Så många nya arbetstillfällen kan låta lockande, men uppgiften om 1 500 – 2 000 arbetstillfällen kan inte tas för en absolut sanning. Lagerbranschen är en bransch som använder robotteknik och som kan förväntas bli allt mer robotiserad i framtiden.

Kommentar: *Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån denna jämförelse bedöms beräknad uppskattning på 1500-2000 arbetstillfällen vid fullt utbyggt område som rimlig. Det är svårt att förutspå hur framtida lagerhantering kommer att se ut med tanke på den snabba teknologiska utvecklingen. En del forskning tyder på att jobb kan komma att minska i takt med automatisering, medan vissa rapporter visar att ny teknik istället skapar fler jobb och nya roller på företagen. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen.*

Postnord, 2020-02-28

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: *Detaljplanen medger inte bostadsbebyggelse.*

Den Goda Jorden, 2020-03-17

Föreningen Den Goda Jorden motsätter sig exploateringen av fastigheten Kärra 1 :9 av de skäl som anges nedan.

Föreningen konstaterar att detaljplanen saknar stöd i kommunens översiktsplan, ÖP 2035. Översiktsplanen anger att "Ängelholms kommun ska vara försiktig med att bygga på åkermark, utöver de större utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder som översiktsplanen innehåller (s. 41)". "I framtiden ska en konsekvensbeskrivning och en samhällsekonomisk bedömning genomföras innan nya beslut tas om att bygga på åkermark i Ängelholm (s.35)."

Vi finner att den försiktighetsprincip som kommunen ska ha inte har kommit till uttryck i det aktuella planförslaget. Vidare är konsekvensbeskrivningen ensidig och belyser inte effekterna för jordbrukets del. Den utlovade samhällsekonomiska analysen saknas helt.

Föreningen anser att detaljplanen inte är förenlig med reglerna om skydd för brukningsvärd jordbruksmark. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken 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.

Planförslaget saknar en utredning av alternativa lokaliseringsmöjligheter för verksamhetsområdet, som på ett klargörande sätt belyser vilka för och nackdelar som föreligger om istället annan mark tas i anspråk. Med "annan mark" i 3 :4 miljöbalken avses mark som inte är jordbruksmark, sådan mark finns utpekad i ÖP 2035 men är inte utredd. De alternativa platserna tar ungefär lika stor areal jordbruksmark i anspråk, jordbruksmark som anses ha likvärdig bördighet med marken i planförslaget.

De prejudicerande domar som under de senast tre åren har avgjorts av Mark- och miljööverdomstolen innebär sammanfattningsvis följande:

- att "brukningsvärd jordbruksmark" inte endast omfattar de bördigaste jordarna utan gäller i stort sett all jordbruksmark och även om den inte brukas just för tillfället. Brukningsvärd jordbruksmark är inte bara åkermark utan också betesmark,
- att detaljplan på jordbruksmark upphävts med motiveringen att det saknats en utredning av möjligheterna till lokalisering på annan mark (Värmdö m.fl.),
- att detaljplan på jordbruksmark som strider mot gällande översiktsplan har upphävts (Svedala), och
- att högsta instans i de allra flesta fall haft en mer restriktiv bedömning av exploatering av jordbruksmark än underinstanserna.

Föreningen Den Goda Jorden, som enligt 16 kap. 13 § miljöbalken har talerätt i planärenden, konstaterar att detaljplanen strider mot intentionen i ÖP 2035 och saknar en utredning av möjligheterna att ta annan mark i anspråk. Föreningen anser därför att det föreslagna verksamhetsområdet inte bör komma till stånd på den mark som planen anger.

***Kommentar:** Då detaljplanen avviker från översiktsplanen har en lokalisering utredning tagits fram med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för förslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.*

Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Det är kommunerna som ansvarar för planering av bushållning med jordbruksmarken. Detta innebär att det slutligen är politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Vegeås fiskevårdsområde, 2020-03-10

Bakgrund

Vegeås Fiskevårdsområde bildades 1985 och representerar samtliga fiskerättsinnehavare från mynningsområdet uppströms fram till landsvägsbron i Strövelstorp med samtliga därtill hörande biflöden.

Genom många års utförda åtgärder har Fiskevårdsområdet själv och tillsammans med andra organisationer på ett kraftfullt sätt bidragit till att den biologiska mångfalden inom Vegeå ökat på ett positivt och påtagligt sätt. Exempel på detta är årlig utsättning i Vegeå av tusentals av den rödlistade och utrotningshotade ålen. Detta har skett tillsammans med Ålfonden. Andra exempel är de mycket stora belopp som finns nedgrävda i biotopförbättrande åtgärder inom lekområdena för lax och havsöring som skett genom åren. Bara under åren 2013-2016 investerades över 1 miljon kronor i ån tillsammans med Vegeås Vattendragsförbund. Detta möjliggjordes genom bl.a. en storslagen donation av Findus i Bjuv. Under dessa år restaurerades över 6,5 km strömvatten. Sju nya fiskvägar förbi vandringshinder anlades. Totalt tretton biotopförbättrande projekt genomfördes dessa år i ån. En mängd biotopförbättrande åtgärder tillsammans med effektivare reningsverk, samt ett mer miljömedvetet lantbruk har resulterat i att Vegeå idag är ett av västra Skånes viktigaste reproduktionsområde för havsöring. Genom årlig inventering med elfiske vet vi att vi idag även har lekande lax i Vegeå.

Nedströms den föreslagna exploateringsarealen kännetecknas ån av höga å-slänter beväxta med mycket gammal ädellövskog där genomsnittsåldern på träden i många fall är mer än 150 år. Detta har medfört att större delen av å-slänterna är biotopskyddade. Detta pga. dess unika och värdefulla karaktär ur naturvårdssynpunkt. Mynningsområdet några kilometer nedströms det föreslagna exploateringsområdet är internationellt känt i ornitologiska sammanhang och är idag fågelskyddsområde.

***Kommentar:** Efter samrådet har planområdet minskat i storlek och ligger som närmast över 400 meter från Vegeå. Det långa avståndet till ån gör att bedömningen är att detaljplanen inte har någon påverkan på å-slänterna och den natur som finns där.*

Området utgör även ett av de viktigaste lekområdena för fisk inom Skålderviksområdet. Området utgör även ett viktigt bad och rekreationsområde för turister och lokalbefolkning.

Nedströms exploateringsområdet finns många arter unika för kommunen, ja hela nordvästskåne. Exempel på detta är bl.a. havsörn, glada, kungsfiskare, fiskgjuse, utter och i mynningsområdet skärfläcka och knobbsäl. Alla beroende av god vattenkvalité då de alla är mer eller mindre beroende av ån som födokälla eller närmiljön till ån som skydd.

Området nedströms Kärra 1:9 besöks årligen av tiotusentals människor. Detta pga. att området är lättillgängligt, men framför allt för dess mycket höga naturvärden där ån möjliggör den rika biodiversifiering som kännetecknar området. Som rekreationsområde torde det höra till ett av kommunens mest välbesökta.

Slutsats

Idag är de flesta seriösa människor och samlad expertis övertygade om att vi står inför en drastisk och snabb klimatförändring med bl.a. periodvis mycket ökad nederbörd. Dessvärre märker boende nedströms Vegeå redan av detta i form av anmärkningsvärda översvämningar och en aldrig tidigare skådad erosion på å-slänterna. Bevisen på detta är påtagliga och tragiska i form av den

mängd månghundraåriga ädellövträd som årligen störtar ner i ån då slänterna brister. Ökat ljusgenomsläpp resulterar i igenväxning och sämre biotop för vattenorganismer med bl.a. högre vattentemperatur. Orsaken till ovanstående problem finns naturligtvis att söka i att andelen hårdgjorda ytor inom avrinningsområdet aldrig varit större och periodvis ökad nederbörd. Obefintliga, otillräckliga eller illa planerade buffertmagasin resulterar i att amplituden mellan hög och lågvatten blivit extrem. Högvattennivåerna har aldrig varit större och ej heller strömningshastigheten. Jord- och skogsbruksmark har som bekant en buffrande förmåga vid extrema regn. Risker för ytterligare erosionsproblem och översvänningsproblem med det föreslagna industriområdet är uppenbara. Ingen som färdats över våra skånska slättåar dom senaste årens vintrar kan ha undgått se de extrema översvämningar som förekommer.

Kommentar: I samband med detaljplanen är en dagvattenutredning utförd. Utredningen beräknar hur mycket vatten som behöver fördröjas i dagvattendammar/magasin för att säkerställa att det kan hanteras inom fastigheten. Det flöde som får släppas på dikningsföretagets ledningar har efter samrådet minskat från 1,2 liter per sekund per hektar (vilket är tillåtet idag) till 0,9. Detta skapar större fördröjningsytor och bättre förutsättningar för sedimentering av partiklar. Med ett långsammare flöde bedöms detaljplanen inte innebära någon negativ påverkan på ån och den biologiska mångfalden. Utifrån dagvattenutredningens beräkningar har planbestämmelser införts som säkerställer att en erforderlig dagvattenlösning genomförs vid byggnation.

Det aktuella området ligger bara +3 meter till +15 meter över havet. Risker för översvämning av delar av området torde vara en realitet. Med tanke på att det på området planeras industriell verksamhet med bl.a. kanske miljöfarlig gods inblandat kan skadorna inte bara för närmiljön utan för hela inre delen av Skalderviken bli påtagliga.

År 2012 uppstod tekniska problem vid Findus reningsverk i Bjuv och stora mängder syreförbrukande organiskt material kom ut i ån. Inom bara ett dygn var praktiskt taget all biologisk aktivitet utslagen nedström i huvudfåran och i delar av mynningsområdet. Katastrofen väckte riksintresse. Med ovan i minnet svindlar tanken om långlivade giftiga kemiska föroreningar från ett illa planerat industriområde 100 meter från ån på kanske några timmar når vattensystemet. Med ovan som bakgrund torde det vara direkt huvudlöst att förlägga 60 hektar hårdgjord yta med industri strax intill ån även om det planeras utjämningsmagasin och reningsfaciliteter.

Vi vet sedan många år att även obetydliga mängder av kemiska substanser påverkar den biologiska processen. Ett skrämmande exempel på detta är missbildad fisk i Mälaren och Hjälmaran pga. rester från läkemedel och p-piller som finns kvar i det "renade avloppsvattnet" och där sjöarna är recipienter. Området, såvida det blir av kommer att frekventeras av tusentals tunga dieselfordon årligen och dessutom en omfattande trafik med bilar. Föroreningar från denna trafik drabbar miljön boende och besökare, dels genom påtagliga luftföroreningar dels genom markdeponering för att sedan genom regn och ofullständig rening rinna ut i Vegeå. Naturligtvis är även risken omfattande att giftiga eller oönskade föroreningar kommer ut genom

slarv eller sabotage. Områdets närhet till ån gör att förloppet är mycket snabbt och skadan kan drabba stora delar av Skälderviksområdet.

Kommentar: Efter samrådet har den sydvästra delen (den mark som ligger närmast Vegeå) tagits bort från planområdet. Planområdet ligger nu som närmast cirka 500 meter från ån. Den främsta anledningen till att Vegeåns vattenkvalitet har dålig status idag är på grund av att ån är kraftigt näringspåverkad av jordbruk. Planförslaget innebär att denna påverkan kommer att minska. Istället riskerar föreslagen exploatering att medföra andra typer av föroreningar. I planbeskrivningen framgår det hur dagvattnet ska renas, dels genom sedimentering i dagvattendammar, men även genom bl.a. oljeavskiljare och sandfång. Detaljplanen bedöms därmed inte innebära negativ påverkan på miljökvalitetsnormer vatten. Vad gäller vilken typ av varor som kommer att lagras inom området är detta något som prövas vid bygglov när det är känt vilka risker det finns att förhålla sig till. Det kan då bli aktuellt att verksamheten får vidta särskilda åtgärder för att tillgodose tillfredsställande säkerhet.

Området kännetecknas geologiskt av sandjordar med ett högt och rörligt grundvatten. I ena hörnet av området, närmast ån, finns en gammal soptipp, där kommunen knappast vet vad den i detalj består av. Grävningsarbeten i området runt deponin kan sätta igång läckage från tippen som snabbt når ån. Analogt gäller detta hela område då en förorening genom den snabba vattenföringen i marken snabbt kan förstöra grundvattnet inom stora områden och förr eller senare når ån.

Att med industri bebygga och hårdgöra 60 hektar alldeles i närheten av Vegeå medför så stora risker att helt förstöra eller allvarligt skada mycket stora naturvärden, att projektet inte bör genomföras.

Kommentar: En markmiljöutredning har tagits fram för att undersöka hur situationen för deponin ser ut. Resultat från pågående kontrollprogram tyder generellt på låga halter och kemiskt stabila förhållanden i vattnet som läcker ut från deponin. Då deponin är täckt med tätande lera bedöms lakvattenbildningen vara begränsad. Efter samrådet har planområdet minskat vilket innebär att deponin, samt marken öster om deponin, inte längre planläggs. Då det inte bedöms vara lämpligt att bygga för nära deponin har även en zon om 10 meter utanför deponins bedömda utbredning i norr planlagts som natur.

Utöver vad som ovan nämnts finns det många viktiga och tunga argument för att den föreslagna exploateringen ej ska bli av. Detta ligger emellertid utan för ramen för Vegeåns Fiskevårdsområdes intresseområde, men bör ändå i korthet nämnas.

Kulturgeografiska aspekter

Rika fynd av fornlämningar visar att människor bott och verkat i bygden från åtminstone sista istiden. Att med över hundra hektar plåtskjul, dagens industri-område plus det planerade, förstöra en så stor del av bygden är inte försvarligt. Det påverkar ju inte enbart det exploaterade området utan en stor del av södra delen av kommunen genom det uppseendeväckande blickfånget.

Kommentar: En arkeologisk utredning håller på att genomföras och frågan ska vara utredd innan detaljplanen antas.

Socioekonomiska aspekter

I direkt anslutning till industriområdena bor många människor framför allt i Varalöv och Strövelstorp. Hur argumenterar man för att lugna alla dessa människor då de ska tvingas acceptera massiva luftföroreningar från tusentals bilar, framför allt tung dieseltrafik som årligen ska betjäna området? Hur argumenterar man för att lugna alla oroliga husägare i trakten då huspriserna med största sannolikhet kommer att rasa inom området. Ty vem vill bo med utsikt över hundra hektar plåtskjul, där många av dessa bär karaktären av "amerikanska högriskfängelser".

Mellan Strövelstorp och Utvälinge går längst Vegeå, sedan många år, en promenadstig som tillkommit helt på privat initiativ. Detta i samarbete mellan Strövelstorps byalag och Vegeholms gods. Promenadvägen torde under sommarmånaderna vara ett av kommunens mest frekventerade och målen för promenaden är de rika naturområdena nedströms det föreslagna exploateringsområdet, Vegeholms slott och Vegeås mynningsområde i Skälderviken. Man undrar med oro vad dessa tusentals ortsbor och turister kommer att tänka om Ängelholms kommun, när de tvingas en stor del av sträckan passera plåtskjul omgärdade med taggtråd och skyltar med "tillträde förbjudet"?

Kommentar: *Platsen bedöms bland annat vara lämplig för föreslaget ändamål då det finns få angränsande fastigheter med bostäder. På så sätt är det inte så många som blir direkt störda av föreslagen exploatering. Platsen anses även lämplig då det redan ligger ett verksamhetsområde öster om väg 107 och det är bra att samla dessa typer av verksamheter i kluster nära redan utbyggd infrastruktur. För de fastigheter som angränsar planområdet finns det en zon om 30-40 meter för att skapa distans och avskärmning mellan lagerbyggnader och befintlig bostadsbebyggelse. Andra åtgärder för att minska störningar som buller och besvärande ljus regleras på plankartan. Planförslaget kommer att medföra en stor påverkan på landskapsbilden. Åtgärder för att mildra denna påverkan har vidtagits i detaljplanen. En vegetationsridå ska planteras mot åkermarken i söder i syfte att dölja lagerbyggnaderna bakom vegetation. Även ett gestaltungsprogram har tagits fram för att lyfta vikten av gestaltning, anpassning till platsens omgivning och skapa en sammanhållen och dämpad bebyggelseutformning. Ur ett annat perspektiv bedöms detaljplanen tillföra positiva socioekonomiska konsekvenser i form av nya arbetstillfällen.*

Ett ständigt återkommande argument från tillskyndarna till exploateringen är att exploateringen medför ett stort antal arbetstillfällen. 1500-2000 stycken pratar entusiasterna om. Hur vet man detta när stora delar av området med sannolikhet först är exploaterade om kanske tio år? Vad vi däremot med säkerhet vet är att E-handel och lagerhantering är bland de mest rationaliserade och robotiserade branscher vi har och där behovet av mänsklig arbetskraft snarare ständigt minskar. Påståendet om arbetstillfällena förefaller vila "på kvicksand".

Kommentar: *Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån denna jämförelse bedöms beräknad uppskattning på mellan 1500-2000 arbetstillfällen vid fullt utbyggt område som rimlig. Det är svårt att förutspå hur framtida lagerhantering kommer att se ut med tanke på den snabba teknologiska utvecklingen. En del forskning tyder på att jobb kan komma att*

minska i takt med automatisering, medan vissa rapporter visar att ny teknik istället skapar fler jobb och nya roller på företagen. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen.

Jordbruksmark

En ständigt växande befolkning i världen som medför ökenspridning, erosion, urbanisering, klimatförändringar och försaltning av våra jordar gör att tillgänglig odlingsjord ständigt minskar i världen. Detta innebär att mellan 5-10 miljoner hektar årligen för all framtid på världsbasis är borta, Sverige har 2,5 milj. hektar åker. En stor del av det elände med flyktingkriser, krig och konflikter som vi tvingas uppleva bottnar just i det faktum att jordens resurser är ändliga och då i synnerhet jordbruksmark och rent sötvatten.

Sveriges konsumtion av svenskproducerad mat sjunker ständigt, för nötkött var den mindre 80% år 2017 för griskött mindre än 85%. Idag importerar vi 25% av våra livsmedel från ofta fjärran liggande länder.

Kärra gård (Kärra 1:9) utgör en utomordentligt välfungerande jordbruksenhet. Jorden består av mullig sand, praktiskt taget stenfri. Möjlighet finns att bevattna praktiskt taget hela arealen. Detta gör att Kärra gård måste betraktas som mycket attraktiv som jordbruksgård och produktionsenhet.

Att med ovan som bakgrund för all framtid förstöra en större, bra och väl fungerande jordbruksenhet för att förse oss med lyxkonsumtion torde inte bara vara ologiskt utan både omoraliskt och oetiskt inför omvärlden och kommande generationer. För den intresserade läsaren bifogar jag adressen till en liten intressant och läsvärt skift som kortfattat berör ämnet. En utskrift till densamme bifogar jag originalet till detta inlägg som tillställts Ängelholms Kommun.

Kommentar: *Efter samrådet har delar av planområdet plockats bort. I nuvarande förslag omfattar planområdet 48 hektar, varav cirka 45 hektar utgörs av jordbruksmark.*

Planhandlingarna behyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Fastighetsägare till Kärra 1:21, 2020-03-14

Vi önskar framföra våra synpunkter gällande Kärra 1:9 och motsäger oss förslaget. Våra åsikter följer nedan.

1. Landskapsbild/stadsbild

Vi anser att det är en omfattande förändring av den bild som ges av Ängelholm. Vem vill Ängelholm vara? En industristad? Eller vill vi behålla det naturnära och sommarturismen? Vi har en väldigt fin landskapsbild när man kommer av södra avfarten och välkomnar in i en vacker landskapsbyggd. Med industribyggnader i den omfattningen strider det mot översiktsplanen, där det ska vara slättlandskap fram till 2035, vilken är satt av kommunen. Parker som anläggs inne i området kommer att döljas utifrån av stora plåtbyggnader.

Kommentar: *Detaljplanen bedöms få en stor påverkan på landskapsbilden. Då det redan finns ett befintligt verksamhetsområde i öst bedöms påverkan bli störst i söder. Olika åtgärder är vidtagna i detaljplanen för att mildra denna påverkan. Exempelvis ska en*

vegetationsridå som kan dölja lagerbyggnaderna uppföras längs med delar av den södra fastighetsgränsen. Ett gestaltungsprogram är även framtaget i syfte att undersöka och visa hur en sammanhållen och dämpad bebyggelseutformning som är anpassad till omgivningen kan skapas.

2. Jordbruksmarken

Marken är god åkermark idag och bör fortsätta att användas till närproduktion och spannmål. Väl etablerad industri på denna mark kommer att göra den obrukbar för all framtid. Dessutom kommer industrin att innebära förhöjda luftföroreningar, hård trafikbelastning och ställer oss frågande hur vattendrag och motsvarande kommer att påverkas av hårdläggning av mark.

3. Infrastrukturen

Trafikplats Varalöv är redan idag hårt belastad av yrkestrafik och pendlare. Den presenterade ombyggnaden av vägnätet anser inte vi kommer att vara tillräcklig för att tillgodose den trafik som industrin kräver och den befintliga trafiken.

Kommentar: En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tagits fram tillsammans med Trafikverket. ÅVS:en har identifierat lämpliga åtgärder för att uppnå en trafiksäker trafikplats och cirkulationsplats som har tillräckligt med kapacitet. Avtal om finansiering av dessa åtgärder ska skrivas med Trafikverket innan detaljplanen antas.

4. Arbetsstillfällena

Ett argument som använd för att få bygga, är arbetstillfällena och ekonomisk tillväxt. Detta ifrågasätter vi då vi vill veta hur det gynnar oss Ängelholmare. Hur stor procent kommer att vara skattebetalare i Ängelholm samt få en tillsvidare anställning? Det befintliga lagerområdet har inte uppfyllt dessa kriterier idag som vi förstår, så att det gynnar Ängelholm kommun. Var är siffrorna på att vi som Ängelholmsbor kommer att tjäna på detta?

Kommentar: Utifrån en jämförelse med liknande verksamhetsområden i Skåne så är 1500-2000 arbetstillfällen en rimlig uppskattning vid fullt utbyggt område. Var arbetskraften är bosatt eller kommer att bosätta sig är tyvärr svårt att förutspå eller styra. Den samhällsekonomiska analysen har tittat på arbetslösheten i Ängelholm och i Skåne i stort. För att täcka den efterfrågan på arbetskraft som föreslagen exploatering kan ge upphov till är det troligt att personer som inte är bosatta i Ängelholms kommun även kommer att anställas. Således är arbetsmarknaden i Skåne län som helhet av intresse, dock antas de flesta anställda komma från området kring Ängelholm och Helsingborg. Något man även kan ta med i beräkningarna är att 14% av sysselsättningen i Ängelholm finns inom handel. Enligt Sverigeprognosen beräknas antalet anställda inom sällanköp minska med 15-27% fram till 2025. Detta innebär att arbetsmarknaden omfördelas och att det kan på sikt finnas en ökad tillgänglig arbetskraft i Ängelholm.

5. Boendesituation

Vår personliga påverkan på vår tomt och hem är alldeles för stor så som planen ser ut idag. Vi ifrågasätter starkt hur man kan anlägga så pass höga byggnader i närheten av boningshus när bebyggelsen har 60 hektar att anpassa sig till. Enligt ritningen idag kommer vi knappt att få sol på vår tomt under vinterhalvåret och mötas av höga plåtväggar utanför vår tomtgräns. Vi är medvetna om en byggnadsfriradie på 20 meter ifrån tomtgränsen, men anser

inte att den är tillräcklig för att inte inskränka på vår naturvalda boendesituation.

Kommentar: Efter samrådet har den byggnadsfria zonen utökats till 30-40 meter. Detta bedöms vara ett rimligt avstånd utifrån identifierade möjliga störningar från föreslagen verksamhet. Detaljplanen reglerar även att det ska finnas vegetation inom zonen, bland annat i syfte att dölja lagerbyggnaderna. Placeringen av höglager har utifrån påverkan på landskapsbild, naturvärden och omgivning även preciserats till 3 möjliga platser i planförslaget. Byggnadshöjden har sänkts intill närliggande bostäder. Ny byggnadshöjd är 8 meter med en totalhöjd på 14 meter och en största vinkel om 12 respektive 21 grader. Tanken med detta är att byggnadens takfot ska vara som lägst i riktning mot bostäderna, och sedan ha ett sluttande tak uppåt. På så sätt kan intrycket av byggnadshöjden mildras.

Fastighetsägare till Kärra 1:15, 1:25 & 1:26, 2020-03-15

Odlingsbar mark

Vi skall vara rädda om odlingsbar mark och framför allt den mark som kan användas när vi av olika anledningar måste tänka på framtiden. Hur vi odlar och vad vi odlar. På kärra 1:9 finns odlingsbar mark som passar till i stort sett till vilken gröda som helst och möjlighet till bevattning

Landskapsbilden

Att mitt i ett renodlat jordbruksområde bygga enorma lagerbyggnader (max höjd 36 m = Dubbelt så högt som möllan som finns på grannfastigheten, Totala ytan på en byggnad har vi inte fått tag i, kanske pga. att det inte finns). detta är inget som smälter in i landskapsbilden!

I översiktsplanen ÖP 2035 är planområdet kärra 1:9 nämnt som slättlandskap.

Kommentar: Påverkan på landskapsbilden bedöms bli stor, framförallt mot slättlandskapet i söder. Detaljplanen föreslår en del åtgärder för att mildra påverkan, som exempelvis att en vegetationsridå i del av fastighetsgräns mot söder för att dölja lagerbyggnaderna. Ett gestaltungsprogram är även framtaget för att skapa ett sammanhållet formspråk för ny bebyggelsen och övriga ytor inom området. Höglager får endast förekomma på 8% av den totala byggnadsarean, alltså cirka 14 500 kvm. Placeringen av höglager har utifrån påverkan på landskapsbild, naturvärden och omgivning preciserats till 3 möjliga platser i planförslaget. Det är endast inom dessa zoner som höglager får uppföras.

Anställningar

Man anger att ”bygget” kommer att generera 1500-2000 arbetstillfällen, hur har man kommit fram till detta antal, en vild gissning? Man får en viss känsla av att det är för att få politikerna med sig. I behovsbeskrivning för tillfälliga p-platser på Norra Varalöv 31:11 (det nya bygget som håller på att byggas upp längs motorvägen.) står det bl.a. - Verksamheten i dessa lokaler kommer att automatiseras mer och mer för att skapa en större konkurrenskraft. När automationen byggs ut kommer behovet av personal att minska.

Kommentar: Antalet arbetsplatser är en uppskattning som är gjord genom att jämföra med andra likande verksamhetsområden. Det är svårt att göra en säker prognos då det inte är känt exakt vilka verksamheter som kommer att etablera sig på området. För lagerverksamhet är det dock generellt inte helt ovanligt att hyra in del av personalen genom

konsultföretag, framförallt då arbetsbelastningen kan variera över säsongen. Den här typen av lågtröskeljobb kan vara bra första jobb för unga eller nyanlända. Det råder skilda meningar om hur en eventuell automatisering kommer att påverka behovet av personal. En del forskning tyder på att jobb kan komma att minska i takt med automatisering, medan vissa rapporter visar att ny teknik istället skapar fler jobb och nya roller på företagen. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen.

När behovet av parkeringsplatserna inte längre är aktuellt återställs ytorna för enbart dagvattenhantering.

Behov

Finns det ett behov av att öka vår konsumtion av varor som inte är livsnödvändiga? Är det försvarbart ur miljösynpunkt att dessa varor transporteras fram och tillbaka från kunder utan begränsningar. Vårt svar är: NEJ!

Butiker i våra städer

Vill vi ha kvar våra butiker i våra stadskärnor? -Ja tack gärna!
Något att tänka på när vi bygger fler och större e-handelsområde

Kommentar: *Synpunkten noteras.*

Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl., 2020-03-16

Fastighetsägaren och ägare till gården Vegeholm ställer sig frågande till det planerade logistikcentret och redogör anledningar till varför enligt nedan.

Vegeå och erosionsproblem

Vegeholm är en gammal gård där gårdskomplexet har sitt ursprung i tidigt 1500-tal. Bland annat finns kanaler runt de två borggårdarna från denna tid. De senaste årens volatila vattenflöden i Vegeå har skapat stora erosionsproblem i kanalerna och inneburit kostnader för hundratusentals kronor. Även längs hela Vegeå har det de senaste åren blivit stora erosionsproblem längs åkanterna, vilket har resulterat i att slänterna och de månghundraåriga träd som står längs ån eroderas bort och stora naturvärden förstörs.

Fler hårdgjorda ytor längs Vegeå samt ökad volatilitet i nederbörden har förändrat flödena i Vegeå. Med förändringar i klimat vilket innebär ökade regnmängder- hur ska detta tas om hand? Enligt den dagvattenutredning som finns med till underlaget beräknas området som ”gles bostadsbebyggelse”. 75 procent hårdgjordyta av ca 60 hektar känns inte som ”gles bostadsbebyggelse”. Att Vegeå skulle få en positiv effekt av ett logistikcenter på 60 hektar som granne, vilket faktiskt påstås i Miljökonsekvensbeskrivningen, har jag svårt att tro. Hur resonerar kommunen? Hur mäts exempelvis de svavel- och kolpartiklar som släpps ut i naturen (både direkt och indirekt i Vegeå men även omgivande skog och åkrar) från de tusentals lastbilar som förväntas röra sig i området?

Vidare rinner Vegeå ut i Skälderviken som enligt Ängelholms översiktsplan är benämnt som ”hänsynsområde för värdefullt havsområde”, ”hänsynsområde för höga naturvärden” samt ”hänsyn för bad och friluftsliv”. Längst ut vid

myningen är också ett natura 2000-område p.g.a. fågellivet. På vilket sätt tas hänsyn till detta med det planerade logistikcentret?

Kommentar: I samband med detaljplanen är en dagvattenutredning utförd. Utredningen har beräknat hur mycket vatten som behöver fördröjas i dagvattendammar/ magasin för att säkerställa att vattnet kan hanteras inom fastigheten och släppas på däckningsföretagets befintliga ledning. Med hänsyn till Vegeå har flödet som får släppas på däckningsföretaget strypts från 1,2 liter/sekund per hektar till 0,9 efter samrådet. Dagvattendammarnas storlek har anpassats utifrån nytt flöde. Utifrån utredningen har planbestämmelser införts som säkerställer att detta genomförs vid byggnation. Bland annat är en förutsättning att det inte får hördöras mer än på 70% av planområdets markyta.

Vad gäller Vegeån så anger VISS (Vatteninformationssystem Sverige) att den främsta anledningen till att ån har dålig status är på grund av att den är kraftig näringspåverkad. Detta är troligen en följd av utsläpp av övergödande ämnen från jordbruket. Planförslaget medför att denna påverkan från planområdet upphör. Föreslagen exploatering kan dock leda till andra föroreningar. Detaljplanen får inte påverka miljö kvalitetsnormen i Vegeå och därför kommer rening av dagvatten från planområdet att ske. I och med att flödet stryps ytterligare så blir det längre uppehållstider i dammarna vilket förbättrar förutsättningar för sedimentering av partiklar. Startbesked får inte ges för ny byggnation förrän en anmälan om dagvattenrening är prövad och godkänd av kommunen. Miljöenheten kan där ställa krav på att rening utförs på ett tillfredställande sätt. Då Vegeåns vattenkvalitet inte kommer att försämrars bedöms det inte heller vara någon risk för negativ påverkan på Skælderviken.

Efter samrådet har detaljplanens utbredning minskat då den sydvästra delen har tagits bort från planområdet. Detta innebär att planområdet som närmast ligger cirka 500 meter från Vegeå. Detaljplanen bedöms därmed inte ha någon påverkan på naturen kring Vegeås dalgång.

Barriäreffekter

Kärra ingår i det så kallade öppna slättlandskapet söder om Ängelholm. På Vegeholm har vi kartor från 1600-talet som visar hur det historiskt har sett ut. Efter staden Ängelholm kommer Sandåkra by (i dag Varalöv/ Norra Varalöv), därefter Kärra by och slutligen Strövelstorp. Om det inte råkar vara dimma är det fri sikt mellan Strövelstorp och hela vägen upp till Hallandsåsen. Visserligen ser inte bebyggelsen ut så som det historiskt har, men det har ändå funnits en kontinuitet i hur det används och kommer från ett bevisligen långt kulturhistoriskt arv.

Att det över tid har varit ett öppet slättlandskap har också gynnat både djur och växter. Av större däggdjur finns det främst rådjur och dovhjort i området, men även inslag av vildsvin, kronhjort och älg. Med planerat bygge kan det lätt konstateras att djuren inte på samma sätt kan röra sig fritt inom området och Vegeholm som granne kommer att få husera fler djur med tillhörande betesskador. Hur ska detta hanteras?

Kommentar: En naturvärdesinventering är gjord för planområdet där olika skyddade arter har identifierats. Åtgärder kommer att vidtas för att dessa arter ska kunna fortleva i området. För djur som har stora rörelsemönster finns det fortfarande stora ytor i närområdet att röra sig på. Fastighetsägare ansvarar för sin egna mark och får själv vidta åtgärder vid eventuella problem med betesskador eller liknande.

Glädjande nog har det senaste åren siktats lax och den rödlistade uttern längs Vegeå. Detta visar på livskraften i Vegeå och vilken positiv utveckling som finns. Jag saknar material i underlaget i för vad byggnationen innebär för djurlivet längs ån. Hur påverkas rörelsefriheten och förekomsten av mellanstora däggdjur, exempelvis den rödlistade uttern, av byggandet i direkt närhet av Vegeå?

Kommentar: *Efter samrådet har planområdet minskat och ligger som närmst cirka 500 meter från Vegeå. Uttern lever huvudsakligen vid själva vattensamlingarna och håller sig vanligtvis nära sitt vattenområde. Då dagvattenflödet som får släppas ut i Vegeå är begränsat bedöms det inte påverka djurlivet. Bedömningen är därför att föreslagen exploatering inte kommer att påverka uttern levnadsmiljö.*

Inte alltid lika synligt, men lika väsentligt är de barriäreffekterna som skapas för våra växter. Att det knappt kommer finnas en växt på det planerade bygget är naturligt men hur påverkas området för förekomster av växter runt om kring? Dessvärre skapas också barriärer för de redan utsatta pollinatörer, exempelvis humlor, fjärilar och bin, som så väl behövs för att hålla ett rikt växtliv levande. Hur hanteras detta?

Kommentar: *En naturvärdesinventering är gjord där värdefull natur inom planområdet har identifierats. Enligt inventeringen är det viktigast att skogsområdet i mitten av planområdet sparas i sin nuvarande form. Även den skogsdunge som ligger direkt söder om skogsområdet rekommenderas bevaras och utvecklas i syfte att stärka upp skogsområdet. Dessa två områden bevaras i detaljplanen. För att motverka att skogen blir helt isolerad i bebyggelse finns det även naturmark som sträcker sig väster- och söderut mot närliggande skogsområde och åkermark. På så sätt kan en grönstruktur successivt byggas upp, exempelvis i form av alléer med ädellövträd, samt solitära träd och planteringar på strategiskt utvalda platser.*

Utöver djur och växter rör det sig människor i området, framförallt via den så kallade Vegeåleden. Leden följer den kyrkostig som bland annat går mellan Vegeholms slott och kyrkan i Strövelstorp. 2005 mottog också Strövelstorps byalag Ängelholms kommuns kulturpris för sitt arbete med Vegeåleden. Ur Miljökonsekvensbeskrivningen går att utlösa följande förslag till åtgärder:

- Utforma verksamhetslokaler så att de bidrar till en positiv upplevelse av landskapsbilden baserat på ett framtaget gestaltungsprogram.
- Säkerställa att föreslagna planteringar mot söder verkställs.

Påverkan norrifrån torde vara lika påtaglig som söderifrån, så varför finns då ingen föreslagen plantering där? Oavsett så konstateras det i underlaget att påverkan på landskapet och kulturmiljön är total och irreversibel. På vilket sätt går det då att utforma verksamhetslokalerna så att de bidrar till en positiv upplevelse av landskapsbilden?

Sedan länge talas det om barriäreffekter för djur, växter och människor (exempelvis <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Miljo-halsa-och-landskap/Landskap/>). Sammantaget berör underlaget inte frågan kring barriäreffekter- hur ska barriäreffekterna hanteras för djur, växter och människor?

Kommentar: Föreslagen exploatering bedöms påverka landskapsbilden. Ambitionen är att genom ett gestaltungsprogram kunna skapa en sammanhållen och dämpad bebyggd miljö som kan mildra denna påverkan. Landskapsbildanalysen har gjort bedömningen att påverkan kommer att bli som störst mot slättlandskapet i söder, framförallt pga. Vegeåleden och siktlinjer som förändras. Därför är ett av planförslagets fokus att minska denna påverkan genom en vegetationsridå som kan hjälpa till att dölja delar av nytt verksamhetsområdet. I norr finns Höganäsvägen som redan är en typ av barriär. Planområdet är privat och det är inte många människor som rör sig i området för rekreation idag. Föreslagen exploatering bedöms därför inte skapa barriär för människor, förutom förändrade siktlinjer.

Alternativa placeringar

I översiktsplanen finns det ett antal områden utpekade för industriell verksamhet, varför är inte alla områdena utredda utan endast ett urval? Närheten till tågstation och järnvägsspår i norra delen av Ängelholm förefaller som ett fullt rimligt alternativ att utreda. För transparensens skull ser jag gärna att alla alternativ utreds och att kommunen och företag båda två får kommentera respektive område så det finns ett väl underbyggt beslutsunderlag och att alla berörda invånare i Ängelholms kommun får ta del av olika perspektiv.

I underlaget så finns det områden som egentligen verkar vara mer lämpliga för kommunen att exploatera (sett till de konsekvensbeskrivningar som finns) men företaget i fråga ser främst synergieffekter att ligga nära redan befintlig verksamhet. Frågan är om utredningen visar vad som är bäst för kommunen eller för företaget i fråga?

Kommentar: Efter samrådet är en lokaliseringsutredning genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

Övrigt

För övrigt anser jag att det saknas en övergripande analys vad det faktiskt kommer att innebära för kommunen kopplat till arbetstillfällen. Det finns redan befintliga logistiklager så faktiska siffrorna på arbetstillfällen, var de anställda bor, hur utvecklingen av fast anställda har sett ut och sedan prognostisera för framtiden kopplat till robotisering och automatisering. Varför beaktas inte detta?

Kommentar: Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån denna jämförelse bedöms beräknad uppskattning på 1500-2000 arbetstillfällen vid fullt utbyggt område som rimlig. Det är svårt att förutspå hur framtida lagerhantering kommer att se ut med tanke på den snabba teknologiska utvecklingen. En del forskning tyder på att jobb kan komma att minska i takt med automatisering, medan vissa rapporter visar att ny teknik istället skapar fler jobb och nya roller på företagen. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen.

Den samhällsekonomiska analysen (som för övrigt inte finns publicerad) lämnar en del övrigt att önska, skulle samma resonemang användas i varje kommun skulle det inte finnas någon jordbruksmark kvar att använda. Att i princip endast titta på vad en lokal åkermark producerar och jämföra med vad ett logistikcenter producerar känns inte särskilt relevant i sammanhanget. Som invånare i kommunen efterfrågar jag ett riktigt noll-alternativ i denna fråga- vad är konsekvenserna om kommunen inte tillåter att området tas i anspråk av ett logistikcenter?

Kommentar: Den samhällsekonomiska analysen var endast ett utkast under samrådet och publicerades därför inte på hemsidan. Den finns tillgänglig nu under granskningen. Analysen är gjord med metoden "Cost benefit analysis" som är ett vedertaget sätt att uppskatta nyttor och kostnader genom att väga in aspekter som kan räknas som vinster eller förluster skapade av projektet. Aspekterna värderas sedan i kronor. För att kunna identifiera konsekvenserna har ett referensalternativ beskrivits i analysen. Referensalternativet beskriver hur utvecklingen hade sett ut över tid om projektet inte genomförs.

Med hopp om en konstruktiv dialog framåt,

Boende i Strövelstorp, 2020-03-16

Jag emotsätter mig att Ängelholms kommun tillåter denna detaljplan som innebär att man bygger på 22,6 hektar av denna mark. Fullständigt håll i huvudet. Se till att odla istället så vi blir självförsörjande. Sluta bygg på åkermark och betesmarker.

Satsa på befintliga industriområden i kommunen istället och gör dem iordning – ser för illa ut idag!

Kommentar: Synpunkten noteras.

Boende i Strövelstorp, 2020-03-16

Har lite synpunkter på det nya storbygget i Norra Varalöv, Kärra 1:9.

- Trafiksituationen måste klart och tydligt ses över, med exakta undersökningar. Pendlar dagligen Strövelstorp-Ängelholm och trafiken i rondellen i Varalöv är tidvis enormt kraftig. Detsamma gäller på och avfarterna till motorvägen. Siffrorna i undersökningen tror jag inte stämmer speciellt bra, då det är köer i princip ända ner till själva motorvägen, i rusningstrafik.
- Vad det gäller motorvägens avfarter så tycker jag att det skulle vara krav på rondell, typ Maxi i Ängelholm, för att detta storbygge ska få komma till stånd. Om det inte har hänt ännu så kommer det att ske olyckor vid dessa avfarter. Bilisterna kör ut, utan att stanna, flera bilar efter varandra och ut precis framför andra bilar på väg 112.

Kommentar: Siffrorna i trafikutredningen som redovisar dagslägets trafiksituation är baserade på Trafikverkets trafikmätningar på vägarna. Dessa siffror har sedan räknats upp utifrån uppskattad trafikökning från Kärra 1:9. Trafikutredningar visar att kapaciteten i Trafikplatsen är dålig redan idag. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram tillsammans med Trafikverket. I den har olika åtgärder identifierats för att förbättra kapacitet och

trafiksäkerhet. Bland annat ser man att cirkulationsplatsen behöver byggas ut till två körfält samt att Trafikplatsen behöver byggas om.

· Vad jag kan läsa mig till i handlingarna så kommer även korsningen väg 107 och Strövelstorpsvägen att påverkas negativt. Denna korsning är redan idag hårt belastad, med många olyckor, svårt att komma ut från Strövelstorp till väg 107. Dom flesta stannar inte för stopp, då det är så svårt att komma ut. Detta problem gäller ju då så klart motorvägs av och påfarten Strövelstorp också, eftersom dessa ligger alldeles intill varandra. Detta tillsammans med att hastigheten i korsningen är 70 km/h, vilket är på tok för högt med tanke på vägens utformning, korsningar och bredd.

Kommentar: *Trafikutredningen har gjort en antagen fördelning av alstrad trafik. Enligt denna fördelning är det endast en liten del av planområdets uppskattade trafikökning, cirka 300 fordon/dygn, som antas köra vidare söderut på väg 107. Detta innebär en ökning på cirka 8%. Utifrån detta så bedöms planförslagets påverkan på korsningen väg 107/Strövelstorpsvägen vara liten.*

· Det är även väldigt många cyklister på sträckan mellan Ausåsvägen och cykelvägen från Strövelstorp mot Ängelholm. Jag cyklar personligen inte denna väg, hög hastighet, mycket trafik och väldigt smalt genom tunneln.

Kommentar: *Befintlig cykelväg längs med väg 107 kommer att finnas kvar och påverkas inte av planförslaget.*

· Sedan förstår jag inte varför kommunen ställer krav på företaget som vill bygga att man ska göra ytan mellan dessa enorma hus och vägarna trevligare, alternativt att kommunen gör det om inte krav är en möjlighet. Här kan man ju plantera träd, i lagom storlek, för att dölja dessa "Berlinmurar". Titta tex på Trädgårdsteknik alldeles intill, Helsingborgsvägen i Ängelholm. Här har man planterat dessa träd för att mjuka upp miljön.

Kommentar: *Krav på utformning och vegetation går att ställa i detaljplan och tillhörande exploateringsavtal samt i bygglov. Detaljplanen reglerar exempelvis att en vegetationsridå och träd ska planteras i den södra plangränsen med syftet att dölja lagerbyggnaderna med grönska. Även ett gestaltungsprogram har tagits fram för att lyfta vikten av gestaltning, anpassning till platsens omgivning och skapa en sammanhållen och dämpad bebyggelseutformning.*

· Sen tycker jag att det är fel att placera så många stora byggnader på ett och samma ställe, varför sprider man inte ut dom lite. Marken söder om Biltema tex, där är det ju ingen som blir påverkad. Här handlar det ju om industriområde redan. I Varalöv är det industrimark men för småskalig industri, så var det sagt. Men här sålde kommunens dåvarande representant marken "hej vilt".

Kommentar: Ett syfte med att samla samma typ av verksamhet på ett ställe är att det finns logistiska fördelar med möjlighet till samordning av transporter mm. Av översiktsplanen framgår det att tillkommande handel ska etableras vid befintliga handelsområden.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11, 2020-03-17

Vi emotsätter oss en exploatering av området Kärra 1:9 som beskrivet i samrådet den 4 mars 2020. Syftet med exploateringen är att omvandla 61 Ha produktiv jordbruksmark till hårdjord yta med lagerbyggnader.

Jordbruksmark

Kärra 1:9 är idag en fungerande jordbruksenhet om 61 Ha. Här odlas spannmål, växter och grönsaker m.m. och utgör en viktig del i att öka andelen närodlat. Sverige behöver ett bättre skydd av sin Jordbruksmark och landet har stort behov av att öka självförsörjningsgraden. Vi anser det förkastligt att hårdgöra produktiv åkermark och förstöra möjligheterna till odling för all framtid.

Kommentar: Efter samrådet har delar av planområdet plockats bort. I nuvarande förslag omfattar planområdet 48 hektar, varav cirka 45 hektar utgörs av jordbruksmark.

Framtida trafiksituation

Om den beskrivna exploateringen kommer till stånd resulterar det i en enorm ökning av trafiken i området. Redan idag efter utbyggnaden av det s.k Boozt lagret har trafiken nått en oacceptabel nivå och både trafikplats Norra Varalöv och rondellen in mot Ängelholm har otillräcklig kapacitet. Den planerade exploateringen beräknas i samrådet endast medföra viss ökning av trafiken, några siffror eller flöden finns inte presenterade, men det står klart att trafiksituationen måste få en lösning.

Om man använder de angivna ytorna, vad gäller lagerbyggnader, ger detta en total lagervolym om ca 3.500 000 kubikmeter lager (då är inte medräknat de lager som är hög-lager dvs 36 meter höga). Omräknat i trafikflöden ger detta ca 2200 transporter med 18 meterstrailer per dag, med lågt räknade omsättningshastigheter i lager samt en fyllnadsgrad på ca 75%. Detta innebär inte bara en oerhörd påfrestning på miljön, i form av ökande biltrafik, utan också enormt ökade kostnader för att klara denna ökning från dagens nivå. Till detta kommer alla persontransporter. Enligt Trafikanalys tillkommer dessutom ökade transporter på grund av dålig utnyttjandegrad av transporter vid E-Handel.

Sammantaget skulle en exploatering beskriven i detaljplanen medföra både en miljömässig och en trafikmässig ohållbar situation.

Vad anpassningen av trafikplats och rondell innebär för kostnader för Ängelholms kommun anges inte. Enligt gammalt avtal vid tidigare exploatering skall kostnaden delas mellan kommunen och Trafikverket.

Kommentar: Avtalet behandlar kostnader för framtagandet av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), och berör inte några kostnader för själva åtgärderna. Studien kommer att underlätta kostnadsfördelningen av de åtgärder som bedömas vara nödvändiga. De åtgärder som bedöms uppstå på grund av detaljplanen kommer att belasta exploatören. Kostnadsfördelningen kommer att klargöras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören.

Övriga miljömässiga påverkan

I nuvarande översiktsplan för Ängelholms kommun utpekats området som slättlandskap, vilket gör att föreslagen detaljplan strider mot gällande översiktsplan. Utsikten är vidsträckt med milslång vacker utsikt, vilket bidrar till känsla av det för Ängelholm karakteristiska öppna landskapet. Området gränsar till Vegeå, som riskerar att kraftigt påverkas, dels av utsläpp av förorenat dagvatten dels med negativ inverkan på fisket. (se skrivning från Vegeå fiskevårdsförbund) dels begränsningar i befintligt friluftsliv (Vegeåleden).

Övrigt

Som motivering, till att i anspråk ta 61 Ha produktiv jordbruksmark för lagerverksamhet, anger Catena med dotterbolag (exploatören Queenswall 2 AB), väsentlig samhällsnytta som argument. Man syftar då på att verksamheten förväntas skapa 1500 till 2000 arbetstillfällen.

Detta är en kraftigt friserad siffra. E-handels lagerverksamhet är den bransch som f.n genomgår den snabbaste automatiseringen. Omvandlingen sker till automatlager för att klara en konkurrenskraftig kostnadsnivå.

Som nämnas kan att den tidigare etableringen av Boozt skulle ge 500-600 nya arbetstillfällen. Det faktiska förhållandet är att antalet arbetstillfällen är lägre än i den tidigare etableringen i Ängelholm. Detta beroende på en kraftigt ökad automatisering. Idag sysselsätts ca 190 personer, varav 70 tillfälligt. Hur många av de anställda som bor i Ängelholm är oklart. På ett annat ställe i samrådsdokumentet anges att ca 2000 personer kommer att vistas i området dagligen, inte arbetstillfällen. Det angivna skälet "väsentlig samhällsnytta" är därför inte relevant som argument för föreslagen exploatering.

Vidare anges att närheten till den tidigare exploateringen kan ge synergieffekter. Erfarenhet från liknande projekt visar att den effekten är försumbar.

I samrådet har också alternativa områden angetts, vilka samtliga har dömts ut av varierande skäl, mest då det är jordbruksmark samt bebyggelse. Inte i något fall har markägaren kontaktats, vilket inte mottagits väl.

Kommentar: Det finns inga planer på att etablera verksamheten på de alternativa lokaliseringarna utan de är endast med för att visa vilka alternativ som finns enligt kommunens översiktsplan.

Ett alternativ som inte tagits in i planen är den s.k. Tvärbanan, där finns drygt 1 miljon kvm mark lämplig för angivet ändamål. Närheten till kommunikationer är helt acceptabel.

Kommentar: Efter samrådet är en lokaliseringsutredning genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet.

Tvärbanan bedöms exempelvis ligga för långt ifrån infrastruktur. En förutsättning är även nuvarande markägoförhållande där de flesta av alternativen idag ägs av privata markägare vilket försvårar en storskalig utveckling. För att ett alternativ ska vara realistiskt och genomförbart blir därför rådigheten över marken viktig. Tvärbanan ägs och nyttjas idag av PEAB. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

Med ovan angivna skäl motsätter vi oss föreslagna exploatering.

Fastighetsägare till Strövelstorp 6:17, 2020-03-16

Det är förvånadsvärt att fundera på att bygga på mycket fin åkermark i tider när vi inte vet vad som händer med vår matförsörjning framöver. Hur det ut om 20 år eller 50 år? Var skall kommande generationer få sin mat ifrån? Hur blir det med trafiken och vår närmiljö?

Idag är det redan svårt med tät trafik och stora miljöförstöringar i form av E6, väg 112 och väg 107. Hur blir det med utlovade arbetstillfällen? Detta är en bransch som automatiseras i en enorm fart. Flera tilltänkta arbeten kommer ersättas av robotar.

***Kommentar:** En trafikutredning är framtagen i samband med detaljplanen som visar att föreslagna exploatering kommer att medföra en ökad trafik vilket kommer att påverka trafikflödena på omkringliggande vägnät. En åtgärdsvalsstudie är även framtagen av Trafikverket. Studien identifierar olika åtgärder som behöver vidtas i Trafikplatsen och cirkulationsplatsen. Ett avtal om medfinansiering av dessa åtgärder ska skrivas innan detaljplanen antas.*

Vad gäller arbetstillfällen så är dessa uppskattade utifrån jämförelser med liknande verksamhetsområden. Det är svårt att förutspå hur framtida lagerhantering kommer att se ut med tanke på den snabba teknologiska utvecklingen. En del forskning tyder på att jobb kan komma att minska i takt med automatisering, medan vissa rapporter visar att ny teknik istället skapar fler jobb och nya roller på företagen.

Redan idag är det bebyggt med byggnader från e-handel och trädgårdsteknik längs väg 107 som är byggnader som har gjort stora och fula inskränkningar i vår närmiljö. Kommer planerna bli verklighet att bygga på Kärre 1:9 blir det som att cykla, gå eller köra runt i en jättelik konservburk. Jag tycker att i vi har fått nog av de här stora byggnaderna runt Varalöv och Strövelstorp.

***Kommentar:** synpunkten noteras.*

Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13, 2020-03-09 (Anton Nilsson)

Min första tanke när jag fick vetskapen att det planerades att bygga på Kärre är att det ligger en gammal tipp nere i hörnan där som kanske är lite känslig att bygga på. Men efter en viss fundering på klimatet och framtiden med ett växande behov av den maten vi behöver för att fortsätta med de vi nu gör tycker jag att det är helt gale att bygga på denna mark som kan producera mat i framtiden. Nu tänker jag på generationerna efter oss, både du som läser detta och jag som skriver detta klarar oss nog. Mitt förslag ligger några hundra meter västerut, bygg på den gamla tippen. Jag vet att mitt förslag får mycket motstånd, men varför ska Ängelholms gamla synder ligga där ute på den gamla tippen under ett lager jord som aldrig kan odlas. Man kan rensa upp tippen och

sen bygga på den. Jag vet att det inte är lika enkelt och billigt som att bygga på tilltänkt mark. Jag förstår att det är en otrolig kostnad för att rensa en gammal tipp men är det inte rätt att ta tag i detta istället för att skjuta det till kommande generation.

Kommentar: *Efter samrådet har delar av planområdet plockats bort. I nuvarande förslag omfattar planområdet 48 hektar, varav cirka 45 hektar utgörs av jordbruksmark. Deponin är del av den mark som har tagits bort. Att bygga ett verksamhetsområde på en tipp/deponi bedöms inte rimligt utifrån människors hälsa samt att det kan orsaka spridning av de föroreningar som finns i marken. Att sanera en deponi är troligen så pass kostsamt att projektet inte blir genomförbart.*

Trafiken

Jag kollade lite på er trafikutredning, som jag förstår det så är trafikökningen rätt anmärkningsvärd på väg 107 in mot Ängelholm. Sen undrar jag hur många bilar ni räknar med att det kommer gå på denna väg efter att Fridhem området, ishallen byggts ut och andra förekommande byggen på södra området är utbyggt? Vad har ni för plan på väg 107? Ska den breddas? Kommer hastigheten ändras?

Kommentar: *En detaljplan undersöker endast själva planförslagets påverkan på sin omgivning, trafikutredningen har därför fokus på planförslagets påverkan på vägnätet. Planförslaget kommer att innebära en ökning av trafikflöden norrut på väg 107, men antagen trafikfördelning visar att den största trafikökningen kommer att bli ut mot motorvägen via väg 112. Väg 107 är Trafikverkets väg vilket innebär att det är Trafikverket som beslutar vilka åtgärder som görs på vägen. Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) med syfte att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas vid Trafikplats Norra Varalöv. Där föreslås inga åtgärder på väg 107 norr om cirkulationsplatsen.*

Landskapsbild

Varför byggs flertalet nya industribyggnader i en svart och vit skala? Nu vet jag inte om ni har några restriktioner på färgsättningen men är det ingen som vågar sätta färg på husen?

Kommentar: *I samrådsförslaget finns det inga bestämmelser som reglerar vilken färg den föreslagna bebyggelsen ska ha. Efter samrådet har ett gestaltungsprogram tagits fram där frågan kring färgsättning diskuteras. Där beskrivs att färgskalan för fasaderna är tänkt att ha en variation i varma men diskreta kulörer som hämtar inspiration från äldre tiders jordbruks- och industribyggnader, så som rött, gult, grönt och grått i olika nyans. Programmet ska användas som stöd i bygglovsansökan. Anledningen till att färgsättning ofta görs i dämpade nyanser är för att minska påverkan på landskapsbilden.*

Planlösning

Varför kan man inte effektivisera planlösningen? Bygga på 40 % är de inte till att slösa med marken? Det måste gå att bygga effektivare, de där med att lastbilarna ska få plats och svänga runt och backa till en utlastningsficka är ju samma som har gjorts i alla tider. Jag vet att det inte är enkelt men en riktig logistik, ställda krav på lastbilarna och en förbättrad av och på lastning. Ställ krav. De är så vi kommer framåt och utvecklas. Varför bygger man inte i fler plan under jorden?

Kommentar: Exploateringsgraden är bestämd utifrån olika förutsättningar. I detaljplanen måste det till exempel säkerställas att markytor för dagvattenfördröjning, parkering och gator ska kunna inrymmas.

Buller

Jag var på ert informationsmöte på hotellet den 4 mars. Tyvärr kunde personen jag pratar med hos er inte svara på om det kommer att finnas kyltransporter på området i framtiden. Lastbilarnas kylagregat som står på rastplatsen vid hotellet är ett ljud som når mitt hus men tyvärr så är det inte direkt mätbart så för folk som inte vill höra det finns det ju inte. Så min oro är att det mäts högre ljud men inte dom låga störande ljuden. Kommer det göras något åt bullret från vägen?

Kommentar: Beroende på vad det är för verksamhet som etableras på området så kan det förekomma kylbilar för livsmedel. Det stämmer att dieseldrivna kylagregat kan ange hög ljudnivå och sitter ofta högt upp på släpen. Det är därför viktigt att eventuella kylbilar ska kunna ansluta till eldrift när planområdet är utbyggt. Detta ger avsevärt mycket lägre ljudnivå. Samma sak gäller för eventuell nattparkering för kylbilar. Detaljplanen har en bestämmelse om att buller från verksamhetsområdet ska avskärmas med vall, plank eller byggnader så att riktvärdena inte överskrids. Kommunen har tillsyn vad gäller buller och en anmälan kan göras om det upplevs störande. Då startas en utredning och om bullerriktvärden överstigs så kan krav ställas på att åtgärder vidtas. Vad gäller buller från vägnätet så har en bullerutredning gjorts som visar att riktvärden för buller vid befintlig bebyggelse intill planområdet inte överskrids. I övrigt är det Trafikverket som är vägghållare för väg 107 och 112 vilket innebär att Trafikverket ansvarar för utbyggnad och underhåll. Om buller upplevs störande ska en anmälan göras till Trafikverket.

Arbetsplatser

1500-2000 arbetsplatser. Hur säker är en sån här prognos? Är det tillsvidare anställningar eller det är mest provanställningar?

Kommentar: Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån liknande verksamhetsområden bedöms mellan 1500-2000 arbetstillfällen vara en rimlig uppskattning vid fullt utbyggt område. Typen av anställningsform har inte studerats men inom lagerarbete är det vanligt att en del av tjänsterna hyrs in från konsultföretag då verksamhetens aktivitet varierar över säsongen. En del arbetstillfällen kommer troligen att vara så kallade låg-tröskeljobb som kan vara bra för exempelvis unga och nyanlända.

Slutsats

Jag vill inte att det byggs på den tilltänkta marken. Det är enkelt att bygga här men med en kortsiktig plan för framtiden. Samt vill jag ha en utredning angående väg 107 mellan Erikslund och Ängelholm innan det byggs eftersom denna utredning endast anser detta byggnadsprojekt och inte innefattar Ängelholms södra utbyggnad. Jag vill se att det byggs på mark som inte kan odlas och om inte så har Ängelholm ett industri område (förslag 4) som kanske skulle utredas.

Kommentar: En detaljplan undersöker främst själva planförslagets påverkan på sin omgivning. Trafikutredningen har därför fokus på planförslagets påverkan på

omkringliggande vägnät och tar inte hänsyn till eventuella framtida projekt långt ifrån planområdet. Den typen av strategisk infrastrukturplanering är därför inte en fråga för detaljplanen.

En lokaliseringsutredning är genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Fastighetsägare till Fastighet Norra Varalöv 2:17, 2020-03-05 (Dan Persson)

Jag vill framföra lite synpunkter angående verksamhet/industri planen på Kärra 1:9. Pratade med er på Erikslunds hotell när ni var där för att svara på frågor, dock kunde man inte få 100 procentiga svar (förståeligt) men jag har synpunkter på det inte fanns någon plan gällande hur trafiken kommer fungera, om det kommer byggas nya vägar, på och avfarter från motorvägen? Då i dagsläget är det extremt trafikerat och eftersom att man märkte en jättetydlig ökning när Boozt kom på plats så är det ju ganska uppenbart att det kommer bli ännu värre när verksamheterna drar igång med väldigt mycket tung trafik framförallt. För vår del som bor på Erikslundsvägen 14 så såg jag att inga uträkningar på så som trafik och buller var gjort från ”vår sida” och vi tycker att vi är och blir väldigt berörda av detta bygge. Vi samt några grannar har barn som ska korsa vägen för att ta sig till bussen, köra med moped, cykel eller andra långsamtgående fordon vilket redan nu är svårt ur säkerhetssynpunkt.

Ser fram emot svar på detta.

Kommentar: *Efter samrådet har Trafikverket tagit fram en åtgärdsvalsstudie (AVS) som har identifierat olika åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och kapaciteten i Trafikplats Norra Varalöv och cirkulationsplatsen vid väg 112/107. Några åtgärder som föreslås är exempelvis att sänka hastigheten genom trafikplatsen, samt att bygga ut cirkulationsplatsen till två körfält. Att det redan idag är problem med trafiksäkerhet längs väg 107 är inte en fråga för detaljplanen utan är snarare en fråga för Trafikverket som är väghållare och ansvarar för vägens utbyggnad och drift.*

En stor del av den trafik som färdas på väg 107 har inte planområdet som målpunkt. En framtida bullernivå på vägen påverkas av många faktorer så som befintliga verksamheters utveckling och andra framtida exploateringar, exempelvis en utveckling av södra Ängelholm. En eventuell framtida bullerökning längs väg 107 är därför svår att härleda till just planområdet. Därför bedöms det vara Trafikverkets ansvar att hantera eventuella bullerfrågor på vägnätet. Om buller upplevs störande ska en anmälan göras till Trafikverket som ansvarar för att vidta eventuella bulleråtgärder på vägen.

Fastighetsägare till Kärra 1:6 & Kärra 1:7, 2020-03-17

Vi anser att exploateringen enligt detaljplanen i sin helhet skall förkastas och marken fortsättningsvis skall användas till produktion av jordbruks- och

trädgårdsprodukter. Våra invändningar mot detaljplanen, exploateringen enligt följande:

- All jordbruksmark anses idag vara värdefull och värderas inte enligt det gamla föräldrade klassificeringssystemet. Detta gäller sålunda självklart även marken på Kärre 1:9. (se planhandlingen jordbruksmarksanalys sid 11)

Kommentar: *Kommunen instämmer i detta och har justerat texten om värdefull jordbruksmark.*

- Denna lättbrukade mark med bevattningsmöjligheter lämpar sig väl till alla typer av odling. Framförallt lämplig till lokalodlade vegetabilier för humankonsumtion såsom alla typer av rotfrukter, grönsaker, ärtor, bönor, potatis som framöver kommer att spela en allt större roll då köttkonsumtionen enligt alla experter bör minska. Dessutom är det endast en bråkdel av marken i Ängelholms kommun som har denna unika beskaffenhet och möjligheter.

- I Ängelholms kommun översiktsplan ÖP 2035 utpekade rubricerad fastighet som slättlandskap och inte som plats för någon bebyggelse.

- De fyra andra alternativen för denna utbyggnad som anges i jordbruksmarksanalysen är tillsammans med detta förslag lika dåliga då de tar jordbruksmark i anspråk. Det finns mindre värdefull mark att tillgå i Ängelholms kommun eller närliggande kommuner om man bemödar sig att lyfta blicken och inte bara går i beställarens ledband.

Kommentar: *Då området inte är utpekade i kommunens översiktsplan har en lokaliseringsutredning genomförts. Utredningen utgår från olika bedömningskriterier som bedöms vara viktiga för förslaget ändamål. Samtliga områden som är utpekade för nya särskilda verksamhetsområden i översiktsplanen jämförs. Slutsatsen är att förslagen lokalisering anses vara bäst lämpad för förslaget ändamål.*

- Åkermarkens värde i ett globalt perspektiv nu och i framtiden är ju för alla normalbegåvade väl känt och behöver egentligen inte nämnas.

- När det gäller nationella miljömål angående jordbruksmarken står det i miljökonsekvensbeskrivningen: kommunen bör se alla sina detaljplaner ur ett större perspektiv för att förhindra att allt för omfattande ytor jordbruksmark totalt sett tas i anspråk vilket skulle vara negativt.

Kommentar: *Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med förslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.*

- Angående dagvattenutredningen anser vi att den är undermålig då den ger en felaktig bild och ringa faktaunderlag av vattensituationen både före och efter eventuell byggnation. Exempel enligt följande:

4:4. Kraftig näringspåverkan från jordbruksmark stämmer inte då kraftiga åtgärder satts in för att begränsa näringsläckage till ån bl.a. genom det riksomfattande Greppa Näringen. Förbättringar har skett sedan 1982. Se: Vegeåns Vattenråds kontrollprogram.

Kommentar: Även om åtgärder har bidragit till en minskning av näringsläckage från jordbruk så är detta fortsatt den främsta anledningen till att Vegeå har dålig status. Exempelvis tar det lång tid att minska utsläppen av fosfor, eftersom fosfor binds hårt i jorden och frigörs under lång tid.

5:3 Att kunna rena dagvattnet från bl.a. kadmium, krom, koppar, nickel, zink, asfalt, däckrester, petroleumprodukter m.fl kemiska produkter får anses som en utopi. Därför kommer föroreningen i form av kemiska produkter att öka i ån.

Kommentar: Detaljplanen får inte medföra en försämring av vattenkvaliteten i Vegeå. Olika åtgärder vidtas för att detta ska säkerställas. Bland annat minskas flödet som får släppas ut i ån och stora fördröjningsytor skapar förutsättningar för sedimentering av partiklar. Ny byggnation får inte uppföras förrän en anmälan om dagvattenrening är prövad och godkänd av kommunen. Miljöenheten kan där ställa krav på att rening utförs på ett tillfredställande sätt.

4:6 Citat: Målsättningen för deponin blir att störa dessa massor så lite som möjligt . Kommentrar: Deponin med närmsta omgivning skall överhuvudtaget inte störas. Detta på grund av risk för läckage till ån. Dessutom följer med de större hårdgjorda ytorna en snabbare genomströmning med ökade fosforhalter i ån och större erosionsproblem längs åslänterna.

Kommentar: Då deponin är täckt med tätande lera bedöms lakvattenbildningen som begränsad. Efter samrådet har den del av planområdet där deponin ligger plockats bort från detaljplanen. För att inte gräva för nära planläggs det norr om deponin en zon 10 meter som inte får bebyggas. Det flöde som får släppas på dikningsföretagets ledningar har efter samrådet minskat från 1,2 liter per sekund per hektar (vilket är tillåtet idag) till 0,9. Med ett långsammare flöde bedöms detaljplanen inte innebära någon negativ påverkan på ån och den biologiska mångfalden.

- I landskapsbildsanalysen kan tydligt se hur förfulande dessa plåtskjul kommer att bli och då har ändå fotografen underlåtit att visa de 8% av byggnaderna som tillåts att vara 36 m höga.

Kommentar: Landskapsbildsanalysen studerar endast enkla volymer och olika färgsättning som ett sätt att visualisera påverkan på landskapsbilden utifrån olika alternativ. Den ger således inte en rättvis bild av utformningen av fasader. Byggnaderna som tillåts uppföras i 36 meter är med i landskapsbildsanalysen. Efter samrådet har ett gestaltningsprogram tagits fram där en av målsättningarna är att skapa en sammanhållen och dämpad bebyggelse mot landskapet.

- Antalet arbetstillfälle har från exploatörens sida varierat från 1000 till 2000. Med anledning av att exploatören sökt bygglov för tillfällig parkering på plats som strider mot detaljplanen på fastigheten N Varalöv 31:11 har vi svårt att tro på uppgifterna om arbetstillfällen. (diariernr 2019- 00125 tillfälliga p-platser. Företaget skriver : Verksamheter i dessa lokaler kommer att automatiseras mer och mer för att skapa en större konkurrenskraft. När automationen byggs ut kommer behovet av personal att minska.

Slutsats: Arbetstillfällena på Kärra 1: 9 när det är utbyggt kanske bara blir 500. Den nya AI- tekniken har ju som bekant målsättning 100% arbetslöshet.

Kommentar: *Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån liknande verksamhetsområden bedöms mellan 1500-2000 arbetstillfällen vara en rimlig uppskattning vid fullt utbyggt område. Att ta hänsyn till automatisering och digitalisering är svårt då forskning visar att det råder skilda uppfattningar om hur detta kommer att påverka denna typ av verksamheter. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen.*

- En stor del av området är mycket låglänt med översvämningsrisker som följd. Detta framförallt senhöst och vinter. Hur man då skall kunna få bort dag- och dräneringsvatten från området har ej redovisats.

Kommentar: *Efter samrådet har en del av planområdet, torvområdet i sydväst, tagits bort från detaljplanen. Torvområdet är istället tänkt att kunna användas som ett naturligt översvämningsområde vid höga flöden inom planområdet. Hela dammsystemet kan användas för utjämning innan bräddning kan ske till torvområdet.*

- Utbyggnaden kommer att medföra avsevärt större trafikbelastning kring trafikplats Erikslund. En stor och kostsam utbyggnad krävs i så fall på det redan nu hårt belastade området. Mer buller och mer avgaser från varutransporter. Vem betalar? - detta måste visas på ett transparent och korrekt sätt från Ängelholms kommun sida.

Kommentar: *Planförslaget bedöms medföra ett ökat trafikflöde på omringliggande vägnät. Trafikplats Norra Varalöv har enligt olika trafikutredningar redan idag dålig kapacitet. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är genomförd av Trafikverket. I den har olika åtgärder identifierats för att öka trafiksäkerhet och kapacitet i Trafik- plats och cirkulationsplats. Ett avtal som reglerar medfinansiering av dessa åtgärder ska skrivas mellan kommunen och Trafikverket. En del av kostnaderna kan komma att belasta exploitören.*

- Ifrågasätter opartiskheten då flera delar av planhandlingarna genomförts med bistånd av beställaren. Vi avvaktar besked i frågan.

Kommentar: *Kommunen är med och formulerar beställningsuppdrag samt granskar alla utredningar som görs i samband med detaljplanen.*

Fastighetsägare till Fastighet Norra Varalöv 8:5 m.fl., 2020-03-12

Vi säger nej till detaljplanen!

Med anledning av de planerade e-handelsbyggnaderna på Kärra 1 :9 i Norra Varalöv har vi som bedriver jordbruksverksamhet och bor i närområdet följande synpunkter.

Landskapsbilden för hela området kommer att förändras/förstöras. Från att som nu ha ett öppet landskap kommer byggnaderna bli de i mest ögonfallande både för de som bor här och de som passerar på väg 112 och väg 107.

Kommentar: *Detaljplanen bedöms få en stor påverkan på landskapsbilden, framförallt från Vegeastråket i syd. Olika åtgärder har vidtagits i detaljplanen för att mildra denna*

påverkan. Bland annat ska det planteras en vegetationsridå i den södra plangränsen för att dölja lagerbyggnaderna med grönska. Placering av höglager har skett för att skapa så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden. Ett gestaltungsprogram har även tagits fram med syftet att skapa en sammanhållen och dämpad gestaltning mot det öppna landskapet i söder och norr.

Redan idag är väg 112 och väg 107 hårt trafikerade. Dagligen uppstår köer vid rondell Erikslund. Eftersom E6 mellan Ängelholm och Helsingborg också är hårt belastad inträffar ofta olyckor vid Strövelstorp, Varalöv och Höja. Motortrafiken leds då om på väg 107 vilket innebär kilometerlånga köer. Att då öka trafiktrycket med ännu mer tung trafik kommer att innebära ännu mer försämrad framkomlighet. Den ökade trafiken innebär också ännu högre utsläpp av CO₂ och luftföroreningar. Direkt skadligt för både människor, djur och växtlighet. Dessutom kommer bullernivån att höjas radikalt.

Kommentar: *Planförslaget bedöms medföra ett ökat trafikflöde på omkringliggande vägnät. Trafikplats Norra Varalöv har enligt olika trafikutredningar redan idag dålig kapacitet. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är genomförd av Trafikverket. I den har olika åtgärder identifierats för att öka trafiksäkerhet och kapacitet i Trafik- plats och cirkulationsplats. Ett avtal som reglerar medfinansiering av dessa åtgärder ska skrivas mellan kommunen och Trafikverket. En del av kostnaderna kan komma att belasta exploitören. Bullerutredning visar att bullerriktvärdena inte kommer att överskridas när området är utbyggt.*

Åkermarken kring Norra Varalöv är utmärkt att odla både grönsaker och rotfrukter på. Redan idag odlas stora mängder potatis, lök, morötter, kål och bladgrönsaker. Istället för att hårdgöra fler ytor och förstöra jordbruksmark längs södra delen av väg 107 borde Ängelholms kommun uppmuntra fler att odla grönsaker som kan tillgodose behovet av närodlad mat.

Kommentar: *Bakgrund till detaljplanen är att det finns en efterfrågan från aktörer inom lager- och logistikbranschen på mark att etablera sig längs med E6/E20. Då Ängelholms kommun till stor del utgörs av jordbruksmark är det svårt att hitta en lokalisering för ett så stort område med detta ändamål på annan mark. De flesta områden som är utpekade som ny särskilda verksamhetsområden i kommunens översiktsplan finns på jordbruksmark. Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.*

För alla som valt att bosätta sig i och kring Norra Varalöv är landskapet och naturen mycket viktig för rekreation.

Kommentar: *Då marken inom planområdet är privat och har få promenadslingsor antas området inte används för rekreation i någon större utsträckning idag. Däremot finns det rekreativstråk, bland annat längst Vegeåleden, som har bra utblick och siktlinjer över det befintliga öppna landskapet, där ett nytt verksamhetsområde skulle påverka upplevelsen. Åtgärder för att mildra denna påverkan görs i detaljplanen. Bland annat ska vegetationsridåer planteras i den södra plangränsen för att dölja lagerbyggnaderna med grönska. Placering av höglager har skett för att skapa så liten påverkan som möjligt på*

landskapsbilden. Ett gestaltungsprogram har även tagits fram med syftet att skapa en sammanhållen och dämpad gestaltning mot det öppna landskapet i söder och norr.

Sist men absolut inte minst borde två "svartbyggen" i Varalöv inte legalisera att kommunen förstör ytterligare jordbruksmark som inte går att återställa.

Kommentar: *Synpunkter noteras.*

Boende i Stora Hult (Båstad), 2020-02-26

Det gäller planen för Norra Varalöv. Och nej, jag är inte berörd fastighetsägare. Jag bor inte ens i Ängelholms kommun, utan i Stora Hult, någon kilometer norr om gränsen in i Båstad kommun. Men jag bryr mig om framtiden, miljön och vår förmåga att försörja oss.

Att bygga på kommunen finaste jordbruksmark borde vara brottsligt. Inte bara moraliskt förkastligt, utan straffbart. Särskilt när det rör sig om dessa vidriga betongklossar som ligger som stora paddor över bördig mark. Jag kör till Helsingborg ett par gånger i veckan, och när jag passerar de här logistikcentralerna, eller vad de kallas, måste jag alltid vända bort blicken. Jag mår fysiskt illa.

Jag jobbade på NST i 32 år, och gjorde för många år sedan en artikelserie om hur vi behandlar Den Goda Jorden. Jag samtalade bland annat med de ansvariga cheferna i Ängelholm, Helsingborg och Landskrona. Jag vill minnas av det var Björn Berseus (en för övrigt mycket trevlig man!) i Ängelholm. I Ängelholm och Helsingborg verkade man inte ha funderat så mycket på förkastliga i att bygga på bördig mark. I Landskrona hade en kvinna just tillträtt. Hon hade tidigare haft samma tjänst i en småländsk kommun. Hon berättade att hon och hennes arbetsgrupp där, hade vändats över att tvingas bygga på mark klassad med fyra eller femma. ”Och här verkar de utan att blinka bygga på klass 10-jord!” sa hon, närmast förtvivlad.

Kan man ana en lättja hos de ansvariga i Ängelholm? Nog måste det finnas mark som så att säga redan är förstörd. Att ett logistikcentrum måste ligga kloss intill en motorvägsavfart köper jag inte – de där långtradarna kör ju runt i hela Europa, så vad gör någon kilometer mer eller mindre då?

Har man en gång bebyggt jordbruksmark, kan man inte trycka på delete. Den marken är fördärvad för tid och evighet. Med tanke på hur världen ser ut kommer bördig mark snart att vara en skriande bristvara.

Kommentar: *Synpunkten noteras. Då Ängelholms kommun till stor del utgörs av jordbruksmark är det svårt att hitta en lokalisering för ett så stort område med detta ändamål på annan mark. Även de flesta områden som är utpekade som ny särskilda verksamhetsområden i kommunens översiktsplan finns på jordbruksmark. Planhandlingarna belyser både de negativa och positiva aspekterna med föreslagen exploatering. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.*

Fastighetsägare till Norra Varalöv 1:35 m fl., 2020-03-15

Som fastighetsägare till bl.a. Norra Varalöv 1:35, närboende till fastigheten Kärra 1:9, boende efter väg 107 samt ansvarsfulla samhällsmedborgare lämnar vi härmed våra synpunkter till den föreslagna detaljplanen Kärra 1:9.

Sammanfattningsvis är vår ståndpunkt att vi starkt motsätter oss den föreslagna detaljplanen och den exploatering som föreslås. Nedan följer de enligt vår synvinkel mest framträdande bristerna och förbiseendena i underlaget för detaljplanen.

1. Alternativa lokaliseringar

I Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB till detaljplan Kärra 1:9) upprättad av Ekologigruppen på uppdrag av Ängelholms kommun har Kärra 1:9s lämplighet för exploatering och uppförande av verksamhetsområde för lager och logistik jämförts med ytterligare fyra lokaliseringar. Urvalet av dessa lokaliseringar har gjorts då de, enligt Ekologigruppen, huvudsakligen har stöd i översiktsplanen. Fastigheterna i samtliga av de föreslagna alternativen ägs i dagsläget huvudsakligen av privata markägare. Som ägare till en del av den mark som ingår i "Alternativ ett" ställer vi oss mycket frågande till hur vår fastighet kan ingå som en alternativ placering utan att vi tillfrågats? Bör det inte finnas realistiska möjligheter till att de alternativa placeringarna verkligen skall vara alternativ eller har de endast tagits med "för syns skull" för att kunna avfärdas? Vi anser att urvalet av de alternativa lokaliseringarna är bristfälligt då det område i norra delen av Ängelholm, den sk Tvärbanan norr om Ängelholms flygplats, som i Översiktsplanen 2035 är utpekade som ett område för logistikverksamhet inte finns upptaget som en alternativ placering. I protokollet från kommunstyrelsens beslut 2018-10-10 finns tom en protokollsanteckning från Ängelholmspartiet angående detta. Varför ianspråkta ytterligare värdefull jordbruksmark då det redan finns områden i kommunen avsatta för denna typ av verksamhet? En alternativ placering vid Tvärbanan ger givetvis även denna upphov till trafikmässiga konsekvenser som bör vägas mot de konsekvenser som en placering vid Kärra 1:9 medför. Detta skall enligt vår uppfattning ingå i Miljökonsekvensbeskrivningen. Att inget alternativ kunnat uppåddas med möjligheter till järnvägsanslutning är också en tydlig brist vad gäller alternativa placeringar.

Kommentar: Efter samrådet är en lokaliseringsutredning genomförd med syfte att undersöka om vald lokalisering är bäst lämpad för föreslaget ändamål. Utredningen utgår ifrån olika bedömningskriterier som anses vara avgörande för exploateringen. Kriterier som närhet till infrastruktur (E6/E20, E4 och Trafikplats) och möjlighet till synergieffekter genom närhet till befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv är några som anses vara av stor vikt för ändamålet. Utgångspunkten har framförallt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms vald lokalisering vara bäst lämpad för ändamålet.

Att de alternativ som jämförs är utpekade i översiktsplanen är relevant då det är ett strategiskt dokument som visar hur Ängelholm är tänkt att utvecklas på lång sikt. Det har funnits möjlighet att yttra sig om dessa områden när översiktsplanen togs fram. Att ett område är utpekade i översiktsplanen innebär dock inte att det finns något "trång", utan det är upp till fastighetsägaren att bestämma över sin mark. Det samma gäller för området Tvärbanan, där markägaren behöver vara intresserad av att sälja marken för att det ska vara ett realistiskt och genomförbart alternativ för föreslagen exploatering. Tvärbanan har

även andra avgörande egenskaper som gör det till ett sämre alternativ, bland annat att det ligger långt från infrastruktur vilket är centralt för den här typen av verksamhet.

2. Väsentligt samhällsintresse

I planbeskrivningen anges att etableringen av verksamhet inom lager och logistik på den föreslagna lokaliseringen är av väsentligt samhällsintresse. Detta då ”tillskapande av arbetstillfällen och en ökad sysselsättning kan ses som ett väsentligt samhällsintresse. Det stärker kommunen och landets ekonomi, möjliggör ett högre deltagande i samhället och kan förbättra socioekonomiska förhållanden”. Den enda fördelen med etableringen är att det av exploatören, Queenswall Två AB, bedöms kunna ge upphov till 1.500-2.000 (nya?) arbetstillfällen. Någon närmre analys av substansen i denna bedömning saknas totalt i underlaget för detaljplanen. Samtliga väl beskrivna negativa konsekvenser av detaljplanen väger lätt i förhållande till de utlovade arbetstillfällena. Att då inte närmre granska rimligheten i antalet möjliga arbetstillfällen är helt oförsvarbart. Det är dessutom inte Queenswall Två AB som kommer att handha driften av verksamheten i byggnaderna efter att de uppförts. En tredjepart såsom exempelvis Logent eller Boozt kommer att ansvara för driften av den planerade verksamheten. Detta innebär att Queenswall Två AB kan uppge vilka siffror som helst vad gäller möjliga arbetstillfällen utan att behöva ta något ansvar för det verkliga utfallet.

I samband med godkännande av detaljplanen för det befintliga e-handelslagret på den östra sidan av 107an utlovades ”ett stort antal arbetstillfällen”. Enligt artikel i Helsingborgs Dagblad den 5e maj 2018 anges att det då fanns 120 tillsvidareanställda och 70 visstidsanställningar samt max 20 oavlönade praktikanter vid Logents lager i Norra Varalöv. Huruvida detta är heltids- eller deltidsanställda framgår inte av artikeln. I ovan nämnda artikel anges dessutom att Logent vid flytten från företagets tidigare lager i Ängelholm till Norra Varalöv under 2016-2017 avslutade anställningen för 250 personer. Hur många nya arbetstillfällen blev det egentligen? Med hänsyn till utfallet av exploatörens tidigare träffsäkerhet i sina uppskattningar borde en underlåtenhet att utreda substansen i antalet förespeglade arbetstillfällen vara ett tjänstefel. Det är även välkänt att automatiseringsgraden i moderna e-handels lager är mycket stor vilket ytterligare talar emot rimligheten i skapandet av 1.500-2.000 nya arbetstillfällen.

Med utgångspunkt från samma personaltäthet per kvadratmeter som i de befintliga lagren öster om 107an skulle det nya e-handels lagren på Kärra 1:9 endast generera ca 900 arbetstillfällen. En avsevärd skillnad, eller en tydlig lögn, jämfört med uppgifter om de 1.500-2.000 arbetstillfällen som tas som en ovedersäglig sanning. Då har vi inte heller beaktat den tekniska utvecklingen vad gäller automatisering och robotisering i e-handelsbranschen sedan uppförandet av det ”gamla” lagret. Förutom ovan ifrågasättande av projektets samhällsintresse vad gäller arbetstillfällen bör en utvärdering genomföras av huruvida den verksamhet som skall etableras på det föreslagna området är av samhällsintresse. En verksamhet som ödelägger 60 hektar prima jordbruksmark och på flera sätt bidrar till en utarmning av jordens resurser i fråga om överkonsumtion och onödiga transporter kan inte klassas som ett samhällsintresse från ett övergripande perspektiv.

Det finns heller ingen bedömning av om det kan finnas andra mindre utrymmeskrävande men mer personalintensiva verksamheter som skulle kunna vara aktuella för Ängelholms kommun och bidra till en ökad sysselsättningsgrad.

Kommentar: *Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamheter. Utifrån liknande verksamhetsområden bedöms mellan 1500-2000 arbetstillfällen vara en rimlig uppskattning vid fullt utbyggt område. Att ta hänsyn till automatisering och digitalisering är svårt då forskning visar att det råder skilda uppfattningar om hur detta kommer att påverka denna typ av verksamheter. Därför har detta inte beaktats i uppskattningen. Det är inte känt vilka typer av lager- och logistikverksamhet som kommer att etablera sig i området. En detaljplan föranleds av att det finnas ett visst behov och efterfrågan kopplat till det geografiska läget.*

3. Analys och kvantifiering av verksamhetens CO2 avtryck

Vi invänder mot att det inte i vare sig Miljökonsekvensbeskrivningen eller i Trafikutredningen finns några beräkningar av vilket CO2 avtryck uppförandet av verksamhetens byggnader och den löpande verksamheten kommer att ge upphov till. År 2020 med larmrapporter om jordens förestående klimatkris till följd av den globala uppvärmningen och den absoluta nödvändigheten i att begränsa CO2 utsläppen är det huvudlöst att utelämna denna aspekt.

Det bör dessutom beaktas hur mycket CO2 som binds i 60 ha växande gröda i jämförelse med 60 ha bebyggelse och hårdgjord yta.

Kommentar: *Påverkan på luftkvaliteten och svavelutsläpp bedöms som negativa då det är en transportintensiv verksamhet som föreslås. Den ökade transporten till och från området får en negativ inverkan lokalt, men kan samtidigt innebära en mindre påverkan i andra delar av regionen när viss trafik omdirigeras till Ängelholm. Den samhällsekonomiska nettoeffekten är osäker och mer information om start- och slutdestinationer för transporter idag och vid en exploatering på Kärra 1:9 behövs för att kunna dra någon tydlig slutsats. Det går exempelvis inte att veta hur mycket trafiken minskar på andra platser som en följd av att de istället kör till Kärra. För att kunna säga något om den samhällsekonomiska nettoeffekten är det nödvändigt att kartlägga hur transportrörelserna förändras totalt sett jämfört med dagens situation. Om personerna som kommer arbeta på området har en anställning närmare hemmet idag, eller inte kör bil till arbetet alls i nuläget, så kommer nettoeffekten för personbilar resultera i en ökad kostnad för samhället. Och tvärtom ifall de kör en längre sträcka till jobbet i dagsläget. Det kan dock konstateras att utsläpp av luftföroreningar, risk för olyckor och buller har en negativ påverkan på den lokala befolkningen i Ängelholm med omnejd*

4. Inaktuella uppgifter och föråldrade bedömningskriterier

På sid 25 i MKB under rubriken ”areella näringar i nuläget” anges att den brukade arealen jordbruksmark i Ängelholms kommun har minskat med 21,4 ha under åren 2011-2015 vilket kan anses försumbart. Dock kan alla läskunniga i Jordbruksverkets statistikdatabas se att arealen jordbruksmark i Ängelholms kommun minskat med 296 ha under de senaste fem åren, från 18.010 ha år 2015 till 17.714 ha år 2019. Varför hänvisar MKB till den minskade arealen jordbruksmark 2011-2015 och inte till mer aktuella uppgifter?

Kommentar: *Analysen görs vart 5e år och rapporten för perioden 2016-2020 är därmed inte framtagen ännu.*

På samma sida i MKB kan vi även läsa att åkermarkens bördighet på Kärra 1:9 tillhör bördighetsklass 5 och 6 på en 10 gradig skala. Denna klassificering av jordbruksmark är helt föråldrad och utan relevans. Inget nämns heller om att det finns möjligheter till bevattning på stora delar av arealen.

Bevattningsmöjligheterna medför att det finns goda förutsättningar för odling av tex grönsaker och potatis för humankonsumtion. Med hänsyn till regeringens mål om ökad självförsörjningsgrad av livsmedel och att självförsörjningsgraden av grönsaker endast uppgår till ca 33% talar detta ytterligare för bevarande av Kärra 1:9 som produktiv åkermark. Dessutom är grönsaksodling en förhållandevis personalintensiv odlingsform och kan bidra till ökningen av antalet ”enkla jobb” som enligt kommunledningen är avgörande för Ängelholms kommuns framtida utveckling.

Kommentar: *Kommunen instämmer i att denna klassificering av jordbruksmark är föråldrad och inaktuell. Skrivningen tas bort från MKB:n.*

5. Konsekvensernas relation till Nationella miljömål – Planens relation till målet ”Ingen övergödning”

Under denna rubrik har Ekologigruppen kommit fram till att planen bedöms verka i miljömålets riktning eftersom jordbruket upphör, vilket innebär minskat läckage av näringsämnen. I dagens moderna jordbruk är näringsläckage till följd av jordens brukande minskande. Under en lång tid har forskning och statligt finansierade program såsom ”Greppa näringen” resulterat i en minimering av lantbrukets näringsläckage. Dock finns andra källor till näringsläckage och övergödning såsom emissioner från tung trafik där motsvarande utveckling inte skett. Avgaser från diesellastbilar innehåller, förutom ett antal miljöskadliga ämnen, en ej försumlig mängd kväve. Att rening av dagvatten från de hårdgjorda ytorna kommer att ske låter bra men alla avgaser kommer inte att landa inom e-handelsområdet utan förorenar även andra ytor och bidrar därmed till övergödning. Ekologigruppens slutsats vad gäller detta miljömål kan starkt ifrågasättas såväl som deras kompetens inom modern lantbruksdrift.

Kommentar: *Även om åtgärder har bidragit till en minskning av näringsläckage från jordbruk så är detta fortsatt den främsta anledningen till att Vegeå har dålig status. Exempelvis tar det lång tid att minska utsläppen av fosfor, eftersom fosfor binds hårt i jorden och frigörs under lång tid. Även vägar, gräs- och parkeringsytor kan vara källor till föroreningar som främst kan spridas till Vegeå via dagvattnet. Då detaljplanen säkerställer att dagvattnet kommer att renas bedöms det inte påverka miljö kvalitetsnormen för vatten i Vegeå. Utveckling sker även inom drivmedel för motorfordon och allt fler bilar drivs idag av el.*

6. Konsekvens för befintlig näringsverksamhet och kringboende

Konsekvensanalys för befintliga näringsidkare i anslutning till Kärra 1:9 samt för boende i och kring Norra Varalöv saknas. I dagsläget finns ett antal

verksamheter etablerade på befintligt verksamhetsområde och på närliggande fastigheter. Ingen analys eller beräkning har gjorts över hur dessa verksamheter och befintliga arbetstillfällen kommer att påverkas. Detaljplanens implikationer för de boende som lever i nära anslutning till Kärra 1:9 tas inte heller med i någon konsekvensanalys. Att förbise hur livskvaliteten påverkas för kommuninvånare som i vissa fall i generationer bott och verkat i området är ett tydligt uttryck för hur styret i Ängelholms kommun ser på landsbygdsbefolkningen. En motsvarande förödelse av landskapsbild och rekreativsmöjligheter i den kustnära eller de centrala delarna av kommunen hade aldrig kommit på frågan.

Vi anser att underlaget för detaljplanen bör kompletteras med analys av påverkan av befintlig näringsverksamhet och boende vad gäller förändrade förutsättningar för näringsverksamhet och psykosocial hälsa.

Kommentar: Av översiktsplanen framgår det att tillkommande handel ska etableras vid befintliga handelsområden. Genom att etablera företag i kluster kan förutsättningarna för att utvecklas förbättras. Geografisk närhet kan ge fördelar när det gäller informationsutbyte, tillgång till spetskompetens, produktionsutveckling, samordning av transporter och andra synergieffekter. Att placera nya verksamheter i närheten av befintliga bedöms kunna stärka näringslivet och öka värdet på verksamhetsmarken i området.

En landskapsbildsstudie och ett gestaltungsprogram har tagits fram och åtgärder vidtas i detaljplanen för att mildra påverkan och störningar på omgivningen. Utifrån detta bedöms påverkan på omgivningen vara acceptabel.

7. Opertiskhet och demokrati

Vi har deltagit i samrådsmötet den 4e mars och i så stor utsträckning som möjligt tagit del av det material som funnits tillgänglig för en vanlig kommuninvånare. Det är en inte försumbart mängd dokument och utredningar som producerats av ett antal konsultföretag. Vi har även tagit del av den viljeyttring, daterad 2019-10-01 undertecknad av kommunstyrelsens ordförande Robin Holmberg, som lämnats som inlägga till Kammarrätten i Jönköping i samband med överklagande av avslag för det förvärvstillstånd som Queenswall Två AB sökt för Kärra 1:9. I denna viljeyttring framgår det tydligt vilken inställning ”kommunen” har i detta ärende. Vi undrar hur ett beslut fattat av kommunstyrelsens åtta närvarande ledamöter, varav en ledamot reserverade sig och en ledamot tillfogat en protokollsanteckning, om att meddela ett positivt planbesked automatiskt medför att hela kommunen utan förbehåll är positiv till exploatörens planer och att en ändring av detaljplanen kommer att ske oavsett vad som tillstöter under detaljplanprocessen.

Kommentar: Den politiska viljeinriktning som skrevs kopplat till förvärvstillståndet är inte en fråga för detaljplanen. För den här typen av frågor kan du kontakta din lokala politiker.

Då kommunen eller Catena AB (ingående i samma bolagsfär som Queenswall Två AB) är beställare och även betalare av de utredningar som utförts ifrågasätter vi uppdragstagarnas objektivitet och opartiskhet.

Kommentar: Exploatören betalar för samtliga utredningar som har tagits fram i samband med detaljplanen (vilket är praxis i kommunen) och är beställare för en del av utredningarna. Kommunen har varit med och skrivit uppdragsbeställningar om vad utredningarna ska undersöka/innehålla, samt granskat alla utredningar. Att en exploatör är beställare för utredningar i en detaljplan är ett vanligt tillvägagångssätt i ett detaljplanearbete.

Vi undrar även hur det kommer sig att hela förfarandet så lägligt hamnar mellan två allmänna val så att möjligheterna för kommuninvånarna att via röstsedeln visa vad de tycker undanröjs. Vi kan inte låta bli att förundras över varför kommunens styre (förutom Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet) så okritiskt sväljer de vaga utfästelser om ekonomiska fördelar som exploatören utmålar. Beror det på naivitet, okunnighet eller något annat?

Kommentar: När under valperioden ett planuppdrag ges är inte en fråga som berör detaljplanen. För en här typen av frågor kan du kontakta din lokala politiker.

8. PM Omvärldsanalys- Del av visionsarbete för Ängelholm 2035

Ytterligare frågetecken uppstår när vi läser ”PM Omvärldsanalys Dnr 2015/55” som utgör en del i arbetet med att ta fram en vision för utvecklingen av Ängelholms mot år 2035. I detta PM kan vi redan i sammanfattningen läsa att ”Kommunen skall attrahera unga och barnfamiljer att bosätta sig i Ängelholm genom att ha ett tydligare hållbarhetsperspektiv”...”En ökad efterfrågan kan finnas på lokala gröna näringar.... Kommunen har ett ansvar för att fungera som föredöme i hållbarhetsfrågor.”. Här ställer vi oss frågan om hur de politiker som ställer sig positiva till exploateringen av Kärra 1:9 anser att detta rimmar med en vision som framhåller hållbarhet som den främsta framtidstrenden och att kommunen skall fungera som föredöme i hållbarhetsfrågor??

Vi ser fram emot att varje folkvald ledamot i kommunfullmäktige tar sig en ordentlig funderare över vilken framtid du vill lämna över till barn och barnbarn. Om du röstar för ett antagande av detaljplanen för Kärra 1:9 personligen tar ansvar för konsekvenserna av ditt bidrag till en irreversibel ödeläggelse av naturresurser.

Kommentar: Synpunkten noteras.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planbeskrivningen kompletteras vad gäller:

- Den sydvästra delen av planområdet har tagits bort, planområdet omfattar nu 48 hektar istället för tidigare 60 hektar.

- Exploateringsgraden är nu 42% av fastighetsarean inom användningsområdet vilket innebär att cirka 182 000 kvm kan bebyggas. 8 % av den totala byggnadsarean får byggas i 36 meter.
- Resonemanget kring vald lokalisering har utökats utifrån ny lokaliseringsutredning.
- En flyghinderanalys har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen.
- Avsnittet om landskapsbild har uppdaterats utifrån reviderad landskapsbildsanalys.
- Texten om skyddade arter har kompletterats med ett mer omfattande resonemang kring planförslagets påverkan på arterna.
- Beskrivningen av biotopskyddade objekt har utvecklats. Dispens är sökt och beviljat för två träd i lindallén. Den biotopskyddade dammen ingår inte längre i planområdet.
- En text om vegetationsridåer har tillförts.
- Avsnittet om gestaltning omarbetats utifrån nytt gestaltungsprogram.
- Avsnittet om Gator och trafik har kompletterats utifrån reviderad trafikutredning och Åtgärdsvalsstudie. Bedömningen är att Trafikplats Norra Varalöv har dålig kapacitet redan i dagsläget. Kapacitetshöjande åtgärder krävs på sikt oavsett om Kärra 1:9 exploateras eller inte. En exploatering av Kärra 1:9 innebär dock att dessa åtgärder kan bli mer omfattande eller behöva vidtas tidigare.
- Parkeringsbehovet har uppskattats och kompletterats handlingen.
- Avsnittet om Buller har förtydligats och kompletterats utifrån nya uppgifter från reviderad bullerutredning. Riktvärden för buller beräknas inte överskridas.
- Ett nytt avsnitt om Omgivningspåverkan har tillförts.
- Avsnitten om Brandvattenförsörjning och El har kompletterats utifrån inkomna synpunkter i samrådet.
- Dagvattenutredningen har reviderats och flödet som får släppas på dikningsföretaget har minskat från 1,2 l/s per hektar till 0,9 l/s per hektar. I samband med detta har även avsatta ytor för dagvattendammar utökats.
- Genomförandekapitlet har reviderats utifrån Lantmäteriets synpunkter.

Plankartan ändras vad gäller:

- Bebyggandet omfattning ändrad (tidigare e₁): *Största byggnadsarea är 42 % av fastighetsarean inom användningsområdet*
- Ny användningsbestämmelse: E - *Pumpstation för spillvatten ska finnas*
- Ny användningsbestämmelse: E₂ - *Transformatorstation ska finnas*
- Ny utformningsbestämmelse: f₂ - *Maximalt 4 500 kvadratmeter inom egenskapsområdet får uppföras med en högsta totalhöjd om 36 meter. Resterande markyta får bebyggas med en högsta totalhöjd om 14 meter*
- Ny utformningsbestämmelse: *Byggnader mot landskapet i söder och norr ska ha en varsam gestaltning, ges ett lugnt uttryck och underordna sig landskapet i skala färg, och material. Fasaderna mot söder och norr får inte behövas.*
- Ändrad utformningsbestämmelse (tidigare f₂): *Mot väg 107 ska volym- och fasaduppdelning av byggnader ske i plan- och höjdded. Byggnader ska domineras av annat material än plåt. Arkitekturen ska vara nedbruten och småskalig och fönster och entréer ska finnas ut mot vägen.*
- Ändrad utförandebestämmelse (tidigare b₁): *Endast 70 % av markytan får hårdgöras*
- Ändrad bestämmelse (tidigare n₃): n₁ - *Träd som har en brösthöjdsdiameter över 40 cm får inte fällas*
- Ändrad bestämmelse (tidigare n₅ och n₆): n₅ - *Marken får inte hårdgöras eller användas för parkering*

- Tidigare bestämmelse n₄ har delats upp i två nya bestämmelser: n₆ - *Trädplantering ska finnas* och n₂ - *Vegetationsridå med skogsträd och brynplantering ska finnas*
- Ny bestämmelse: n₇ - *Tät vegetationsridå ska finnas*
- Ändrad bestämmelse om villkor för starbesked: *Starbesked får inte ges för ny byggnation förrän en anmälan om dagvattenrening är prövad och godkänd, samt säkerställande av erforderlig dagvattenlösning för aktuell etapp har kommit till stånd.*
- Ändrad upplysningsbestämmelse: *Inom planområdet finns objekt som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. miljöbalken. Förtydliganden av dessa objekt finns i planbeskrivningen.*
- Tidigare bestämmelsen n₁ har nu index n₄.
- Tidigare bestämmelsen n₇ har nu index n₃.
- Placering av byggnader som får uppföras med en totalhöjd om 36 meter har preciserats med tre zoner på plankartan.
- Högsta byggnadshöjd är ändrad inom två zoner, sydost och nordväst, till 8 meter byggnadshöjd, 14 meter totalhöjd och en största takvinkel på 12 respektive 21 grader.
- Borttagen bestämmelse: *Startlov får inte ges för ny byggnation förrän erforderligt bullerskydd har kommit till stånd.* Anledningen till att bestämmelsen tas bort är att det bedöms vara viktigt att möjliggöra avskärmning av buller genom byggnad. Bestämmelsen hindrar detta.
- Tidigare bestämmelser betecknade f₁, f₃, m₁, m₂ och m₃ finns kvar men har inte längre något synligt index på kartan då de gäller för all kvartersmark.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Naturskyddsföreningen
- Vegeås fiskevårdsområde
- LRF
- Den goda jorden
- Ausås-Strövelstorps Hushållnings Gille
- Centerpartiet
- Miljöpartiet
- Miljöpartiet & Liberalerna
- Fastighetsägare till Strövelstorp 6:17
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 2:17
- Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl.
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 1:35 m.fl.
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:5 m.fl.
- Fastighetsägare till Kärra 1:15, 1:25 & 1:26
- Fastighetsägare till Kärra 1:21
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11
- Fastighetsägare till Kärra 1:6 & 1:7
- Boende i Strövelstorp
- Boende i Strövelstorp
- Boende i Stora Hult

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Amelie Hillåker

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 28 oktober 2020.

Linda Svederberg
Planchef

Amelie Hillåker
Planarkitekt

Information om behandling av personuppgifter (GDPR)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Den rättsliga grunden för behandlingen är myndighetsutövning enligt PBL. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen är personuppgiftsansvarig. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Kommunstyrelsen, 262 80 Ängelholm.