



Plats och tid: Sammanträdesrum Grå, torsdagen den 11 juni 2026 kl 14:10-14.25

Beslutande: Anders Davidsson (M), Ordförande
Staffan Broddesson (C), 1:e vice ordförande
Ale Holm (S), 2:e vice ordförande
Yvonne Mollet-Bengtsson (S)
Anders Ingvarsson (SD)
Paul Hanstål (M)
Barbro Widell (S)
Niklas Persson (KD)
Jan-Erik Bengtsson (L)
Pontus Myrenberg (SD), ej § 63 pga jäv
Maria Raquel Mata Umanzor (S)
Liselott Perlhagen (SD) tjänstgjorde för Pontus Myrenberg (SD) på § 63

Ersättare: Maths Kjellin (M)
Bengt Bengtson (S)
Roger Nielsen (M)
Liselott Perlhagen (SD)
Peter Shaw (V)
Viktoria Österling (C)
Lennart Engström (KD)
Magnus Jonsson (PARTILÖS)
Ellis Jansson (M)

Övriga närvarande: Ida Persson, verksamhetschef
Daniel Sjölin, nämndsekreterare
Eva Granath Henningson, enhetschef
David Thorstensson, miljöutvecklare, § 64

Paragrafer: §§ 63-64



Protokollet är digitalt justerat av

Underskrifter

Sekreterare

Daniel Sjölin

Ordförande

Anders Davidsson

Justerare

Niklas Persson

Justerare 2

Barbro Widell

Tillkännagivande av protokoll

Justeringen tillkännagiven på kommunens digitala anslagstavla den 11 juni 2026

Anslaget tas ned 3 juli 2026



Innehållsförteckning

§ Ärendebeskrivning

Synpunkter på förslag till Detaljplan Barkåkra 50:6 m fl.....	4
Samråd - Trafikplan 2050 för Ängelholms kommun.....	7



§ 63

Dnr MTN-2026-00045

Synpunkter på förslag till Detaljplan Barkåkra 50:6 m fl

Beslut

Miljö- och tillståndsnämnden beslutar

att lämna följande synpunkter på förslag till detaljplan för Barkåkra 50:6:

PFAS-förorenade massor ska hanteras lokalt genom avsättning inom fastigheten och ska användas så nära ursprungsplatsen som möjligt. Massorna ska användas för att ge bästa möjliga bullerskydd.

Under tiden som konstruktion- och anläggningsarbetet pågår ska exploatören säkerställa att ingen ökad belastning av PFAS-förorening på dagvattennätet sker som i sin tur belastar recipienten.

Det framgår inte av bullerutredningen som har tagits fram av Afry (daterad 2026-03-26) om den är representativ för de bullernivåer som kan uppstå vid den planerade testbanan.

Bullerutredningen svarar inte heller på vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att säkerställa att riktvärdena enligt Allmänna råd om buller från motorsportbanor, halkövningsbanor och banor för provning av motordrivna fordon (NFS 2004:16) kan innehållas med god marginal, dels vid bostäder under samtliga dagar och tider (även vid bostäder i de norra delarna av banan såsom på Barkåkravägen 197, 223 och 225) och dels vid undervisningslokaler dagtid helgfri måndag-fredag kl 7-19., samt

att denna punkt justeras omedelbart

Ärendebeskrivning

Miljö- och tillståndsnämnden bereds tillfälle att lämna synpunkter på förslag till detaljplan för Barkåkra 50:6 m fl. Koenigsegg Automotive AB planerar att anlägga en testbana för motorfordon på fastigheten



Föredragande tjänsteperson

Eva Granath Henningsson, enhetschef

Jäv

Pontus Myrenberg (SD) meddelar jäv och deltar inte i beslut och diskussion i detta ärende. Liselott Perlhagen (SD) tjänstgör under denna paragraf.

Yrkande

Anders Davidsson (M), Ale Holm (S), Staffan Broddesson (C), Niklas Persson (KD) och Anders Ingvarsson (SD) yrkar bifall förslaget till synpunkter från tjänsteutlåtandet.

Protokollsanteckning

Vi ser det som mycket problematiskt att tillföra nytt buller när känslig verksamhet som förskolor och skolor. Att beräkna buller som uppkommer vid enstaka tillfällen och utan möjlighet att styra bullret tidsmässigt är nästan omöjligt. Vi har ju dessutom åtkommande starkt buller från flygplatsen. Samtidigt ser vi motiv och nytta med en bättre testbana intill den nya bilfabriken som både ger många arbetstillfällen och PR för Ängelholm. De stora pfas-föreningarna i området leder till också svårigheter. Även om massorna hanteras inom området kan schaktningen leda till att utlakningen och förflyttningen av miljögifter ökar. Än en gång aktualiseras reningsbehovet av utgående ytvatten. Sammanfattningen är att istället för att dela upp miljöproblemen i smådelar med olika utredningar borde kommunen vara mer långsiktig. Valhall Park är olämpligt för verksamheter som, barnomsorg, vårdboende och utbildning. För att inte hindra företagens expansion borde sådana verksamheter omlokaliseras snarast.

/Anders Davidsson (M), Anders Ingvarsson (SD), Niklas Persson (KD), Staffan Broddesson (C) och Jan-Erik Bengtsson (L)

Beslutsunderlag

1. Tjänsteutlåtande 2026-05-20
2. Plankarta Bakråkra 50_6 del 1
3. Planbeskrivning Barkåkra 50_6 m fl (testbana)



4. Bullerutredning 2026-03-26
5. Dagvattenutredning Norkonsult 2026-03-25
6. Översiktlig markundersökning – Barkåkra 50:6 (Testbana)
7. Översiktlig markundersökning ”Etapp1: Platta David” – Barkåkra 50:6 (Testbana)

Beslutet expedieras till

- * Planenheten, plan@engelholm.se med kopia till Malin Haraldsson, malin.haraldsson@engelholm.se
- * miljo@engelholm.se för registrering i ärendehanteringssystem



§ 64

Dnr MTN-2026-00038

Samråd - Trafikplan 2050 för Ängelholms kommun

Beslut

Miljö- och tillståndsnämnden beslutar

att lämna synpunkter på förslaget till Trafikplan 2050 enligt Miljö och tillståndsnämndens synpunkter nedan, samt

att denna punkt justeras omedelbart

Ärendebeskrivning

Ängelholms kommun har beslutat att ta fram en ny trafikplan och kommunstyrelsen har beslutat att skicka planen på samråd. Syftet med samrådet är att ge berörda verksamheter, myndigheter, organisationer och allmänhet möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter innan planen färdigställs.

Förslaget till Trafikplan 2050 visar kommunens långsiktiga strategier och inriktning för utvecklingen av transportsystemet och behandlar frågor som utvecklingen av gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och godstrafik

Ängelholms kommun har beslutat att ta fram en ny trafikplan och kommunstyrelsen har beslutat att skicka planen på samråd. Syftet med samrådet är att ge berörda verksamheter, myndigheter, organisationer och allmänhet möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter innan planen färdigställs.

Förslaget till Trafikplan 2050 visar kommunens långsiktiga strategier och inriktning för utvecklingen av transportsystemet och behandlar frågor som utvecklingen av gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och godstrafik



Miljö och tillståndsnämndens synpunkter

Trafikplanen är väl genomarbetad, detaljerad och tydligt präglad av hållbarhetsprogrammets mål. Utformningen som en Storymap gör det enkelt för läsaren att förstå den geografiska kopplingen till innehållet, vilket stärker planens pedagogiska värde och tillgänglighet.

Samtidigt innebär planens omfattning och detaljnivå att vissa delar kan upplevas som omfattande och stundtals något tunga att ta till sig.

Koppling till energi- och klimatplanen

Trafikplanen hade kunnat stärkas ytterligare genom en tydligare koppling till kommunens energi- och klimatplan, som för närvarande är under framtagande. Transporter inom kommunens geografiska område står för cirka 60 procent av de territoriella växthusgasutsläppen, vilket också framgår av trafikplanen. Utvecklingen inom transportsektorn är därför central för att nå de föreslagna ställningstagandena i energi- och klimatplanen.

En starkare koppling mellan dessa styrdokument skulle bidra till ökad tydlighet och skapa bättre förutsättningar för måluppfyllelse.

Målbild och ambitionsnivå

Målbilden i strategi 1 – där 40 procent av resorna sker med bil, 30 procent med kollektivtrafik och 30 procent med gång och cykel år 2050 – ligger i linje med de inriktningar som föreslås i energi- och klimatplanen för 2030.

För att ytterligare stärka planens bidrag till hållbarhetsprogrammets klimatmål och ligga i linje med Parisavtalet finns dock skäl att överväga en mer ambitiös strategi, i nivå med det tredje framtidsscenario som presenteras i planen. En sådan inriktning skulle bättre motsvara den omställningstakt som krävs och samtidigt kunna ge betydande sociala och ekonomiska vinster.

Markanvändning och biltrafikens anspråk på yta

Det är positivt att strategi 2 lyfter behovet av effektiv resursanvändning, exempelvis vad gäller markanvändning och infrastrukturens omfattning. Samtidigt behandlas frågan om hur mycket yta som avsätts för biltrafik – såsom parkeringsplatser, vägar och tillhörande anläggningar – relativt begränsat i planen.

Ur ett samhällsbyggnadsperspektiv finns en betydande potential i att i större utsträckning begränsa biltrafikens anspråk på yta. Detta kan möjliggöra ökad



förtätning, mer grönstruktur och mer attraktiva livsmiljöer. Tillgången på parkeringsplatser och avgiftsreglering har här stor betydelse.

Dagvatten och klimatanpassning

Satsningar på gång- och cykelvägar är positiva även ur dagvattensynpunkt, eftersom de kan bidra till att minska hårdgjorda ytor kopplade till biltrafik och därmed förbättra dagvattensituationen.

Eftersom stora mängder dagvatten uppstår i anslutning till bilvägar vore det lämpligt att trafikplanen hänvisar till kommunens *Riktlinjer för dagvatten 2024* som innehåller information om t ex klimatanpassning och rening av dagvatten.

Begrepp och uppföljning

Begreppen "*klimatsmart*" och "*hållbart*" används återkommande i planen. Även om de är etablerade och välkända är de samtidigt breda och relativt otydliga, vilket kan försvåra uppföljning i ett styrdokument.

Det kan därför vara lämpligt att i större utsträckning använda mer konkreta och uppföljningsbara formuleringar, exempelvis:

- minskade utsläpp av växthusgaser,
- lägre klimatpåverkan,
- bidrag till uppsatta klimatmål.

Beteendepåverkan och mobility management

Planen har ett tydligt fokus på fysiska åtgärder, vilket är en viktig del av trafikplaneringen. Däremot behandlas så kallade mjuka åtgärder i begränsad omfattning.

Arbete med beteendepåverkan, information och styrning – exempelvis mobility management, som nämns i planen – är centralt för att åstadkomma förändrade resvanor och bör därför ges en mer framträdande roll.

Klimatpåverkan från genomförandet

Planen innehåller ett stort antal föreslagna och planerade fysiska åtgärder. I detta sammanhang är det viktigt att även beakta klimatpåverkan från själva genomförandet.

Ett centralt perspektiv är att genomförandet av åtgärderna behöver ligga i linje med energi- och klimatplanens ställningstagande om att halvera växthusgasutsläppen från anläggningssektorn till år 2030. Här har kommunen en viktig roll som förebild.



Styrning mot hållbara färdmedel

I planen lyfts behovet av kapacitetshöjande åtgärder, framför allt kopplade till biltrafiken. Samtidigt finns det skäl att i större utsträckning arbeta förebyggande genom att påverka resmönster och efterfrågan på transporter. Genom att prioritera och främja hållbara färdmedel, såsom kollektivtrafik, gång och cykel, kan efterfrågan på biltrafik minska. Detta kan i sin tur reducera behovet av kostsamma infrastruktursatsningar för ökad vägkapacitet.

Buller och trafikmiljö

Miljö- och tillståndsnämnden ser positivt på trafikplanen ur bullersynpunkt. I planen beskrivs bland annat att:

”Grönare trafikmiljöer bidrar därför inte bara till estetiska värden utan även till folkhälsa, rekreation och klimatnytta genom ekosystemtjänster som skugga, dagvattenhantering, biologisk mångfald och minskat buller.”

Luftkvalitet och hälsa

Avgaser från fordon kan irritera luftvägarna och förvärra astma, allergier och andra lungsjukdomar. Långvarig exponering för trafikrelaterade luftföroreningar är även kopplad till en ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. De negativa effekterna av luftföroreningar på barns lunghälsa är väl dokumenterade.

Tomgångskörning ger upphov till utsläpp av växthusgaser som bidrar till klimatförändringar samt utsläpp av kväveoxider, kolmonoxid och partiklar som försämrar luftkvaliteten. Trafikplanen skulle därför med fördel även kunna behandla möjligheter att förebygga och minska tomgångskörning, exempelvis genom utformning av miljöer som minskar behovet av stillastående trafik. Detta skulle ytterligare kunna minska risken för olägenheter för människors hälsa och miljön.

Uppställningsplatser för lastbilar

På sidan 88 i planen anges följande:

”För säkerhets- och miljöskäl krävs uppställningsplatser för lastbilar. Dessa kan placeras vid industriområden, bensinstationer eller serviceanläggningar.”

För att minska risken för störande buller och strålkastarljus vid närliggande bostäder är det viktigt att lokaliseringen väljs med omsorg. För att förebygga olägenheter bör parkeringen utrustas med lösningar för avfallshantering, toaletter samt oljeavskiljare för dagvattnet



Föredragande tjänsteperson

David Thorstensson, miljöutvecklare och Eva Granath Henningsson, enhetschef

Deltar inte i beslutet

Sverigedemokraterna och Liberalerna deltar inte i beslutet

Yrkande

Anders Davidsson (M) yrkar bifall till yttrandet i enlighet med förslaget från tjänsteutlåtandet:

Ale Holm (S) yrkar avslag på yttrandet.

Proposition och omröstning

Ordförande ställer förslaget om bifall till yttrandet mot förslaget om avslag på yttrandet och finner en majoritet som vill bifalla detsamma.

Reservation

Socialdemokraterna reserverar sig mot beslutet då vi yrkade avslag till yttrandet från nämnden med bakgrund av att vi inte står bakom trafikplanen.

/Ale Holm (S), Yvonne Mollet-Bengtsson (S), Barbro Widell (S), Maria Mata (S) och Bengt Bengtson (S)

Beslutsunderlag

1. Tjänsteutlåtande 2026-05-26
2. Trafikplan 2050 Samrådsversion

Beslutet expedieras till

- trafik@engelholm.se [mailto:trafik@engelholm.se] senast den 12 juni 2026
- miljo@engelholm.se för registrering i ärendehanteringssystem
- EC Miljöenheten

