

Lokaliseringsutredning för logistikverksamhet

1 INNEHÅLL

2	Bakgrund/Syfte.....	2
2.1	Bakgrund	2
2.2	Syfte.....	2
3	förutsättningar	3
3.1	Krav på lokaliseringen från verksamheten:.....	4
3.2	Hållbar stadsutveckling	4
3.3	Genomförbarhet.....	4
4	Avgränsning.....	5
4.1	Utredningsmaterial	5
4.1.1	Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF5 2050	5
5	lokaliseringsområden	6
5.1	Utefter E18 i Järfälla kommun.....	6
5.2	Utefter E18 i Upplands-Bro kommun.....	7
5.2.1	Högytorp.....	8
5.2.2	Utveckling av Brunna verksamhetsområde.....	10
5.3	Utefter E18 i Håbo kommun.....	13
5.3.1	Dragelund	14
5.3.2	Björnbro.....	16
6	Slutsatser	18

2 BAKGRUND/SYFTE

2.1 BAKGRUND

Ica Gruppen är i behov av en ny större logistikanläggning för livsmedelsförsörjning. Befintligt lager i Västerås och nya lagret i Stockholm kommer ha ett nära samarbete i varuförsörjningen av regionen Stockholm/Mälardalen.

Upplands bro kommun har gett ett positivt planbesked för att ta fram en ny detaljplan för del av Tång 2:5. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för uppförandet av en nya större logistikanläggning och kompletterande verksamheter som uppfyller kraven från verksamheten.

Kommunen har en skyldighet att hushålla med sin mark. Det ligger inom ramen för det kommunala planarbetet att utreda hur den kommunala marken används för det ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Kommunens övergripande strategier och viljeyttring dokumenteras i översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner.

Som en ram till samtliga beslut ligger Plan och Bygglagen och Miljöbalken då i huvudsak kap 3 och 4.

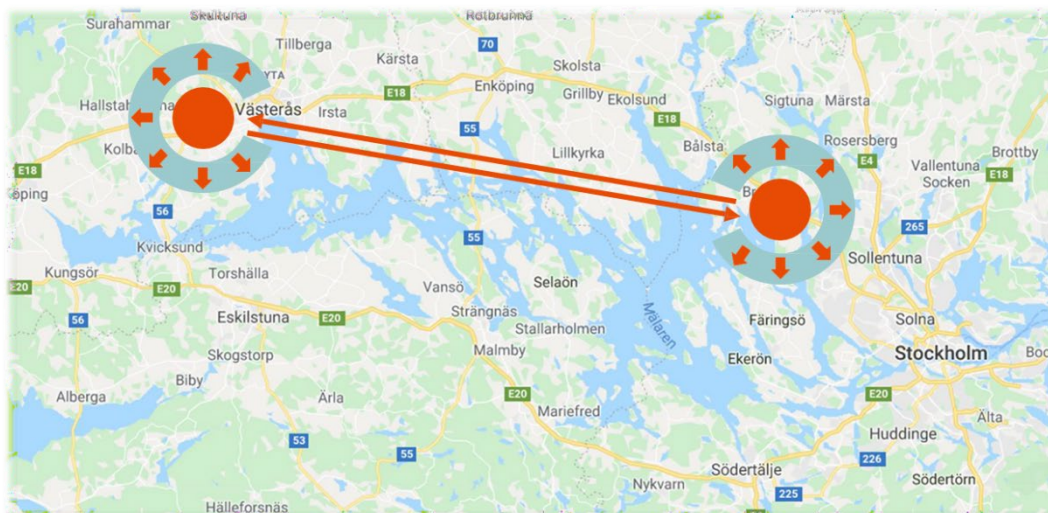
Då önskad markanvändning inte har stöd i Upplands Bros kommuns gällande översiktsplan ÖP2010 eller Landsbygdsplanen FÖP 2016 genomförs en lokaliseringsutredning där alternativa lokaliseringar redovisas och vilka ställningstaganden som ligger till grund för val av områdets lokalisering.

2.2 SYFTE

Syftet med lokaliseringsutredningen är att utreda den mest lämpliga platsen för ett nytt verksamhetsområde innehållande en större logistikanläggning för livsmedelsförsörjning med kompletterande verksamheter.

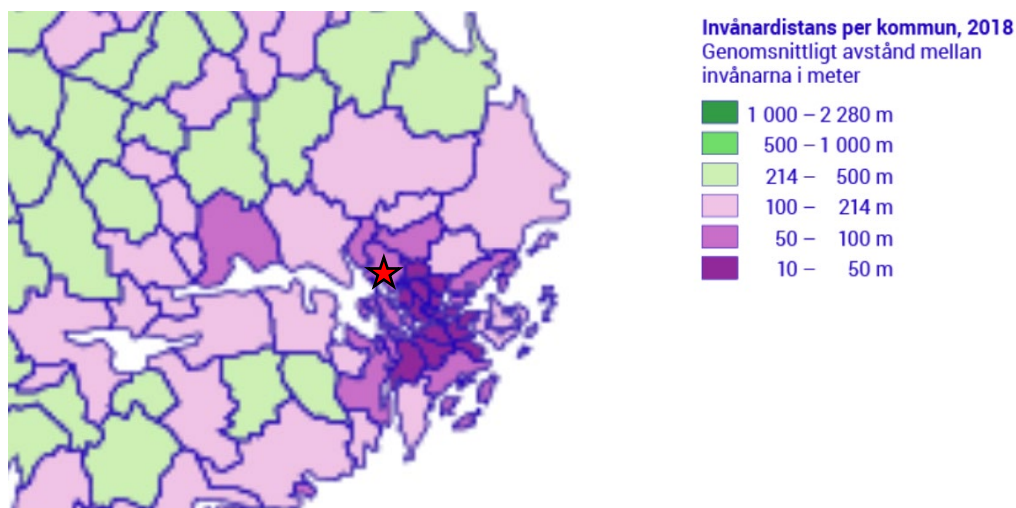
3 FÖRUTSÄTTNINGAR

Ica Gruppens befintliga lager i Västerås och denna etablering kommer ha ett nära samarbete i varuförsörjningen av regionen Stockholm/Mälardalen. Gynnsamma transportmöjligheter mellan lagren är en central faktor både ur effektivitets- och hållbarhetshänseende.



Bilden nedan visar befolkningstätheten i regionen. Upplands Bro är markerat med en stjärna. Behovet av livsmedelsleveranser har ett direkt samband med befolkningstätheten. En etablering närmare kund- och butikskoncentrationen innebär kortare transporter, lägre kostnader och mindre miljöpåverkan.

Tyngdpunkten i försörjningsområdet för nya lagret ligger nordväst om Stockholm och varje km längre bort från tyngdpunkten medför avsevärt ökade kostnader, försämrade ledtider och ökade CO2-utsläpp för transporter.



Figur 1 Befolkningstäthet 2018, SCB

3.1 KRAV PÅ LOKALISERINGEN FRÅN VERKSAMHETEN:

- God tillgång till motorvägsnätet vilket är en viktig förutsättning för att hantera den tyngre trafik som alstras av etableringen. Då distribution ska ske till butik är spårbunden trafik inte ett fullgott alternativ.
- Lokalbanor anpassade efter en större mängd tung transport. Det är viktigt med tillräckligt breda vägar med god framkomlighet och med rätt bärighet.
- Goda kommunikationsmöjlighet för personal med rimligt avstånd till kollektivtrafik. Närhet till samhällservis är önskvärt.
- En tillräckligt stor yta som kan inrymma en stor byggnad med tillhörande kommunikationsytor. Ytbehovet för huvudbyggnaden inklusive hårdgjorda ytor bedöms grovt till 500*250 meter. Därutöver tillkommer yta för parkering, trafikstyrning, dagvattenhantering mm.
- Placering så nära Stockholm som möjligt på sträckan Västerås, Stockholm. För att få så korta transporter som möjligt till så stor del av butikerna som möjligt.
- Samlokalisering med andra inom koncernen befintliga verksamheter är önskvärt.
- Goda grundläggningsförhållanden.

3.2 HÅLLBAR STADSUTVECKLING

Hållbarhet är en viktig del av den fysiska planeringen. Upplands Bro kommun arbetar utefter Agenda 2030 med sina 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen syftar till att utrota fattigdom, förverkliga de mänskliga rättigheterna, uppnå jämställdhet samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är indelade i de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Viktiga aspekter i lokaliseringsutredningen är att i möjligaste mån verka för att möjliggöra måluppfyllelse för så många mål som möjligt.

3.3 GENOMFÖRBARHET

Det är viktigt med en god genomförbarhet i framtagna detaljplaner. Aspekter att beakta är den enskilda och kommunala planekonomin. Nödvändiga infrastrukturkostnader för att möjliggöra en hållbar etableringen.

Även den fastighetsrättsliga genomförbarheten är av väsentlig betydelse. Det innebär att intressanta områden att utreda består huvudsakligen av en fastighet.

4 AVGRÄNSNING



Undersökningen avgränsas att endast utreda sträckan utefter E18 i Järfälla kommun, Upplands Bro kommun och Håbo kommun. Tyngdvikten av utredningen ligger på lokaliseringar nära Stockholm för att tillgodose verksamhetens behov av närhet till tyngdpunkten i försörjningsområdet.

4.1 UTREDNINGSMATERIAL

Till grund för utredningen ligger i huvudsak:

- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF 2050
- Regional utvecklingsstrategi 2017-2020, RUS Uppsala län
- Förslag till Regional utvecklingsstrategi RUS för Uppsala län
- Översiktsplan för Järfälla kommun ÖP 2014
- Översiktsplan för Upplands Bro kommun ÖP 2010
- Landsbygdsplan FÖP 2016 med tillhörande planeringsförutsättningar 2017, Upplands Bro kommun
- Översiktsplan för Håbo kommun, ÖP 2006
- Fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort, FÖP 2010
- Förslag till ny översiktsplan Håbo kommun, Granskningshandling 2019
- Detaljplaneprogram för Björnbros verksamhetsområde/Logistik Bålsta, 2013, Håbo kommun
- Detaljplaneprogram för Dragelund, 2019, Håbo kommun

4.1.1 Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF 2050

RUF 2050 är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential.

Planen uttrycker Stockholmsregionens samlade vilja och ligger till grund för bland annat kommunernas och landstingets långsiktiga planering, och är en utgångspunkt för det regionala tillväxtarbetet, regionala strukturfondsprogram och infrastrukturplanering. Sedan hösten 2019 gäller RUF 2050 även som regional utvecklingsstrategi, RUS.



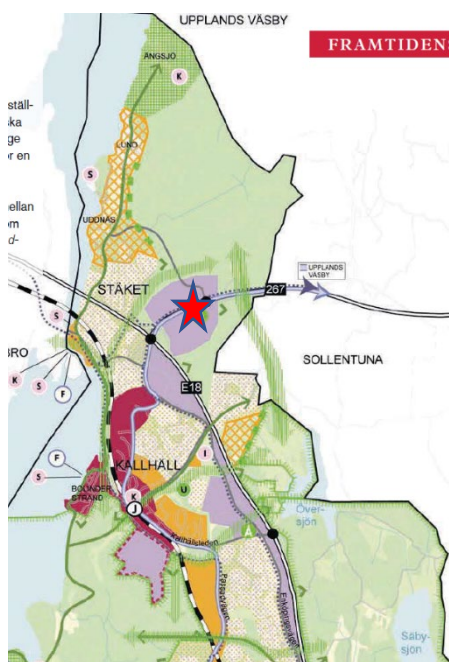
5 LOKALISERINGSOMRÅDEN

5.1 UTEFTER E18 I JÄRFÄLLA KOMMUN

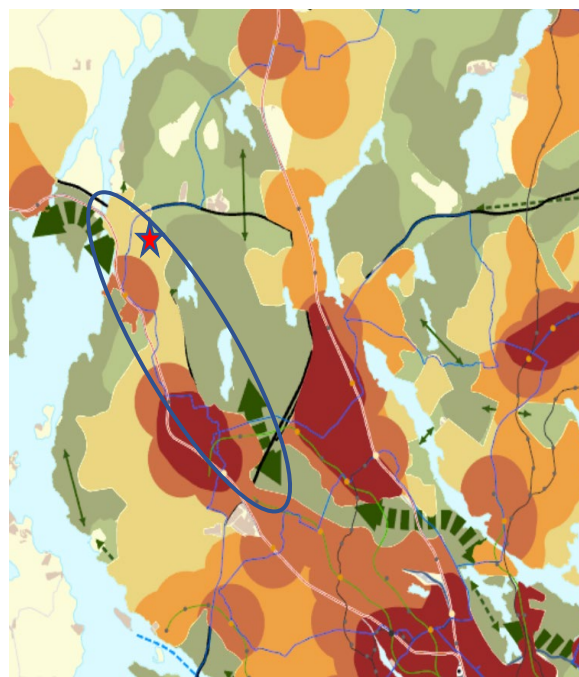
Kartan nedan redovisar den de regionala ställningstagandena i RUF 2050 gällande den regionala bebyggelsestrukturen och grönstrukturen. Det markerade området visar ungefärligt utredningsområde. Stort sett så täcks hela utredningsområdet av bebyggelsestruktur eller bevarandevärd grönstruktur.

Översiktsplanen ÖP 2014 har pekat ut ett område strax norr om Stäkets trafikplats för större trafikintensiva verksamheter, markerat med en stjärna på bilden nedan. 2016 antogs detaljplan för området med tillåten nockhöjd på 12 m. Verksamheten kräver en nockhöjd på ca 30m. Verksamheten kräver en sammanhängande yta på ca 500x250 m vilket inte inryms i gällande plan.

Övriga i översiktsplanen utpekade verksamhetsområden är till stora delar utbyggda och är placerade i en smal remsa utefter E18.



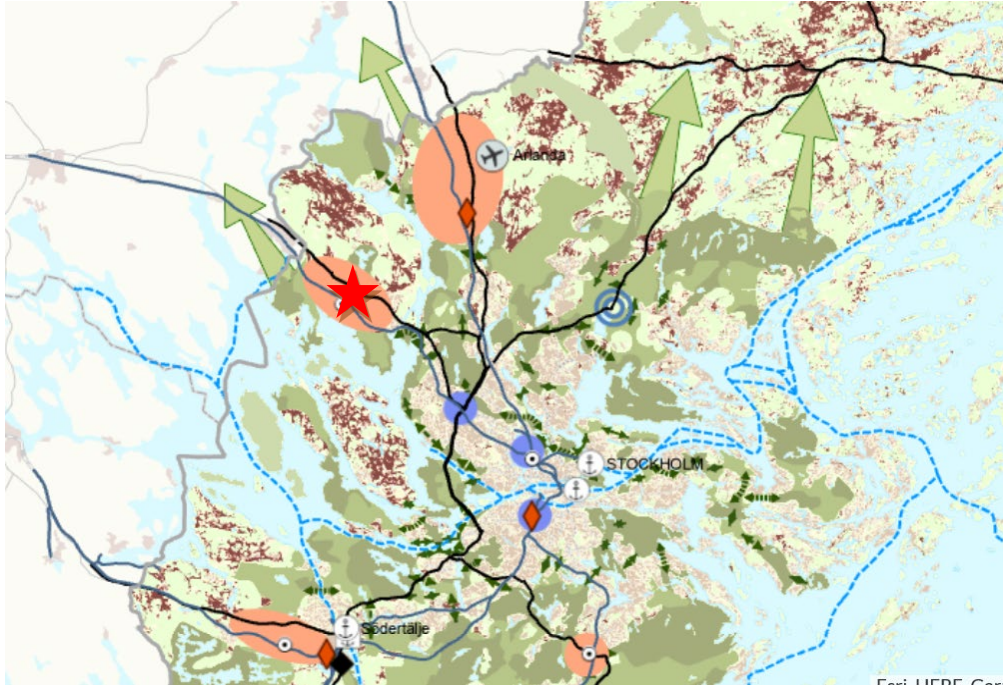
Figur 2 Urklipp från kommunens ÖP 2014.



Figur 3 RUF 2050 GIS verktyg, Regionala bebyggelsestrukturen och regionala grönstrukturen

5.2 UTEFTER E18 I UPPLANDS-BRO KOMMUN

RUFS 2050 pekar ut flertalet lämpliga lokaliseringar för gods och logistikstruktur. Ett av dessa lägen ligger utefter aktuell sträcka (det orange området markerat med en stjärna på bilden nedan). Området sträcker sig från Kungsängen och nästan ut till kommungränsen mot Håbo kommun.



Figur 4 del av tematisk karta tillhörande RUFS 2050

Kommunens översiktsplan från 2010 pekar ut befintliga och framtida verksamhetsområden i grått på bilden nedan.

Inom detta område har kommunen utpekat Högbytorps verksamhetsområde som ett möjligt utvecklingsområde. Övriga i översiktsplanen utpekade verksamhetsområden är Klöv, Skällsta, Kockbacka, Norrboda, Rankhus, Enköpingsvägens och Brunna. Alla bedöms för små för den tänkta verksamheten.

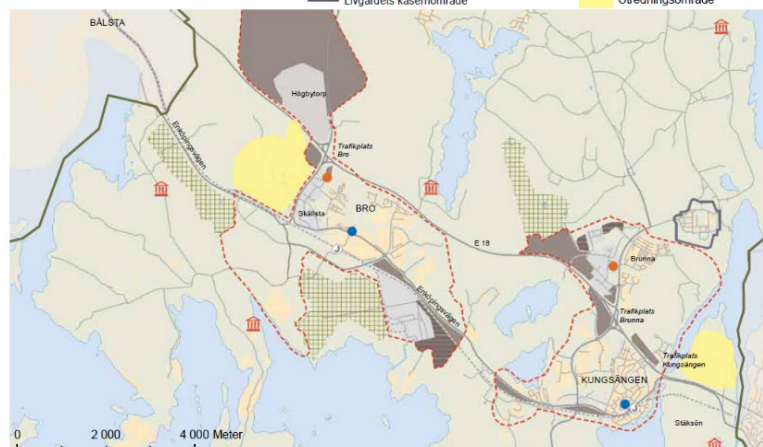
Förutom Högbytorp och Brunna verksamhetsområde är samtliga utpekade områden begränsade i sin möjliga utbredning av vägar och/eller bebyggelse. Att över tid utveckla befintliga verksamhetsområden möjliggör för hållbar stadsutveckling då den kommunala servicen redan är utbyggd.

Arbetsplatser - Bro och Kungsängen

Teckenförklaring

- Handel
- Centrum
- Konferensanläggning
- Tätortsavgränsning
- Livgardets kasernområde

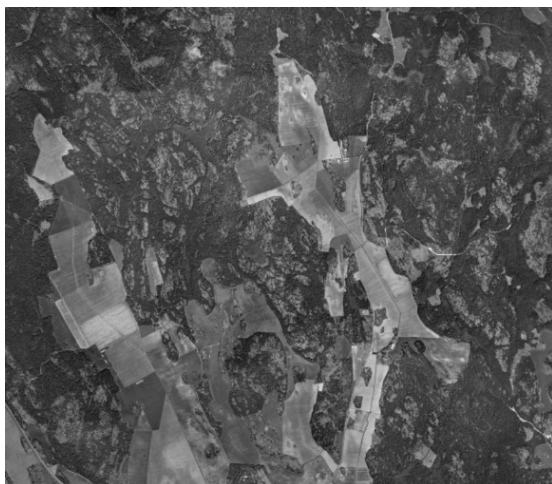
- Golfbana
- Verksamhetsområde, befintligt
- Verksamhetsområde, nytt
- Verksamhetsområde, färdig plan
- Utredningsområde



Figur 5 tematisk karta från ÖP 2010

5.2.1 Högytorp

Högytorp ligger cirka 3 km från Bro Centrum, norr om korsningen mellan E18 och väg 269 med infart från väg 269. Inom området finns idag Eons kraftvärmeanläggning, Högbytorps avfalls- och kretsloppsanläggning samt Sättra gård, ett besöks- och informationscenter.



Figur 7 Historiskt flygfoto från 1960 hämtat från LMs Lartsök



Figur 6 Flygfoto från LMs Kartsök

5.2.1.1 Markanvändning/Natur

Utanför det redan i anspråk tagna markytorna är det ett jungfruligt skogs- och jordbrukslandskap. Ortofotona ovan visar dagens markanvändning samt markanvändningen 1960. Det påvisar de orörda områdena har en långvarig skoglighet vilket indikerar på höga biotopvärden. Några kända inventeringar finns inte. Det är okänt om det finns skyddade djurarter i området så som fladdermöss eller groddjur.

De öppna markerna är i huvudsak brukad jordbruksmark klass 4 som är en viktig resurs som bör bevaras i möjligaste mån.

Det bedöms finnas en tillräckligt stor yta och goda grundläggningsförutsättningar för en etablering. Området är delvis kuperat och kommer kräva att etableringen anpassas till markförutsättningarna. En etablering här kommer att kräva stora markarbeten och sprängning.

Marken har i dagsläget en god förmåga att rena och fördröja dagvatten naturligt. Vid en exploatering med stora hårdgjorda ytor kommer tekniska anläggningar vara nödvändiga för att kompensera för den minskade reningsförmågan och flödestiden.

5.2.1.2 Trafik

Området har mycket god tillgänglighet med bil och tung trafik.

I dagsläget finns ingen utbyggd GC-bana till området. Det går inte att ta sig till området med buss. Det medför att denna lokalisering kommer att motverka önskan om ett mer hållbart resande i framtiden.

5.2.1.3 Landskapsbild/Kulturhistoriska värden/fornminnen

En etablering inom detta område bedöms påverka landskapsbilden. Landskapet upplevs i stora delar som lantlig med orörd natur. En större hög byggnad bryter från befintlig landskapsbild och kommer vara väl synligt.

Påverkan på de kulturhistoriska värdena måste utredas vidare vid en eventuell exploatering. I detta skede går det att konstatera att platsen till stora delar har orörd historiska drag som går att finna i strukturen.

Enligt FÖP landsbygd, Planeringsförutsättningar finns det flertalet utpekade fornlämningar inom utbredningsområdet.

5.2.1.4 Buller, Risk

Befintligt buller i huvudsak från E18 bedöms inte vara ett problem för en lokalisering på denna plats.

Förväntat verksamhetsbuller bör inte vara ett problem för intilliggande fastigheter. Det finns inga bostäder i nära anslutning till platsen.

Det finns farlig verksamhet och riksanläggning inom Högbytorp som man måste förhålla sig till vid en exploatering. E18 och väg 269 är farligt godsleder som man ska beakta vid en exploatering i inom 150 meters avstånd. Riskerna bedöms vara hanterbara.

5.2.1.5 Riksintressen, strandskydd

Området berörs inte av strandskydd.

E18 är riksintresse kommunikation/väg. En etablering inom Högbytorp bedöms vara hanterbar och inte påverka riksintresset negativt.

5.2.1.6 Genomförande

Berörda fastigheter är i privat ägo. Norr om den fastigheten ligger Håbo Häradssällmanning det innebär ett större oskiftat markområde med ett stort antal delägande fastigheter. Det ger en nästan omöjligt genomförande.

Ingen förutsättning för samlokalisering eller andra synergieffekter med liknande verksamheter finns inom området.

5.2.2 Utveckling av Brunna verksamhetsområde.

Områdena ligger norr om E18 och väster om Granhammarsvägen intill Brunna trafikplats. Området nås idag via Granhammarsvägen, Effektvägen och där efter Garpebodavägen. När översiktsplanen antogs 2010 pågick planläggning för Brunna verksamhetsområde. Nu är stora delar av det utpekade området utbyggt. Det är då naturligt att utreda möjligheten att vidareutveckla området.

I dagsläget är området utpekad som golfbana i kommunens styrdokument. Området är också en del av grönkilen som är utpekad i RUFSS 2050. Det är utpekad som en svag koppling. I denna del är kilen frånräknat området 1500 m bred. En spridningskorridor bör inte understiga 500 m enligt RUFSS 2050. Golfbanan fungerar redan idag dåligt som spridningslänk i den riktningen som den gröna kilen sträcker sig på grund av verksamhetsområdet i söder.



Figur 8 Tänkt exploateringsområde

5.2.2.1 Markanvändning/ Natur

Området är idag en golfbana, det är kraftigt påverkat av mänsklig aktivitet och stora delar utgörs av en kortklippt gräsmatta (greener och fairway). På de kortklippta gräsmattorna finns sandgröpar (bunkrar). Utspritt på golfbanan finns sparade "städade" skogsdungar med äldre tallskog (ruffen), samt ett flertal dammar. Då området är så påverkat är naturvärden som helhet begränsade. Det är konstaterat att liten och större vattensalamander finns inom tänkt planområde.

Den större vattensalamandern är fridlyst och har en hög nationell och internationell skyddsstatus. Arten är förtecknad i EUs Art- och habitatdirektiv och införd i den svenska Artskyddsförordningen. Utgångspunkten är att den större vattensalamandern långsiktigt ska kunna upprätthålla en god bevarandestatus.

Det betyder att populationens viktiga miljöer under olika delar av året ska finnas i tillräckligt stor omfattning. En exploatering på denna plats måste anpassas efter vattensalamanderns behov.

Det är konstaterat att flera fladdermössarter använder området för födosök. Det är konstaterat att området med största sannolikhet inte används som boplatser. Utgångspunkten är att arterna även i fortsättningen ska kunna upprätthålla en god bevarandestatus i området som stor. En exploatering måste minimera den negativa påverkan bland annat genom val av belysning mm.

Området är delvis kuperat och kommer kräva att etableringen anpassas till markförutsättningarna. En etablering här kommer att kräva stora markarbeten och sprängning.



Figur 9 Flygfoto från LMs Kartsök

Marken har i dagsläget en god förmåga att rena och fördröja dagvatten naturligt. Vid en exploatering med stora hårdgjorda ytor kommer tekniska anläggningar vara nödvändiga för att kompensera för den minskade reningsförmågan och flödestiden.

5.2.2.2 Trafik

Området ligger i anslutning till Brunna och är väl tillgängligt med bil. Vägnetets kapacitet och struktur till och från E18 har utretts och uppfyller verksamhetens behov för tunga transporter. Tillkommande trafik bedöms inte skapa allmänna kapacitetsproblem i trafiknätet.

Separerade GC-vägar finns fram till området. Det finns kollektivtrafik i nära anslutning och allt eftersom det befintliga verksamhetsområdet slutförs finns ett bra underlag för en utökad turtäthet och kollektivtrafik. Det är cykelavstånd till centrala Kungsängen. Utveckling på denna plats går helt i linje med att möjliggöra hållbart resande.

5.2.2.3 Landskapsbild/Kulturhistoriska värden/fornminnen

Omgärdande höjdryggar och växtridaer gör att exploateringen av Tång 2:5 blir mycket synlig från E18 samt från Brunna verksamhetsområde till dess att intilliggande detaljplan är utbyggd. Där efter kommer synligheten vara marginell. Då exploateringen inte karaktärsmissigt bryter mot dessa omgivningar antas påverkan bli låg.

Sammantaget bedöms exploateringen av Tång 2:5 inte bryta någon historisk karaktär eller ge någon större negativ påverkan på befintliga kulturmiljövärden.

Rekreation och friluftsliv påverkas i låg grad förutsatt att man planlägger så att området närmast naturreservatet blir grönt.

5.2.2.4 Buller, Risk

Befintligt buller i huvudsak från E18 bedöms inte vara ett problem för en lokalisering på denna plats.

Förväntat verksamhetsbuller bör inte vara ett problem för intilliggande fastigheter. Tillkommande vägbuller på grund av ökad trafik på lokalnätet bedöms ligga lägre än gällande gränsvärden.

Befintliga farliga verksamheter ligger på behörigt avstånd och utgör ingen risk för en etablering inom området. Området ligger mer än 150 meter från E18 som är farligtgods led vilket är gränsen för när en riskutredning bör genomföras.

5.2.2.5 Riksintressen, Strandskydd

Området berörs inte av strandskydd.

E18 är riksintresse kommunikation/väg. En etablering inom Tång 2:5 bedöms vara hanterbar och inte påverka riksintresset negativt.

Norr om fastigheterna finns riksintresse för totalförsvaret. Delar av planområdet ingår i influensområdet, se bild, till skydd för totalförsvarets intressen i Kungsängens övnings- och skjutfält. Verksamheten har påverkan inom och utanför området, främst i form av skottbullen. En etablering av denna typ bedöms inte påverka deras intresse negativt.

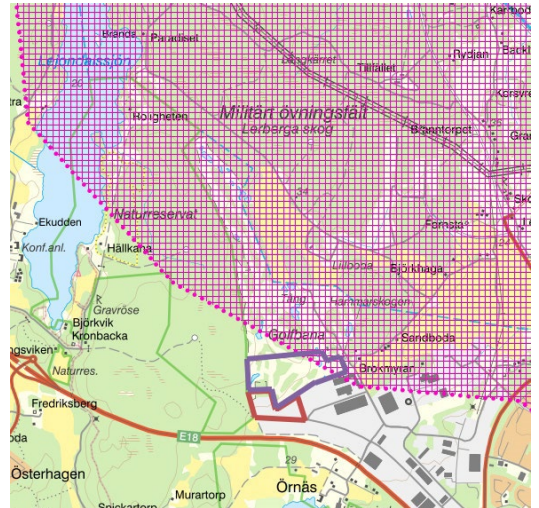
Väster och i anslutning till Tång 2:5 finns Lejondals naturreservat som är ett kommunalt reservat. Syftet med Lejondals naturreservat är att, med hänsyn till kulturlandskap, växt- och djurliv, skydda naturområdets betydelse för friluftslivet. En exploatering bör planeras med ett respektavstånd till reservatet för att minimera påverkan. Påverkan bedöms då bli liten.

5.2.2.6 Genomförande

ICA håller i dagsläget på att uppföra ett online-lager för hemleverans av livsmedel till slutkund på angränsande fastighet Örsnäs 1:22. En utveckling på av del av Tång 2:5 möjliggör en stor samlokalisering fördel. Det kommer bland annat innebära minskat behov av varutransporter vilket går i linje med en hållbar utveckling. Även personal kan enkelt röra sig mellan etableringarna då de är tätt sammanknutna.

Fastigheten Tång 2:5 ägs av ICA Fastigheter förutom en samfällad ej utnyttjad väg. Golfverksamheten bedrivs på arrende och avtal som möjliggör ett genomförande finns mellan arrendatorn och fastighetsägaren. Plangenomförandet bedöms därför som mycket god.

Stora delar av den kommunala infrastrukturen finns utbyggd till området vilket borgar för en kommunalekonomisk god genomförbarhet.



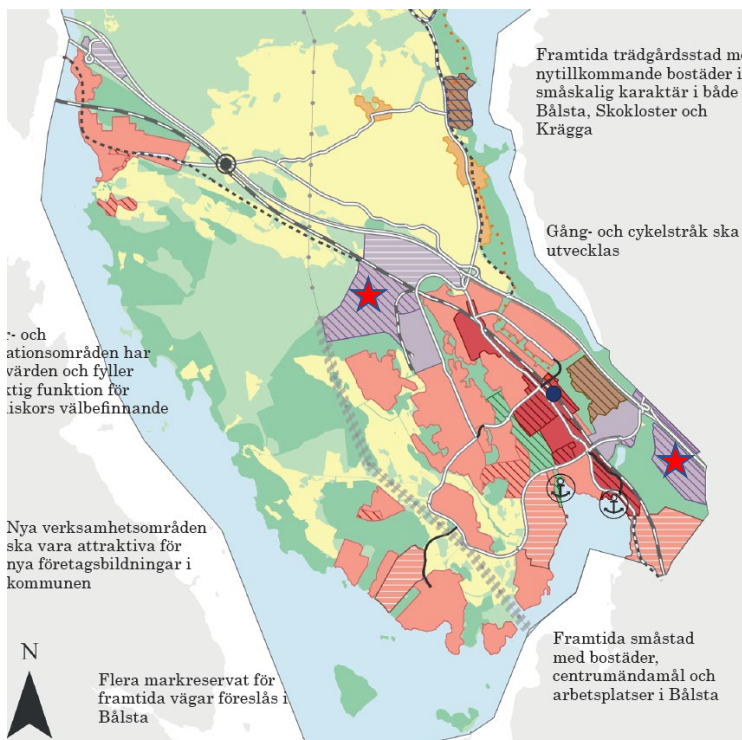
Figur 8 Förordnandeområde markerat i rosa rutnät, Länsstyrelsen Stockholm Län.

5.3 UTEFTER E18 I HÅBO KOMMUN

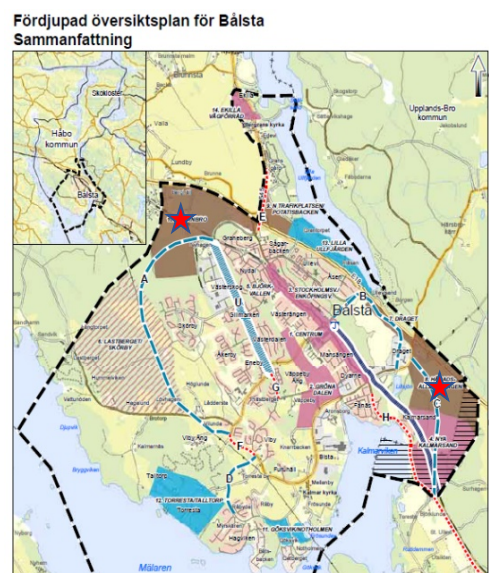
Håbo kommun i region Uppsala ligger ytterligare ett steg ut från Stockholm. Regionen har inte en lika tydlig RUS som Stockholmsregionens RUF5 2050. Därav är kommunens översiktliga planering det material som i huvudakt ligger till grund i lokaliseringsutredningen. Kommunens gällande översiktsplan är från 2006 tillsammans med den fördjupade översiktsplanen för Bålsta från 2002. Kommunen har ett pågående arbete att ta fram en ny översiktsplan som mer stämmer överens med dagens planmässiga avvägningar. Därav har även granskningshandlingen legat till grund för bedömningen av lämpliga områden.

Enligt plandokumentet finns två tillräckligt stora områden utpekade. Dessa är markerade med röda stjärnor på bilderna nedan. I öster ligger Dragelund och i väst Björnbro.

Då avståndet till Stockholm är av väsentlig betydelse för verksamheten både driftsmässigt och hållbarhetsmässigt är dessa placeringar sämre än möjliga placeringar i Upplands-Bro kommun. Utredningen är därför på en mer övergripande nivå för att möjligen identifiera fördelar med dessa platser i förhållande till Högbytorp och Brunna.



Figur 10 Plankarta förslag till ÖP Håbo kommun, stjärnorna visar utpekade verksamhetsområden



Figur 9 plankarta FÖP Bålsta 2010, Håbo kommun, stjärnorna visar utpekade verksamhetsområden

5.3.1 Dragelund

Dragelund har en geografisk bra placering nära E18. I Mars 2019 godkändes ett planprogram för området. Frågar man planillustrationen kan tänkt etablering inrymmas inom programområdet. Planprogrammet skriver endast verksamheter och med tanke på illustrationen så är inte grundtanken höglager då dessa behöver vara större.

5.3.1.1 Markanvändning/Natur

Området består i huvudsak av jungfruligt skogsmark. Historiska ortofoton påvisar att områdena har en långvarig skoglighet vilket indikerar på höga biotopvärden. 2011 genomfördes en inventering som påvisar ett visst biotopsväder för planområde. Dock måste en anslutningsväg anläggas genom område med högt naturvärde. Några kända inventeringar för skyddade djurarter i området finns inte så som fladdermöss eller groddjur så deras status är okänd.



Figur 11 Illustration i planprogrammet för Dragelund

I de stora dragen ansluter planområdet till Stockholms län i söder, öster och norr, och fungerar i dagsläget där även som en länk mot/från Stockholms gröna kil, Görvälnkilen.

Det bedöms finnas en tillräckligt stor yta och goda grundläggningsförutsättningar för en etablering. Området är delvis kuperat och kommer kräva att etableringen anpassas till markförutsättningarna. En etablering här kommer att kräva stora markarbeten och sprängning.

Marken har i dagsläget en god förmåga att rena och fördröja dagvatten naturligt. Vid en exploatering med stora hårdgjorda ytor kommer tekniska anläggningar vara nödvändiga för att kompensera för den minskade reningsförmågan och flödestiden.

5.3.1.2 Trafik

Området har mycket god tillgänglighet med bil och tung trafik. En tillfartsväg med tillräcklig standard måste anläggas.

I dagsläget finns ingen utbyggd GC-bana till området. Planprogrammet förutsätter att det anläggs i samband med exploatering. Det bedöms vara cykelavstånd till centrala Bålsta.

5.3.1.3 Landskapsbild/Kulturhistoriska värden/fornminnen

En etablering inom detta område bedöms påverka landskapsbilden. Landskapet upplevs i dag som lantlig med orörd natur. En större hög byggnad bryter från befintlig landskapsbild och kommer vara väl synligt.

Påverkan på de kulturhistoriska värdena måste utredas vidare vid en eventuell exploatering. I detta skede går det att konstatera att platsen till stora delar har orörd historiska drag som går att finna i den befintliga strukturen.

Det finns kända fornlämningar och kulturhistoriska lämningar inom området. Tänkt anslutande väg kommer att passera en känd fast fornlämning. Inom ramen för planprogrammet har ingen arkeologisk undersökning genomförts.

5.3.1.4 Buller/Risk

Befintligt buller i huvudsak från E18 bedöms inte vara ett problem för en lokalisering på denna plats.

Förväntat verksamhetsbuller bör inte vara ett problem för intilliggande fastigheter. Det finns inga bostäder i nära anslutning till platsen.

E18 är farligt godsleder som man ska beakta vid en exploatering i inom 150 meters avstånd. Riskerna bedöms vara hanterbara.

5.3.1.5 Riksintressen, Strandskydd

Området berörs inte av strandskydd.

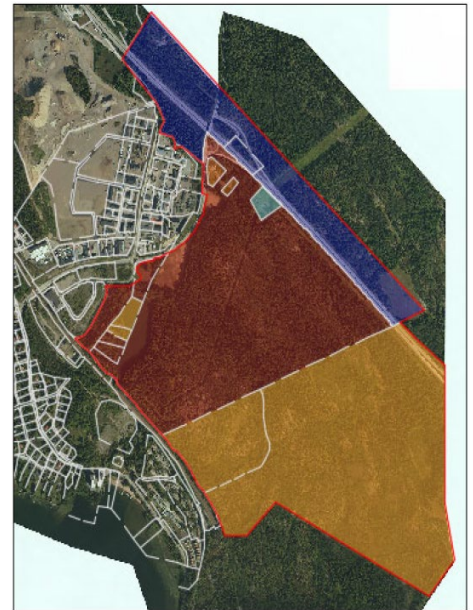
E18 är riksintresse kommunikation/väg. En etablering inom området bedöms vara hanterbar och inte påverka riksintresset negativt.

5.3.1.6 Genomförande

Området ägs delvis av kommunen och delvis privat. Ett delat ägarskap försvårar ett genomförande.

Den kommunala infrastrukturen behöver kompletteras med bland annat säkra gång- och cykelvägar. Kostnaderna bedöms som överkomliga och är inget hinder för genomförande.

Ingen förutsättning för samlokalisering eller andra synergieffekter med liknande verksamheter finns inom området.



Figur 12 markägoförhållanden. rött kommunal mark, orange privatägd mark, grön vattenfall

5.3.2 Björnbrö

Björnbrö har en geografisk bra placering nära E18 väster om Bålsta tätort. 2013 godkändes ett planprogram för området. De inringade delarna på bilden är redan planlagda eller under pågående arbete. Det finns tilltänka exploatörer till merparten av denna mark. De delar närmast E18 som inte är under planläggning kan få en tillräckligt stor sammanhängande yta om man frångår tänkt struktur. Fortsatt görs utredning endast inom detta område.

BJÖRNBRO VERKSAMHETSOMRÅDE / LOGISTIK BÅLSTA, HÄBO KOMMUN



Figur 13 plankarta till programmet för Björnbrö

5.3.2.1 Markanvändning/Natur

Området består i huvudsak av jungfruligt skogsmark. Historiska ortofoton påvisar att områdena har en långvarig skoglighet vilket indikerar på höga biotopvärden. Det finns en inventering från 2010 som konstaterar att det finns vissa naturvärden inom området. Man bör dock förnya den vid en tänkt exploatering. Bland annat kommer man påverka hållmarkstallskog. Några kända inventeringar för skyddade djurarter i området finns inte så som fladdermöss eller groddjur så deras status är okänd.

Den föreslagna strukturen i planprogrammet har anpassats till bland annat naturvärden. Då en etablering av denna verksamhet betyder att strukturen behöver förändras kommer fler biotoper påverkas än i planprogrammet.

Det bedöms finnas en tillräckligt stor yta och goda grundläggningsförutsättningar för en etablering. Området är delvis kuperat och kommer kräva att etableringen anpassas till markförutsättningarna. En etablering här kommer att kräva stora markarbeten och sprängning.

Marken har i dagsläget en god förmåga att rena och fördröja dagvatten naturligt. Vid en exploatering med stora hårdgjorda ytor kommer tekniska anläggningar vara nödvändiga för att kompensera för den minskade reningsförmågan och flödestiden.

5.3.2.2 Trafik

Området har mycket god tillgänglighet med bil och tung trafik. En tillfartsväg med tillräcklig standard måste anläggas.

I dagsläget finns ingen utbyggd GC-bana till området. Det bedöms vara cykelavstånd till Centrala Bålsta. Planprogrammet förutsätter att vid säkra gång och cykelvägar kommer att anläggas fram till området vid en utbyggnad.

5.3.2.3 Landskapsbild/Kulturhistoriska värden/fornminnen

En etablering inom detta område bedöms påverka landskapsbild. Landskapet upplevs i dag som lantlig med orörd natur. En större hög byggnad bryter från befintlig landskapsbild och kommer vara väl synligt.

Påverkan på de kulturhistoriska värdena måste utredas vidare vid en eventuell exploatering. I detta skede går det att konstatera att platsen till stora delar har orörd

historiska drag som går att finna i den befintliga strukturen. Det finns dokumenterad aktivitet på platsen från långt tid tillbaka.

Det finns fornlämningar och kulturhistoriska lämningar inom området. En eventuell exploatering behöver förhålla sig till dessa och göra nödvändiga anpassningar.

5.3.2.4 Buller/Risk

Befintligt buller i huvudsak från E18 bedöms inte vara ett problem för en lokalisering på denna plats.

Förväntat verksamhetsbuller bör inte vara ett problem för intilliggande fastigheter. Det finns inga bostäder i nära anslutning till platsen.

E18 är farligt godsleder som man ska beakta vid en exploatering i inom 150 meters avstånd. Riskerna bedöms vara hanterbara.

5.3.2.5 Riksintressen, Strandskydd

Området berörs inte av strandskydd.

E18 och stambanan är riksintresse kommunikation/väg. En etablering inom området bedöms vara hanterbar och inte påverka riksintresset negativt.

Norr om området finns Riksintresse kulturmiljövård, brunt på bilden till höger. En etablering inom området bedöms vara hanterbar men kan behöva anpassas för minskad påverkan.



Figur 14 riksintressen i området. blå ring ungefärligt utbredningsområde

5.3.2.6 Genomförande

Markägarskapet är i huvudsak privat ägt och uppdelat på flera fastigheter. Det försvårar ett genomförande.

Den kommunala infrastrukturen behöver kompletteras med bland annat säkra gång och cykelvägar. Kostnaderna bedöms som överkomliga och är inget hinder för genomförande.

Ingen förutsättning för samlokalisering eller andra synergieffekter med liknande verksamheter finns inom området.



Figur 11 markägandet inom området. Blått är kommunägt resterande privatägt

Slutsatsen är att det är en stor utmaning att hitta lämpliga områden för större logistiketableringar i nära anslutning till Stockholm. Det finns konkurrerande allmänna och enskilda intressen som måste vägas mot varandra. Det är ett stort allmänt intresse att etablera en stor arbetsplats och säkra varuförsörjningen av livsmedel inom regionen.

Sammanvägt så är det endast i Brunna som en exploatering sker på redan i anspråktagen mark. Det finns förutsättningar för samlokalisering av liknande verksamheter både inom ICA gruppen och med andra logistikintensiva verksamheter.

Oavsett vald plats kommer landskapsbild, kulturhistoriska värden och fornminnen påverkas. I Brunna bygger man vidare på en redan befintlig struktur vilket mildrar upplevelsen av tillkommande byggnader. Då marken redan har ianspråktagits som golfbana är många av de kulturhistoriska kopplingarna omintetgjorda.

Närheten till centrum och kollektivtrafiknoder ger möjlighet till hållbar lokalisering. Samtliga platser ligger på cykelavstånd till centrum. Endast Brunna har i dagsläget utbyggda säkra gång och cykelbanor till platsen.

Övriga platser ligger längre från Stockholm än Brunna industriområde. En lokalisera på någon av dessa platser medför ökade kostnader, försämrade ledtider och ökade CO₂-utsläpp för transporter än en etablering i Brunna. Det bedöms inte finnas några stora vägande skäl till att Högbytorp, Dragelund eller Björnbro skulle vara bättre lämpade för en etablering än en utökning av Brunna industriområde.

Utredningen är utförd av Linda Holm ICA Fastigheter