



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

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 1

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 28 oktober 2020. Under samrådet inkom ett trettiotal synpunkter. De synpunkter som var mest förekommande berörde följande ämnen:

- Lokalisering och att bygga på jordbruksmark
- Översvämningsrisk och dagvattenhantering
- Natur- och artvärden
- Trafikökning och trafikplats Norra Varalöv
- Omgivningspåverkan
- Landskapsbild

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning den 26 november 2020 till och med 7 januari 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på www.engelholm.se, på stadsbiblioteket i Ängelholm, på Strövelstorps bibliotek, samt i stadshuset. Granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar den 27 november 2020.

INKOMNA YTTRANDEN UNDER GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2020-12-04
- Weum Gas, 2020-11-30

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Lantmäteriet, 2020-12-07
- LRF, 2020-12-17
- Region Skåne, 2020-12-18
- Trafikverket, 2020-12-21
- Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2020-12-21
- Centerpartiet, 2020-12-27
- Naturskyddsföreningen, 2021-01-03

- Miljöpartiet, 2021-01-04
- Ausås-Strövelstorp Hushållnings Gille, 2021-01-04
- Liberalerna, 2021-01-06
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:20, 2020-12-27
- Boende i Kattarp, 2020-11-28
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:5 m.fl., 2021-01-04
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 35:1 m.fl., 2021-01-06
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13, 2021-01-06
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11, 2021-01-06
- Den Goda Jorden, 2021-01-04
- Sandåkra Samfällighetsförening, 2021-01-07
- Vegeåns Fiskevårdsområde, 2021-01-07
- Fastighetsägare till Kärre 1:15 och 1:25, 2021-01-07
- Fastighetsägare till Kärre 1:15, 1:25 och 1:26, 2021-01-07
- Fastighetsägare till Kärre 1:2 m.fl., 2021-01-07
- Fastighetsägare till Kärre 1:21, 2021-01-07

Sena yttranden (som givits anstånd) med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- E.ON, 2021-01-11
- Länsstyrelsen, 2021-01-18

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2021-01-18

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB - E6/E20

Länsstyrelsen är medveten om att detaljplanen inte kan reglera åtgärder utanför planområdet för att tillgodose trafiksäkerhet, tillgänglighet och kapacitet för riksintresset. Kommunen behöver dock ändå redovisa att planen är genomförbar utan att påtagligt skada riksintresset. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med föreslagna åtgärder som framkommit i ÅVS:en som är relevanta för planområdet. Kommunen behöver visa att dessa åtgärder är genomförbara tillsammans med aktuellt planförslag. Det gäller t.ex. utifrån perspektivet att det finns plats och möjlig markåtkomst för att genomföra de föreslagna åtgärderna.

Kommentar: Avtal med Trafikverket, samt exploateringsavtalet som antas i samband med detaljplanen, redogör för och säkerställer vilka åtgärder som behöver vidtas för att detaljplanen ska kunna genomföras. Efter granskningen har ytbehovet av föreslagna åtgärder enligt ÅVS:en studerats översiktligt. Då åtgärderna eventuellt kan kräva att en vägplan upprättas (som inte får strida mot detaljplanen), har planområdet minskats något för att lämna utrymme till åtgärderna.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att kommunen inför bestämmelsen om utförande på plankarta som anger andelen mark som får hårdgöras samt kompletterar med bestämmelse om marklov enligt 9 kap 12§ punkt 3 PBL. Detta för att kommunen ska kunna följa upp översvämningensrisken i kommande prövningar.

Kommentar: Bestämmelsen som reglerar hur mycket mark som får hårdgöras har kompletterats med att marklov krävs för hårdgörning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att pumpstationen regleras enligt 4 kap. 14 § första stycket punkt 1 PBL för att säkerställa spillvattenförsörjningen.

Kommentar: Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att "Startbesked får inte ges för ny byggnation förrän pumpstation har kommit till stånd". På så sätt säkerställs det att pumpstation finns på plats innan bebyggelse kan uppföras.

Hälsa och säkerhet – industribuller

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen bedömt att det behövs ett skydd avseende industribuller så att riktvärdena inte överskrids i gräns mot de befintliga bostäderna. Planhandlingarna redogör för att beräkningar gällande industribuller har gjorts utifrån situationsplanen. Länsstyrelsen anser att utgångspunkten är att industribuller beräknas utifrån den gräns för bygggrätt som planen medger i full utbyggnad, för samtliga våningsplan. Länsstyrelsen anser även att bestämmelser om skyddsåtgärder bör kombineras med planbestämmelser om villkor för lov eller villkor för startbesked, om dessa utgör en förutsättning för att bullerriktvärdena ska innehållas.

Kommentar: Detaljplanen har undersökt hur närliggande bostäder påverkas av industribuller vid ett fullt utbyggt område, som nu har uppdaterats utifrån rätt höjder och gränser. Utredningen bedömer att vid ett fullt utbyggt område kommer de nya byggnaderna att fungera som avskärmning vilket gör att riktvärdena klaras. För att säkerställa att bullerriktvärdena innehålls även under områdets utbyggnad har en bestämmelse tillförts om att "Startbesked får inte ges för ny byggnation om bullerskydd i form av vall eller plank krävs, förrän erforderliga åtgärder har vidtagits". Villkoret innebär att man i bygglovet behöver redovisa att buller avskärmas av ny byggnad, annars ska bulleråtgärder vidtas. På så sätt säkerställs att erforderliga åtgärder vidtas vid varje utbyggnad.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL. om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning avseende riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning samt risk för människors hälsa och säkerhet avseende industribuller.

Kommentar: Detaljplanen har reviderats vad gäller markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning avseende riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning samt risk för människors hälsa och säkerhet avseende industribuller.

Lantmäteriet, 2020-12-07

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:

Utfartsförbud

På plankartan finns en sträcka med bestämmelse om att utfartsförbud ska finnas utlagd i planområdesgränsen. Utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se s. 59 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser.

Kommunen kanske kan utforma plankartan/planområdet på ett annat sätt för att undvika dessa problem eller undvika att reglera utfartsfrågan? Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför utfartsförbudet.

I plankartan är det även lite otydligt/svårt att se var utfartsförbudet är.

Kommentar: I den här detaljplanen är det inte en lämplig lösning att utöka planområdet då plangränsen angränsar Trafikverkets vägområde. Trafikverket ogillar planläggning av deras vägområde. Utfartsförbudet har skalats upp så att det tydligare framgår var det gäller.

Befintlig ledningsrätt

Inom planområdet går en befintlig ledningsrätt för avloppsledning, 11-STR-548.1, till förmån för Staten genom Trafikverket. Det finns dock inget u-område utlagd i den aktuella sträckningen i plankartan. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Om det är kommunens avsikt att ledningen ska tas bort behöver detta beskrivas i planbeskrivningen. I annat fall är det oftast lämpligt att plankartan kompletteras med u-område. Under rubriken "Ledningsrätt och servitut" på sid 44 skrivs att det bl.a. finns en ledningsrätt med osäker utbredning i planområdets sydvästra del. Någon sådan kan inte återfinnas i registerkartan.

Under samma rubrik som ovan skrivs även "En del ledningar som förläggs inom kvartersmark kan behöva tryggas genom ledningsrätt eller servitut". Dock finns inget u-område för sådana utlagda i plankartan om ledningsrätt ska komma att bildas. Med u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga ledningarna på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar eventuella ledningar.

Kommentar: Sedan förra granskningen har planområdet minskats ner så att den befintliga avloppsledningen, 11-STR-548.1, inte finns med inom planområdet längre. Därför nämns ledningen inte planbeskrivningen.

De ledningar som passerar fastigheten är placerade inom u-området i detaljplanen. Texten i planbeskrivningen har förtydligats.

Exploateringsavtal

I planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas, samt två huvudsakliga punkter kring vad avtalet behandlar. 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.

Kommentar: Planbeskrivningen redovisar vilka frågor som ska behandlas i ett exploateringsavtal. Dessa frågor beskrivs även i samrådsskedet, men på en mer översiktlig nivå. Det är svårt att redan i samrådsskedet beskriva i detalj vad exploateringsavtalet ska behandla då alla detaljer inte är kända och förutsättningarna förändras under planprocessens gång. God dialog har konsekvent hållits med exploatören som är införstådd i vad exploateringsavtalet kommer att innebära.

Trafikverket, 2020-12-21

Kommunen ser dagens situation vid Trafikplats Norra Varalöv som bristfällig och menar att det krävs fysiska åtgärder på kort sikt oavsett om planen antas med hänvisning till trafikprognoserna.

Trafikverket håller inte med att bristerna är av den dignitet att en fysisk planering av fysiska åtgärder måste påbörjas givet att detaljplanen inte antas. Det finns brister i det statliga och regionala transportsystemet som de regionala och nationella transportinfrastrukturplanerna för 2018-2029 har prioriterat högre. Vi vill även påminna kommunen att Trafikverket arbetar enligt fyrstegsprincipen vilket innebär att om vi kan lösa en problembild genom steg 1 och 2 åtgärder så är det samhällsekonomiskt och långsiktigt hållbart motiverat att gå vidare med sådana åtgärder i första hand. Efter att dessa genomförts kan vi utvärdera effekten de har haft och sedan, som ÅVSen skriver, överväga om steg 3 och slutligen steg 4 åtgärder behövs om problemen kvarstår.

Kommunen använder prognosens bedömning för att motivera behovet av fysiska åtgärder även om detaljplanen inte skulle antas. Trafikverket hävdar att trafikprognoser är ett underlag/scenario där osäkerheter råder och inte en målbild. Som exempel så fångar inte prognosen rådande pandemi och dess långsiktiga effekter på hur folk reser eller de politiska förändringar på transportsektorn som pandemin kan medföra. Med andra ord är prognoserna en bedömning och inte en beräkning. Dessutom berättar inte prognosen hur ett problem ska lösas. Fyrstegsprincipen och de transportpolitiska målen samt

deras etappmål är vägledande för hur vi ska hantera den framtid som prognoserna bedömer.

Kommentar: Kommunen instämmer i att det finns osäkerheter i prognosen, liksom osäkerheter finns även i den trafikprognos som är gjord för föreslagen exploatering. Då det är svårt att beräkna hur stor trafikbelastningen blir i realiteten på grund av olika faktorer (t.ex. hur transportintensiva de verksamheter som etableras kommer att vara, hur många personer som kommer att arbeta på området och hur många av de anställda som kommer att köra bil till arbetsplatsen) finns risken att överdimensionerande åtgärder tvingas fram. Att exempelvis villkora åtgärderna med ett visst trafikflöde hade varit en lösning på detta och är även i linje med fyrstegsprincipen.

En grundläggande slutsats från åtgärdsvalsstudien var att Steg 1 & 2 åtgärder bedömdes ha en effekt för att lösa nuvarande brister i systemet givet ingen vidare utbyggnad enligt föreslagen detaljplan. Vid ett scenario där Kärra 1:9 antas så är bedömningen att Steg 1 & 2 åtgärderna inte är tillräckliga för att hantera den trafikbelastningen som planen möjliggör. Bedömningen är att steg 3 åtgärder krävs mycket tidigare då kapaciteten i den statliga infrastrukturen begränsas till följd av den trafikmängden som detaljplanen möjliggör. Att inte vidta steg 3 åtgärder skulle innebära påtagliga konsekvenser för trafiksäkerhet och framkomlighet på det funktionellt prioriterade vägnätet 112 och 107 samt på Riksintresse för kommunikation E6 Trafikplats Norra Varalöv. Trafikverket ser därför ett tydligt samband med behovet av steg 3 åtgärder på väg 107, 112 och E6 Tpl Norra Varalöv och att detta behov föranleds av exploateringen. Åtgärder som föranleds av exploatering ska bekostas till fullo av kommunen/exploatören och ett avtal ska tecknas innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentar: Överenskommen kostnadsfördelning för åtgärderna kommer att regleras i ett avtal mellan kommunen och Trafikverket, samt i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör.

Trafikverket anser att anslutning till 112 regleras med vänstersvängsförbud. Det finns inga planer på vänstersvängskörfält på väg 112. Det är mer lämpligt att trafiken tar sig in i området genom anslutningen på väg 107 då det är lägre flöde och hastighetsgräns än 112.

Kommentar: Trafikutredningen har kompletterats med alternativ och konsekvenser för hur anslutningen till väg 112 kan lösas på bästa sätt. Möjliga konsekvenser av ett vänstersvängsförbud gör att det inte bedöms vara ett lämpligt alternativ. Efter granskningen är frågan återigen avstämmd med Trafikverket och parterna är överens om att vänstersvängsfält är ett lämpligt alternativ. Kostnaden för åtgärden ska belasta exploatören och behandlas i avtal mellan kommunen och Trafikverket samt i exploateringsavtalet.

Om cirkulationsplatsen ska utökas med ytterligare körfält enligt rekommendationerna från ÄVS:en så behöver anslutande ben (112 och 107) breddas för att uppnå tilltänkt effekt av en sådan åtgärd. En sådan breddning av väg 107 och 112 kan eventuellt inkräkta i kvartersmarken i detaljplanen.

Kommentar: Det totala planområdet har minskat och trafikutredningen har reviderats och därför bedöms en utbyggnad enligt detaljplanen inte längre alstra samma trafikmängder.

Planområdet har även minskats ner runt cirkulationen i dialog med Trafikverket för att skapa en flexibilitet inför framtiden. En trafikkonsult har utifrån VGU skissat på hur mycket en utbyggnad av cirkulationsplatsen skulle kunna inkräkta på fastigheten. Efter dialog med Trafikverket har 10 meter tagits bort från planområdet vid cirkulationsplatsen 112/107 för att i framtiden möjliggöra cirkulationsplatsens breddning. I dialog med Trafikverket bedöms åtgärderna kunna rymmas inom det befintliga byggnadsfria avståndet. För att säkra åtkomsten av marken skrivs en avsiktsförklaring i exploateringsavtal om marköverlåtelse för väg.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Region Skåne, 2020-12-18

Region Skåne har mottagit ovanstående granskningshandling för synpunkter.

Region Skåne har tidigare lämnat yttrande i samrådsskedet.
Yttrande daterat 2020-03-18.

Utöver det som framkommit i tidigare yttrande har Region Skåne inget att tillägga utifrån sina ansvarsområden. I handläggningen av detta ärende har enheten för regional planering, Skånetrafiken samt Regionfastigheter deltagit.

Kommentar: Synpunkterna är noterade och bemötta i samrådsredogörelsen daterad 2020-10-28.

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2020-12-21

NSR har beretts tillfälle att lämna synpunkter på den ovan listade detaljplanen. Med anledning av detta vill NSR framföra följande:

- NSR vill förtydliga att det hos industrier och verksamheter uppstår kommunalt avfall som enbart NSR får hämta. Verksamhetsavfall, förpackningar och tidningar får vem som helst hämta så länge de har tillstånd att transportera det.
- Det bör stå med i detaljplanen att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer.
- Det finns fördelar, både miljömässiga och ekonomiska att uppmärksamma frågor som rör hantering av överskottsmassor (och vilka massor som ska användas vid ett eventuellt underskott på massor) redan i detaljplansskedet. Man kan med fördel reflektera över massbalanserna inom området och börja planera för eventuell lagring, sortering, behandling och återanvändning av massor. Detta gäller både massor som är förorenade i olika grad samt för området rena massor.
- Se Bilaga 2 som vi bifogar för att underlätta ert arbete med att säkerställa det viktigaste i gällande renhållningsordning för Ängelholms kommun.

Kommentar: Synpunkterna noteras. En skrivning om att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer har tillförts planbeskrivningen.

Centerpartiet, 2020-12-27

Centerpartiet strävar efter att Ängelholms kommun ska vara en expansiv kommun som skapar hållbar utveckling både för näringslivet och 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 Kärre 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 bedrivs 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 Kärre 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.

Riv upp beslutet om detaljplan för fastigheten Kärre 1:9 och låt fastigheten förbli ”slättlandskap” i Översiktsplanen.

Generell kommentar till politiska partiets yttranden: Utöver vissa förtydliganden avstår Planarbeten att bemöta politiska partiets yttranden då representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.

Naturskyddsföreningen, 2021-01-03

Sammantagen bedömning:

Vår sammantagna bedömning är att detaljplanen inte bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling. Vi avstyrker detaljplanen. Skälen utvecklas nedan.

Markbushållning:

Vi noterar att detaljplanens yta reducerats från 60,8 hektar till 48 hektar efter samrådet, men det fräntar inte att det fortsatt är oförsvarligt mycket jordbruksmark som tas i anspråk. Frågan som måste ställas, även efter att planområdet reducerats, är om ett lager för e-handel ur ett långsiktigt perspektiv är viktigare än 48 hektar mark för jordbruksändamål. Vår ståndpunkt att jordbruksmarken är en värdefull naturresurs som måste bevaras inför framtiden. Jordbruksmark behövs 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. Trots att planområdet reducerats sedan samrådet, är vår uppfattning att det inte är förenligt med god markhushållning att exploatera 48 hektar mark varav stora delar är brukningsbar jordbruksmark.

Kommentar: Synpunkten noteras. Efter granskningen 2020 har planområdet minskat ytterligare, till cirka 36 hektar, främst i syfte att bevara jordbruksmarken. Enligt rådande lagstiftning är det kommunen som ansvarar för bushållning med mark och vatten, där mark- och vattenområden ska användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, samt åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god bushållning. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas. Konsekvenserna av att ianspråkta jordbruksmark beskrivs i detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Alternativa placeringar:

I detaljplanen redovisas att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Om det verkligen skapas den mängd arbetstillfällen som anges, ser vi att detta kan vara ett väsentligt samhällsintresse. Det ska emellertid fortfarande vägas mot och vara förenligt med god markhushållning.

I planen redovisas några alternativa placeringar. Dessa bedöms av olika skäl vara sämre än förslaget i denna detaljplan. Vi anser att sökandet efter alternativa placeringar varit för snäv. Behovet av verksamheten anses finnas regionalt. Vi anser att sökandet efter alternativa placeringar därför måste göras regionalt och inte begränsas till en enskild kommuns gränser.

En snabb översyn identifierar åtminstone ett område i nordvästra Skåne som redan är exploaterat men inte används fullt ut. Det handlar om gamla sockerbruket i Hasslarp. Området ligger utanför Ängelholms kommun, och är därmed inget område som Ängelholms kommun kan detaljplanera. Ur ett regionalt perspektiv är området dock intressant eftersom där redan finns exploaterade ytor. Området ligger i anslutning till motorvägen och har dessutom koppling till järnvägen. Detta visar främst på att alternativa placeringar i regionen inte är fullt undersökta. I dagsläget uttalar vi oss varken för eller emot byggnation utanför Hasslarp, då det även i det närområdet finns områden av naturvårdsintresse.

Kommentar: Kommunen tar ställning till exploatering innanför kommunens gränser. Dock har en översiktlig översyn gjorts i tidigt skede för att studera behovet av mark för den här typen av ändamål i regionen. I översynen har åtgången och behov av detaljplanelagd mark för logistikverksamhet längs med E6 i Skåne studerats. Den indikerar att det finns en stor efterfrågan på den här typen av mark i detta geografiska läge, samt att det inte finns mark med planberedskap i aktuellt närområde för den här typen av verksamhetsområden.

Antal arbetstillfällen:

Exploateringen syftar till att skapa ett verksamhetsområde som uppges sysselsätta 1 500 - 2 000 personer. Under samrådet ifrågasatte vi om denna uppskattning var rimlig, inte minst eftersom lagerbranschen är en bransch som använder robotteknik och som kan förväntas bli allt mer robotiserad i framtiden.

I samrådsredogörelsen (sidan 34-35) anges följande svar: ”Antalet arbetsplatser är en uppskattning som är gjord genom att jämföra med andra likande verksamhetsområden. Utifrån denna jämförelse bedöms beräknad uppskattning på 1500-2000 arbetstillfällen vid fullt utbyggt område som rimlig”. Vi saknar tydlig referens till hur analysen av antalet jobb är framtagen. Vilka områden och hur många som är jämförda hittar vi ingen redovisning på och kan därför inte bedöma rimligheten i bedömningen. Enligt uppgift i annat yttrande (samrådsredogörelsen sidan 30) förväntades Boozt skapa 500-600 arbetstillfällen men skapade 190, varav 70 tillfälliga. Skulle samma förhållande råda för det planerade området minskar tyngden i argumentet kring om det är ett väsentligt samhällsintresse, framför allt i förhållande till den mark som går förlorad.

Kommentar: Uppskattningen är gjord genom att jämföra med tre liknande, relativt nyetablerade, verksamhetsområden. Ett i Sunnanå (Burlövs kommun), ett i Tostarp (Helsingborgs kommun) samt Boozt i Norra Varalöv. Utifrån denna jämförelse bedöms 1500-2000 arbetstillfällen vara en rimlig uppskattning. Exempelvis har Boozt en sammanlagd personalstyrka på 800 anställda (januari 2021). Efter granskningen 2020 har dock planområdet minskat från 48 till cirka 36 hektar, vilket även påverkar uppskattat antal arbetstillfällen som nu bedöms kunna bli mellan 1000-1500.

Klimat:

I slutändan måste det ifrågasättas om e-handelslager är en långsiktigt hållbar verksamhet, med tanke på klimatmålen i Parisavtalet och behovet av att kraftigt reducera utsläppen av växthusgaser. De varor som i dagsläget handlas med via e-handel är till största delen importerade från andra länder, med höga koldioxidutsläpp som följd. Svenskarnas koldioxidutsläpp på grund av materiell konsumtion av importerade produkter är betydande. Att ytterligare underlätta för e-handel och import är inte förenligt med de omfattande åtgärder som krävs för att den globala uppvärmningen ska hållas under 1,5 grader.

Det planerade lagret 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 kan samtidigt innebära en mindre påverkan i andra delar av regionen när viss trafik omdirigeras till Ängelholm. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras – ett verksamhetsområde kanske inte är positivt utifrån ett klimatperspektiv, men kan främja ekonomisk och social hållbarhet genom att bland annat skapa nya arbetstillfällen och sysselsättning.

Att området ska ha en nära koppling till en större transportled som E6/E20 är ett viktigt kriterium för att lokaliseringen ska vara lämplig, främst med hänsyn till att minimera störningsrisk och onödiga transportsträckor. I Ängelholms kommun finns inte den järnvägsinfrastruktur som krävs för att lasta gods via järnvägen, därav har en sådan lokalisering inte betraktats som ett alternativ. Det finns även en pågående utveckling och omställning till mer eldrivna fordon vilket på sikt kan minska biltrafikens påverkan på klimatet.

Påverkan på naturmiljön:

Mot bakgrund av att vi i första hand avstyrker detaljplanen, är nedanstående synpunkter endast aktuella om kommunen väljer att gå vidare med detaljplanen. Vi ser mycket positivt på att man har försökt spara de områden som plockats ut som områden med höga

naturvärden. Vi ser dock att det skulle behövas en kompletterande inventering och konsekvensbeskrivning i och kring område 6 och 7. Det framgår inte i miljökonsekvensbedömningen hur skogsdungen påverkas av den förändrade markanvändningen i närområdet. Miljökonsekvensbedömningen beskriver de direkta konsekvenserna av trädfällning, men de indirekta konsekvenserna av ökade föroreningar av avgaser, ljud och ljus tas inte upp. Det framgår inte om detta är bedömt eller inte.

Kommentar: Objekt 6 och 7 har inventerats i samband med naturvårdsinventeringen och inga skyddade arter har identifierats. Naturvärdesinventeringen redogör för olika rekommendationer för att objekten ska fortleva. Objekt 6 och 7 ligger i nära anslutning till ett större område som planläggs för dagvattendammar. Detta område angränsar i sin tur till slättlandskap både västerut och söderut ändå ner till Vegeån. Det bedöms därmed finnas de förutsättningar som krävs för att skogen ska kunna fortleva inom området.

Vi noterar också att det inte är gjort någon inventering av fladdermöss. Då dungen har gott om hålträd kan det förväntas att fladdermöss utnyttjar dessa. Fladdermöss är generell störningskänsliga för ljud, men framför allt för ljus. De är fridlysta och det är förbjudet att förstöra deras boplatser. Förutom inventering saknar vi också en konsekvensbeskrivning av om området kan förväntas bli mindre gynnsamt eller kanske till och med oanvändbart för fladdermöss.

Kommentar: En naturvärdesinventering är gjord för området. Större delen av inventeringsområdet utgörs av sammanhängande öppna ytor som åkermark och i viss utsträckning även kultiverad öppen gräsmark. Naturvärdesinventeringen beskriver att denna typ av miljöer som regel inte är lämpliga som livsmiljöer för fladdermöss. Det går dock inte helt att utesluta att mindre kolonier kan finnas i den centrala delen av planområdet, i huvudsak i anslutning till ädellövningen och gården. Men baserat på dungen storlek, läget och att den omges av direkt olämpliga födosökmiljöer är det inte sannolikt att ett ianspråktagande av området kan komma att påverka några populationer av fladdermöss på vare sig lokal eller regional nivå. Enligt planförslaget kommer dessutom den centralt belägna ädellövningen att finnas kvar, och ett flertal större dagvattendammar kommer att tillskapas i den södra delen av området. Dagvattendammarna är tänkt att kantas av trädriddar, brynmiljöer och buskage och har enligt naturvärdesinventeringen därmed potential att på sikt utvecklas till natur som är lämpligare som födosökmiljöer för fladdermöss än den åkermark som dominerar idag. Utifrån detta görs bedömningen att det inte krävs en ytterligare inventering specifikt för fladdermöss.

Miljöpartiet, 2021-01-04

Miljöpartiet i Ängelholm motsätter sig exploateringen av fastigheten Kärre 1:9 av de skäl som anges nedan.

Enligt Översiktsplan 2035 ska Ängelholms kommun vara försiktig med att bygga på åkermark, utöver de större utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder som översiktsplanen innehåller. Planförfattarna konstaterar i MKB:n till planförslaget för Kärre 1:9 klart och entydigt att det saknas stöd i ÖP. För området gäller enligt Översiktsplan 2035 att det befintliga slättlandskapet ska bibehållas. Några skäl till avvikelser från ÖP:n anges inte. Vidare framhålls i MKB:n: "En jämförelse med 8 alternativa lokaliseringar av verksamheten har tagits fram i en lokaliseringsutredning. Samtliga alternativa lokaliseringar har kommunen pekat ut som platser lämpliga för verksamhetsutbyggnad i Översiktsplan 2035."

Kommentar: Skäl till avvikelser från översiktsplanen anges på sidan 10 i planbeskrivningen.

Lokaliseringsutredningen, som begränsar sig till en grov matris med minus- och plustecken är enligt föreningens bedömning alltför knapphändig för att uppfylla lagstiftningens krav. Lokaliseringsalternativ på annan mark än jordbruksmark saknas helt. Kommunen refererar i Miljökonsekvensbeskrivningen vidare till 3 kap. 4 § miljöbalken: "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. Denna bestämmelse ska kommunerna tillämpa vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt plan- och bygglagen." Någon tillämpning av lagrummet i detta ärende har däremot kommunen underlåtit att göra trots att det finns både förarbeten och domar både i Mark- och miljödomstolen och Mark- och miljööverdomstolen som ger vägledning. Som exempel kan nämnas, MÖD P 1188-17 och P 5876-18. I båda dessa fall har Mark- och miljööverdomstolen upphävt detaljplanerna. Skälen var att detaljplanen stred mot översiktsplanen. Det framgick inte heller av planbeskrivningen att behovet inte kunde tillgodoses på annan mark. Kommunen hade således inte visat att det inte fanns annan mark att ta i anspråk för att tillgodose behovet.

Kommentar: En lokaliseringsutredning har tittat på alternativa lokaliseringar för att undersöka om platsen är bäst lämpad för ändamålet. Motiveringen finns i planbeskrivningen, tillsammans med en beskrivning till varför etableringen bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse.

Av det här aktuella planförslaget för Kärra 1:9 framgår

- att detaljplaneförslaget strider mot översiktsplanen
- att kommunen har konstaterat att marken utgör "brukningsvärd jordbruksmark"
- att kommunen inte har visat att ett verksamhetsområde för lager och logistik på det aktuella området behövs för att tillgodose ett "väsentligt samhällsintresse" och
- att MKB:n saknar en utredning av alternativa lokaliseringsmöjligheter för det planerade verksamhetsområdet, som på ett klagörande sätt belyser vilka för- och nackdelar som föreligger om annan mark än jordbruksmark tas i anspråk.

Ytterligare synpunkter som ej tagits hänsyn till

- Trafikbelastningen är fortfarande inte tillfredsställande utredd. Enbart ett ytterligare vänster körfält räcker ej. En trafiklösning kommer troligen innebära att ännu mer jordbruksmark tas i anspråk samt att buller kommer vara störande ej enbart för de boende i området. Fördelningen av kostnaderna är ej heller tillfredsställande löst utan skjuts upp till ett senare tillfälle.

Kommentar: En åtgärdsvalsstudie finns som beskriver nödvändiga åtgärder på vägnätet (framtagen av Trafikverket). Studien gjordes tillgänglig i samband med granskningen. Kostnadsfördelning av föreslagna åtgärder ska vara avtalade med Trafikverket och exploatör innan detaljplanen antas.

- Vi har i vårt tidigare yttrande påtalat vikten av en koldioxidbudget. I kommunfullmäktiges beredning 2 uppdrag 2020 "Förstudie till ny hållbarhetsplan" ingår koldioxidbudget som en viktig åtgärd som alla partier i beredningen står bakom. Koldioxidbudgeten viftas bort i förslaget till detaljplan.

- Man har delvis tagit höjd för ljusföroreningarnas påverkan på djur och människor. Dock inte i tillräckligt hög grad med tanke på närhet till Vegeå och naturligtvis till de boende i närheten.

Kommentar: Vegeå ligger cirka 500 meter från planområdet och det djurliv som finns där bedöms därför inte påverkas av eventuella ljusföroreningar. Åtskilliga åtgärder har vidtagits för att minska eventuellt störande ljus för befintliga bostäder, vilka bedöms som tillräckliga utifrån föreliggande lagstiftning.

Generell kommentar till politiska partiets yttranden: Utöver vissa förtydliganden avstår Planenbeten att bemöta politiska partiets yttranden då representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.

Liberalerna, 2021-01-06

Vi emotsätter oss en exploatering av området Kärra 1:9 som beskrivet i nytt material utsänt 20.11.2020. Syftet med exploateringen är att låta Catena bebygga området med lagerlokaler avsedda för E-handel. Detta betyder att man avser att ta ca 60 Ha produktiv jordbruksmark i anspråk. Vi emotsatte oss detta i samrådet av den 4 mars 2020.

Den ändring som gjorts i materialet sedan dess förändrar ingenting i sak. Det är fortfarande ca 60 Ha produktiv jordbruksmark som tages i anspråk, även om den hårdgjorda arealen är marginellt mindre.

Kommentar: Efter granskningen 2020 har planområdet minskat och omfattar nu cirka 36 hektar. Det är endast den mark som planläggs (36 hektar) som får tas i anspråk för bebyggelse. Resterande del av fastigheten planeras att fortsatt nyttjas för jordbruk.

Väsentlig samhällsnytta

Det argument som framförs för etableringen är att det är av väsentlig samhällsnytta för Ängelholms kommun. Samhällsnytta anses bestå i att man skulle ha ca 1500-2000 anställda vid fullt utbyggt område. Detta är en ren gissning, baserad på gamla normer för liknande etableringar som inte tar hänsyn till automatisering och digitalisering. Dessutom är Catena (Queenswall ll) byggherre och inte det företag som skall handha driften av lagren. Tidigare etableringar visar att av presenterade antal tänkta anställda blev resultatet ca 10-20%. (Se etablering av Catena/Boozt vid väg 107, där operatören inte heller tillåter kollektivavtal, detta för att kunna använda sig av större andel tillfällig personal.) Hur stor del av ev. personal i den tänkta etableringen som kommer att vara skrivna i Ängelholm är bara en ren gissning.

Vid nybyggnation av lager avsedda för E-handel är idag automatiseringsgraden väldigt hög, t.ex. är alla sk höglager helt automatiserade. Enligt förslaget planeras tre höglager.

Slutsatsen är att detta projekt inte kan vara av väsentligt samhällsintresse för Ängelholms kommun. Den mark som tages i anspråk skulle i så fall förstöras för all framtid och kan inte återföras till jordbruksmark.

Livslängden på lagerbyggnaderna (plåtskjul) är kanske 25 år, vem tar sedan ansvar för mark och byggnader?

Trafiksituationen vid exploatering

Redan i dagsläget är trafiksituationen i det berörda området svår. Trafikplats Norra Varalöv är redan underdimensionerad för dagens trafik. Cirkulationsplats Norra Varalöv utnyttjas idag på gränsen vad den klarar av. Den kraftiga trafikökningen har skett efter tidigare etableringar utefter väg 107, mitt emot nu föreslagna exploatering, (Boozt lager, Catena bygge).

Med den tänkta exploateringen vad gäller lagerytor, omsättningshastigheter i lagren, fyllnadsgrad, etc. (och då är omsättningshastigheten lågt räknad) ger detta en trafikökning med ca 2 200 trailers per dag, till detta kommer alla personaltransporter och besökare. I förslaget är det tänkt att nuvarande allè-väg från gården till väg 107 endast skall användas för cykel och gångtrafik och att en ny utfart skall anläggas till väg 107 samt ytterligare en utfart till väg 112. Väg 112 är idag hårt olycksdrabbad och trafikverket avser att stänga delar av en korsning några km närmare Höganäs, varför det verkar lite märkligt att man i förslaget vill öppna en ny utfart på väg 112.

Kommentar: Åtgärder kommer att vidtas för att trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 112 inte ska påverkas negativt. Ett vänstersvängfält på väg 112 ska byggas och det är även troligt att det kommer att införas förbud mot att svänga ut vänster mot Höganäs.

Ökningen av trafikvolymen innebär inte bara väsentlig negativ påverkan på miljön, utan medför också stora ökade kostnader för ombyggnad av trafikplats Norra Varalöv och cirkulationsplats Norra Varalöv. Sammantaget skulle den exploatering som beskrivs i planen medföra både en ohållbar situation såväl miljömässigt som trafikmässigt. Vad anpassningen av trafikplatsen och rondellen innebär för kostnader för Ängelholms kommun anges inte, utan skall lösas i framtida avtal, vilket inte kan anses som tillfredsställande då denna summa är okänd före beslut.

Kommentar: Ett avtal mellan kommunen och Trafikverket, samt ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör, skrivs innan detaljplanen antas. Detta innebär att beslutsfattarna i Ängelholm har möjlighet att beakta kostnaderna när detaljplanen ska beslutas om antagande.

Övrig miljömässig påverkan

I nuvarande översiktsplan för Ängelholms kommun utpekats aktuellt område som slättlandskap, vilket gör att föreslagna exploatering strider mot gällande översiktsplan. Om beslut tages att exploatera Kärre 1:9 blir inte heller Ängelholm hållbarhets- och miljöplan trovärdig.

Det aktuella området är idag produktiv jordbruksmark (Sveriges bästa). Idag odlas grönsaker, spannmål och andra grödor. Det är speciellt lämpligt för grönsaksodling då marken kan bevattnas. Med ökat krav på självförsörjning samt efterfrågan på närodlat utgör området bästa tänkbara.

Området är idag vidsträckt med milslång vacker utsikt, vilket bidrar till känsla av det för Ängelholm karakteristiska öppna landskapet. Dessutom gränsar området till Vege å, som riskerar att kraftigt förorenas av utsläpp från förorenat dagvatten, med negativ påverkan på det nu restaurerade fiskevattnet.

Alternativa platser

Ett antal alternativa platser har värderats i utredningen och dömts ut. Ett av skälen har varit att det saknas synergieffekter. Den nu föreslagna exploateringen saknar helt, eller har mycket begränsade, synergieffekter. Utredningar visar tydligt att vid etableringar som denna finns i princip inga synergier, möjligtvis att byggherren är samma som vid tidigare etablering på andra sidan väg 107.

En alternativ placering som inte utretts är den s k tvärbanan, norr om Ängelholm mot flygplatsen. Här finns ca 100 Ha redan förberedd mark som väl kan lämpas för etablering av lagerverksamhet. Marken ägs av PEAB och borde därför vara lätt tillgänglig för Catena (Queenswall II). Här finns god närhet till kommunikationer, E6 etc. Ett annat alternativ är att i samråd med Helsingborg anvisa gamla sockerbruket i Hasslarp. Här finns hårdgjord mark samt tillgång till både järnväg och bra vägnät till både E6 och E4.

Med ovan angivna synpunkter motsätter vi oss föreslagna exploatering av Kärra 1:9

Generell kommentar till politiska partiets yttranden: Utöver vissa förtydliganden avstår Planenheten att bemöta politiska partiets yttranden då representanter från de politiska partierna har möjlighet att komma med synpunkter och föra dialog inom ramen för beslutsfattande under detaljplaneprocessen.

LEDNINGSÄGARE

E.ON Elnät Sverige AB, 2021-01-11

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

E.ON noterar att det under rubriken ”Värme” i planbeskrivningen står att E.ON har en gasledning utmed väg 107. Vilket är felaktigt. E.ON har ingen gasledning utmed väg 107.

Kommentar: Felskrivningen har tagits bort från planbeskrivningen.

Vi har noterat att ett generellt E-område för transformatorstation har lagts in i plankartan, som möjliggör att en eller flera transformatorstationer kan uppföras inom området då behov uppstår, vilket vi är tacksamma för. Samt att det finns upptaget att den som initierar en flytt av befintliga anläggningar bekostar åtgärden. Det är viktigt att samordning sker i god tid innan projektstart för planering av erforderliga åtgärder.

Luftledningen för lågspänning inom planområdet är planerad för rasering och nya markförlagda kablar förläggs. Men så länge luftledning finns kvar gäller Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter (ELSÄK-FS 2008:1 och 2010:1). En luftledning för lågspänning får enligt 6 kap. 5 § ELSÄK-FS 2008:1 och 2010:1 vara framdragen över eller invid byggnad under förutsättning att den endast med särskilda hjälpmedel kan nås från fönster, balkonger eller tak (avstånd minst 2,5 meter).

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iaktas. Därför ska ledningsbevakning beställas vid arbete i närheten av strömförande ledning. Detta beställs via E.ONs kundsupport 0771-22 24 24.

Under förutsättning att man tar hänsyn till ovan så har E.ON inget ytterligare att erinra över planförslaget

Kommentar: Synpunkten noteras.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Boende i Kattarp, 2020-11-28

Enligt Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse och anläggningar om det krävs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Villkoret är dessutom att dessa behov inte kan tillgodoses på ett annat tillfredställande sätt.

Kommentar: Bedömningen som har gjorts i detaljplanen är att de arbetstillfällena som kommer att skapas av exploateringen är ett väsentligt samhällsintresse. En lokaliseringsutredning bedömer att vald lokalisering är den bäst lämpade och att det är svårt att på ett tillfredställande sätt tillgodose föreliggande behov någon annanstans i kommunen.

LRF, 2020-12-17

LRFs kommungrupp i Ängelholm anser att förslaget till Detaljplan för Kärra 1:9, Norra Varalöv, Ängelholms kommun inte skall förverkligas. Skäl för detta är att Detaljplanen strider mot kommunens Översiktsplan. MB 3:4 samt den upprättade Miljökonsekvensbeskrivningen för området.

Fastighetskonsekvenser

Del av fastigheten Kärra 1:9 föreslås få ny markanvändning i detaljplanen. Områdets befintliga användning är jordbruk. För att möjliggöra de nya användningarna krävs fastighetsreglering. Vi hänvisar till Miljöbalken kap 3 § 4 (där anges att åkermark är av nationellt intresse) och till de nationella och regionala livsmedelsstrategierna som har som målsättning att öka den svenska livsmedelsproduktionen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Detaljplanen motiverar att de arbetstillfällena som möjliggörs till följd av exploateringen bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse och lokaliseringsutredningen visar att detta behov inte kan tillgodoses på annan plats där inte jordbruksmark tas i anspråk.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att etablera ett verksamhetsområde för lager och logistik inom del av fastigheten Kärra 1:9. Detaljplanen ska även vidta åtgärder för att mildra påverkan på landskapsbilden och minimera störning mot omgivningen. Områdets naturvärden ska så långt möjligt tas tillvara. Byggnationen sker på jordbruksmark klass 5 – 6.

Vi anser syftet med detaljplanen, som Ängelholms kommun vill uppnå, kan uppnås där jordbruksmark inte påverkas och tas ur produktion.

Kommentar: Genomförd lokaliseringsutredning, som studerar lokalisering utifrån olika bedömningskriterier, visar att vald lokalisering är bäst lämpad för ändamålet.

Klimatförändringar och pandemin

De två senaste åren har vi drabbats av mycket nederbörd (2017) och extrem torka (2018) bägge dessa händelser har visat att varje kvadratmeter av jordbruksmark kan vara av avgörande betydelse för produktion av livsmedel och foder. 2018 var ett extremt år för växtodlingen, men inte minst för djurhållningen där många djurhållare har drabbats med stora problem för att finna strömedel till djuren, problem med att få tillgång till grovfoder (hö och ensilage) och spannmål till foder. Samtidigt har foderpriserna höjts dramatiskt med ekonomiska svårigheter som följd för många lantbrukare.

Många har nödgats importera foder från andra länder. Lantbrukare tvingas att skicka sina djur till slakt då de inte har foder och det har varit svårt att få tag på nytt foder på annat håll. Att då bebygga mark som behöver användas till både odling för grödor och bete för djur är mycket motsägelsefullt.

2020 har vi drabbats av en pandemi där det till en början var stor osäkerhet när det gällde transporter till och från Sverige. Känt är att transporter med skyddsutrustning till sjukvården stoppades, av nationella skäl (Frankrike), men liknande problem kunde även ha drabbat livsmedelstransporter.

Kommentar: Synpunkten noteras. Enligt rådande lagstiftning är det kommunen som ansvarar för bushållning med mark och vatten, där mark- och vattenområden ska användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, samt åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god bushållning. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas. Konsekvenserna av att ianspråkta jordbruksmark beskrivs i detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Strategisk miljöbedömning/behovsbedömning av MKB

Bedömning av miljöpåverkan

”Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § 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, i MKB, påverka miljön genom exploatering av brukningsvärd jordbruksmark klass 5 - 6 (i den 10-gradiga skalan), samt att förslaget saknar stöd i Översiktsplanen”.

I den samlade bedömningen i kommunens MKB står ”För en kommun som Ängelholm är den tillgängliga marken för exploatering med de krav som verksamheten har på storlek och närhet till kommunikationer till största del förlagd på jordbruksmark. Området har jämförts med ytterligare 8 lokaliseringar som har stöd i översiktsplanen i en lokaliseringsutredning. Samtliga alternativa lokaliseringar består även de till största del av jordbruksmark samt att de medför ytterligare negativa konsekvenser av varierad karaktär. Alternativa platser för lokaliseringen har inte bedömts

godtagbara”. LRFs kommungrupp i Ängelholms ifrågasätter behovet av att förlägga ett logistikcenter mm på jordbruksmark, dels för att Detaljplanen inte finns med i Översiktsplanen och dels för att den planerade verksamheten på området inte kan ses som ett allmänt intresse utan ett enskilt intresse.

Vidare skriver kommunen i MKB att naturmiljöns karaktär och landskapsbild helt kommer att förändras inom planområdet.

Kommentar: Detaljplanen motiverar att de arbetstillfällen som uppskattas alstras genom verksamhetsetableringen innebär ett väsentligt allmänt intresse. Ändamålet bedöms inte kunna tillgodoses på annan plats, framför allt inte på en plats som inte utgörs av jordbruksmark då etableringen kräver stora markytor som inte går att tillgodose någon annanstans.

Under Reglerande ekosystemtjänster (Återcirkulering av näringsämnen) står det i detaljplanens MKB ”Möjlighet finns att nyttja jordbruket inom planområdet för återcirkulering av närsalter, såsom fosfor, men i dagsläget används varken rötslam eller kompost på detta sätt”. Även om jordbruksmarken idag inte används för återcirkulering av närsalter så innebär detta att så inte kan ske i framtiden. Det LRF kan konstatera är att om jordbruksmarken exploateras enligt detaljplanen försvinner den möjligheten för alltid. När jordbruksmark har ersatts av asfalt och betong är jordbruksmarken för all framtid tagen ur produktion.

Kommentar: Synpunkten noteras. Exploatörens ambition är att överbliivna jordmassor ska lagras i vallar i syfte att återigen kunna användas som jordbruksmark i framtiden.

Nollalternativ

”Ett nollalternativ baseras på att befintliga planer och beslut fortsätter att gälla för området. I Översiktsplan 2035 är området utpekad som slättlandskap och med den nuvarande användningen är det ett rimligt nollalternativ. I dag bedrivs jordbruk på fastigheten med både spannmålsproduktion, plantskola och betesdjur. Nollalternativet innebär att området inte bebyggs och att det fortsätter att användas som jordbruksmark”. När LRF tar del av och läser Miljökonsekvensbeskrivningen så framgår tydligt att en exploatering enligt detaljplanen inte är rimlig att genomföras. Det enda argument som framförs i MKB:n är att Kärra 1:9 är det minst dåliga alternativet.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen visar att planförslaget medför stora negativa konsekvenser för jordbruksmarken. Lokaliseringsutredningen visar att vald lokalisering är den bäst lämpade för ändamålet utifrån 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. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Jordbruksmarkens betydelse

Åker, vall och betesmarker 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.

Kommentar: Detaljplanen motiverar att de arbetstillfällena som uppskattas alstras genom verksamhetsetableringen innebär ett väsentligt samhällsintresse.

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.

Översiktsplanen 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. Man bör beakta att i Sverige exploateras en yta motsvarande 1 200 fotbollsplaner varje år. Framför allt sker exploatering av produktiv åkermark.

Kommentar: Synpunkten noteras. I miljökonsekvensbeskrivningen (sidan 23-25) finns ett djupare resonemang kring jordbruksmark.

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. 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 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.

Jordbruket är även en viktig del i energiomställningen. Gödsel från djurhållning och rester eller produkter från växtodlingen kan ge biogas.

Kommentar: Synpunkten noteras. Hänsyn till jordbruksmark har tagits utifrån rådande lagstiftning. Det är kommunen som ansvarar för hushållning med mark och vatten, där mark- och vattenområden ska användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, samt åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas. Konsekvenserna av att ianspråkta jordbruksmark beskrivs i detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen i Skåne

Nedan är ett citat från ett beslut gällande förhandsbesked för byggande av ett gårdscentrum i Brösarp, Tomelilla kommun den 11/11 2020.

”Jordbruksmark är ett samlingsnamn på åkermark och betesmark och även den mark som används till, eller kan användas till, bete och inte är lämplig att plöjas räknas som betesmark. Betesmark kan vara naturbetesmarker eller kultiverade betesmarker. Slätterängar är jordbruksmark som inte plöjs, betas eller gödglas men skördas som foder.

Noterbart är att jordbruksmarken i landet är en ändlig och icke förnyelsebar resurs som dessutom minskar i omfattning samtidigt som Sveriges självförsörjning av livsmedel sjunkit ned till ca 50 procent. Jordbruksmarken i Skåne utgör endast ca 1 procent av Sveriges yta men motsvarar ca 16 procent av Sveriges jordbruksmark och står för nära 40-70 procent av landets totalskörd av de vanligaste grödorna. I den nationella åkermarksgraderingen av jordbruksmark i landet var Skåne det enda länet med klass 8-10-jordar, och även om klassningen ger en fingervisning om jordens produktionsförmåga underskattar den i själva verket jordens produktionsvärde om man fokuserar på enbart graderingen eftersom den är gjord utifrån ett fåtal grödor där rätt sorts grödor och hantering kan väsentligt öka avkastningen”.

Länsstyrelsen i Skåne har även i tidigare beslut ansett att skyddet för jordbruksmark är absolut. Beslut gällande bygglov på jordbruksmark i Simrishamns kommun. Vi vill även hänvisa till Jönköpings kommuns beslut tidigare i år att stoppa all byggnation på åkermark.

Det är alltså inte bara vi som anser att jordbruksmarken bör skyddas mot exploatering. Jordbruksmark som tas ur produktion och exploateras kan inte återskapas och minskar därmed vår möjlighet att öka livsmedelsproduktionen och självförsörjningsgraden i Sverige.

Kommentar: Synpunkten noteras. Detaljplanen förhåller sig till rådande lagstiftning avseende jordbruksmark. Konsekvenserna av att bygga på jordbruksmark beskrivs i detaljplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Sammanfattning

Man kan naturligtvis hänvisa till att det är ”bara” ca 48 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. Detta överensstämmer inte med målsättningen att öka den svenska livsmedelsproduktionen och en ökad självförsörjningsgrad. Man ser inte att man är en del av helheten. För berörda livsmedelsproducenter kan varje hektar åkermark vara av stor betydelse, vilket 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 i kommunen. Detaljplanen överensstämmer inte heller med kommunens Översiktsplan och den upprättade MKB:n för detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Efter granskningen 2020 har planområdet minskats ytterligare, från 48 hektar till cirka 36 hektar, i syfte att minska påverkan på jordbruksmark och i stället maximera nyttjandet av den mark som ianspråk tas.

Den Goda Jorden, 2021-01-04

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

Enligt Översiktsplan 2035 ska Ängelholms kommun vara försiktig med att bygga på åkermark, utöver de större utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder som översiktsplanen innehåller. Planförfattarna konstaterar i MKB:n till planförslaget för Kärra 1:9 klart och entydigt att det saknas stöd i ÖP. För området gäller enligt Översiktsplan 2035 att det befintliga slättlandskapet ska bibehållas. Några skäl till avvikelser från ÖP:n anges inte. Vidare framhålls i MKB:n: "En jämförelse med 8 alternativa lokaliseringar av verksamheten har tagits fram i en lokaliseringsutredning. Samtliga alternativa lokaliseringar har kommunen pekat ut som platser lämpliga för verksamhetsutbyggnad i Översiktsplan 2035."

Lokaliseringsutredningen, som begränsar sig till en grov matris med minus- och plustecken är enligt föreningens bedömning alltför knapphändig för att uppfylla lagstiftningens krav. Lokaliseringsalternativ på annan mark än jordbruksmark saknas helt.

Kommentar: Synpunkten noteras. Lokaliseringsutredningen har utgått från olika bedömningskriterier som är viktiga för den här typen av exploatering. Närhet till infrastruktur och trafiknoder är ett av de viktigaste kriterierna för att minska onödiga transportsträckor samt begränsa omgivningspåverkan i form av buller mm. Mark i anslutning till E6/E20 utgörs huvudsakligen av jordbruksmark, varav det är dessa alternativ som har jämförts med.

Kommunen refererar i Miljökonsekvensbeskrivningen vidare till 3 kap. 4 § miljöbalken: "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. Denna bestämmelse ska kommunerna tillämpa vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt plan- och bygglagen." Någon tillämpning av lagrummet i detta ärende har däremot kommunen underlåtit att göra

trots att det finns både förarbeten och domar både i Mark- och miljödomstolen och Mark- och miljööverdomstolen som ger vägledning. Som exempel kan nämnas, MÖD P 1188-17 och P 5876-18. I båda dessa fall har Mark-och miljööverdomstolen upphävt detaljplanerna. Skälen var att detaljplanen stred mot översiktsplanen. Det framgick inte heller av planbeskrivningen att behovet inte kunde tillgodoses på annan mark. Kommunen hade således inte visat att det inte fanns annan mark att ta i anspråk för att tillgodose behovet.

Av det här aktuella planförslaget för Kärra 1:9 framgår

- att detaljplaneförslaget strider mot översiktsplanen
- att kommunen har konstaterat att marken utgör "brukningsvärd jordbruksmark"
- att kommunen inte har visat att ett verksamhetsområde för lager och logistik på det aktuella området behövs för att tillgodose ett "väsentligt samhällsintresse" och

Kommentar: Planbeskrivningen redogör för varför ändamålet bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse.

- att MKB:n saknar en utredning av alternativa lokaliseringmöjligheter för det planerade verksamhetsområdet, som på ett klargörande sätt belyser vilka för- och nackdelar som föreligger om annan mark än jordbruksmark tas i anspråk.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en utredning av alternativa lokaliseringar med en motivering till varför vald placering inte går att tillgodose någon annanstans.

- Trafikbelastningen är fortfarande inte tillfredsställande utredd. Enbart ett ytterligare vänster körfält räcker ej. En trafiklösning kommer troligen innebära att ännu mer jordbruksmark tas i anspråk samt att buller kommer vara störande ej enbart för de boende i området.

Kommentar: En trafikutredning och en åtgärdsvalsstudie har genomförts där flera trafikåtgärder konstateras vara nödvändiga, bland annat en utbyggnad av cirkulationsplatsen 112/107 samt ombyggnad av Trafikplats Norra Varalöv. Utbyggnaden av trafikplatsen kan till stor del lösas inom fastigheten Kärra 1:9 och bedöms inte påverka omkringliggande jordbruksmark i någon större utsträckning.

Föreningen Den Goda Jorden anser därför att detaljplaneförslaget inte är förenligt med reglerna om skydd för brukningsvärd jordbruksmark i 3 kap. 4 § miljöbalken. Föreningen som enligt 16 kap. 13 § miljöbalken har talerätt i planärenden, anser att det föreslagna verksamhetsområdet inte bör komma till stånd på den mark som planen anger.

Kommentar: Detaljplanen motiverar att de arbetstillfällen som uppskattas alstras genom verksamhetsetableringen innebär ett väsentligt samhällsintresse. En lokaliseringstudie har tagits fram som visar att vald lokalisering är den bäst lämpade för ändamålet utifrån 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.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:5 m.fl., 2021-01-04

Vi säger nej till detaljplanen!

Med anledning av de planerade e-handelsbyggnaderna på del av 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 att bli de mest iögonfallande både för de som bor här och de som passerar på väg 112 och väg 107.

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: En åtgärdsvalsstudie har genomförts där man har konstaterat att det på sikt finns ett behov av kapacitetsbärande åtgärder, bland annat en utbyggnad av cirkulationsplatsen 112/107 samt ombyggnad av Trafikplats Norra Varalöv. En bullerutredning har genomförts utifrån en framtida trafikprognos som visar att bullerriktvärdena för de befintliga bostäder som ligger i anslutning till planområdet inte överskrids.

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 närodlat mat. Med erfarenheten av pandemin, som vi just nu upplever, som satt fokus på behovet av att öka livsmedelsförsörjningen bör inte Ängelholms kommun förstöra ytterligare jordbruksmark som inte går att återställa.

Kommentar: Konsekvenserna av att bygga på jordbruksmark tas bland annat upp i den miljökonsekvensbeskrivning som är framtagen i samband med detaljplanen. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

I Länsstyrelsens remissvar framgår att fler lokaliseringmöjligheter borde diskuteras med angränsande kommuner. Vårt förslag är att Ängelholms kommun tar upp frågan med Familjen Helsingborg och undersöker möjligheten att placera e-handelsutbyggnaden på Sockerbruksområdet i Hasslarp. Järnvägen Helsingborg - Hässleholm gränsar till området och dessutom finns industrispår in på området. Transport på järnväg är ur miljö och klimatsynpunkt ett mycket bättre alternativ än transport med lastbil.

Kommentar: Kommunen tar ställning till exploatering innanför kommunens gränser. Dock har en översiktlig översyn gjorts i tidigt skede för att studera behovet av mark för den här typen av ändamål i regionen. I översynen har åtgången och behov av detaljplanerad mark för logistikverksamhet längs med E6 i Skåne studerats. Den indikerar att det finns en stor efterfrågan på den här typen av mark i detta geografiska läge, samt att det inte finns mark med planberedskap i aktuellt närområde för den här typen av verksamhetsområden.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:20, 2020-12-27

Den redan överbelastade väg 107 kommer att belastas ytterligare. Vad finns det för lösning på detta?

Kommentar: En trafikutredning är framtagen i samband med detaljplanen i syfte att uppskatta hur mycket trafik föreslagen exploatering beräknas alstra, samt hur ökningen kan påverka omkringliggande vägnät. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har även tagits fram av Trafikverket, i samverkan med kommunen, för att utreda kapaciteten i Trafikplats Norra Varalöv och cirkulationsplatsen väg 112/107. ÅVS:en gör bedömningen att vid en exploatering krävs större åtgärder i Trafikplats och cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen föreslås breddas till två körfält. Kostnader för åtgärderna ska avtalas innan detaljplanen antas. Trafikverket är vägghållare för väg 107 och 112. Vad kommunen känner till planeras inga övriga åtgärder på väg 107.

Ausås-Strövelstorp Hushållnings Gille, 2021-01-04

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 att ersättas av en ny. Jordbruksverket tillsammans med Naturvårdsverket, Länsstyrelserna och Boverket kommer att ge kommunerna vassare verktyg för värdering av jordbruksmark (se bilaga 1). 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 (42 hektar) kommer att beröras. Med andra ord vår försörjning av livsmedel kommer kraftigt att reduceras.

Erfarenheter från torkan 2018 och pandemin 2020 styrker ytterligare Gillets uppfattning att jordbruksmark ska bevaras. På kort sikt kan det verka enkelt att bygga på jordbruksmark, men på lång sikt är det förkastligt eftersom marken inte går att återställa.

Kommentar: Synpunkten noteras. Konsekvenserna av att bygga på jordbruksmark tas bland annat upp i den miljökonsekvensbeskrivning som är framtagen i samband med detaljplanen. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13, 2021-01-06

Min första tanke när jag fick vetskapen att det planerades att bygga på Kärra är ju att det ligger ju en gammal tipp nere i hörnan där som kanske är lite känslig o 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 ju helt gallet 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 tippet. Jag vet att mitt förslag får mycket motstånd, men varför ska Ängelholms gamla synder ligga där ute på den gamla tippet under ett lager jord som aldrig kan odlas. Man kan rensa upp tippet och sen bygga på den. Jorden blir kanske aldrig så ren så den blir odlingsbar men ett hus kan det stå på den. Jag vet att det inte är lika enkelt och billigt som att bygga på tilltänt mark. Hur mycket ligger där i den tippet från de större Ängelholmsföretagen som byggt upp Ängelholm?

Kommentar: Planenheten har tillsammans med Miljöenheten försökt lokalisera den tipp som beskrivs ovan utan framgång. Dock är det troligen olämpligt att bygga ovanpå en deponi och mycket kostsamt att sanera. Att börja gräva i en deponi kan även utgöra en risk och få konsekvenser på omgivningen, till exempel att lakvatten sprids. Det bedöms därför inte som lämpligt att förlägga ett stort verksamhetsområde på sådan mark.

Trafiken

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

Kommentar: Majoriteten av transporter/tung trafik kommer att färdas norr eller söderut på E6/E20. Trafikökningen på väg 107 är huvudsakligen kopplad till de som kommer att arbeta på området och kan därför variera beroende på hur stor andel anställda som är bosatta i de södra delarna av Ängelholm och tar denna väg till och från arbetet. En detaljplan undersöker endast själva planförslagets påverkan på sin omgivning, trafikutredningen har därför fokus på planförslagets påverkan på vägnätet. 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. Väg 107 norr om cirkulationsplatsen är dock inte inkluderad i denna studie.

Landskapsbild

Varför byggs flertalet nya industribyggnader i en svart o vit skala? Nu vet jag inte om ni har några restriktioner på färgsättningen men är det ingen som vågar o sätta färg på husen? En gammal färg som använt i Sverige under många år är rött med vita knutar. Beslut om att bygga finns det folk som tar men att det ska falla in i landskapsbilden är de ju så långt ifrån det kan komma. Ska det byggas så bygg med stil. Tegelbyggnad eller en träkåk hade sett trevligt ut.

Kommentar: Ett gestaltungsprogram för detaljplanen behandlar frågan kring färgsättning av bebyggelsen. 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. Stora lagerlokaler bedöms ofta inte vara ekonomiskt försvarbart att bygga i tegel eller trä då det är väldigt dyra byggnadsmaterial och tekniker. Däremot finns en bestämmelse som reglerar att särskild fokus ska finnas på byggnaders gestaltning mot väg 107.

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 o svänga runt o backa till en utlastningsficka är ju samma som dom gjort i alla tider. Ja...Jag vet att det inte är enkelt men en riktig logistik, ställda krav på lastbilarna och en förbättrad av o på lastning. Ställ krav....de e de jag gör nu och de gör så vi kommer framåt och utvecklas. Tänk att stolt kunna visa upp ett helt nytt tänk av logistik som är miljöanpassad. Varför bygger man inte i fler plan under jorden? Dom som är där inne ser inte ljuset ändå.

Kommentar: Efter granskningen har planområdet minskat till cirka 36 hektar, samtidigt som exploateringsgraden har ökat något och högre höjder tillåts. Detta i syfte att spara så mycket jordbruksmark som möjligt samtidigt som man maximerar nyttjandet av den byggbara marken. I detaljplanen finns heller inget som hindrar att bygga under mark. Generellt finns det vissa begränsningar i hur mycket som går att bygga, vilket bestäms 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 prata med hos er inte svara på om det kom till att finnas kyl transporter på området i framtiden. Lastbilarnas kylaggregat 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 för oss som bor nära vägen?

Kommentar: Beroende på vad det är för verksamhet som etableras på området kan det förekomma kylbilar för livsmedel. För att undvika höga ljudnivåer från dieseldrivna kylaggregat är det viktigt att eventuella kylbilar ska kunna ansluta till eldrift, vilket ger avsevärt mycket lägre ljudnivå. Detaljplanen har en bestämmelse om att buller från verksamhetsområdet ska avskärmas med vall, plank eller byggnader så att riktvärdena inte överskrider mot angränsande befintliga bostäder. 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 utifrån en framtida trafikprognos som visar att riktvärden för buller vid befintlig bebyggelse intill planområdet inte överskrider. I övrigt är det Trafikverket som är väghållare för väg 107 och 112 vilket innebär att Trafikverket ansvarar för utbyggnad och underhåll. Om buller från vägen 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: Prognosen är en uppskattning som är gjord genom att jämföra med tre liknande, relativt nyetablerade, verksamhetsområden. Ett i Sunnanå (Burlövs kommun), ett i Tostarp (Helsingborgs kommun) samt Booxt i Norra Varalöv. Utifrån denna jämförelse bedöms 1500-2000 arbetstillfällen vara rimligt. 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. Att jämföra har Booxt cirka 800 anställda, varav de flesta är tillsvidareanställda. Efter granskningen har planområdet minskat från 48 till cirka 36 hektar i syfte att bevara mer jordbruksmark. Detta innebär även att uppskattat antal arbetstillfällen minskar till mellan cirka 1000-1500.

Slutsats

Jag vill inte att det byggs på den tilltänkta marken. Enkelt att bygga här men med en kortsiktig plan för framtiden. Jag förstår att det är enkelt och lockande med detta erbjudande, men ni har säkert någon som ni känner som ska leva lite längre än både dig och mig. Livet handlar inte bara om pengar och makt. 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 lokaliseringstudie 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 framför allt varit att jämföra med de områden som är utpekade för större verksamhetsområden i översiktsplanen. Utifrån dessa kriterier bedöms ändamålet inte kunna tillgodoses någon annanstans. Slutligen är det politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 35:1 m.fl., 2021-01-06

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

Sammanfattningsvis är vår ståndpunkt att vi starkt motsätter oss den föreslagna detaljplanen och den exploatering som föreslås. De svar som redovisas i samrådsredogörelsens granskningshandlingar uppvisar endast mindre justeringar av den ursprungliga detaljplanen och medför inte någon förändring av våra tidigare synpunkter på detaljplanen för Kärra 1:9, Norra Varalöv. Vi bilägger våra tidigare inskickade synpunkter på detaljplanen från den 15 mars 2020 (bilaga 1). I samband med hänvisning till de kommentarer

som avges i samrådsredogörelsen har vi angivit ”planenheten” som avgivare av dessa kommentarer.

I samrådsredogörelsen (Dnr KS 2018/604 PL 08-0014 SBN 2019/158) sid 1-2 finns en sammanställning i punktform över de frågor och synpunkter som huvudsakligen uppkom efter samrådsmötet. Vi undrar på vilken grund dessa uppräknade synpunkter bedöms som de huvudsakliga? Nämnas dessa i flest antal yttranden eller är det de synpunkter som planenheten har lättast att bemöta? Sist i denna uppräknade synpunkten:

- Inte bra att bygga på jordbruksmark

Kommentar: Punktlistan som redovisas på sidan 1-2 är inte en sammanfattning av alla yttranden som har inkommit under samrådstiden, utan den är en kort sammanfattning av de frågor och synpunkter som framkom på samrådsmötet den 4 mars 2020. Den är inte redovisad i kronologisk ordning och värderar inte de olika synpunkterna.

Enligt vår mening är detta den mest väsentliga frågan i hela samrådet men lämnas ytterst lite utrymme och avfärdas med att det inte finns någon alternativ lokalisering och att planförslaget är samhällsekonomiskt fördelaktigt. Det hänvisas till en samhällsekonomisk analys som utförts enligt den sk ”cost benefit analysis” modellen. I denna modell försöker fördelar och kostnader uppskattas 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. Att beakta framtida fördelar och nackdelar samt att dessutom prissätta dessa torde vara behäftat med oerhörd svårighet och osäkerhet. Det är därför skrämmande att det med utgångspunkt från den samhällsekonomiska analysen tvärsäkert dras slutsatsen att den föreslagna detaljplanen och exploatering av Kärra 1:9 är positiv ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Den enda fördelen men etableringen av e-handelscentrum är, vad vi förstår, ett väldigt osäkert antal arbetstillfällen. Ett antal arbetstillfällen som exploatören uppskattat och som man med diverse räknasnurror åsätter ett mycket högt värde. Jag betvivlar inte att de konsulter som upprättat den samhällsekonomiska analysen (på uppdrag av exploatören och kommunen) använder sig av vedertagna metoder. Det är inte heller så svårt att inse att beroende på vilka värden som matas in i modellen erhålls önskat resultat. Hur kan man åsätta ett ekonomiskt värde för de naturvärden som går förlorade? Eller den totala förbrukning av naturresurser som den bedrivna verksamheten ger upphov till? Nu tänker jag inte bara på de utsläpp som uppstår i Ängelholms kommun till följd av bl.a. ökade transporter utan även på de resurser som används för att producera alla de varor som kommer att hanteras på e-handelsområdet. Om man lyfter blicken lite utanför den kommunala sandlådan är det inte svårt att se att den samhällsekonomiska analysen är en produkt framtagen med syfte att presentera ett dokument som svart på vitt visar att exploateringen av Kärra 1:9 är lönsam. Vi måste ta ett större ansvar mot livsbetingelserna för framtida generationer än att bekvämt luta oss mot kalkylen i ett excelark när vi fattar beslut om irreversibel miljöförstörelse.

Kommentar: Det är svårt att veta exakt hur många arbetstillfällen som kan komma att skapas av föreslagen etablering, dels då det ännu inte är känt vilka verksamheter som kommer att etableras på området. Uppskattningen är gjord genom att jämföra med tre liknande, relativt nyetablerade, verksamhetsområden. Den samhällsekonomiska analysen har inte utrett något utan endast tagit del av allt underlag och relevanta utredningar som framtagits i samband med detaljplanen för att sedan, utifrån detta underlag, utföra en "cost benefit analysis". Analysen drar inga tvärsäkra slutsatser utan betonar att det finns en del osäkra faktorer som kan påverka resultatet.

Även i Länsstyrelsen synpunkter på planförslaget finns ett stort avsnitt under rubriken "Länsstyrelsens rådgivning – Hushållning med mark". Flertalet av de frågeställningar som tas upp i detta avsnitt lämnas obehandlade. Varför görs inte en regional bedömning av vilka behov av markanvändning som finns och hur dessa behov kan tillgodoses på ett sätt som minimerar miljömässigt negativa konsekvenser? I planförslaget framhäves vikten av att tillgodose regionens behov av arbetstillfällen. Således torde även bedömningen av den mest ändamålsenliga lokaliseringen av verksamheten göras på en regional nivå.

Kommentar: Länsstyrelsens synpunkt bemöts i samrådsredogörelsen. En regional översyn har gjorts som visar att det finns ett behov av det ändamål som detaljplanen föreslår i regionen.

I bla LRFs synpunkter tas frågan om livsmedelsstrategi och livsmedelsproduktion upp. Planenhetens kommentar är följande "livsmedelsstrategier och livsmedelsproduktion ur ett regionalt perspektiv är inte en fråga för detaljplanen utan ligger på en mer strategisk nivå". Vi undrar var denna strategiska nivå kan befinna sig? Är det i Översiktsplanen 2035? (som nu omkullkastas).

Som kommentar till ett antal av synpunkterna om hushållning med jordbruksmark anges följande "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". I de flesta fall är det rimligtvis önskvärt att beslut som avser företaget inom kommunen fattas på kommunal nivå. Vad gäller hushållning av jordbruksmark verkar det dock som om våra lokala politiker inte är uppgiften mogen. Med hänsyn till hur den produktiva jordbruksmarken i Sverige kontinuerligt minskar beroende på framför allt exploatering, som beslutas på kommunal nivå, är det troligt att det kommunala självstyret kommer att begränsas på detta område.

Kommentar: Detaljplanen förhåller sig till rådande lagstiftning avseende jordbruksmark. Konsekvenserna av att bygga på jordbruksmark beskrivs i detaljplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas.

Angående planarkitektens kommentarer till våra synpunkter på detaljplanen Kärra 1:9.

1. Alternativ lokalisering- som kommentar till våra synpunkter på lokalisering hänvisas b.l.a. till synergieffekter till befintligt e-handelsområde i Norra Varalöv. Att hänvisa till synergieffekter med det redan befintliga e-handelsområdet är härresande. Detta med hänsyn till hur det gick till vid etableringen av

detsamma. Genom att föra tidigare markägare och närboende bakom ljuset fick man ett planförslag med småindustri godkänt. När området senare började bebyggas med något helt annat än vad som beskrevs i detaljplanen, dessutom utan godkänt bygglov, kördes de närboendes åsikter över totalt. Hur exploatören och kommunen gick skadelösa genom denna process är för oss helt obegripligt. Här anger kommunens plankontor en tidigare exploatering, som genomfördes på ett minst sagt ljusskyggt sätt, som ett argument för ytterligare exploatering. Det finns ett bra talesätt om att bara för att två gör fel så bli det inte mer rätt.

Kommentar: En aspekt i vald lokalisering är de synergieffekter som kan uppstå genom att etablera nytt verksamhetsområde nära liknande verksamhet. Det finns dock många andra anledningar till varför platsen bedöms vara bäst lämpade för ändamålet, vilka redogörs för i lokaliseringsutredningen och i planbeskrivningen. Det är naturligtvis tråkigt om tidigare exploatering i området inte har gått helt rätt till, den här detaljplanen är dock ett annat ärende och kommunen är väldigt måna om att följa planprocessen och vara så transparanta som möjligt.

2. Väsentligt samhällsintresse - kommentar från planenheten: ”Antalet arbetstillfällen har uppskattats genom att jämföra med olika referensområden som bedriver liknande verksamhet. Utifrån liknande verksamhetsområden bedöms mellan 1.500-2.000 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.” Utifrån denna kommentar kan vi bara dra slutsatsen att de 1.500-2.000 arbetstillfällen som ligger till grund för den samhällsekonomiska analysen är helt ogrundade. Som planarkitekten själv uttrycker sig så är det inte känt vilka typer av lager- och logistikverksamhet som kommer att etablera sig i området. Det kan lika gärna bli en ytterst personalextensiv verksamhet. Vi undrar även vilka referensområden planenheten jämfört antalet uppskattade arbetstillfällen med? Är det heltidstjänster som avses med 1.500-2.000 arbetstillfällen?

Kommentar: Tre liknande, relativt nyetablerade verksamhetsområden har används som jämförelse. Ett i Sunnanå (Burlövs kommun), ett i Tostarp (Helsingborgs kommun) samt Boozt i Norra Varalöv. Anställningsform har inte undersökts, men varierar sannolikt. En del personal är tillsvidareanställda direkt på företaget (t.ex. lager- och administrativ personal) medan en del personal tas in från konsultföretag. Detta då vissa verksamheter kan ha ett ojämnt behov av personal beroende på säsong. Som jämförelse har Boozt en sammanlagd personalstyrka på 800 anställda (januari 2021), varav mestadels är tillsvidareanställda och en del deltidsanställda.

3. Analys och kvantifiering av verksamhetens CO₂ avtryck – Som kommentar på denna synpunkt finns samma kommentar som till en rad andra synpunkter och behandlar endast verksamhetens transporter. Det verkar som om innebörden av vår synpunkt inte nått fram till kommunens tjänstemän. Vi avser hela verksamhetens CO₂ avtryck, inte endast transporternas, och hur detta förhåller sig till markens nuvarande användning.

Kommentar: En samhällsekonomisk konsekvensanalys har, utifrån olika kostnader och nyttor kopplat till ökad produktion av varor och tjänster, förlorad livsmedelsproduktion, förändrat landskap och påverkan på landskapsknutna värden, samt påverkan från ökad transport, bedömt detaljplanens samhällsekonomiska lönsamhet. I denna bedömning har CO₂ från trafik räknats in som en kostnad, även förlusten av naturvärden och ekosystemtjänster. En miljökonsekvensbeskrivning är även framtagen som undersöker detaljplanens påverkan utifrån olika aspekter, som exempelvis jordbruksmark, ekosystemtjänster och naturvärden. Detta bedöms vara tillräckliga analyser för att se vilka konsekvenser detaljplanen kommer att få på klimatet och sin omgivning. Att göra en mer fördjupad analys och kvantifiering av verksamhetens CO₂ avtryck bedöms även vara svårt då det ännu är okänt vilken typ av verksamhet som kommer att etableras på området, något som sannolikt har en ganska stor påverkan på områdets CO₂ avtryck. Efter granskningen har planområdet minskat från 48 hektar till 36 hektar i syfte att bevara mer jordbruksmark. Vilket innebär att trafiken även bedöms minska.

4. Inaktuella uppgifter och föråldrade bedömningskriterier- I denna synpunkt påtalar vi de inaktuella uppgifter som anges i MKB under rubriken ”areella näringar i nuläget”. Där anges att den brukade arealen jordbruksmark i Ängelholms kommun har minskat med 21,4 ha under åren 2011-2015, vilket kan anses försumbart. I Jordbruksverkets statistikdatabas (tillgängligt på Jordbruksverkets webbplats) kan man utläsa att arealen jordbruksmark i Ängelholms kommun minskat med 296 ha under de senaste fem åren 2015-2019. Som kommentar anges från planenheten att analysen görs vart 5e år och rapporten för perioden 2016-2020 är därmed inte framtagen ännu. Vi hade faktiskt större förväntningar på kommunens tjänstemän/uppdragstagare vad gäller att ta fram aktuella och tillförlitliga uppgifter än så. En minskning av jordbruksarealen med 296 ha är kanske inte lika försumbart som en minskning med 21,4 ha.

Kommentar: Planenheten har varit inne på Jordbruksverkets statistikdatabas, samt varit i kontakt med Jordbruksverket, för att ta del av uppgifterna som anges i synpunkten ovan. Jordbruksverket informerar om att det som redovisas i statistikdatabasen endast är hur mycket mark som det har sökts stöd på under åren, alltså hur stor del av jordbruksmarken som har brukats. Arealen kan nämligen minska av olika anledningar – och den främsta anledningen enligt Jordbruksverket är på grund av att den inte brukas och till slut växer igen. Det är heller inte alla som söker stöd för sin verksamhet, som exempelvis hästgårdar. 296 hektar återspeglar således inte hur stor del av jordbruksmarken som faktiskt har minskat, utan visar stor del av jordbruksmarken som inte har använts. Planenheten har därför bedömt att Jordbruksverkets statistikdatabas är missvisande i frågan, och att det inte finns något aktuellt underlag än det som har använts i MKB:n. Hur stor del av jordbruksmarken som har minskat på grund av exploatering de senaste fem åren går först att se när Jordbruksverket publicerar rapporten för föregående femårsperiod. Jordbruksverket har meddelat kommunen att detta arbete har blivit försenat, och kommer av den orsaken inte att hinna inkluderas i MKB:n. Då det har gått en tid sedan granskningen har nu rapporten för perioden 2016-2020 hunnit bli klar och använts i underlaget.

5. Konsekvensernas relation till Nationella miljömål – Planens relation till målet ”ingen övergödning” – Här hänvisas i planenhetens kommentar till våra synpunkter att dagvatten kommer att renas och vattenkvaliteten i Vegeå kommer att påverkas positivt av att jordbruksverksamheten upphör på

fastigheten. Hur de emissioner från verksamheten som inte fångas upp i dagvattnet kommer att påverka miljön finns inte kommenterat.

Kommentar: Frågan om miljö kvalitetsmålet "ingen övergödning" har reviderats i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att detaljplanen medför minskat läckage av näringsämnen från jordbruksmark. Samtidigt innebär exploateringen ökad biltrafik vilket kan bidra till utsläpp av kväveoxider. Sammantaget bedöms därför detaljplanen inte bidra till att nå miljö kvalitetsmålet "ingen övergödning".

6. Konsekvens för befintlig näringsverksamhet och kringboende - Vi ifrågasätter hur närmiljön för de kringboende kommer att påverkas och vilken hänsyn som tagits till detta. I sista stycket i planenhetens kommentar kan följande utläsas: En landskapsbildsstudie och ett gestaltungsprogram har tagits fram för att mildra påverkan och störningar på omgivningen. Utifrån detta bedöms påverkan på omgivningen vara acceptabel. Vi undrar vem som gjort bedömningen av att påverkan på omgivningen är acceptabel? Knappast någon av de närmsta grannarna som får utsikten från sitt köksfönster i form av ett böljande slättlandskap utbytt mot en 36 m hög plåtlada. Kanske är det utifrån Stadshusets perspektiv som påverkan på omgivningen är acceptabel.

Kommentar: Det finns en del lagstadgade aspekter enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken som måste tas hänsyn till vid upprättande av en detaljplan. Det kan exempelvis handla om tillgång till solljus, att föreskrivna bullerriktvärden inte ska överskridas samt andra aspekter kopplade till risk och hälsa. Utifrån dessa aspekter görs bedömningen att påverkan på omgivningen är acceptabel.

7. Opårtiskhet och demokrati - I denna synpunkt undrar vi hur det är förenligt med en demokratisk och opårtisk process att kommunstyrelsens ordförande den 1a oktober 2019 skrivit under en viljeyttring till Kammarrätten i Jönköping. Viljeyttringen har lämnats i samband med överklagandet av avslag för det förvärvstillstånd som Quenswall Två AB sökt för Kärra 1:9. Av viljeyttringen framgår att kommunens inställning är att lämna ett positivt planbesked angående Kärra 1:9. Som kommentar till denna synpunkt anges "Den politiska viljeyttringen om skrevs kopplat till förvärvstillståndet är inte en fråga för detaljplanen. För den här typen av frågor kan du kontakta din lokala politiker.". Vi förstår verkligen att kommunens tjänstemän inte kan uttala sig om detta förhållande. Vi vill bara belysa hur delar av kommunstyrelsen tjänstvilligt stödjer exploatörens planer. Det är inte vår uppfattning att det tillhör praxis att kommunstyrelsen avger liknande viljeyttringar för att stödja enskilda näringsidkares sak i domstol. Det skulle kunna uppfattas som om hela denna process är färgad av en utstakad arbetsgång där målet i förväg är fastställt av kommunens starke man i armkrok med exploatören. Med hänsyn till att det även är exploatören som betalar för samtliga utredningar som tagits fram i samband med detaljplanen är de slutsatser som kommit fram av dessa inte förvånande.

Kommentar: Som tidigare framhållits är det praxis för en exploatör att bekosta utredningsarbetet till en detaljplan, oavsett vem som står som beställare. I denna process har vissa utredningar beställts av kommunen, och vissa av exploatören. Oavsett detta så har

samtliga utredningar tagits fram i dialog med kommunens tjänstepersoner och Planenheten har varit delaktig i att ta fram uppdragsbeskrivningar samt granskat alla utredningar.

8. PM Omvärldsanalys- Del av visionsarbete för Ängelholm 2035. – I denna synpunkt undrar vi hur de riktlinjer som dras upp för en utveckling av Ängelholm mot 2035 överensstämmer med detaljplanen för Kärra 1:9. Här målas bilden ut av hur kommunen skall attrahera unga och barnfamiljer att bosätta sig i Ängelholm genom att ha ett tydligare hållbarhetsperspektiv. Hur det kan finnas en ökad efterfrågan på lokala gröna näringar och att kommunen har ett ansvar att fungera som föredöme i hållbarhetsfrågor. Planenheten kommentar är att ”synpunkten noteras”.

Kommentar: Frågan i synpunkten tolkades vara riktad till Ängelholms beslutsfattare då synpunkten löd ”Här ställer vi oss frågan om hur de politiker som ställer sig positiva till exploateringen av Kärra 1:9 anser att detta rymmer med en vision som frambåller hållbarhet som den främsta framtidstrenden och att kommunen skall fungera som föredöme i hållbarhetsfrågor?”. Frågor som är riktade till kommunens politiker kan tyvärr inte besvaras i en samrådsredogörelse eller i ett granskningsutlåtande. För att få svar på sådana frågor får man vända sig direkt till sina lokala politiker. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras vid den här typen av exploatering och det är slutligen politiska beslut som avgör hur kommunens mark ska användas.

Avslutningsvis kan vi bara konstatera att resultatet av samrådet blev enligt förväntan, en tummetott. Våra förhoppningar om att denna inlaga kommer att medföra någon skillnad är små. Lyckligtvis finns det instanser i dessa frågor som faktiskt har högre beslutanderätt än kommunens politiker. Vi har med stor tillförsikt sett hur frågan om livsmedelsförsörjning och skydd för brukningsvärd jordbruksmark lyfts upp på dagordningen på regional och nationell nivå. Genom att inte stirra sig blind på kortsiktiga möjliga ekonomiska fördelar utan våga fatta långsiktiga beslut som kräver mod och integritet är vi övertygade att Ängelholms kommun och dess invånare kan emotse framtiden med tillförsikt.

Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11, 2021-01-06

Vi är fastighetsägare till fastigheten Norra Varalöv 16:11.

Vi emotsätter oss en exploatering av området Kärra 1:9 som beskrivet i samråds sammanställningen den 201120. Syftet med exploateringen är att omvandla 61 Ha produktiv jordbruksmark till hårdgjord yta med lagerbyggnader. Jordbruksmark. De förändringar som är gjorda i samrådsmaterialet innebärande en marginell neddragning av tänkta hårdgjorda ytor förändrar ingenting i sak, det är fortfarande ca 60 Ha produktiv jordbruksmark av bästa svenska sort som tages i anspråk och blir oanvändbar som odlingsmark för all framtid. Livslängden på lagerbyggnaderna (plåtskjul) är kanske 20-25 år, vad händer sedan???

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 och granskningen har planområdet minskats. I nuvarande förslag omfattar planområdet cirka 36 hektar. Det är svårt att sja om livslängd, hållbarhet och utveckling för området då sambället förändras och nya behov uppstår. Detaljplanen beaktar de lagstiftningar och skydd som finns gällande jordbruksmark. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas.

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 höglager 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.

Kommentar: Den trafikutredning som är framtagen i samband med detaljplanen har beräknat förväntad trafikstring från området. Utredningen finns att tillgå på kommunens hemsida, men för tydlighetens skull har nu även siffrorna tillförts planbeskrivningen. Det är dock svårt att veta exakt hur mycket trafik en utbyggnad enligt detaljplanen kommer att innebära då det är oklart vilken verksamhet som kommer att etablera sig i området. På grund av osäkerheten har utredningen utgått från ett "worst case" när trafikstringen och kapaciteten beräknas. En åtgärdsvalsstudie har även tagits fram av Trafikverket där kapacitetsproblemet har identifierats både i cirkulationsplatsen och trafikplatsen, varpå medfinansiering av åtgärder behöver avtalas om innan detaljplanen kan antas.

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.

Kommentar: Under planprocessen har kapaciteten på omkringliggande vägnät undersökts och åtgärdsförslag tagits fram. Förhandlingar gällande medfinansiering av åtgärderna har därefter genomförts både med Trafikverket och exploatör. Frågor avseende kostnader och finansiering har därför varit okända för kommunen fram till att förhandlingarna slutfördes strax innan detaljplanens antagande.

Vi emotsätter oss den föreslagna exploateringen.

Fastighetsägare till Kärra 1:15 & Kärra 1:25, 2021-01-07

Härmed lämnar jag mina åsikter angående detaljplan Kärra 1:9. I sammanfattningen står det:

- Man ska mildra påverkan på landskapsbilden – att mitt i ett öppet renodlat jordbruksområde lägga stora och många lagerbyggnader gör att landskapsbilden enligt min mening förändras totalt. Går inte att återskapa.

Kommentar: Föreslagen exploatering kommer att innebära en påverkan på, och förändring av, landskapsbilden. Planförslaget har vidtagit åtgärder för att mildra denna påverkan. Exempelvis har ett gestaltungsprogram tagits fram som föreslår olika fasadmateriell och kulörer som ska harmonisera med landskapet. Detta program ska vara vägledande i bygglovsprocessen. Det finns även en bestämmelse på plankartan som reglerar att särskild hänsyn ska tas till omkringliggande landskap i norr och söder genom varsam gestaltning, ett lugnt uttryck och underordna sig landskapet i skala, färg, och material. Andra åtgärder som är reglerade på plankartan är att en vegetationsridå/trädplantering ska finnas i den södra plangränsen.

- Områdets naturvärden ska så långt möjligt tas tillvara – att använda bästa åkermark där det går att odla i stort sett vad som helst och även finns möjlighet att bevattna är inte att värna om vår åkermark. Se över om det finns område där det inte förstör lika mycket. I och utanför Ängelholms kommun.

Kommentar: En naturvärdesinventering, som pekar ut vissa områden/objekt med högre naturvärden, har tagits fram för planområdet. I inventeringen bedöms inte åkermarkerna ha högt naturvärde. De objekt som bedöms ha högt eller påtagligt naturvärde bevaras i planförslaget. En lokaliseringsutredning är även genomförd. Lokaliseringsutredningen visar att vald lokalisering är den bäst lämpade för ändamålet utifrån 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.

- Minimera störning av omgivning – som boende på Kärra 1:25 förändras vårt närområde från att ha en vy över öppna fält och skog till att 30 meter ifrån oss vara omringade av stora lagerbyggnader. Svårt (omöjligt) att minimera.

Kommentar: Det finns en del lagstadgade aspekter enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken som måste tas hänsyn till vid upprättande av en detaljplan. Det kan exempelvis handla om tillgång till solljus, att föreskrivna bullerriktvärden inte ska överskridas samt andra aspekter kopplade till risk och hälsa. Ambitionen att minimera störningar på omgivningen syftar framför allt till dessa aspekter. Exempel på anpassningsåtgärder som har vidtagits är att vegetationsstråk mellan ny och befintlig bebyggelse ska finnas, placering av höglager och byggnadshöjder närmst befintlig bebyggelse, samt bestämmelser som regler att ljus och ljud inte ska vara störande eller överskrida gällande bullerriktvärden. Det finns även ett fokus på gestaltning av bebyggelsen, där ett gestaltungsprogram har tagits fram och olika utformningsbestämmelser finns i syfte att ny bebyggelse ska harmonisera med sin omgivning så långt möjligt.

Om fornlämningar påträffas i samband med markarbeten ska Länsstyrelsen underrättas. Vem kontrollerar och har ansvar för att detta följs?

Kommentar: En första arkeologisk utredning har tagits fram i samband med detaljplanen. Där identifierades olika utredningsobjekt som måste utredas vidare för att fastställa om det finns någon fornlämning och vilken typ av lämning det handlar om. Denna process bevakas av Länsstyrelsen och inget bygglov kan ges förrän den är slutförd. Om det utöver detta skulle påträffas en fornlämning under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen. Det är således byggherren, byggarbetsledaren eller likande som säkerställer att detta följs.

Ny in och utfart från Kärra 1:9 mot väg 107 har godkänts av vägverket. Söder om denna utfart finns ett backkrön som skymmer sikten väsentligt. Står inget om detta i rapporten. Ny placering av busshållplatser – även här är sikten skymd på grund av backkrönet.

Kommentar: En trafikutredning har studerat lämplig placering för in- och utfart till området samt buss hållplats. Placeringarna uppfyller kraven om fri sikt enligt Trafikverkets regler "Vägar och gators utformning" (VGU). Placering av anslutning till Trafikverkets vägar provas enligt väglagen i ett senare skede genom en ansökan till Trafikverket, så i slutändan är det Trafikverket som godkänner anslutningen. Buss hållplatsens läge är även avstämt med Skånetrafiken.

Väg 21 – in och utfart till Erikslunds rastplats. Vid hög trafikbelastning blir det ofta köer och ibland kaos här. Vad är tänkt att göra här?

Kommentar: En åtgärdsvalsstudie har genomförts där det har konstaterats att det på sikt finns ett behov av kapacitetshöjande åtgärder, bland annat en utbyggnad av cirkulationsplatsen 112/107 samt ombyggnad av Trafikeplats Norra Varalöv. Utöver detta kommer mindre åtgärder, som sänkt hastighet på väg 112, på sikt att genomföras. Det är Trafikverket som är väghållare för väg 107 och 112 vilket innebär att det är Trafikverket som ansvarar för vägarnas utbyggnad och underhåll.

Vi på Kärra 1:25 har vid vårt fågelbord en massa olika småfåglar. Bland annat Gulsparven som är skyddad. Över fälten flyger dagligen ett antal Röda Glador Även dessa är skyddade. Till vår sorg så har (efter att man har byggt lagerlokaler på östra sidan av väg 107) alla tofsvipor försvunnit. Rapphönsen syns inte längre. Hararna kommer inte förbi staketen som är runt lagerbyggnaderna och blir ofta överkörda. Detta är säkert bara en liten del av vad som händer när vi förstör våra djur och växters miljöer och detta utan att de kan försvara sig.

Kommentar: En naturvärdesinventering har tagits fram som både har identifierat värdefull natur och skyddade arter. För de skyddade arter som har identifierats har åtgärder vidtagits för att möjliggöra deras fortlevnad i och i anslutning till planområdet.

Fastighetsägare till Kärra 1:15, 1:25 och 1:26, 2021-01-07

Härmed lämnar jag mina åsikter angående detaljplanen Kärra1:9.

I sammanfattningen står det:

Man skall mildra påverkan på landskapsbilden – Att mitt i ett öppet renodlat jordbruksområde lägga STORA och många lagerbyggnader gör att landskapsbilden förändras totalt och går inte att återskapas.

Kommentar: Detaljplanen beskriver att påverkan på landskapsbilden kommer att bli stor. Syftet med skrivningen är att betona vikten av att förslaget ska anpassas utifrån sin omgivning och landskapet. Olika åtgärder har vidtagits för att mildra påverkan, så som vegetationsridåer, placering av höglager samt utformningsbestämmelser som reglerar att ny bebyggelse ska harmonisera med landskapet i material och färgsättning.

"Områdets naturvärden skall så långt det är möjligt tas tillvara." – Att använda bästa åkermark där det går att odla i stort sett vad som helst o även går att bevattna är inte att värna om vår åkermark. Se över om det finns andra område där det inte förstör lika mycket både i och utanför Ängelholms kommun.

Kommentar: Syftet med skrivningen är att utifrån detaljplanens ändamål, som är att möjliggöra för ett nytt verksamhetsområde, så långt möjligt tillvarata befintliga naturvärden. Enligt genomförd naturvärdesinventering har jordbruksmark inga större naturvärden. De objekt som bedöms hysa höga naturvärden, som skogsdungen och den biotopskyddade trädallén, bevaras i detaljplanen.

"Minimera störning av omgivningen" – Som boende på Kärra 1:15 1:25 1:26 förändras vårt

närområde väsentligt! Från att ha en vy över öppna fält och skog till att 30 m ifrån oss vara omringade av STORA lagerbyggnader, är omöjligt att minimera.

Kommentar: Det finns en del lagstadgade aspekter enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken som måste tas hänsyn till vid upprättande av en detaljplan. Det kan exempelvis handla om tillgång till solljus, att föreskrivna bullerriktvärden inte ska överskridas samt andra aspekter kopplade till risk och hälsa. Ambitionen att minimera störningar på omgivningen syftar framför allt till dessa aspekter. Flera av anpassningsåtgärder har vidtagits för att göra påverkan mindre, exempelvis att vegetationsstråk mellan ny och befintlig bebyggelse ska finnas, placering av höglager och lägre byggnadshöjder närmst befintlig bebyggelse, samt bestämmelser som regler att ljus och ljud inte ska vara störande eller överskrida gällande bullerriktvärden. Det finns även ett fokus på gestaltning av bebyggelsen, där ett gestaltungsprogram har tagits fram och olika utformningsbestämmelser finns i syfte att ny bebyggelse ska harmonisera med sin omgivning så långt möjligt.

"Närmast angränsande bostadsbebyggelse, är dock höjden något lägre. – Vad innebär "något lägre" i meter? Var på byggnaden räknas höjden i förhållande till marknivån, lägsta-högsta-mitt på? Hur lång får en fasad vara?"

Kommentar: I planbeskrivningen redogörs det under avsnittet "byggnadshöjder" att, För stora delar av bebyggelsen inom planområdet gäller en totalhöjd om 24 meter. För att möjliggöra uppförande av höglager finns det även en högsta tillåtna totalhöjd om 36 meter. Denna höjd är dock endast tillåten inom vissa zoner av planområdet och gäller i begränsad omfattning. Maximalt 15 000 kvadratmeter av total byggnadsarea får uppföras i 36 meter, vilket motsvarar cirka 10 % av byggnadsarean. För att skapa en mer uttrycksfull gestaltning mot väg 107 finns där en zon som tillåter en totalhöjd om högst 12 meter. Intill befintliga bostäder i sydost tilläts en högsta totalhöjd om 15 meter, i syfte att minska påverkan från ny bebyggelse.

Tre zoner finns där höglager kan uppföras. Placering och storlek på zonerna är anpassade utifrån landskapet och omkringsliggande element. Möjligheten till höglager finns främst i den västra delen av fastigheten. Detta då markhöjderna är lägre i väster, vilket gör att höglagererna inte kommer att uppfattas som lika framträdande i landskapet.

Ny in och utfart från Kärre 1:9 mot väg 107 har godkänts av vägverket. Söder om denna utfart finns ett backkrön som skymmer sikten väsentligt. Står inget om detta i rapporten. Enligt krav gällande VGU är det 5 meter från cykelbanans västra kant skall det säkerställas fri sikt på 165 meter, här har man gått ner till 125 meter, men backkrönet är fortfarande kvar. För fordon som kommer söderifrån och som inte alltid (sällan) håller 70 km/h, så är 125 meter fri sikt väldigt kort.

Kommentar: En trafikutredning har studerat lämplig placering för in- och utfart till området. Placeringarna uppfyller kraven om fri sikt enligt Trafikverkets regler Väg- och gatans utformning (VGU). Placering av anslutning till Trafikverkets vägar prövas enligt väglagen i ett senare skede genom en ansökan till Trafikverket, så i slutändan är det Trafikverket som godkänner anslutningen.

" Buller och störningar" – Ljudet från väg 107 har ökat betydligt sen lagerlokalerna på den östra sidan har uppförts, ljudet studsar i plåtväggen och tillbaka. Även lastning och lossning mellan ca 22-06, upplevs som störande. Troligtvis kommer detta att öka om Kärre 1:9 bebyggs.

Kommentar: En bullerutredning är genomförd som visar att exploateringen troligen kommer att leda till ökade bullernivåer för boende intill planområdet längs med väg 107. Ökningen beräknas dock inte

medföra att riktvärdet för buller överskrids och därför planeras inga åtgärder. Även industribuller har undersökts. Tanken är att nya byggnader ska placeras på ett sådant sätt att de fungerar som avskärmning för befintliga bostäder (lastning och lossning sker således vänt bort från befintliga bostäder). Vid en sådan placering klaras riktvärden för industribuller med god marginal. Planområdet byggs troligen ut i etapper vilket gör att det kan krävas tillfälligt bullerplank eller vall vid vissa punkter. Genom ett villkorat startbesked reglerar detaljplanen att detta säkerställs och följs upp under bygglovet.

I planbeskrivningen står inget om en igenlagd bäck som börjar på andra sidan om motorvägen och mynnar ut i Vegeå. "Bäcken" tar hand om dagvatten från fastigheterna Kärra 1:15, 1:16, 1:23, 1:25, 1:26, en del av väg 107 + cykelvägen.

Kommentar: Dagvattenutredningen har undersökt vilka rinnvägar som finns, både inom och utanför planområdet, för att få en uppfattning kring hur vattnet rinner och hur det ska hanteras. I denna utredning har delavrinningsområden från öst (Kärra 1:15, 1:16, 1:23, 1:25, 1:26 samt väg 107) inkluderats.

Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl., 2021-01-07

Som fastighetsgranne till den planerade nybyggnationen motsätter jag mig vidare exploatering. Det reviderade material som nu finns för granskning visar fortfarande inte att det är en bra idé att bebygga Kärra 1:9, även om det är positivt att marken som ska exploaterats har minskat. Följande är min argumentation:

Den samhällsekonomiska analysen som Ängelholms kommun lutar sig mot är tämligen intetsägande. När en kostnads-nyttoanalys genomförs förstår var och en att det från början är givet att en handelspark slår jordbruk varje dag i form av ökade skatteintäkter nationellt och bidrag till BNP. Men då kommunen har ett planmonopol och får göra vad man vill med sin mark är det väl egentligen mer intressant att se hur detta förslag påverkar Ängelholms kommun och dess invånare. Hur har det redan befintliga E-handelsparken bidragit till kommunen är väl en bra utgångspunkt? Är det fler som använder cykelvägen längs 107:an? Har fler personer i Ängelholms kommun fått jobb? Har skatteintäkterna ökat? Det är väl denna typ av frågor som är relevanta och inte enbart leva på förhoppningen om att 1500-2000 jobb ska skapas. Att heller inte bemöta frågan om att det kanske är orimligt att så nya jobb tillkommer p.g.a. automatisering och robotisering är svagt. Forskningen må säga olika och nya arbeten kommer absolut skapas p.g.a. automatiseringen, men frågan är om det är arbeten som kommer hamna i Ängelholm eller om en dataingenjör kan övervaka anläggningen från vilken stad som helst i världen. Således är frågan vad den egentliga nyttan för Ängelholm som kommun är och är det värt i relation till att förstöra det öppna slättlandskapet, förstöra kommunens naturvärden och inte ta hänsyn till att jordbruket är en nationell angelägenhet? Om Ängelholms kommun vill bidra till statens övergripande intäkter och BNP tror jag det finns bättre platser i andra kommuner att placera en e-handelsplats på.

Kommentar: Den undersökning som är gjord i den samhällsekonomiska analysen bedöms i detta skede vara tillräcklig för att kunna bedöma den samhällsekonomiska nyttan för Ängelholms kommun och regionen i stort.

Gällande lokaliseringen tas inte mycket hänsyn till att förslaget alternativt endast bidrar till ökad vägtrafik, både privattrafik för arbetarna och godstransportörer, på en redan trafikintensiv plats. Ängelholms kommun äger nu en flygplats som ligger i närheten till tåg. Mycket av det gods som till slut hamnar i E-handelslagret produceras utomlands- kanske en ökad möjlighet för flygplatsen att öka intäkterna? Närheten till järnväg bör vara intressant p.g.a. rådande klimatdebatt. Detta tas inte upp till beaktande, varför? Marken vid

flygplatsen är för övrigt redan detaljplanerad så bygget skulle kunna komma i gång tidigare. Även om det kanske inte är samma bolag som är exploatör som äger alternativet vid flygplatsen så är det i alla fall inom samma koncern vilket onekligen skulle underlätta om viljan finns. Att också ta upp att det är privata ägare till andra lokaliseringsalternativ är lite märkligt, då Kärra 1:9 i dag är privatägt och förvärvstillstånd har ännu inte tillåtits.

Kommentar: I Ängelholms kommun finns inte den järnvägsinfrastruktur som krävs för att hantera gods, därför har en lokalisering nära en järnvägsstation inte bedömts vara aktuell. Alternativ lokalisering vid flygplatsen har annan problematik (markföreningar PFAS) som är svårhanterlig vilket skapar svårigheter att exploatera i närtid. Många av de alternativa lokaliseringsalternativen omfattas av flera olika privata markägare, vilket gör det svårt att förvärva de stora ytor mark som ändamålet kräver.

Att det har tagits fram ett gestaltungsprogram är positivt, men jag saknar helt perspektivet norrifrån. Det bor väl inte enbart människor som tittar på bygget söderifrån? Hur ska det se ut längs 112:an och vilka åtgärder tas där för att mildra intrycket av plåtådor? Hur kommer kommunen att se till att exploatören följer gestaltungsprogrammet? Det finns ofta en stor skillnad på hur det ser ut på visionsbilder och hur det sedan blir i verkligheten. Dagens e-handelsområde ser mest ut som vilket industribygge som helst utan någon som helst anpassning till landskapet för att mildra intrycket och ett fåtal träd som står utplacerade här och där. Då hela slättlandskapet förändras kanske det finns utrymme att plantera ordentliga trädriddar så det i alla fall ser ut som en skog och inte plåtådor- vilka krav kommer kommunen att ställa för att mildra intrycket av det förstörda slättlandskapet och vad händer om exploatören inte följer kraven?

Kommentar: Detaljplanen har tagit hänsyn till landskapsbilden både från norr också söder. Detaljplanen har exempelvis en planbestämmelse om att "Fasader mot landskapet i söder och väster ska ha en varsam gestaltning i dämpad kulör i jord- och naturfärger (minst svarthet 20 enligt NCS-systemet) och får inte vara vita eller behysas. Fasadmateriell för byggnader som vetter mot norr och öster ska inte uteslutande utgöras av plåt, utan brytas av med trä, betong, tegel, glas, puts etc. Samtliga volymer som är vända mot plangräns ska tydligt brytas av med indrag, veckning, vertikal indelning eller motsvarande." Hur byggnaderna kommer att utformas närmre är något som avgörs i bygglovsprocessen. I bygglovsansökan redovisar exploatören mer ingående hur byggnaden ska se ut. Som stöd för Bygglovsbeten finns gestaltungsprogrammet som visar vilken ambitionsnivå man har kommit överens om i detaljplanen. Vyn söderifrån bedöms vara något känsligare, främst på grund av Vegeå och att där finns en vandringled som används för rekreation. Därför reglerar detaljplanen att det ska finnas en vegetationsridå i den södra gränsen. Kraven om att vegetationsridå ska uppföras säkerställs i ett exploateringsavtal där exploatören förbinder sig att utföra/ bekosta vissa genomförandeåtgärder. I den norra plangränsen finns det även redan en del befintlig vegetation som bidrar till att avskärma och minska upplevelsen av föreslagen exploatering.

Fastighetsägare till Kärra 1:21, 2021-01-07

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: Synpunkter noteras. Det finns olika visioner kring hur Ängelholms kommun kan utvecklas. Även om översiktsplanen inte pekar ut planområdet, så innehåller den även vissa ställningstaganden som går i linje med detaljplanens intention. Bland annat gällande vikten av att stärka näringslivet och etablera nya företag i kommunen, samt att tillkommande handel ska etableras vid befintliga handelsområden och att dessa ska stärkas. Översiktsplanen pekar ut flera stora områden på jordbruksmark i Norra Varalöv som lämpliga för nya särskilda verksamhetsområden, vilka också skulle få en påverkan på landskapsbilden från södra anfarten. Flertalet åtgärder har vidtagits för att mildra påverkan på landskapsbilden, så som gestaltungsbestämmelser avseende bland annat material- och färgval samt trädplanteringar längst med plangräns.

2. Jordbruksmarken

Marken är god åkermark idag och bör fortsätta att användas till närproduktion och spannmål. Väletablerad 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.

Kommentar: Synpunkten noteras. Trafikbelastning och föreslagna åtgärder för att förbättra kapaciteten, samt hantering av dagvatten för att minimera påverkan på vattendrag, finns att läsa om i planbeskrivningen under avsnitten "Gator och trafik", "Översvämningsrisk" och "Dagvatten". Detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning beskriver konsekvenserna av att ianspråka jordbruksmark. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas.

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), framtagen av Trafikverket, har undersökt den framtida kapaciteten utifrån en långsiktig trafikprognos, samt studerat hur kapaciteten kan förbättras genom olika åtgärder. De åtgärder som föreslås bedöms vara tillräckliga för att klara den ökade trafiken.

4. Arbetstillfällen

Ett argument som använd för att få bygga, är arbetstillfällen 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: Antalet arbetstillfällen från föreslagen exploatering har uppskattats genom att jämföra med liknande nya verksamhetsområden. En jämförelse är t.ex. befintligt e-handelsområde (Boozt) som har cirka 800 anställda (januari 2021), varav de flesta är tillsvidareanställda. Hur dessa arbetstillfällen kommer att fördelas (var personalen kommer att vara bosatta) går inte att styra. Genomförd samhällsekonomiska analys bedömer dock att det sannolikt är en stor del som kommer att gå till arbetsökande i området kring Ängelholm och Helsingborg. Nyttan av ett väsentligt samhällsintresse kan även sträcka sig över kommunens gränser. Efter granskningen har planområdet minskat från cirka 48 till 36 hektar, vilket även bedöms påverka antalet anställda som nu uppskattas kunna uppgå till cirka 1000-1500 anställda vid fullt utbyggt område.

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 granskningen har placeringen av bebyggelse justerats, och detaljplanen medger som närmst bebyggelse 70 meter från tomtgräns. En del av denna byggnadsfria zon ska utgöras av en tät vegetationsridå med både buskar och träd för att dämpa intrycket av föreslagen ny bebyggelse. Utöver detta har anpassningar i byggnadshöjd gjorts i en zon om 30 meter för att minska upplevelsen närmst befintliga bostäder. Höglager (36 meter) tillåts som närmst placeras på ett avstånd över 180 meter från tomtgräns. Utifrån de anpassningar och åtgärder som har vidtagits bedöms påverkan mildras.

Sandåkra Samfällighetsförening, 2021-01-07

Sandåkra Samfällighetsförening med ansvar för Elsa Anderssons väg anser att en byggnation på Kärra 1:9 negativt kommer att påverka de två utfarter som finns för Elsa Anderssons väg. Den redan överbelastade väg 107 kommer att belastas ytterligare. Dessutom kan man räkna med ett antal felkörningar och uppställning av lastbilar på vår enskilda väg vid utfarten till väg 112. Dessa påverkanden blir till hinder för de verksamheter och boende som är beroende av Elsa Anderssons väg.

Kommentar: Trafikutredningen bedömer att en mycket liten andel av den beräknade ökade trafiken kommer att köra västerut på väg 112 förbi Elsa Anderssons väg. Majoriteten av trafiken kommer att ha E6/E20 som målpunkt. Det är även troligt att det kommer att införas ett vänstersvängförbud ut från planområdet på väg 112 då väg 112 är en funktionellt prioriterad väg vars framkomlighet inte får påverkas. Det bedöms heller inte vara troligt att lastbilstrafik felaktigt kommer att köra in på en smal landsväg som Elsa Anderssons väg. Att transporter parkerar olagligt är inget som kan förutsättas och är inte en fråga för detaljplanen.

Vegeåns Fiskevårdsområde, 2021-01-07

Som ordförande i Vegeåns fiskevårdsområde motsätter jag mig nybyggnation av E-handelslager på Kärra 1:9. Även om det är positivt att marken har minskats ner vid Vegeå så ser jag fortfarande risk för negativa konsekvenser för Vegeå och miljön runt ån. Följande är min argumentation:

Det framställs som att Vegeå redan är i så dåligt skick att det spelar ingen roll om det fortsätter vara så, ”recipient för fastighetens dagvatten, Vege Å (sic!) har en dålig ekologisk potential utifrån kraftig näringspåverkan. Den kemiska statusen har klassificerats till uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Exklusive kvicksilver bedöms den Kemiska statusen som god. Planområdet får inte bidra till försämrad status.”. Intentionen från kommunen bör väl vara att det ska bli bättre i Vegeå och inte bibehålla som det ser ut i dag? En exploatering hindrar all form av positiva åtgärder som görs för att förbättra ån, exempelvis all den omfattande lagtext som i dag finns för jord- och skogsbruket som hela tiden blir mer och mer omfattande. Att det är bättre med hårdgjorda ytor än jordbruk, som det nämns i underlaget, har jag svårt att finna trovärdigt. Det

exploaterade området är fortfarande stort och kommer ha en negativ effekt på Vegeå.

Kommentar: Detaljplanen ställer tydliga krav på fördröjning och rening av dagvattnet för att säkerställa att exploateringen inte påverkar åns status negativt. Samma reningskrav finns inte för nuvarande markanvändning.

Fiskevårdsområdet självt och tillsammans med andra organisationer har under ett flertal år 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, vilket 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 en miljon kronor i ån tillsammans med Vegeås Vattendragsförbund, med hjälp av en donation från 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.

Genom årlig inventering med elfiske vet vi att vi i dag 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. Mynningsområdet några kilometer nedströms det föreslagna exploateringsområdet är internationellt känt i ornitologiska sammanhang och är idag fågelskyddsområde. Området utgör även ett av de viktigaste lekområdena för fisk inom Skäldervik-området, däribland som reproduktionsområde för havsöring. Nedströms exploateringsområdet finns många arter unika för kommunen, exempelvis 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.

Kommentar: Planområdet ligger cirka 500 meter från Vegeån och bedöms därför inte påverka djurlivet vid åns dalgång och slänter. Dagvattnet från området ska renas genom fördröjning och avskiljningsanordningar och kommer inte att påverka Vegeåns vattenkvalitet negativt.

Redan i dag märks det en större erosion av å-slänterna p.g.a. större nederbörd och att åns vattennivå är mer volatil. Träd kan inte längre stå kvar till följd av att de spolats bort och ökat ljusinsläpp bidrar till ökad igenväxning av ån och försämrad vattenkvalité. Att hårdgöra ytor kommer med all sannolikhet att öka på volatiliteten av vattenståndet och även strömhastigheten vilket kommer att medföra negativa konsekvenser för Vegeå och dess natur.

Kommentar: Dagvattnet från fastigheten är tänkt att fördröjas via det befintliga dikningsföretagets ledningar och får inte släppa på mer vatten till ån än idag. Tvärtom har flödet strypts – från 1,2 liter/sekund per hektar till 0,9 liter/sekund per hektar för att säkerställa att exploateringen inte stör åns fauna och flora.

Översvämningsrisken är fortfarande påtaglig och nämns flera gånger som en risk i underlaget. Recipient vid all form av översvämningsrisk är just Vegeå och underlaget lämnar inte en tillfredställande redogörelse för hur detta ska hanteras vid extrema skyfall, vilka blir mer och mer vanligt.

Kommentar: Detaljplanen har tagit höjd för skyfall med 100-års återkomsttid, vilket är kravet enligt rådande lagstiftning. Den markyta som är mest översvämningskänslig plockades bort från planförslaget efter samrådet. De ytor som är avsatta för dagvattenhantering i plankartan är dimensionerade för att kunna hantera skyfall, samt att brädning kan ske till en angränsande yta i sydväst.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Ytor kopplat till identifierade trafikåtgärder avlägsnas från planområdet. Jämfört med granskningsförslaget minskas planområdet således något. Avsnittet om trafik i planbeskrivningen uppdateras utifrån de ändringar som görs i plankartan.
- Avsnittet om lokalisering kompletteras utifrån reviderad lokaliseringsutredning som nu inkluderar fler områden som inte är utpekade i kommunens översiktsplan.
- Avsnittet om buller justeras utifrån reviderad bullerutredningen med maximal byggrätt och höjder.
- Avsnittet om fornlämningar uppdateras utifrån senaste beslutet om att arkeologisk utredning Steg 2 och avgränsande arkeologisk förundersökning har beviljats av Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.
- Planbestämmelser gällande planens utformning har ändrats och förtydligas utifrån gestaltningsprogrammet.
- Utöver ovan ändringar görs mindre korrigeringar i plankartan:
 - Tidigare bestämmelse benämnd n_1 ändrar beteckning till plantering₁
 - Tidigare bestämmelse benämnd n_4 ändrar beteckning till n_1
 - Tidigare bestämmelse benämnd n_5 ändrar beteckning till plantering₂
 - Träd₂ – Trädplantering ska finnas ändrar beteckning till plantering₃ och ändrar formulering till Plantering i form av träd ska finnas.
 - E₁ – Pumpstation för spillvatten ska finnas har ändrats till Pumpstation för spillvatten.
 - E₂ – Transformatorstation ska finnas ändras till Transformatorstation.
 - C₁ – Centrum om högst 5 % av total byggnadsarea får finnas ändras till Centrum om högst 5 % av total tillåten byggnadsarea får finnas.
 - G₁ – Laddning av elfordon om högst 15% av fastighetsarean inom användningsområdet har lagts till som användning på kvartermark.
 - Bestämmelsen om att högst 8 % av den totala byggnadsarean får uppgå till en högsta totalhöjd om 36 meter ändras till Maximalt 15 000 kvadratmeter av byggnadsarean inom egenskapsområdena f_2 får uppföras med en högsta totalhöjd om 36 meter. Resterande byggnadsarea får uppföras med en högsta totalhöjd om 24 meter. Detta gäller för alla f_2 områden tillsammans.
 - Bestämmelsen om Största byggnadsarea är 42% av fastighetsarean inom användningsområdet har ändrats till 50%.
 - Bestämmelsen Endast 70% av markytan får hårdgöras förtydligas till Endast 70 % av markytan inom planområdet får hårdgöras.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Naturskyddsföreningen
- Vegeåns 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 35:1 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

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- LRF
- Naturskyddsföreningen
- Ausås-Strövelstorp Hushållnings Gille
- Centerpartiet
- Miljöpartiet
- Liberalerna
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:20
- Boende i Kattarp
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:5 m.fl.
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 35:1 m.fl.
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 16:11
- Den Goda Jorden
- Sandåkra Samfällighetsförening
- Vegeåns Fiskevårdsområde
- Fastighetsägare till Kärra 1:15 och 1:25
- Fastighetsägare till Kärra 1:15, 1:25 och 1:26
- Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl.
- Fastighetsägare till Kärra 1:21

BESVÄRSHÄNVISNING

Följande sakägare har under samrådet/granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Naturskyddsföreningen
- Vegeåns Fiskevårdsområde
- LRF
- Den goda jorden

- Ausås-Strövelstorps Hushållnings Gille
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:13
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 2:17
- Fastighetsägare till Kärra 1:2 m.fl.
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 35:1 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
- Sandåkra Samfällighetsförening
- Fastighetsägare till Norra Varalöv 8:20

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Amelie Hillåker och Malin Haraldsson

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 27 november 2024.

Alexander Bredén Jonsson	Malin Haraldsson
Planchef	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.