



LOKALISERINGSUTREDNING DETALJPLAN FÖR KÄRRA 1:9

Ängelholms kommun

Rev 2024-09-10
Slutversion

**EKOLOGI
GRUPPEN**

EKOLOGI GRUPPEN

Beställning: Ängelholms kommun

Framställt av: Ekologigruppen AB

www.ekologigruppen.se

Telefon: 08-525 201 00

Slutversion Rev. 2024-09-10

Uppdragsansvarig: Johan Krook/Malin Rizell. Fr. o. m. 2024 Maria Lööf.

Medverkande: Linnea Widing, Wösel Thoresen. Reviderad version 2024 Evelina Lind.

Kvalitetsgranskning: Reviderad version 2024 Maria Lööf 2024-07-16

Foton: Om inget annat anges: Ekologigruppen

Illustrationer och kartor: Ekologigruppen AB

Internt projektnummer: 10685

Bilder på framsidan från Kärra 1:9

Innehåll

Innehåll	3
Inledning	4
Bakgrund och syfte	4
Beskrivning av planförslaget	4
Jordbruksmark	5
Miljöbalken, Plan och bygglagen och Översiktsplan 2035	6
Kärra 1:9.....	9
Alternativa lokaliseringar	10
Bedömningskriterier	10
Lokaliseringsalternativ 1, Norra Varalöv	12
Lokaliseringsalternativ 2, Norra Varalöv	13
Lokaliseringsalternativ 3, Skörpinge	14
Lokaliseringsalternativ 4, Östra Ängelholm	15
Lokaliseringsalternativ 5, Hjärnarp	16
Lokaliseringsalternativ 6, Vallhall park	17
Lokaliseringsalternativ 7, Humlarp	18
Lokaliseringsalternativ 8, Tvärbanan	19
Lokaliseringsalternativ, 9, trafikplats Strövelstorp	20
Lokaliseringsalternativ, 10, trafikplats Höja	21
Lokaliseringsalternativ, 11, trafikplats Rebbelberga	22
Lokaliseringsalternativ 12, trafikplats Hjärnarp	23
Slutsats.....	24
Referenser.....	27

Inledning

Bakgrund och syfte

Denna rapport har tagits fram av Ekologigruppen AB på uppdrag av Ängelholms kommun och är en av flera rapporter som kommer utgöra underlag till den nya detaljplanen för fastigheten Kärra 1:9.

Kommunstyrelsen i Ängelholms kommun beslutade den 10 oktober 2018 att meddela positivt planbesked och uppdra åt planenheter att pröva planläggning av del av fastigheten Kärra 1:9. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att etablera ett verksamhetsområde för logistik och e-handel på fastigheten. Detaljplanen var ute på samråd mellan 21 februari och den 16 mars 2020 och ställdes ut för granskning mellan 26 november 2020 och 7 januari 2021. Efter att detaljplanen ställts ut för granskning kompletterades en del utredningar/underlag och planhandlingarna utifrån inkomna synpunkter i granskningen. I mitten av 2021 pausades planarbetet fram tills i början av 2024 då planarbetet återupptogs.

Planförslaget har justerats och ianspråk tar mindre areal jordbruksmark än det ursprungliga förslaget.

Planområdet är beläget i Norra Varalöv som ligger cirka 5 kilometer söder om Ängelholms tätort. Området omfattar den del av fastigheten Kärra 1:9 som ligger väster om väg 107 och söder om väg 112. Fastigheten är totalt 61 hektar och utgörs huvudsakligen av jordbruksmark. Planområdet omfattar cirka 36 hektar. Planområdet är i Översiktsplan 2035 inte utpekade för framtida bebyggelse eller verksamhet, utan är markerat som slättlandskap (Ängelholms kommun, 2017).

För att exploatera brukningsvärd jordbruksmark krävs det därför särskilda skäl, enligt 3 kap 4 § Miljöbalken. Lagen innebär att kommunen måste kunna visa att den planerade markanvändningen är av särskilt allmänt intresse, och motivera varför den föreslagna lokaliseringen av planområdet är den lämpligaste.

Enligt MB 3 kap 4 § ska kommunen utreda om en lokalisering av det väsentliga samhällsintresset kan ordnas på ett tillfredsställande sätt på annan plats. I det sammanhanget menas med uttrycket ”tillfredsställande” att lokaliseringen av exploateringen ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig. För att visa om den planerade exploateringen lämpligast lokaliseras på Kärra 1:9 har kommunen upprättat denna lokaliseringsutredning.

Beskrivning av planförslaget

Planområdet är cirka 37 hektar stort och detaljplanen avser att pröva markens lämplighet för ett större logistik och e-handelsområde med möjlighet till kontor. Föreslagen bygghöjd är generellt 24 meter men inom planområdet är det även möjligt att uppföra höglager som får vara upp till 36 meter höga. Andelen höglager är begränsad till 3 olika zoner inom planområdet. En planbestämmelse reglerar att högst 70% av fastighetsarean får hårdgöras, vilket innebär cirka 25 hektar.

Jkab arkitekter har tagit fram ett förslag på situationsplan som illustrerar hur området kan se ut om planförslaget genomförs i sin helhet, se Figur 1.



Figur 1. Situationsplanen visar ett exempel på hur planområdet kan utformas utifrån plankartan.

Jordbruksmark

Åkermark, Betesmark och slätteräng

Som jordbruksmark räknas åkermark, betesmark och slätteräng. Åkermark är jordbruksmark som används för växtodling eller som hålls i ett sådant tillstånd att den kan användas för växtodling. Betesmark är jordbruksmark som sköts med bete, avslagning eller putsning. Slätteräng är jordbruksmark som används efter sommaren till slätter eller för slätter kompletterat med efterbete. På betesmark och slätteräng växer det gräs, örter eller hävdad ljung som är dugligt som foder. Skog eller områden där insatser gjorts i syfte att gynna trädutväxten räknas inte heller som betesmark eller slätteräng (Jordbruksverket, 2021).

Bördighet

Jordbruksmarkens bördighet, alltså jordarnas förmåga att producera grödor utifrån inneboende egenskaper, varierar. Bördigheten bestäms i huvudsak av jordens geologiska ursprungsmaterial. Andra faktorer som påverkar jordens bördighet är pH-värde, förmågan att lagra växtnäring och vara både vattenhållande och dränerande. Utöver bördigheten påverkar klimatet produktionsförmågan. (Hushållningssällskapet 2012)

Ekosystemtjänster i jordbrukslandskapet

Jordbruksmarken bidrar med flera olika ekosystemtjänster. Förutom att jordbruksmark ger oss föda utjämnar den vattenflöden, renar luften, producerar syre och binder koldioxid. Vid kraftiga regn buffrar åkern flödet av vatten, till skillnad från hårdgjorda ytor. Ett hektar åkermark odlad med vall (produktion av djurfoder) kan binda mellan två och tre ton koldioxid på ett år och bidrar till att minska växthuseffekten (Hasselberg, Johansson, Månsson, & Roland, 2015). I och med klimatförändringar beräknas den svenska jordbruksmarken bli mer värdefull än idag, bl. a. på grund av ökad efterfrågan på mat och biodrivmedel som därmed ökar jordbruksmarkens värde (Hasselberg, Johansson, Månsson, & Roland, 2015). Jordbruksmarken bidrar också i hög grad till biologisk mångfald, bland annat i kantzoner, åkerholmar, diken och mörgelgravar.

En global fråga

Globalt sett blir jordbruksmarken alltmer värdefull när jordens befolkning växer och klimatet förändras. Nationellt sett är jordbruksmarken en viktig del av ett hållbart och fossilfritt samhälle, där jordbruksmarken behövs för produktion av livsmedel med mera och för att sluta kretslopp. Samtidigt lyfts också de positiva effekterna av lokal produktion

inom landet, bland annat med hänsyn till transporter, beredskap och risker för smittspridning.

Jordbruksmarkens totala areal minskar fortfarande

Varje år minskar arealen brukad jordbruksmark, en utvecklingstrend som har pågått under en lång tid. Den största delen av denna minskning utgörs av igenväxning av åker- och betesmarker i Norrland och södra Sveriges skogsbygder. För denna del är det den negativa trenden för vissa landsbygder och minskad lönsamhet i brukande av marken som utgör huvudorsaken. Här är det främst natur- och kulturvärden som långsamt går förlorade. En annan mindre, men betydelsefull, del av minskningen beror på exploatering av jordbruksmark för olika slags bebyggelse och infrastruktur. Här är det ofta den allra bördigaste åkermarken som exploateras. De större städerna i Sverige är oftast lokaliserade i slättbygderna.

Skåne är det län i Sverige där störst exploatering av jordbruksmark, av bebyggelse, vägar och järnvägar, har skett under åren 2016–2020 (Jordbruksverket, 2021). Analysen visar att under denna period har 45,8 hektar jordbruksmark exploaterats i Ängelholms kommun, vilket utgör ca 2,3 procent av kommunens totala jordbruksmark. Andelen jordbruksmark som exploaterats i hela Skåne var under samma period 1,5 procent.

Miljöbalken, Plan och bygglagen och Översiktsplan 2035

I 3 kap miljöbalken regleras de grundläggande bestämmelserna för hushållning med mark och vatten och i 1 § anges att ”Mark- och vattenområde skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”. I samma kapitel anges vidare ”särskilda markanvändningsintressen” och i 4 § utpekats jord- och skogsbruket som ett nationellt intresse och att ”brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast 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”.

Förtydligt kan denna paragraf delas upp i tre frågor.

1. är den berörda jordbruksmarken brukningsvärd?
2. kan den aktuella exploateringen utgöra ett väsentligt samhällsintresse?
3. varför kan exploateringen inte genomföras på annan plats?

Plan- och bygglagens 2 kap 2 § anger att planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1–8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Formuleringen i plan- och bygglagen är densamma som i miljöbalkens 3:e kapitel.

Enligt 1 kap. 2§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900) är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Jordbruksmark är av nationell betydelse vilket innebär att det är kommunerna som är ansvariga för planering av hushållning med jordbruksmarken och att ingen central myndighet bevakar hur den skyddas mot exploatering. Planeringen av hushållning med jordbruksmarken behandlas i kommunernas översiktsplanarbete (Länsstyrelsen Skåne , 2015).

Följande texter är från Översiktsplan 2035 (Ängelholms kommun, 2017).

Hushålla med marken

Bebyggelseutvecklingen i Sverige har tidigare präglats av spridd bebyggelse. På senare år har dock nackdelarna med en sådan bebyggelse lyfts fram. Den kräver stora infrastrukturinvesteringar, gör orter svårtillgängliga och bidrar till en ökad bränsleanvändning. I Skåne tar dessutom en sådan markanvändning värdefull högkvalitativ åkermark i anspråk. En stad som breder ut sig riskerar också att stå halvbyggd om förutsättningar ändras. Den spridda bebyggelsestrukturen är därför vare sig långsiktigt hållbar eller ekonomiskt försvarbar längre.

En förtätning handlar idag även om en förberedelse inför framtiden med ökade bensin- och energikostnader. Jordbruksmarken förväntas bli än mer värdefull framöver då jordens befolkning ökar och Sverige väntas få en ökad befolkning till följd av klimatförändringarna. (Sid 34)

I möjligaste mån ska åkermarken bevaras. Utöver planerade större utbyggnadsområden och utredningsområden ska Ängelholms kommun vara försiktig med att bygga på åkermark. I framtiden ska en konsekvensbeskrivning och en samhällsekonomisk bedömning genomföras innan nya beslut tas om att bygga på åkermark i Ängelholm. (Sid 35)

Ställningstagande

Planera för en förtätning i centralort och i större tätorter

Ängelholms kommun ska planera för en förtätning i centralorten Ängelholm och tätorterna Hjärnarp, Magnarp/Vejbystrand, Munka Ljungby och Strövelstorp för att främja en hållbar utveckling. En förtätningensutredning håller på att tas fram för Ängelholms centralort. Detaljplaner i dessa lägen ska prioriteras. Ängelholms kommun ska vara försiktig med att bygga på åkermark, utöver de större utbyggnadsområden och utredningsområden för bostäder som översiktsplanen innehåller. (Sid 41)

Bebyggelse på landsbygden

För att på ett hållbart och effektivt sätt utnyttja kommunens resurser, stärka och utveckla det sociala livet bör ny bebyggelse undvikas i solitära lägen. Det splittrar landskapet och kan hindra jord- och skogsbruksföretagens drift av marken. I Ängelholms kommun åkermarken i möjligaste mån värnas. (Sid 82)



Kärra 1:9

Jordbruksmark och naturvärden

Fastigheten Kärra 1:9 ligger inom ett område med produktiv åkermark. Fastigheten är totalt 61 hektar varav planområdet är cirka 37 hektar. Åkermarken utgörs av stora skiften med god arrondering. När en naturvärdesinventering genomfördes 2021 användes åkermarken för plantskoleverksamhet och spannmålsodling. Inom fastigheten finns det värdefull natur, något som den utförda naturvärdesinventeringen styrker (Ekologigruppen, 2021). I samband med etablering av den planerade verksamheten kommer stora delar av befintlig åkermark tas i anspråk av bebyggelse. Förändringen betraktas som irreversibel, d v s åkermarken kommer inte med rimliga medel kunna återställas i framtiden.

Tillgänglighet

Väg 107 trafikeras av busslinje 506 och 514 som går mot Ängelholm, Åstorp och Helsingborg.

Infrastruktur

Området är ett sammanhängande område med goda logistiska förutsättningar strax intill E6/E20 sydöst om Ängelholm och trafikplats Norra Varalöv.

Planförutsättningar

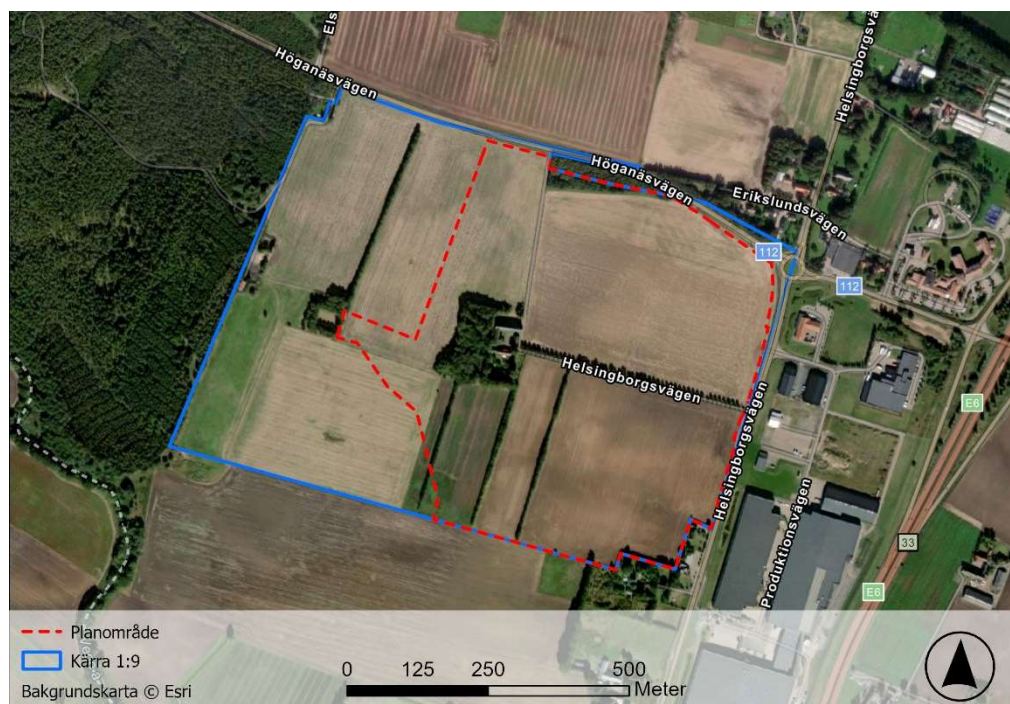
Området saknar stöd i gällande översiktsplan för föreslagen verksamhet och är ej detaljplanerad. I närområdet finns andra ytor som är utpekade som verksamhetsområde i översiktsplanen, vilket tyder på att området kring trafikplatsen generellt bedöms som en lämplig plats för utveckling av verksamheter (Ängelholms kommun, 2017).

Bebyggelse och exploatering

Inom området finns endast ett bostadshus med tillhörande ekonomibyggnader.

Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området men i detta fall blir byggnaderna en del av exploateringen och kommer att få en ändrad användning.

I direkt anslutning till området finns befintliga logistikverksamheter som där synergier väntas. Närheten till dessa verksamheter är ett av huvudskälen till vald lokalisering.



Alternativa lokaliseringar

Föreslagen utbyggnad på Kärra 1:9 saknar stöd i Ängelholm kommuns Översiktsplan 2035 där föreslagen markanvändning är ett bibehållande av det befintliga slättlandskapet (Ängelholms kommun, 2017). En jämförelse med 12 alternativa lokaliseringar av verksamheten har tagits fram.

Åtta av de alternativa lokaliseringarna har kommunen pekat ut som platser lämplig för verksamhetsutbyggnad i Översiktsplan 2035. Ytterligare fyra alternativa lokaliseringar har utretts i anslutning till trafikplatser på E6/E20. Även andra områden har utretts men har inte tagits med då de inte bedömts som relevanta att jämföra med. Till exempel områden som saknat goda kopplingar till befintlig infrastruktur eller som till sin yta varit för små.

För föreslagen etablering är närhet till infrastruktur, få störningar inom och utanför området samt möjligheten till synergier avgörande vid valet av lokalisering.

För de alternativa lokaliseringarna har följande kriterier belysts.

Bedömningskriterier

Jordbruksmark och naturvärden

Naturvärden har analyserats översiktligt och omfattar naturreservat, riksintresse för naturvård, befintliga naturvärden inom området samt i närliggande områden som skulle kunna påverkas av en framtida exploatering.

Tillgänglighet

Då föreslagen verksamhet kommer att generera en stor andel nya arbetstillfällen har platsens tillgänglighet utifrån kollektivtrafik och GC-vägar bedömts.

Infrastruktur

Föreslagen verksamhet kommer att vara transportintensiv vilket förutsätter goda anslutningsmöjligheter till det större transportvägnätet i detta fall fokuserat på E6/E20 och E4. Närheten till en befintlig trafikplats är också avgörande då det inte är ekonomiskt genomförbart att etablera en ny trafikplats.

Planförutsättningar

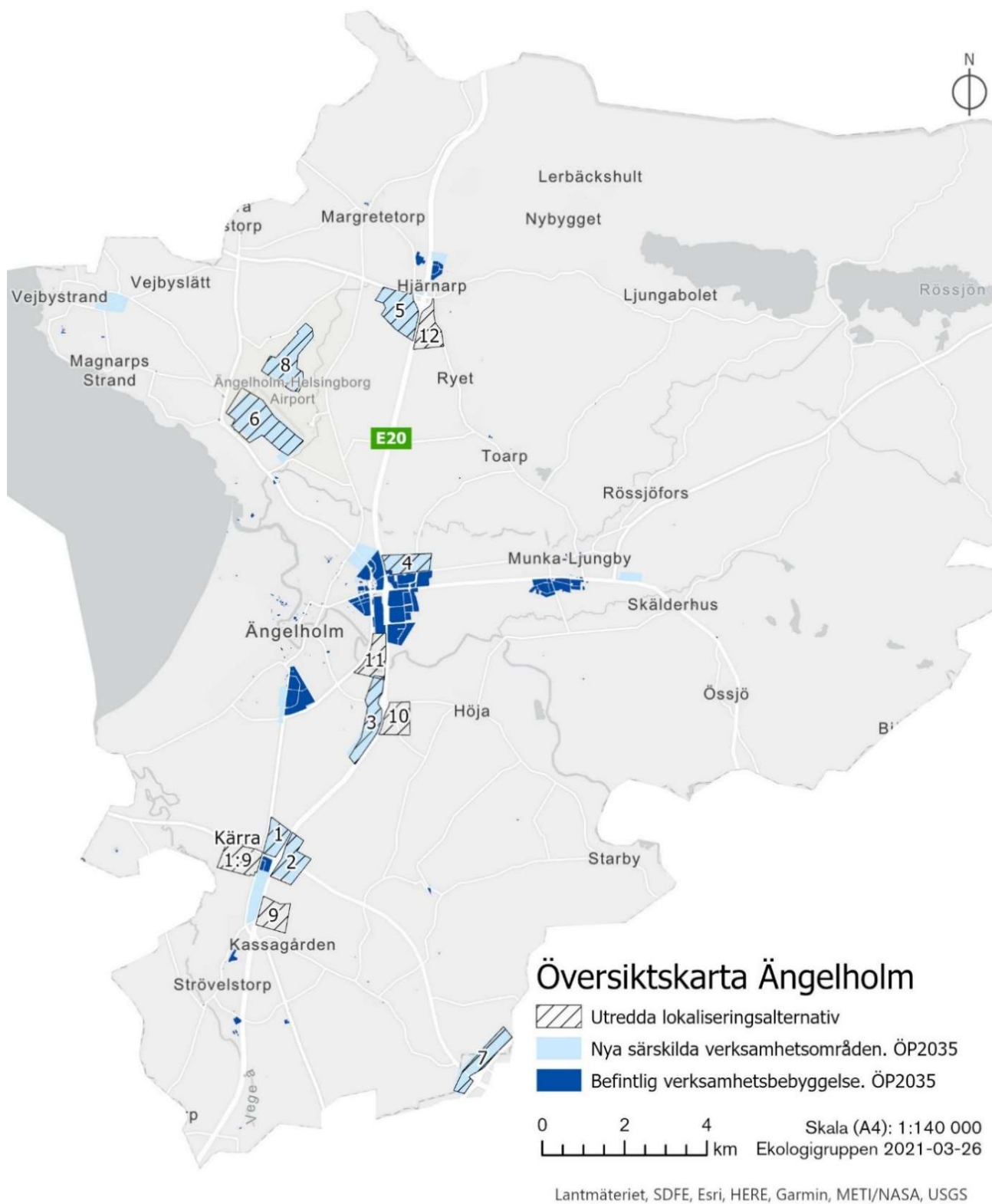
De olika alternativen har olika planförutsättningar något som lyfts här, bland annat gällande detalplaner, översiktsplan samt övriga styrdokument.

Exploatering

Under denna rubrik lyfts kriterier som berör genomförandet av den planerade exploateringen. Markens tillgänglighet och nuvarande ägoform är en viktig faktor för att det ska vara genomförbart. Mängden störningsmoment inom området är ytterligare en viktig faktor där områden med en stor andel bostadsbebyggelse ställer höga krav på tex buller och skyddsavstånd vilket försvårar en rationell logistikverksamhet.

Synergier

Möjligheten till synergier med befintliga verksamheter, bland annat i form av samordnade transporter, lokaler och vissa funktioner är avgörande vid val av lokalisering utifrån exploatörens sida. Ur ett kommunalt perspektiv är det också angeläget att kunna utveckla ett befintligt verksamhetsområde.



Figur 1. Områden utpekade för verksamheter i Översiktsplan 2035, Kärre 1:9 samt 12 alternativa lokaliseringar.

Lokaliseringsalternativ 1, Norra Varalöv

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på 35 ha varav 15 ha obebyggd jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra då det finns visst inslag av befintliga byggnader i den sammanhängande strukturen. Inom området finns det ett antal åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

Tillgänglighet

Väg 107 trafikeras av busslinje 506 och 514 som går mot Ängelholm, Åstorp och Helsingborg.

Infrastruktur

Område nr 1 befinner sig mellan E22 och väg 107. Området har goda logistiska förutsättningar gällande närhet till E6/E20.

Planförutsättningar

Områdets södra del är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017). Området är inte detaljplanelagt.

Exploatering

Inom området finns idag ett flertal privatägda fastigheter som både inrymmer verksamheter och bostäder. Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Området är uppdelat på flertalet olika fastigheter vilket försvårar utveckling i den skala som planförslaget kräver. Alternativets yta bedöms även för litet för den planerade utbyggnaden eftersom endast 15 hektar mark av marken är tillgänglig för ny bebyggelse.

Synergier

Området befinner sig i närhet till befintliga logistikverksamhet vid Norra Varalöv, vilket bör möjliggöra synergieffekter till viss omfattning.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS, Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ 2, Norra Varalöv

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på 62 ha varav 50 ha är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra då det finns stort inslag av befintliga byggnader i den sammanhängande strukturen. Även här finns åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

Tillgänglighet

Längs väg 107 går busslinje 506 och 514 som går mot Ängelholm, Åstorp och Helsingborg.

Infrastruktur

Område 2 befinner sig till öster om E6/E20 och delas i två delar av väg 102. Området har goda logistiska förutsättningar gällande närhet till E6/E20.

Planförutsättningar

Området är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017). För övrigt är området ej planlagt.

Exploatering

Inom området finns ett flertal större gårdar och verksamheter som ytterligare delar upp området i mindre fraktioner. Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Området är uppdelat på flertalet olika fastigheter vilket försvårar utveckling i den skala som planförslaget kräver.

Synergier

Området befinner sig i närhet till befintliga logistikverksamhet vid Norra Varalöv, vilket bör möjliggöra synergieffekter till viss omfattning.



Lokaliseringsalternativ 3, Skörpinge

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på 60 ha varav 59 ha är jordbruksmark. Inom området finns det ett par mindre åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd. Arronderingen bedöms som mycket bra då det finns få störande inslag sammanhängande strukturen. Strax norr om området går Rönneå som skyddas som riksintresse för friluftsliv och naturvård.

Tillgänglighet

Närmsta busshållplats är idag Kronslätt ca 1 km från området där man kan ta linje 3 till stationen.

Infrastruktur

Området är ett långsmalt område med goda logistiska förutsättningar strax intill E6/E20 sydöst om Ängelholm. Området delas av Höja landsväg i två delar.

Planförutsättningar

Området är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde. Strax väster om lokaliseringsalternativ 3 finns ett område som är utpekad som nya större bostadsområden i översiktsplanen (Ängelholms kommun, 2017). Området är inte detaljplanlagt.

Exploatering

Området saknar befintlig bebyggelse, men eftersom området väster om är utpekad för bostadsbebyggelse kan det eventuellt försvåra exploatering.

Synergier

Området ansluter inte till befintligt verksamhetsområde och är samtidigt relativt isolerat vilket försvårar framtida synergier.



Lokaliseringsalternativ 4, Östra Ängelholm

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på 53 ha varav 47 ha är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra då det finns stort inslag av befintliga byggnader i den sammanhängande strukturen. Inom området finns det ett flertal åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd. Strax norr om området finns ett vattenskyddsområde.

Tillgänglighet

Närmsta busshållplats går längs Älvdalgatan och trafikeras av linje 507 som tar en in till stationen.

Infrastruktur

Området är ett rektangulärt område med goda logistiska förutsättningar strax intill E6/E20 öster om Ängelholm.

Planförutsättningar

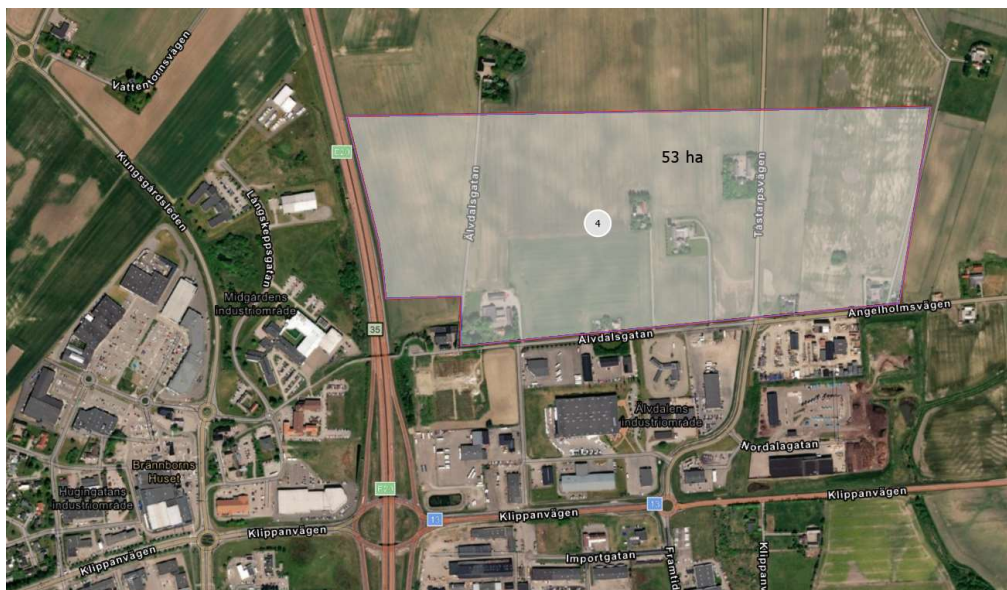
Det är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017).

Exploatering

Inom området finns ett flertal större gårdar och verksamheter som ytterligare delar upp området i mindre fraktioner. Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Synergier

Området angränsar ett större befintligt verksamhetsområde där synergier möjligtvis kan uppstå. Området ligger dock inte i närhet till befintlig logistikverksamhet vid Norra Varalöv, vilket försvårar önskade synergieffekter.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS; Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ 5, Hjärnarp

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på ca 79 ha varav ca 75 ha är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som bra då det finns få befintliga byggnader i den sammanhängande strukturen. Inom området finns det ett flertal åkerholmar samt småvatten som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

Tillgänglighet

Från Hjärnarp går busslinje 507 mot stationen i Ängelholm.

Infrastruktur

Området är ett sammanhängande område med goda logistiska förutsättningar strax intill E6/E20 nordöst om Ängelholm och trafikplats Hjärnarp.

Planförutsättningar

Det är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017).

Exploatering och synergier

Inom området finns endast ett fåtal befintliga byggnader och få övriga element som kan försvåra en större exploatering. Dock går det luftburna ledningar genom området som man måste ta hänsyn till vid en större exploatering.

Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Synergier

Området ligger långt från befintliga verksamheter vilket kan försvåra önskade synergieffekter.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS, Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ 6, Vallhall park

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på ca 123 ha varav ca 50 ha är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra då det finns visst inslag av befintliga byggnader i den sammanhängande strukturen. Inom området för jordbruksmark finns ett par åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

Tillgänglighet

Barkåkra station finns i närheten som trafikeras av Pågatåg. Längs Barkåkravägen finns även en busshållplats där busslinje 2 och 503 löper.

Infrastruktur

Området är ett rektangulärt område där stora delar redan är bebyggda och har utbyggd infrastruktur in om den delen. I söder av området går Barkåkra vägen. Området ligger förhållandevis långt från E6/E20 vilket är en nackdel för logistisk verksamhet.

Planförutsättningar

Det är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017). Det pågår mindre detaljplaner inom Vallhall park som syftar till att pröva planläggning för detaljhandel, kontor, verksamheter, vårdcentral och gym/träningslokal.

Exploatering

Vallhall Park anses bevarandevärd utifrån PBL 8 kap. 13 § och har varsamhetsbestämmelser. Vissa markföroreningar finns dokumenterade från den tid då området användes av militären. Inom området finns även ett flertal större gårdar och verksamheter som delar upp området i mindre fraktioner. Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Närhet till flygplats kommer sannolikt försvåra planerade byggnadshöjder (höglager).

Synergier

Den västra delen av området, Vallhall park, har tidigare haft en viktig funktion för militären och flygflottiljen F10 men ägs idag av PEAB och inhyser en uppsjö av verksamheter med allt från Friskis och Svettis till Koenigsegg. Det finns viss möjlighet till synergieffekt. Området ligger dock inte i närhet till befintlig logistikverksamhet vid Norra Varalöv, vilket försvårar önskade synergieffekter.



Lokaliseringsalternativ 7, Humlarp

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på 70 ha varav 65 ha är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra eftersom det finns störande inslag av sammanhängande strukturen som exempelvis järnväg, vägar och bebyggelse. Inom området finns det ett flertal åkerholmar som är ett viktigt inslag i odlingslandskapet och är ofta artrika miljöer med höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

Tillgänglighet

Busslinje 514 samt Skåneexpressen nr 10 trafikerar E4an med vilken man lätt tar sig vidare mot Helsingborg.

Infrastruktur

Alternativet är ett långsmalt område med goda logistiska förutsättningar strax intill E4 väster om Åstorp.

Planförutsättningar

Det är utpekad i Översiktsplan 2035 som nytt särskilt verksamhetsområde (Ängelholms kommun, 2017) men är för övrigt oplanerat.

Exploatering

Inom området finns befintlig bostadsbebyggelse samt vägar och järnvägar som kan försvåra en större sammanhängande exploatering. Samtliga av dessa fastigheter skulle påverkas negativt av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Tidigare erfarenheter inom kommunen har visat att det är svårt att lösa anslutning till VA i området. Kraftledning begränsar exploatering.

Synergier

Området ligger långt från befintliga logistikverksamheter vilket kan försvåra önskade synergieffekter. Däremot så finns ett befintligt verksamhetsområde längre söderut längs E4:an där andra synergier möjligtvis kan uppstå.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS; Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ 8, Tvärbanan

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på ca 80 ha varav endast en mindre del är jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra då det finns ett stort inslag av befintliga vägar och landningsbanor i den sammanhängande strukturen. Marken består till största del av öppen gräsmark med träddungar och Käggleån går genom området. Det finns rester kvar av den gamla landningsbanan med asfalt och betong vilket innebär att det finns risk för markföroreningar från tidigare flygverksamhet.

Tillgänglighet

Barkåkra station finns inom cykelavstånd som trafikeras av Pågatåg. Det finns även busshållplatser i närheten där linje 503 stannar.

Infrastruktur

Området ligger längre från E6/E20 och E4 än övriga alternativ och trafiken på v105 skulle öka vid ett fullt utbyggt område.

Planförutsättningar

Området är sedan 2014 planlagt för verksamheter. Detaljplanens genomförandetid (10 år) har nyligen gått ut.

Exploatering

Området är idag obebyggt och innehåller få störningar som skulle försvåra en större exploatering. Området ägs idag av PEAB som nyttjar det som testbana och har en stark koppling till den befintliga verksamheten på Vallhall park. I området har kommunen utfört provtagning av mark som visar att det finns problematik med markföroreningar av PFAS, vilket inte var känt när befintlig detaljplan togs fram. Detta kan sannolikt försvåra exploatering eftersom det i dagsläget är oklart hur markföroreningsproblematiken ska hanteras.

Synergier

Området ligger inte i direkt anslutning till verksamhetsområde även om Valhall park ligger nära och synergieffekterna bedöms som låga.



Lokaliseringsalternativ, 9, trafikplats Strövelstorp

Jordbruksmark och naturvärden

Området är cirka 49 ha varav 41 ha är jordbruksmark.

Tillgänglighet

Busslinje 514 mellan Ängelholm och Åstorp har hållplatser söder om lokaliseringsalternativet. Varalövsvägen norr om lokaliseringsalternativet utgör en passagemöjlighet under E20 och möjliggör åtkomst till busshållplatser för busslinje 506 mellan Ängelholm och Helsingborg som stanna väster om E20.

Infrastruktur

Området gränsar till E20 i väster men det finns inte några självklara anslutningsvägar utan området har sämre logistiska förutsättningar.

Planförutsättningar

Området är inte utpekad i Översiktsplan 2035 för framtida markanvändning. Området omfattas av landskapskaraktär J den böljande jordbruksslätten (Ängelholms kommun, 2017).

Exploatering

Området är idag bebyggt med flera gårdar med anslutande vägar. Bostadsfastigheter skulle påverkas av ett lager- och logistikområde. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Synergier

Området ligger inte i direkt anslutning till andra verksamheter och synergieffekter bedöms som mycket låga.



Lokaliseringsalternativ, 10, trafikplats Höja

Jordbruksmark och naturvärden

Området är cirka 49 ha varav 44 ha är obebyggd jordbruksmark. Arronderingen bedöms som mindre bra med bebyggelse, väg och småbiotoper. I området finns ett flertal småbiotoper i form av vattenmiljöer med översvämningssytor och vegetation i skiftesgränser vilket är ett viktigt inslag i landskapet och bidrar till biologisk mångfald.

Tillgänglighet

Inga förbindelser med kollektivtrafik passerar i närhet till alternativet.

Infrastruktur

Området befinner sig mellan E20 och väg 1780, Höja landsväg. Området har goda logistiska förutsättningar till E20.

Planförutsättningar

Området är inte utpekad i Översiktsplan 2035 för utveckling med förändrad markanvändning. Området omfattas av landskapskaraktär J den böljande jordbrukslätten (Ängelholms kommun, 2017).

Området är inte detaljplanelagt.

Exploatering

Inom området finns befintlig bostadsbebyggelse och övriga element så som vägar och småbiotoper som kan försvåra en större sammanhängande exploatering. Bostadsfastigheter skulle påverkas negativt vid en fullskalig utbyggd logistik central. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Synergier

Området ligger inte i anslutning verksamhetsområde och bedöms inte ge synergieffekter.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS, Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ, 11, trafikplats Rebbelberga

Jordbruksmark och naturvärden

Området är på cirka 49 ha, varav 44 ha är jordbruksmark, och bedöms ha relativt bra arrondering fram till Rönne å även om mindre markvägar finns i området, som delar upp brukningsbar mark. En mindre buskridå finns längs tidigare skiftesgräns. Rönne å har höga natur-, kulturmiljö och rekreativvärden och omfattas av strandskydd.

Tillgänglighet

Alternativet ligger i närhet till Ängelholms tätort och väg 13. Norr om alternativet trafikeras av regionbussar 507 Svenstorp – Ängelholm, 510 Klippan – Ängelholm och 511 Hässleholm – Ängelholm.

Infrastruktur

Området befinner sig mellan E20 och väg 107 och kan ansluta till trafikplats Rebbelberga via väg 107 och väg 13 för att nå E20. Området har goda logistiska förutsättningar.

Planförutsättningar

Området är utpekad i ÖP 2035 som del av ett grönt regionalt stråk och omfattas av landskapskaraktär K Rönneåns dalgång. Söder om Rönne å är ett utredningsområde för bostäder utpekad (Ängelholms kommun, 2017).

Exploatering

Området rymmer inga bostäder men ligger i anslutning tät bebyggelse i nordväst. Bostadsfastigheter skulle påverkas negativt vid en fullskalig utbyggd logistik central. Området omfattar Rönne å i söder och ansluter nära till ån i väster med väg 107 emellan. Verksamheten kommer att påverka med bullerstörningar vid bostadsmiljöer och natur- och rekreationsområdet längs med Rönne å.

Synergier

Området ansluter till ett verksamhetsområde i norr vilket kan möjliggöra till viss synergieffekt. Området ligger dock inte i närhet till befintlig logistikverksamhet vid Norra Varalöv, vilket försvårar önskade synergieffekter.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS; Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Lokaliseringsalternativ 12, trafikplats Hjärnarp

Jordbruksmark och naturvärden

Området är cirka 49 ha, varav 45 ha är jordbruksmark. I mitten av området finns våtmarker i anslutning till gårdsmiljöer. Träd- och buskrader finns längs med flera skiftesgränser

Tillgänglighet

Väster om alternativet stannar busslinje 507 som går mellan Svenstorp och Ängelholm via Munka Ljungby.

Infrastruktur

Området ligger i nära anslutning till Trafikplats Hjärnarp och med anslutningsvägar till E6/E20 via Gånarpsvägen och väg 105. Området har relativt goda logistiska förutsättningar gällande närhet till E6/E20.

Planförutsättningar

Området är inte utpekad i översiktsplanen för förändrad markanvändning. Området är en del av landskaskaraktern B den flacka Ängelholmsslätten. Del av området anges som kommunens markreserv (Ängelholms kommun, 2017). Området är inte detaljplanelagd.

Exploatering

Inom området finns gårdar och bostadshus och dessa fastigheter skulle påverkas negativt vid en fullskalig utbyggd logistik central. Bostäder ställer höga krav på bland annat bullernivåer genererade inom och till området. Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Synergier

Området ligger inte i anslutning till något verksamhetsområde och synergieffekter bedöms som låga.



Bakgrundskarta: Esri Community Maps Contributors, Lantmäteriet, SDFE, ESRI, HERE, Garmin, INCREMENT P, METI/NASA, USGS; Denmark, Maxar, Microsoft, CNES/Airbus DS

Slutsats

Den här utredningen har haft som syfte att hitta den bästa lokaliseringen för föreslagen exploatering. Olika alternativa lokaliseringar har jämförts i samband med att Ängelholms kommun tar fram en detaljplan för en större logistikutbyggnad på fastigheten Kärre 1:9. För föreslagen etablering är närhet till infrastruktur, få störningar inom och utanför området samt möjligheten till att utveckla befintligt verksamhetsområde i Norra Varalöv och uppnå synergieffekt avgörande vid valet av lokalisering. Utredningen är översiktlig och inga vidare utredningar har genomförts utan är baserad på befintligt material och kunskap om de olika platserna.

Utredningen har syftat till att försöka svara på följande fråga.

Varför kan exploateringen inte genomföras på annan plats?

För att svara på denna fråga har 12 alternativa lokaliseringar studerats. Samtliga lokaliseringar som studerats berör jordbruksmark, dock finns det vissa skillnader gällande storlek, begränsningar och utformning. Samtliga områden är inledningsvis relevanta som alternativ dock har de olika förutsättningar och begränsningar. I samband med ett genomförande av föreslagen etableringen inom fastigheten försvinner all åkermark. Förändringen får betraktas som irreversibel, d v s åkermarken kommer inte att kunna återställas inom rimliga kostnader i framtiden. Det är således ett förhållandevis stort ingrepp i jordbruket som en exploatering av del av Kärre 1:9 skulle innebära. För jordbruksmarkens del blir konsekvenserna av de flesta alternativa placeringar jämförbara då det handlar om stora arealer med produktiv jordbruksmark som helt exploateras.

För nästan samtliga områden finns idag en utbyggd kollektivtrafik. 10 av de studerade alternativen hade minst tillgång till buss och två hade även god tillgång till tåg. Den tilltänkta verksamheten kommer att generera ett stort antal arbetstillfällen och ett hållbart resande till och från arbetsplatsen är en viktig förutsättning i dagens samhällsbyggande. Föreslagen verksamhet kommer att vara transportintensiv vilket förutsätter goda anslutningsmöjligheter till det större transportvägnätet i detta fall fokuserat på E6/E20. Samtliga alternativ förutom de två vid flygplatsen och vid Strövelstorp har goda eller relativt goda anslutningsmöjligheter till det större vägnätet. Det som inte har studerats här är befintlig kapacitet och vilka konsekvenser en utbyggnad kan få gällande utbyggnadsbehov av vägnätet.

Åtta av de alternativa lokaliseringarna stöds i markanvändningskartan i gällande översiktsplan. Övriga alternativ utgörs i huvudsak av jordbruksmark som inte är utpekade för exploatering i översiktsplanen. För flera av de undersökta lokaliseringalternativen finns stora inslag av befintlig bebyggelse, både av bostäder och av verksamheter. Befintlig bebyggelse, framför allt bostäder, kan medföra krav på tex bullerdämpande åtgärder och kan även försvåra möjligheterna att skapa en rationell logistik för verksamheterna.

En annan förutsättning är nuvarande markägoförhållande där de flesta av alternativen idag ägs av flera olika privata markägare, vilket försvårar en storskalig utveckling. För att ett alternativ ska vara realistiskt och genomförbart måste marken vara tillgänglig. För merparten av alternativen är detta det största hindret och också något som talar för huvudalternativet Kärre 1:9.

Ett annat starkt argument som talar för föreslagen placering är möjligheten att utveckla befintligt verksamhetsområde och de synergier som kan uppstå med befintliga företag i direkt anslutning till Kärra 1:9. För samtliga av alternativen förutom nr 1, nr 2 och nr 11 kan just denna effekt utebli på grund av avståndet.

Sammantaget är Kärra 1:9 jämförbart med samtliga alternativ och på flera punkter mer fördelaktigt. Det som starkt talar för huvudalternativet är det logistiska läget i förhållande till befintlig infrastruktur och övriga verksamheter där synergier förväntas uppstå samt att det går att bygga ut på ett rationellt sätt då det finns få störningar inom området. Dessa kriterier är avgörande för föreslagen etablering vilket gör platsen bäst lämpad.

Tabell 1. Sammanställning av bedömningskriterierna för respektive alternativ lokalisering i jämförelse med Kärra 1:9.

Alternativ	Jordbruksvärden naturvärden	Tillgänglighet	Infrastruktur	Plan- förutsättningar	Exploatering	Synergier	Sammanfattning
Kärra 1:9	-	+	+	-	+	++	Närhet till befintliga logistikverksamheter förväntas skapa synergier.
1	-	+	+	-	-+	+	För liten yta.
2	-	+	+	+	-+	+	För mycket störningar inom området.
3	-	-	+	+	+-	-	Långt från andra verksamheter.
4	-	+	+	-	-	+	För mycket störningar inom området
5	-	+	+	+	+-	-	Långt från andra verksamheter samt en ledning som delar området.
6	-	++	-	+	-	+-	Långt från önskad infrastruktur samt svårighet att få rådighet över marken.
7	-	+	+	+	+-	+-	Långt från andra verksamheter samt mycket störningar inom området i form av vägar, järnväg och bebyggelse.
8	+	+	-	+	-+	-+	Långt från önskad infrastruktur samt svårighet att få rådighet över marken.
9	-	+	-	-	-	-	För mycket störningar inom området.
10	-	-	+	-	-	-	Långt från andra verksamheter.
11	-	+	+	-	+	+-	Mycket höga naturvärden.
12	-	+	+	-	-	-	För långt från andra verksamheter.

Bedömningskriterier

Jordbruksmark och naturvärden

Naturvärden har analyserats översiktligt och omfattar naturreservat, riksintresse för naturvård, befintliga naturvärden inom området samt i närliggande områden som skulle kunna påverkas av en framtida exploatering hanteras.

Tillgänglighet

Då föreslagen verksamhet kommer att generera en stor andel nya arbetstillfällen har platsens tillgänglighet utifrån kollektivtrafik och GC-vägar bedömts.

Infrastruktur

Föreslagen verksamhet kommer att vara transportintensiv vilket förutsätter goda anslutningsmöjligheter till det större transportvägnätet i detta fall fokuserat på E6/E20 och E4.

Planförutsättningar

De olika alternativen har olika planförutsättningar något som lyfts här, bland annat gällande detaljplaner, översiktsplan samt övriga styrdokument.

Exploatering

Under denna rubrik lyfts kriterier som är viktiga för den planerade exploateringen. Markens tillgänglighet och nuvarande ägoform är en viktig faktor för att det ska vara genomförbart. Mängden störningsmoment inom området är ytterligare en viktig faktor.

Synergier

Möjligheten till synergier med befintliga verksamheter, bland annat i form av samordnade transporter, lokaler och vissa funktioner är avgörande vid val av lokalisering utifrån exploitörens sida. Ur ett kommunalt perspektiv är det också angeläget att kunna utveckla ett befintligt verksamhetsområde.

Referenser

Ekologigruppen. (2021). *Naturvärdesinventering av Kärra 1:9 - NVI enligt SIS-standard.*

Hasselberg, P., Johansson, H., Månsson, S., & Roland, S. o. (2015). *Jordbruksmarkens värden.* Jordbruksverket.

Jordbruksverket. (2021). *Exploatering av jordbruksmark 2016-2020.*

Länsstyrelsen Skåne . (2015). *Markhushållning i planeringen - Jordbruksmarken i Skåne.*

Ängelholms kommun. (2017). *Översiktsplan 2035.*