

PM Lokaliseringsutredning verksamhetsmark Årsta 1:4, Haninge kommun

Bakgrund och syfte

Haninge kommun arbetar med ett detaljplaneförslag inom del av fastigheten Årsta 1:4, Västerhaninge, Haninge kommun.

Planområdet är cirka 24 hektar och är beläget vid trafikplats Fors cirka 2 km söder om Västerhaninge centrum. Planområdet omfattar två större delområden öster och väster om väg 73 (Nynäsvägen), två mindre delområden öster och väster om Väg 560 (Vitsåvägen) samt en del av Väg 563 i väster.

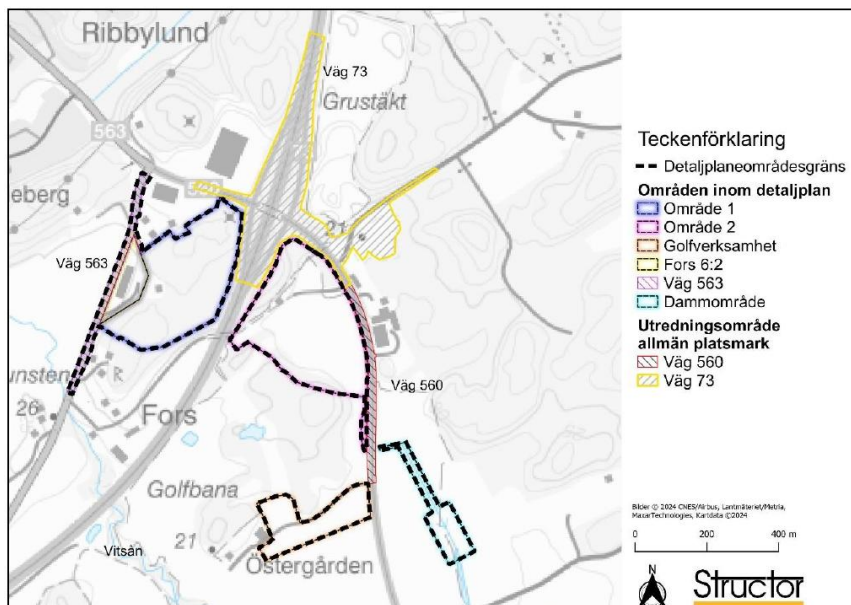
Väster om riksväg 73 utgörs planområdet i huvudsak av skogsmark men även delvis av befintlig verksamhetsmark. Öster om väg 73 utgörs det större delområdet av golfbana/driving range, och det mindre södra delområdet utgörs av golfbana med ekonomibyggnader.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etableringen av ett nytt verksamhetsområde på båda sidor om väg 73 samt att möjliggöra en utveckling och flytt av golfbaneverksamheten samt en utveckling av fastigheten Fors 6:2 med fler verksamhetslokaler. Detaljplanen syftar även till att bekräfta nuvarande markanvändning på Väg 563 (Nynäsvägen).

Eftersom tidigare jordbruksmark tas i anspråk genomförs aktuell lokaliseringsutredning. Syftet med lokaliseringsutredningen är att klargöra huruvida jordbruksmarken är brukningsvärd, om den föreslagna markanvändningen är ett väsentligt samhällsintresse samt om det finns alternativa lokaliseringar för föreslagen markanvändning.

Planerad markanvändning

Detaljplaneförslaget föreslår ändrad markanvändning för att möjliggöra verksamhetsmark och företagsetableringar. Planområdet består av 4 delområden, se Figur 1



Figur 1. Översiktskarta delområden inom planförslaget. Källa: Dagvattenutredning, Structor 2025-01-22.

Förutsättningar

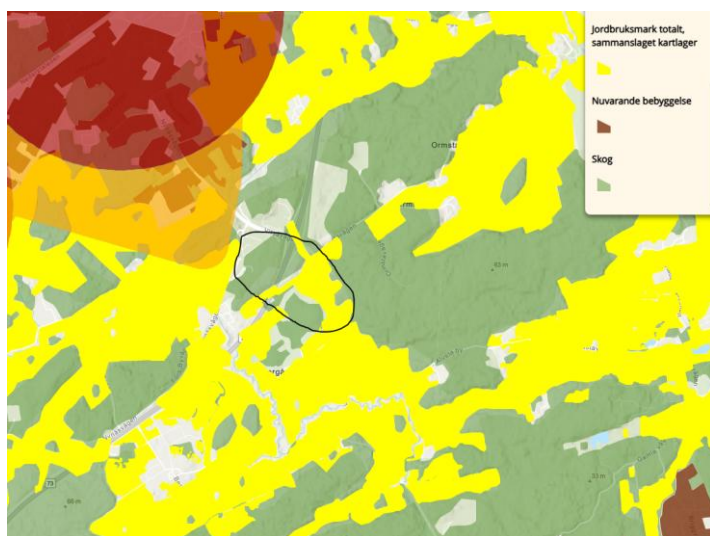
I Haninge kommuns översiktsplan (antagen 2016) pekas planområdet ut som övrig grönstruktur med angränsande befintligt verksamhetsområde angränsande samt att eventuellt nytt företagsområde ska utredas, se Figur 2.



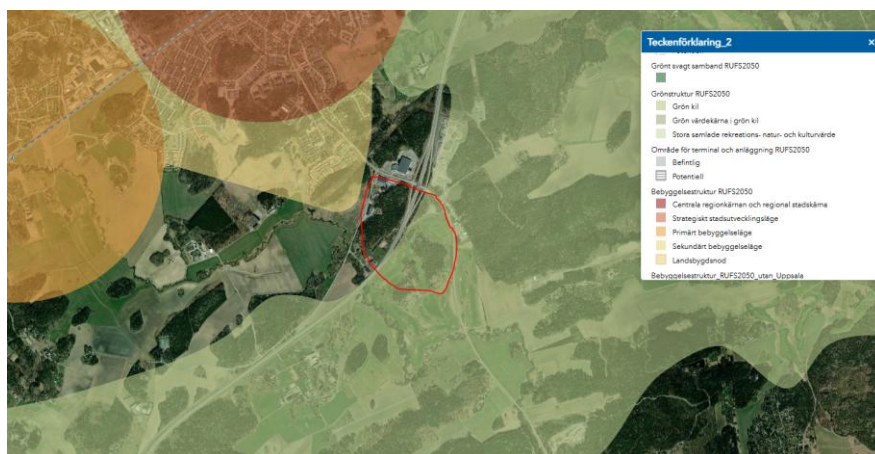
Figur 2. Urklipp från Haninge kommuns översiktsplan visandet att planområdet (ungefärligt markerat med röd streckad linje) pekas ut som övrig grönstruktur samt att ett nytt företagsområde ska utredas.

Stockholms regionplan (RUFS) pekar ut östra delen av planområdet som jordbruksmark och skog, se Figur 3, samt som grön kil i regionens sammanhängande grönstruktur, se Figur 4. Den intilliggande motorvägen, riksväg 73, är utpekad som regionalt viktig transportled för gods.

Förslag till detaljplan bedöms stämma överens med Haninge kommuns översiktsplan men delvis vara i konflikt med nuvarande regionplan (RUFS).



Figur 3. Urklipp från RUFS 2050 visandes länets jordbruksmark och skog tillsammans med bebyggelsestrukturer. Urklippet visar att planområdet (ungefärligt markerat med svart linje) innebar ytor av jordbruksmark. (Region Stockholm, 2024)



Figur 4. Urklipp ur RUF2050 visandes planområdet ungefärliga avgränsning med rött streck. (Region Stockholm, 2024)

Bedömningskriterier

Av miljöbalken 3 kap 4§ framgår att brukningsvärd jordbruksmark av nationellt intresse 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.

Proposition 1985/86:3 förtydligar att sådana samhällsintressen kan vara t ex bostadsförsörjningsbehovet, intresset att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser när varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen.

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) 1 kap. 2§ ska planläggning 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.

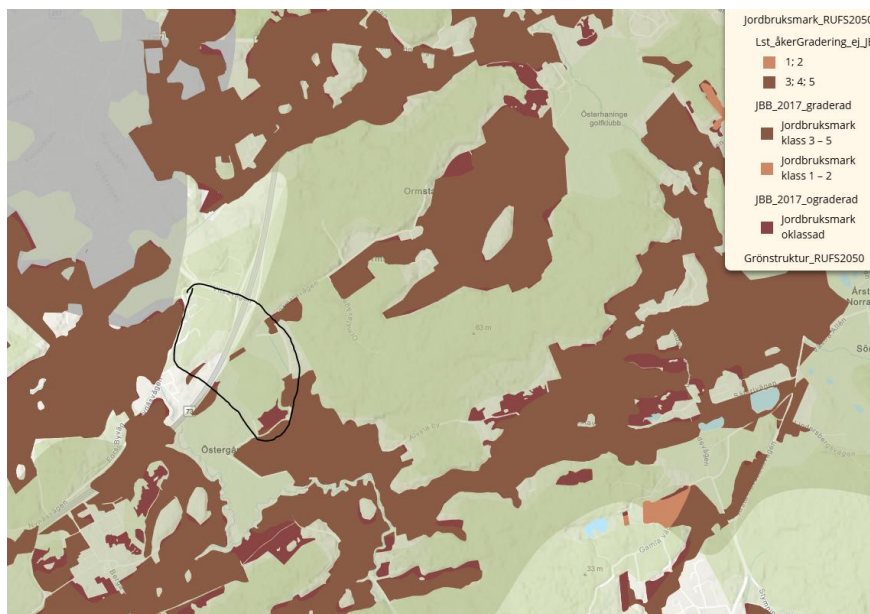
Brukningsvärd jordbruksmark

I juridisk mening relaterar brukningsvärdet till produktionsvärdet snarare än andra värden som är knutna till jordbruksmark såsom exempelvis kulturella eller ekologiska värden. För att jordbruksmark ska räknas som brukningsvärd räcker det att marken någon gång har brukats och därefter inte växt igen. Dock är markens nuvarande produktionsvärde inte oviktig i relation till andra potentiella markanvändningar som ryms inom begreppet väsentligt samhällsintresse.

Av historiska foton över planområdet framkommer att marken har brukats i alla fall fram till 1990-talet, och eftersom platsen inte har vuxit igen bedöms den vara brukningsvärd. Den aktuella jordbruksmarken bedöms kunna återställas till jordbruksmark men produktionsvärdet bedöms vara lågt, bland annat utifrån att marken under lång tid inte brukats.

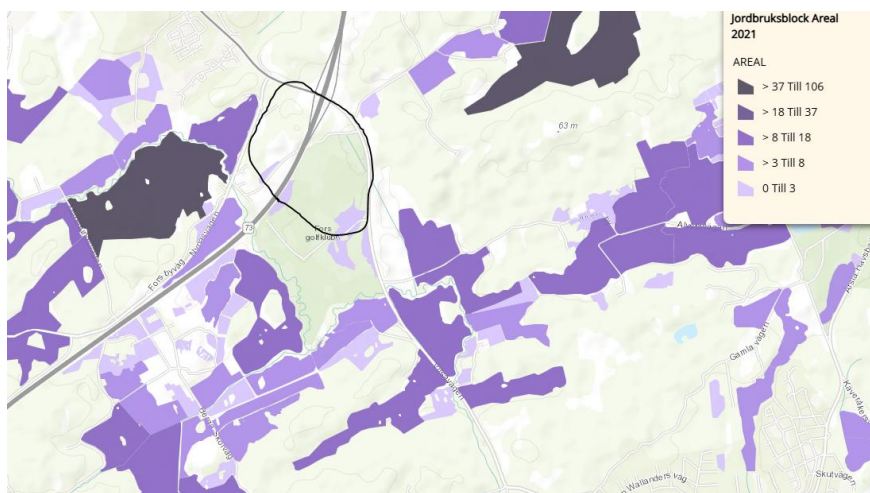
Jordbruksverkets kartläggning av jordbruksblock ger information om omfattningen (hektar) av jordbruksmarken som erhåller jordbrukarstöd inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken inom EU. Majoriteten av jordbruksmarken som är i aktiv drift erhåller jordbrukarstöd vilket gör att underlaget ger en bra bild av brukad jordbruksmarks utbredning. Jordbruksblocken i planområdets absoluta närhet är klassificerade som klass 3-5 (det vill säga de lägre klasserna) och som oklassad jordbruksmark vilket i det här fallet betyder betesmark, se Figur

5. Betesmark beskrivs som jordbruksmark som inte är lämplig att plöja utan används till bete, samt att marken är bevuxen med gräs, örter eller ris som är dugligt som foder.



Figur 5. Urklipp från RUFS 2050 visandes åkermarksgradering visandes att jordbruksmarken i planområdets absoluta närhet (ungefärligt markerat med svart linje) utgörs av jordbruksmark klass 3-5 samt oklassad jordbruksmark. (Region Stockholm, 2024)

Jordbruksmarkens totala sammanhängande yta utgör ett kriterie för markens brukningsvärde. Små uppstyckade ytor är svårare och mindre ekonomiskt fördelaktigt att bruka än stora sammanhängande områden. I kartläggning över jordbruksblockens totala sammanhängande areal framgår att nuvarande yta i planområdets absoluta närhet är mindre än 3 hektar vilket är att betrakta som litet, se Figur 6. Den fragmenterade jordbruksmarken minskar markens värde och lämplighet som jordbruksmark.

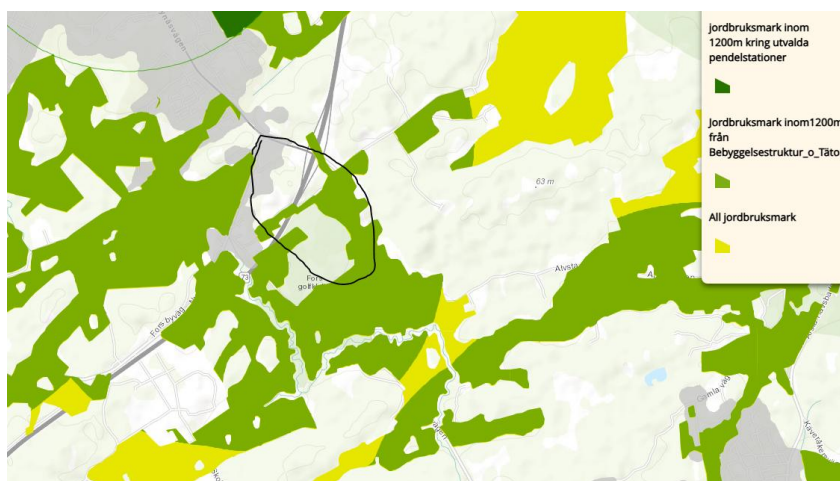


Figur 6. Jordbruksverkets kartläggning över jordbruksblockens yta. Planområdet är ungefärligt markerat med svart linje. (Region Stockholm, 2024)

Väsentligt samhällsintresse

Enligt Jordbruksverket bör en exploatering, för att kunna räknas som ett väsentligt samhällsintresse, stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och samtidigt bidra med någonting platsspecifikt som inte kan tillgodoses någon annanstans. Innebörden av vad ett väsentligt samhällsintresse är kan variera beroende på geografiska, lokala och de kommunala förhållandena som finns i regionen. Bedömningen av om en exploatering utgör ett väsentligt samhällsintresse är därmed starkt kopplat till lokala förutsättningar och behov.

I proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser med mera listas exempel på vad som är väsentliga samhällsintressen. Aktuell lokalisering bedöms uppfylla kriteriet att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, vilket ger ett värde på framförallt lokal nivå men även nationell eller internationell med anledning av en förmodad lägre klimatpåverkan med kortare resor.



Figur 7. I Länsstyrelsens kartläggning av jordbruksmark i strategiska bebyggelselägen framgår att planområdet är beläget inom 1 200 m radie från en av de utpekade pendeltägsstationerna (Västerhaninge) vilket ger ett strategiskt bebyggelseläge. (Region Stockholm, 2024)

Stockholmsregionen har enligt RUFSS 2050 ett stort behov av fler arbetsplatser och kvalificerad arbetskraft för att regionen ska ha en fortsatt hög attraktivitet och tillväxt. Det kan således uttryckas att det är ett regionalt intresse att alla kommuner bidrar till att tillskapa detta och arbetet med att hitta mer mark för verksamheter kan bidra till uppfyllande av målet. Ett strategiskt arbete med att tillskapa verksamhetsmark kan även kopplas till målet om att en resurseffektiv region, då det bidrar till en effektivare markanvändning i jämförelse med en utveckling där ett strategiskt grepp saknas. Arbetet kan kopplas till skrivningar i RUFSS om att mark och vatten hålls tillgängliga för en regional försörjning av gods, varor, maskiner, energi, avfall och annat som kräver tunga transporter, samt att planera för och avsätta mark för utrymmeskrävande, störande och transportintensiv verksamhet.

I Haninges gällande översiktsplan (ÖP2030) beskrivs att det finns en stor efterfrågan på mark för verksamhet inom transporter och lagerhållning i kommunen, och i plankartan redovisas befintliga, planerade och nya företagsområden.

Enligt trafikutredning för Norvik hamn (Prövotidsredovisning Stockholm Norvik Hamn Transportutredning, M4 Traffic 2017-10-18) bedöms handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön att öka och därmed godsvolymer till Stockholm och Mälardalsregionen. Norvik hamn i Nynäshamn ligger centralt i regionen och är anpassad för stora fartyg. Mer gods förväntas tas in

sjövägen via Östersjön istället för omlastning i södra Sverige för att därifrån transporteras på väg- och järnvägsnätet norrut. Totalt sett beräknas drygt 100 000 lastbilar transportera gods från Norvik hamn norrut på riksväg 73 förbi planområdet varje år. Riksväg 73 är även utpekad som riksintresse för vägtransporter.



Figur 8. Illustration över bedömda lastbils- och tågtransporter till och från Norvik hamn vid öppningsåret 2020. Källa Prövotidsredovisning Stockholm Norvik Hamn Transportutredning, M4 Traffic 2017-10-18.

Vägplanen för att möjliggöra tvärförbindelse Södertörn har vunnit laga kraft och Trafikverket arbetar med planeringen av dess byggnation. Tvärförbindelsen innebär att Trafikverket bygger en mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen samt en separat gång- och cykelväg som är väl skyddad från övrig trafik och ansluter till kommunen och riksväg 73 drygt 5 km norr om nu aktuellt detaljplaneområdet. Genom Tvärförbindelse Södertörn kommer tre regionala stadskärnor att bindas samman och kommunerna ges möjlighet att utvecklas och växa, bygga bostäder samt att det skapas möjligheter för nya företag att etableras. Tillsammans med E4 Förbifart Stockholm binds hela Stockholmsregionen ihop, från Täby i norr till Haninge i söder. Trafikverket vill med projektet att det ska vara enkelt för människor att byta från cykel till buss, och för gods att färdas via sjöfart till lastbil. Den nya motorvägen kommer att ge näringslivet bättre förutsättningar med smidig godstrafik och avlastar det regionala vägnätet.

Aktuell lokalisering bedöms med sitt läge intill trafikplats på riksväg 73 i nära anslutning till den kommande tvärförbindelse Södertörn ha höga värden för verksamheter och godstransport ur ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Föreslagen markanvändning bedöms utifrån ovanstående vara ett väsentligt samhällsintresse.

Alternativ lokalisering

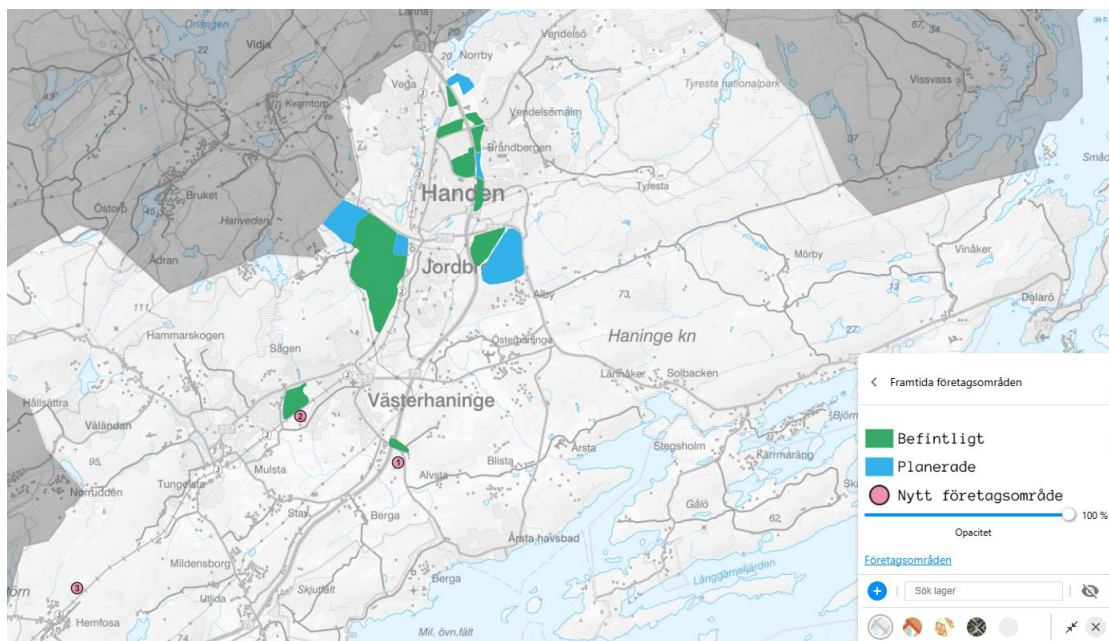
För att undersöka om det finns en mer lämplig placering för planerad markanvändning jämförs föreslagen exploateringsplats med alternativa lokaliseringar. En rimlig prövning av lokalisering

bedöms kunna innebära att det ska vara fullt godtagbart ur samhällsbyggnadssynpunkt och att den alternativa lokaliseringen ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig (Prop. 1985/86:3).

Aktuell detaljplanen är tänkt att möjliggöra för större företagsetableringar med skrymmande och trafikintensiv verksamhet, såsom exempelvis logistikhallar. Trafik, eventuella kyl-/ventilationsanläggningar etc. gör att verksamheterna bedöms kunna medföra buller som är störande för känsliga verksamheter. Planerad markanvändning tar stora ytor i anspråk för byggnader och uppställnings- och körytor, och byggnaderna har till sin karaktär sällan en gestaltning som smälter in/lämpar sig i tät stadsbebyggelse. Utifrån ovanstående kriterier är en lämplig lokalisering för planerad verksamhet utanför eller i utkanten av tätbebyggelse, samt inte i direkt anslutning till bullerkänslig markanvändning såsom exempelvis bostadsområden.

I Haninges gällande översiktsplan (ÖP2030) beskrivs att det finns en stor efterfrågan på mark för verksamhet inom transporter och lagerhållning och det redovisas befintliga, planerade och nya företagsområden. Företagsområden som är benämnda som planerade, exempelvis Albyberg etapp 2, hade vid översiktsplanens antagande kommit längre i planeringen, och för de lokaliseringar som beskrivs som nya företagsområden, exempelvis nuvarande planförslag, kvarstod fortsatt svar på flera planeringsförutsättningar. I översiktsplanen beskrivs att det i kommunen är brist på större ytor för transportintensiv och utrymmeskrävande verksamhet, samt att både byggbranschen och verksamheter som är kopplad till logistik och transporter har betydande tillväxtpotential. Den fortsatta expansionen av bostadsbyggandet i Stockholm och godshamnen i Norvik, Nynäshamn, gör att kommunen bör undersöka möjliga nya markområden för denna typ av verksamhet. Dessa markområden bör i första hand sökas i goda trafiklägen, helst för både järnvägs- och vägtrafik.

I översiktsplanen har förslag till tre nya företagsområden identifierats, se Figur 9. Fors (nummer 1) beskrivs som att här bör det utredas om verksamhetsmarken i anslutning till trafikplatsen kan utvidgas med tanke på dess goda tillgänglighet från väg 73. Utredningen får visa om en exploatering kan integreras och anpassas till befintliga riksintressen (försvaret och kulturmiljö). Det bör också utredas i vilken utsträckning som marken i anslutning till järnvägen i Krigslida (nummer 2) vilken utgörs delvis av jordbruksmark och delvis skogsmark, och i Hemfosa (nummer 3) vilket i huvudsak utgörs av skogsmark, kan användas för verksamheter med koppling till transport och lagerverksamhet. Avseende lokaliseringarna vid Krigslida och Hemfosa så är det framförallt närheten till järnvägen som gör platserna intressanta och att etableringar i dessa lägen kräver vidare utredning av bland annat infrastruktur för att säkra tillgängligheten till området.



Figur 9. Urklipp Haninges gällande översiktsplan (ÖP2030) visandes befintliga, planerade och föreslagna företagsområden. Av de föreslagna Urklipp Haninges gällande översiktsplan (ÖP2030) visandes befintliga, planerade och föreslagna företagsområden. Av de föreslagna företagsområdena, markerade med nummerade rosa cirklar, är nummer 1 nuvarande planområde Fors, nummer 2 är vid Krigslida och nummer 3 är Hemfosa.

Jordbruksmark

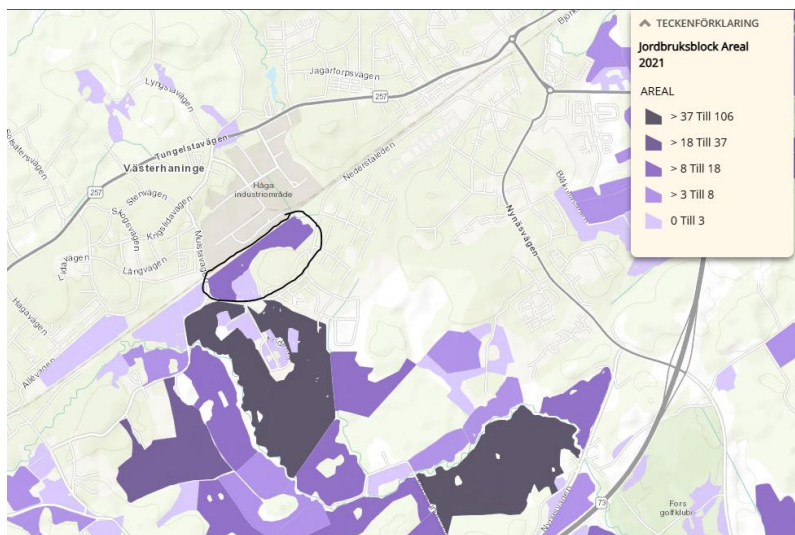
Lokaliseringen vid Krigslida (nummer 2) är belägen söder om järnvägen vid Håga industriområde och utgörs delvis av jordbruksmark. Av ortofoton och historiska kartor över området framgår att jordbruksmarken brukas idag och har brukats under en längre tid, åtminstone från början av 1900-talet. Jordbruksblocken i området är klassificerade som klass 3-5 (det vill säga de lägre klasserna), se Figur 10.



Figur 10. Urklipp från RUFS 2050 visandes åkermarksgradering visandes att jordbruksmarken i det aktuella området (ungefärligt markerat med svart linje) utgörs av jordbruksmark klass 3-5. (Region Stockholm, 2024)

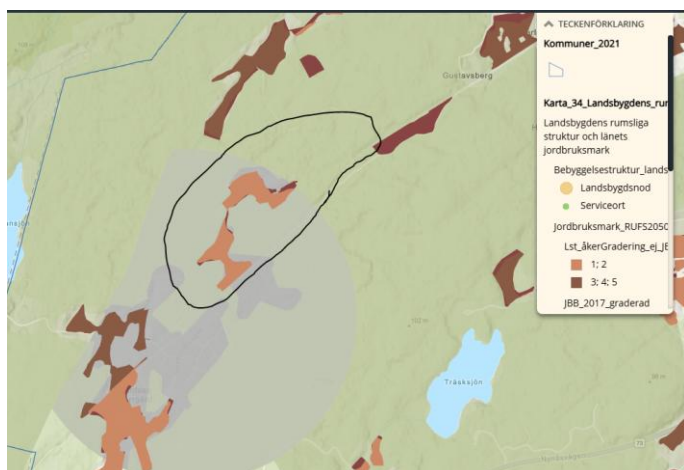
I kartläggning över jordbruksblockens totala sammanhängande areal framgår att nuvarande yta i det aktuella området till stor del utgörs av relativt sammanhängande jordbruksmark (8-18 hektar), och i områdets absoluta närhet är jordbruksblocken i stor utsträckning större sammanhängande

områden (37-106 hektar) vilket är att betrakta som stort, se Figur 11. Att jordbruksmarken utgörs av större sammanhängande områden ökar markens värde och lämplighet som jordbruksmark.



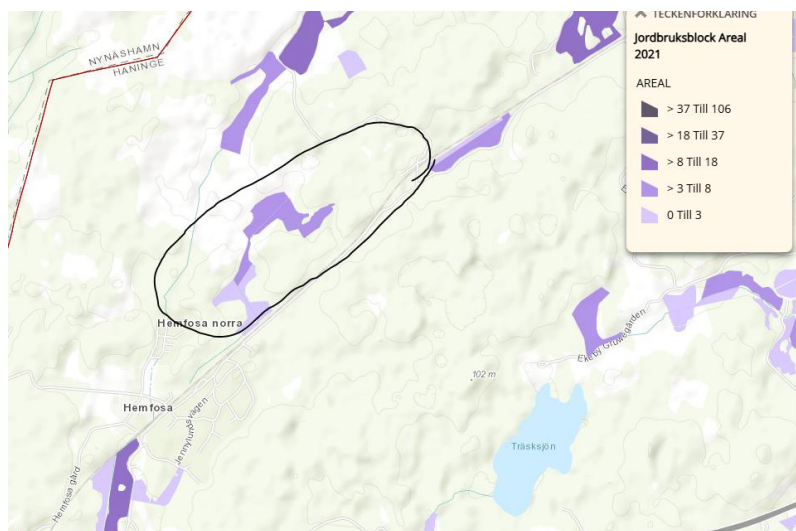
Figur 11. Jordbruksverkets kartläggning över jordbruksblockens yta. Aktuellt område är ungefärligt markerat med svart linje. (Region Stockholm, 2024)

Lokaliseringen vid Hemfosa (nummer 3) är belägen norr om Hemfosa och väster om järnvägen och utgörs i huvudsak av skog men med inslag av jordbruksmark. Av ortofoton och historiska kartor över området framgår att jordbruksmarken brukas idag och har brukats under en längre tid, åtminstone från början av 1900-talet. Jordbruksblocken i området är klassificerade i huvudsak som klass 1-2 (det vill säga de högre klasserna), se Figur 12.



Figur 12. Urklipp från RUFS 2050 visandes åkermarksgradering visandes att jordbruksmarken i det aktuella området (ungefärligt markerat med svart linje) utgörs i huvudsak av jordbruksmark klass 1-2. (Region Stockholm, 2024)

I kartläggning över jordbruksblockens totala sammanhängande areal framgår att nuvarande yta i det aktuella området till stor del utgörs av fragmenterad jordbruksmark med mindre än 8 hektar sammanhängande arealer, vilket är att betrakta som relativt litet, se Figur 13. Den fragmenterade jordbruksmarken minskar markens värde och lämplighet som jordbruksmark.



Figur 13. Jordbruksverkets kartläggning över jordbruksblockens yta. Aktuell område är ungefärligt markerat med svart linje. (Region Stockholm, 2024)

Nedan följer en redovisning av lämpligheten för respektive lokalisering 1-3 utifrån de fyra dimensionerna i Prop. 1985/86:3.

Fullt godtagbart ur samhällsbyggnadssynpunkt

Fullt godtagbart ur samhällsbyggnadssynpunkt kan exempelvis handla om möjligheten att utveckla långsiktigt hållbara bebyggelsestrukturer eller om att skapa närhet till arbetsplatser.

Enligt riktlinjer i nu gällande översiktsplan kring etablering av potentiellt störande verksamheter ska dessa lokaliseras i områden på tillräckligt avstånd från bostäder och andra känsliga verksamheter, samt att personal- och besöksintensiva verksamheter främst ska lokaliseras i centrala lägen och i lägen tillsammans med bostäder, service och kultur.

Aktuell lokalisering, nummer 1 Fors, bedöms vara på ett tillräckligt avstånd från bostäder och andra verksamheter och samtidigt erbjuda goda möjligheter till kollektivtrafikförbindelse samt utbyggt gång- och cykelvägnät i närområdet.

Nummer 2 Krigslida bedöms utifrån riktlinjerna inte innebära ett tillräckligt avstånd från bostäder för att vara lämplig för störande verksamheter, och dess centrala läge i tätorten gör det inte lämpligt med verksamheter som bidrar till ökad trafik, framförallt inte med tunga fordon. Platsen bedöms vara kollektivtrafknära samt ha god tillgång till utbyggda gång- och cykelvägar, och är möjligen mer lämplig för personal- och besöksintensiva mindre störande verksamheter. Avseende nummer 3 Hemfosa utgörs området idag endast av en relativt gles bostadsbebyggelse och ett underdimensionerat vägnät som saknar gena förbindelser till de större transportlederna. Bedömningen är att området kräver stora investeringar i infrastruktur och bostäder för att kunna utgöra en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.

Funktionellt lämplig

Funktionellt lämplig kan exempelvis handla om exploateringen i relation till övrig markanvändning, exempelvis närhet till relaterade verksamheter eller till andra funktioner och närheten till transportinfrastruktur. Detaljplanen är tänkt att möjliggöra för större företagsetableringar med skrymmande och trafikintensiv verksamhet, såsom exempelvis

logistikhallar. Verksamheten bedöms vara lämplig nära större vägar med infrastruktur som klarar av större fordon och frekvent trafikering. Det är i dagsläget inte känt vilken typ av verksamhet som kommer att etablera sig och därmed svårt att bedöma eventuella relaterade verksamheter som är lämpliga.

Riktlinjer i nu gällande översiktsplan kring etablering av transportintensiva och utrymmeskrävande verksamheter är att de ska lokaliseras i lägen med god transportinfrastruktur. Aktuell lokalisering, nummer 1 Fors, bedöms uppfylla närhet till mycket god transportinfrastruktur för vägtransporter, dock saknas god transportinfrastruktur för järnväg (och sjöväg). Varken nummer 2 Krigslida eller nummer 3 Hemfosa bedöms uppfylla kriterierna kring god transportinfrastruktur för vägtransporter, dessa har dock utifrån sitt geografiska läge en teoretiskt god möjlighet att anslutas till järnvägsnätet.

Tekniskt lämplig

Tekniskt lämplig kan exempelvis handla om att bedöma markens egenskaper när det gäller geoteknik eller föroreningar.

Nummer 1 Fors har under nuvarande detaljplanearbete undersökts både geo- och miljötekniskt och planförslaget bedöms inte innebära några extraordinära markarbeten eller saneringar för att göra marken lämplig för planerad markanvändning.

Nummer 2 Krigslida och nummer 3 Hemfosa har inte undersökts närmare och bedömning av markens egenskaper är därmed svår att göra. Översiktligt bedöms risken för betydande föroreningar vara låg i de föreslagna lokaliseringarna. Enligt SGUs översiktliga jordartskarteringar så har de två lokaliseringarna delvis lerhaltiga jordar och delvis ytligt berg, vilket innebär liknande förhållanden som nummer 1 Fors.

Ekonomiskt rimlig

Ekonomiskt rimlig kan exempelvis handla om kostnader som skulle kunna uppstå om omfattande markarbeten, saneringar eller utbyggnad av ny infrastruktur behöver göras.

Nummer 1 Fors har under nuvarande detaljplanearbetet undersökts både geo- och miljötekniskt och planförslaget bedöms inte innebära några extra ordinära markarbeten eller saneringar för att göra marken lämplig för planerad markanvändning. I det västra större delområdet kommer en större mängd berg att loss hållas. Berget har vid undersökningar inte visat på betydande försurande egenskaper (sulfidberg) vilket gör att bergmaterialet med stor sannolikhet kan krossas till olika fraktioner och användas som fyllnadsmaterial inom såväl detaljplaneområdet som inom andra projekt och blir därmed en viktig resurs. Utbyggnad av gång- och cykelväg för Vitsåvägen utmed planområdet planeras av Trafikverket parallellt med planprocessen och bedöms öka lokaliseringens lämplighet för planerad etablering. Att verksamhetsmark tillkommer på platsen ökar nyttan av den statliga investeringen som gång- och cykelvägen innebär. Planprocessen har identifierat att det är lämpligt med viss ombyggnation av den kommunala vägen väster om planområdet, vilket bedöms innebära en ökad trafiksäkerhet och bättre gång- och cykelvägnät för befintliga verksamheter och bostadsområden.

Nummer 2 Krigslida bedöms ur ett översiktligt perspektiv inte ha några uppenbara fördyrande omständigheter. Nummer 3 Hemfosa inhyser idag en relativt gles bostadsbebyggelse och ett underdimensionerat vägnät som saknar gena förbindelser till de större transportlederna. Bedömningen är att området kräver stora investeringar i infrastruktur och bostäder för att kunna utgöra en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.

Påverkan omgivande jordbruksmark

När jordbruksmark behöver tas i anspråk för ett väsentligt samhällsintresse så ska det redovisas om och hur möjligheterna att bedriva ett rationellt jordbruk i närområdet påverkas. Det kan handla om en mer effektiv markanvändning genom tätare bebyggelse som minskar markanspråken eller om att lokalisera bebyggelse i anslutning till redan befintlig infrastruktur för att undvika att mark behöver tas i anspråk för vägar eller ledningar. Det är av vikt att inte mer mark tas i anspråk än nödvändigt samt vilka övriga åtgärder som föreslås genomföras för att minimera påverkan på möjligheterna att bedriva ett rationellt jordbruk.

Ett rationellt jordbruk kan försvåras när sammanhängande jordbruksmark fragmenteras, när fält blir små eller ges en form som gör dem svårare att bruka eller genom barriärer i form av till exempel vägar som kan försvåra tillgången till marken. Om bostäder eller bebyggelse med andra funktioner byggs i närheten av jordbruksverksamheter så kan det också försvåra ett rationellt jordbruk eftersom det kan leda till konflikter eller störningar som kan påverka möjligheterna att bedriva jordbruksverksamhet. För att kunna bedriva ett rationellt jordbruk kan det också vara viktigt att det finns utrymme för jordbruksverksamheter att expandera i framtiden. Arrondering syftar på åkrars läge i förhållande till varandra och till de byggnader som används i jordbruksverksamheten. En god arrondering kan exempelvis vara när åkrar ligger nära varandra, nära brukningscentrum och produktionsplatser och inte är uppdelade i många små fält. En sämre arrondering kan sålunda vara när ett mindre område med åkermark ligger avskilt från och inte är en del av ett sammanhängande område med jordbruksmark.

Planförslaget bedöms inte innebära negativ påverkan på möjlighet till fortsatt jordbruk på omgivande kvarstående jordbruksmark då exploateringen inte bedöms bidra till fragmentering av jordbruksblock, etablering av störningskänslig verksamhet i jordbrukets närhet eller till en sämre arrondering.

Samlad bedömning

Aktuell lokalisering bedöms med sitt läge intill trafikplats på riksväg 73 i nära anslutning till den kommande tvärförbindelse Södertörn ha höga värden för verksamheter och godstransport ur ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Föreslagen markanvändning bedöms utifrån ovanstående vara ett väsentligt samhällsintresse.

Den aktuella jordbruksmarken bedöms kunna återställas till att vara brukningsvärd, men produktionsvärdet bedöms vara lågt utifrån att marken under lång tid inte brukats. Vidare är jordbruksblockens storlek angränsande planområdet små, och avsaknad av större sammanhängande arronderingen minskar markens värde och lämplighet som jordbruksmark.

Sammantaget bedöms planområdets lokalisering med närheten till mycket god infrastruktur för vägtransporter, tillräckligt avstånd till störningskänsliga verksamheter, nära anslutning till tät bebyggelse och god tillgång till kollektivtrafik och god tillgång till gång- och cykelvägnät inte kunna tillgodoses på ett från samhällets synpunkt tillfredsställande sätt på annan mark.

Annan mark har också visat sig ha andra problem så som ej tillräckligt avstånd till störningskänslig verksamhet och bostäder alternativt bedömts ha mycket stort behov av investeringar i väginfrastruktur och bostäder.