



Enligt sändlista

**Programsamråd för detaljplan för  
del av Knustorp 10:6, Ring Knutstorp**  
Svalövs kommun, Skåne län.

## **Förslag till Behovsbedömning**

### **Miljökonsekvensbeskrivning, MKB**

Enligt bestämmelserna i 5 kap 18 § plan- och bygglagen samt 6 kap 11 § miljöbalken skall en miljöbedömning göras av detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Som underlag för kommunens ställningstagande till detta görs en behovsbedömning. Påvisar behovsbedömningen en betydande miljöpåverkan skall en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Kommunen skall göra behovsbedömningen enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905). Enligt denna skall vid bedömningen bl.a. hänsyn tas till de totaleffekter planen kan anses medföra, hälsa och säkerhetsaspekter samt påverkans storlek och fysiska omfattning.

Nedanstående redovisning av kriterier utgör grund för kommunens bedömning av om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### **Planens syfte**

Syftet med detaljplanen är att pröva utbyggnad av utbildningsrelaterade verksamheter i form av en högskola samt företagsby för teknikrelaterade företag. Vidare planeras en utbyggnad av befintlig bana med en ny halkbana kombinerat med en ny motorbana. Genom en utbyggnad av en halkbana och den befintliga motorbaneanläggningen möjliggörs även nya test- och tävlingsformer som kan bidra till ett ökat intresse för teknikutveckling och motorsport.

### **Planerad verksamhet**

De evenemang som är mest miljöpåverkande är de stora motortävlingarna. Dessa större evenemang äger rum huvudsakligen under sommarhalvåret, främst kring veckosluten. Utbyggnaden kommer också att medföra fler evenemang. Om hela motoranläggningen byggs kommer området också att rymma en mängd olika servicefunktioner. Här finns redan restaurang samt lokaler för undervisning, personal och deltagare. Verksamheten har också av säkerhetsskäl även en sjukvårds- och akutmottagning. Kurser och utbildningar kommer att vara bil- och motorcykelrelaterade.

## Platsens egenskaper

### Bebyggelse

Ca 870 m nordväst om Ring Knutstorp börjar Kågeröds villabebyggelse. Inom 600 meter från planområdet ligger ca 12 bostadshus eller gårdar. En grupp hus, intill väg 109 söder om banan, ligger ca 100 meter från själva motorbanan. Sex bostadshus angränsar till planområdet.

*Motivering: Redovisning för om buller och erforderliga riktvärden i övrigt för skyddsavstånd uppfylles. Kan även vara aktuellt för tänkt framtida byggnation inom planområdet då krav på skyddsavstånd kan förekomma även mellan verksamheter. Placering och specificering med användningsbestämmelser på tillkommande bebyggelse redovisas.*

### Förordnanden och skyddsvärden

Planområdet för Ring Knutstorp ligger inom riskintresse för totalförsvaret och Söderåsens riksintresse för naturvård. Den befintliga banan berör idag riksintresset för naturvård N 48 och den planerade utbyggnaden innebär att ytterligare ca 0,5 km<sup>2</sup> tas i anspråk av riksintresset. Söderåsen är geologiskt sett en horst, ett geologiskt fenomen som uppstår genom en förskjutning längs förkastningar.

Motorbanan berör området kring Vege å som omfattas av strandskydd. I detaljplanen får det bestämmas att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs för ett område, om det finns **särskilda skäl** och intresse av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen som väger tyngre än strandskyddsintresset.

*Motivering: Samtidigt som behovet av säkerhetsåtgärder och önskemål om tillkommande byggnation ska uppfyllas ska ianspråktagande av strandskyddsområde och mark för riksintresse begränsas där så är möjligt. Särskilda skäl anges och specificeras för eventuell tilltänkt åtgärd inom strandskyddsområde.*

### Kulturmiljövård

Inom planområdet finns flertal äldre hägnadssystem i form av stenvägar och stenrösen. Väster om Ring Knutstorp, delvis inom planområdet, finns en fast fornlämning i form av en fossil åker med röjningsrösen som är daterad till bronsåldern. Öster om planområdet finns en by/gårdstomt. Troligtvis en försvann byn under 1500-talet. Det finns uppgifter på att det fanns kvar ruiner på 1700-talet. Stenvägar är daterade till järnåldern. Mursystemen anses vara välbevarade och betecknas som "övrig kulturhistorisk lämning" enligt Riksantikvarieämbetet. Stenvägar berörs av utbyggnaden för den nya bandelen för halkbana/motortävlingar samt för företagsbyn. Skulle det visa sig att de har utgjort en socken-, eller bygräns så upphöjs de till fasta fornlämningar vilket ställer krav på arkeologiska undersökningar och tillstånd för ingrepp i fast fornlämning.

*Motivering: Arkeologisk utredning krävs för att avgöra boplatsens (Kågeröd 57:1) lokalisering och den fossila åkern kräver arkeologisk förundersökning. Länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kapitlet 10 § kulturminneslagen.*

## **Effekter på miljön**

### **Landskap**

Banan ligger i en terrängsvacka och omges i huvudsak av skog eller skogsdungar med öppnare gräsbevuxna marker i norr och en åsrygg i söder. I det öppna landskapet norr om banan finns vegetationsridåer och trädrader (alléer) i anslutning till markvägar och diken.

*Motivering: Lokalt är området redan påverkat av befintlig verksamhet. En utbyggnad påverkar landskapsbilden beroende på tänkt höjd, placering och utformning. För att minimera negativ påverkan bibehålles och även en förstärkning av skogsskärm runt banan föreslås. Bebyggelsens gestaltning och placering preciseras.*

### **Vegetation**

Befintlig vegetation består huvudsakligen av gräsbevuxna ytor och yngre skog. Utbyggnad av bana, byggnader m m, sker dels inom ett område med produktionskog av gran och dels inom öppen, gräsbevuxen mark.

*Motivering: Ett område med öppen mark, yngre skog och till viss del igenväxande öppen mark omvandlas till att vara en del ett iordningställt och varierat verksamhetsområde.*

### **Biotopskydd**

I området finns storvuxna ekar och även ett par vegetations- och trädradåer utmed stenvmurar/odlingsrösen som har ett värde ur biotopsynpunkt. Biotopskydd gäller normalt inom/vid odlingsmark och ej i skogsmark. I de fall som ekar, vegetationsridåer och stenvmurar påverkas sökes erforderlig dispens från biotopskydd.

*Motivering: Ekar inom området kan innehålla fridlysta arter och detta kontrolleras före fällning. Länsstyrelsen får medge dispens om det finns särskilda skäl. För ev biotopskydd med avseende på stenvmurar kontrolleras även med Skogsstyrelsen eftersom de beslutar om biotopskyddsområden i enskilda fall.*

### **Rekreation och friluftsliv**

Med friluftsområde menas ett område som utnyttjas oftare för friluftsliv och där en låg bullernivå är en särskild kvalitet. En promenadväg från Kågeröd passerar norr om området. Planområdet och område närmast tycks inte användas särskilt frekvent för rekreation. Planförslagets påverkan på rekreationsvärdena är av två slag. I det fall utbyggnad av anläggningen medför högre buller medför åtgärden att ett större område ianspråkats. Det är inte uteslutet att utbyggnaden kan komma att medföra att intrycket av orörd mark när man rör sig i landskapet än mer förändras.

*Motivering: Eftersom anläggningen funnits under lång tid söker man sig normalt inte till själva närområdet för att uppleva tystnad. Utbyggnaden bedöms ge små negativa konsekvenser för den närmaste lokala rekreationen. Verksamheten bör bedrivas så att bullerstörning till omgivningen begränsas genom att verksamheten så långt möjligt förläggs till mindre störningskänslig tid. Då verksamhet under kvällstid, söndagar och helgdagar medför större störning bör även en lämplig begränsning av verksamheten kunna anges. Ökad bullernivå medför påverkan på och att ett större område tas i anspråk. Bulleraspekten vad gäller friluftsliv/rekreation vid Söderåsen belyses.*

## **Påverkan på mark och vatten**

### **Mark**

De geotekniska förhållandena betraktas erfarenhetsmässigt som goda, förutom svämsedimenten närmast Vegeå. Markförhållanden har inte genomgått en geologisk undersökning. En sådan skulle kunna medföra att byggnation begränsas till vissa områden.

*Motivering: En geoteknisk undersökning bör redovisa huruvida och var erforderlig markstabilitet uppnås för den verksamhet som prövas lämplig i planläggningen. Även markhöjder redovisas och ses över med tanke på framtida vattennivåer.*

### **Dagvatten**

Planområdet delas i två delavrinningsområden. I söder rinner vattnet ut i Vegeå och i norr mot Snattabäcken. Snattabäcken rinner efterhand samman med Vegeå nordväst om planområdet.

Enligt planbeskrivning innebär framtida dagvattenhantering med fördröjning att mindre mängder av orenat dagvatten från motorbanan kommer att nå Vegeå. Det fortsatta arbetet får utvisa hur dagvattenfrågorna skall lösas.

*Motivering: Maximal avrinning eller dräneringsmönster, val av dagvattenlösning, infiltrationsförhållanden och ev risk för översvämning/uttorkning redovisas. Placering av ev fördröjningsmagasin infiltrationsbäddar eller svackdiken illustreras på karta.*

## Effekter på hälsan

### Buller

Bullerstörningar i omgivningarna uppkommer då motortävlingar genomförs. Buller kan eventuellt komma att öka något från motorbanan i området och även antalet kvällar och helger med evenemang. Det gäller i huvudsak helger mellan maj och september. Även om riktvärdena för buller uppfylls kommer motorbullret att höras. I Naturvårdsverkets författningssamling NFS 2004:16 finns riktvärden avseende buller från motorsportbanor och halkövningsbanor. Riktvärdena är en utgångspunkt och vägledning för den bedömning, som görs i varje enskilt fall. Särskilda skäl kan medföra att avsteg kan behöva göras från de angivna riktvärdena. Hög eller låg verksamhet vid banan kan vara ett sådant skäl till avsteg. Vid motorbanor med mycket lågt utnyttjande (mindre än 10 verksamhetsdagar per år) bör ett något högre riktvärde få gälla. Detta bör också kunna vara fallet vid enstaka tävlingstillfällen eller vid provning eller uppvisning av motorfordon. Riktvärdena bör avse de högsta ljudnivåer som uppkommer vid körning med de fordon som alstrar högst ljudnivåer. Sammanlagringseffekter vid samtidig start eller körning med flera fordon bör ingå i riktvärdet. Även andra ljud än motorbuller såsom ljud från högtalaranläggningar bör ingå i riktvärdesbedömningen. De högsta ljudnivåer som typiskt uppkommer vid verksamhet vid anläggningen bör ingå i bedömningen. Buller från trafik till och från anläggningen bör bedömas efter de riktvärden som gäller för trafikbuller. Förutom dessa värdena finns riktvärden för undervisningslokaler och vårdlokaler. Nattetid ska ingen bullrande verksamhet förekomma vid motorbanor.

*Motivering: När riktvärden överskrids är det mycket angeläget, att i möjligaste mån, minska bullret från anläggningen. Bullerskyddsåtgärder bör vidtas för att få ner nivåerna. Såväl åtgärder på fordon som vid banan bör övervägas. Åtgärder på fordonen bör kunna avse högre krav på avgasljuddämpning på de fordon som orsakar ljudnivåer som medför överskridande av riktvärde. Vid banor där gemensam start för flera fordon förekommer uppnås i allmänhet de högsta ljudnivåerna vid startsträckan. Om störningskänsliga områden exponeras av buller från startområdet kan detta åtgärdas genom bulleravskärmningar. Som underlag för verk samma skyddsåtgärder vid banan genomförs en bullerutredning.*

### Trafikbelastning och trafikbuller

Besökare som cyklar eller går till Ring Knutstorp använder sig av väg 109 med en infartsväg över Vege å. Det finns även möjlighet för gång- och cykeltrafikanter att ta sig till banan på grusvägar norr om anläggningen. Inga nya gång-, eller cykelvägar planeras för närvarande till anläggningen.

Väg 109 utnyttjas även för samtliga in- och utfarter till bananläggningen vilket innebär att förutom personal och besökare så använder även tävlingsteam med utrymmeskrävande lastbilar vägen. Vissa vägförbättrande åtgärder har nyligen utförts för att förbättra trafiksituationen vid infarten. Några ombyggnader av vägnätet är inte planerat inom ramen för detta projekt.

Trafikströmmarna varierar beroende på evenemangens storlek. På vardagar antages att den trafik som kommer att genereras av planerad verksamhet inte att ge någon märkbar trafikökning i närområdet. Medan under motortävlingar och andra evenemang ökade trafikströmmar uppstår under en begränsad tid. Området trafikmatas främst i nordväst via Knutstorpsvägen genom centrala Kågeröd och tillkommande trafik påverkar även trafiksituationen orten.

*Motivering: Förväntade trafikflöden, vid exempelvis internationella tävlingar eller större evenemang, redovisas i en trafikutredning som visar risker och förväntad trafikbelastning på tillfartsvägar. Är någon väg eller exempelvis korsning redan i dag överbelastad och behöver byggas om pga eller oavsett detta projekt? Med den beräknade publiktillströmningen måste kanske trafikstyrningsåtgärder genomföras för att inte köerna ska bli oacceptabla. Är det ett mindre problem för omgivningen att publiken lämnar banan samtidigt eftersom köbildning förväntas uppstå inne på parkeringsplatsen? Planförslaget kompletteras med specificerade ytor avsedda för parkering.*

### **Säkerhet och risker**

Både person- och godstransporter till och från området förväntas öka. Under några timmar vid de stora evenemangen kan trafiken öka markant jämfört med normalt. Frågan är om större tävlingar kan komma att förorsaka trafikstockningar i Kågeröd och hur trafiksäkerheten påverkas?

*Motivering: Trafiksäkerheten bedöms påverkas negativt. En riskinventering av eventuella förekommande och framtida verksamheter samt eventuell hantering och transport av eldfarlig vara etc som redovisar huruvida erforderliga riktvärden för skyddsavstånd till befintlig bebyggelse enligt bl.a. "Bättre plats för arbete" uppfylles redovisas.*

### **Luft och klimat**

Luftkvaliteten påverkas av två utsläppskällor. Den ena är verksamheten på motorbanan och då framförallt racingtävlingarna. Den andra faktorn är den tillkommande trafiken och vilket tillskott av luftföroreningar den ger till omgivningen. I övrigt påverkas luftkvalitet av luftfuktighet, temperatur eller klimat (regionalt eller lokalt) förändringar i luftrörelser (spridnings- och vindförhållanden). Planområdet och vägarna närmast intill är i huvudsak omgivna av skog vilket gör att spridningsförhållandena av lokala luftföroreningar inte är de bästa.

*Motivering: Transporter påverkar luft och klimat genom utsläpp av växthusgaser från fossila bränslen. Förslaget, med en lokalt ökad trafikstring, bedöms medför försämring av luftkvaliteten med ökade utsläpp av verksamhetsberoende, hälsofarliga ämnen.*

### **Miljöpåverkan från omgivningen**

Området är ostört. Den störning som förekommer orsakas av trafik på väg 109, genom påverkan på buller och luft. I övrigt finns inga verksamheter i närheten eller inom området som innebär några miljöstörningar eller risker.

## **Bedömning av behov av miljökonsekvensbeskrivning**

### **Samråd**

Samråd kring bedömningen har hållits med länsstyrelsen 2010-03-04. Samråd kring omfattningen, detaljeringsgraden och avgränsningen för miljökonsekvensbeskrivningen sker med länsstyrelsen och Söderåsens miljöförbund i samband med detta programsamråd.

### **Sammanfattande motivering**

En verksamhet samt de transporter den medför kan alltid ge en miljöpåverkan. Att planen berör område av riksintresse och strandskydd är viktiga faktorer att ha i åtanke i bedömningen. Riksintresset för naturvård bedöms inte utsättas för någon påtaglig skada eftersom det är fråga om en utökning av en befintlig anläggning. De negativa konsekvenserna för den regionala rekreationen och friluftslivet bedöms större med tanke på eventuellt ökat antal verksamhetsdagar och att de huvudsakliga bullerstörningarna uppkommer när de flesta är lediga och vill vara utomhus.

I förslaget hårdgöres omfattande ytor. Att exploatera och hårdgöra markytor innebär en belastning för vattenkretsloppet och en ansenlig förändring av vegetationen.

Motorbanor definieras enligt förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd som en anmälningspliktig verksamhet. Även en ändring av verksamheten är anmälningspliktig om ändringen har betydelse från störningssynpunkt.

Risk för överskridande av angivna riktvärden för buller anses som ett tillräckligt skäl till att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet *för människors hälsa eller miljön*.

En i detaljplaneskedet utvecklade Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) belyser olika frågeställningar utifrån olika alternativ och ger förslag på skyddsåtgärder.

Med utgångspunkt från föreliggande programförslag är den sammantagna bedömningen att ett genomförande av planen kan få en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten eller andra resurser.

### **Ställningstagande**

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 5 kap. 18 § PBL erfordras.

Bo & Bygg

Vlasta Sabljak  
Plan- och bygglovsarkitekt

## **Förslag till avgränsning**

### **Miljöaspekter att behandla i en miljökonsekvensbeskrivning**

Följande miljöaspekter bedöms bl.a. vara relevanta:

#### **Hälsa och säkerhet**

- Buller från motorbana, verksamheter och transporter samt dess eventuella negativa inverkan på:
  - rekreations- och friluftslivet.
  - eventuell tillkommande bebyggelse
  - hälsa
- Trafikstudie avseende trafik och transporter samt deras eventuella negativa inverkan på
  - luftkvalitet
  - trafiksäkerhet
  - påverkan på trafiken och vägnätet i övrigt
- En riskinventering av förekommande och framtida verksamheter samt eventuell hantering och transport av eldfarlig vara etc som redovisar huruvida erforderliga riktvärden för skyddsavstånd uppfylles.

#### **Naturmiljö**

- Påverkan på riksintresseområde.
- Påverkan på strandskydd och miljön kring Vegeå.
- Påverkan på biotopskyddade områden inom utbyggnadsområdet.
- Indirekt påverkan med avseende på djur (främst fågellivet).

#### **Påverkan på mark och vatten**

- Val av dagvattenlösning, infiltrationsförhållanden m.m. redovisas
- Erforderlig geoteknisk undersökning/bedömning utföres.
- Luftkvalitet och dess eventuella negativa inverkan på natur och växter.

I övrigt belyses rekreationsintressen avseende omgivningspåverkan av buller samt kulturmiljöfrågor avseende närliggande fornlämningar.

## **Geografisk avgränsning**

Miljöbedömningen behandlar i första hand det geografiska område som planen kommer att påverka. När det gäller buller och trafik beskrivs konsekvenserna för ett större område.