

Planbeskrivning

Detaljplan för Del av Knutstorp 10:6 (Ring Knutstorp) Kågeröd, Svalövs kommun

Samrådshandling





Detaljplan för del av Knutstorp 10:6
Samrådshandling

► Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Om detaljplan	4
Inledning.....	5
Tidigare ställningstaganden	6
Förutsättningar och förändringar	11
Konsekvenser	26
Planens genomförande	32

► Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att planlägga för den befintliga anläggningen samt en utbyggnad av motorbanan. Denna utbyggnad har prövats i en tillståndsprocess enligt Miljöbalken och i och med planläggningen möjliggörs det som tillstånd har beslutats om (delar av tillståndsbeslutet har överklagats till Mark- och miljödomstolen). Vidare är syftet att möjliggöra en utveckling av verksamheter i området i form av en företagsby för teknikrelaterade företag.

Området planläggs till största delen för motorbana (**R₁**). I planområdets centrala delar planläggs för motorbana, högskola, gymnasieskola och verksamheter (**R₁S₁Z**). Delar av planområdet planläggs även för solenergianläggning (**E₁**). Genom egenskapsbestämmelser regleras bl.a. att...

- ... delar av området inte får förses med byggnad
- ... bullerskydd ska finnas runt delar av banan
- ... marken i vissa delar ska möjliggöra för fördröjning av dagvatten
- ... parkering får anläggas
- ... marken i vissa delar ska vara genomsläpplig

I planarbetets inledningsskede konstaterades att detaljplanens genomförande kan komma att medföra betydande miljöpåverkan och därmed ska en strategisk miljöbedömning göras. Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats. Den samlade bedömningen i MKB:n är att de betydande miljöeffekterna utgörs av buller och utsläpp till vatten. I planbeskrivningen redovisas en sammanfattning av MKB samt de konsekvenser och skyddsåtgärder som planförslaget medför.

► Om detaljplan

En detaljplan styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis till ändamålen bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera utformning såsom husstorlek, byggnadshöjd och vilket avstånd huset skall ha till fastighetsgräns.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva markanvändningen och bebyggelsen.

För att underlätta förståelsen för planförslaget och dess innebörd finns denna planbeskrivning. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.

Detaljplaneprocessen

Planprocessen startar när exempelvis kommunen själv, en byggherre, exploatörer eller enskilda personer inkommer med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Samhällsbyggnadsnämnden ger uppdrag till samhällsbyggnadsförvaltningen att ta fram ett förslag till detaljplan.

Efter att ett planförslag tagits fram hålls samråd med bland annat länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse avseende aktuell planläggning.

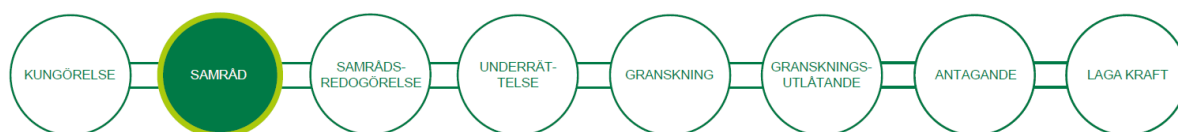
Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter kopplat till aktuellt ärende. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Efter att planförslaget reviderats utifrån samrådet så hålls en granskning. Granskningen innebär att kommunen ger möjlighet för bland annat myndigheter och sakägare att lämna synpunkter på ett slutgiltigt planförslag. Efter granskningstidens slut sammanställs eventuella synpunkter i ett granskningsutlåtande.

Planförfarande

Tidplanen för detaljplanearbetet kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen i ärendet. Bland annat så kan utredningar, samrådsprocess och överklaganden förlänga tidplanen.

Planprocessen genomförs med utökat planförfarande enligt 5 kap 6 § Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) i dess lydelse t.o.m. SFS 2020:253, se illustration nedan. Planen förväntas kunna antas av Samhällsbyggnadsnämnden under fjärde kvartalet 2021.



► Inledning

Handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med planbestämmelser
- Grundkarta, redovisad på plankartan
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Programsamrådsredogörelse

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att planlägga för den befintliga anläggningen samt en utbyggnad av motorbanan i enlighet med beslutat tillstånd enligt Miljöbalken (delar av beslutet har överklagats till Mark- och miljödomstolen). Vidare är syftet att möjliggöra högskola, gymnasieskola, utveckling av verksamheter i området i form av en företagsby för teknikrelaterade företag samt solenergianläggning.

Detaljplanen har utformats enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (2014:5).

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget norr om länsväg 109, cirka 1 km sydost om Kågeröds tätort i Svalövs kommun. Det avgränsas av omkringliggande bostadsfastigheter och skogsområden.

Planområdet omfattar cirka 90,5 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdet utgörs av en del av fastigheten Knutstorp 10:6 som ägs av Knutstorps Gård och arrenderas till Ring Knutstorp AB. Nuvarande arrendavtal upprättades år 2006 och sträcker sig till år 2050.

Betydande miljöpåverkan

I planarbetets inledningsskede konstaterades att detaljplanens genomförande kan komma att medföra betydande miljöpåverkan och därmed ska en strategisk miljöbedömning göras. Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats. De miljöaspekter där betydande effekter inte kunde uteslutas under förarbetet till MKB:n utgörs av buller och utsläpp till vatten. Under förutsättning att relevanta och i MKB:n redovisade skyddsåtgärder vidtas bedöms detaljplanens genomförande inte ge upphov till någon betydande miljöpåverkan. I denna planbeskrivning redovisas en sammanfattning av MKB samt de konsekvenser och skyddsåtgärder som planförslaget medför.

► Tidigare ställningstaganden

Tidigare beslut och bakgrund

Plan- och strategiutskottet Svalövs kommun beslutade 2008-04-02 §39 om plantillstånd för upprättande av detaljplan för Ring Knutstorp. 2010-04-28 § 38 beslutade Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet att genomföra programsamråd för detaljplan för del av fastigheten Knutstorp 10:6 (Ring Knutstorp). Det beslutades också att en miljökonsekvensbeskrivning erfordras. Programsamrådet genomfördes under tiden 2 juni - 2 september 2010.

Efter programsamrådet avstannade planarbetet och detaljplanen låg vilande till år 2019 då beslut om att återuppta planarbetet fattades av Samhällsbyggnadsnämnden 2019-03-21 § 47.

Tillstånd enligt Miljöbalken

Ring Knutstorp AB har beslut från miljöprövningsdelegationen i Skåne att bedriva befintlig verksamhet samt utöka befintlig anläggning inom fastigheten Knutstorp 10:6 genom en utbyggnad av befintlig bana. Tillståndet är meddelat 4 juni år 2020. Vissa villkor har överklagats och beslut angående detta inväntas. Tillståndet är för närvarande tidsbegränsat till 31 december 2030 men har överklagats till Mark och Miljödomstolen. Arbetet med denna detaljplan pågår parallellt med tillståndprocessen.

Översiktsplan

Svalövs kommuns översiktsplan antogs år 2007. I denna nämns inga utvecklingsplaner för Ring Knutstorp. För Kågeröds tätort finns utbyggnadsområden för bostäder i norr och öster. Totalt innebär utbyggnadsområdena ett tillskott på cirka 850 lägenheter. Utbyggnadsområdena i den gällande översiktsplanen bedöms inte påverkas av en utveckling av Ring Knutstorp enligt denna detaljplan.

Kommunen arbetar med att ta fram en ny översiktsplan. Ett förslag har varit ute för granskning under januari-mars 2021 och i utvecklingsstrategin identifieras Kågeröd som en serviceort och bytespunkt för kollektivtrafik. Strategiska frågor för orten är bl.a. att utveckla besöksnäringen och boendemiljöer för besökare samt att samla nya verksamhetsområden i anslutning till befintliga. Ring Knutstorp beskrivs som ett eget tema med en beskrivning av de utvecklingsplaner som finns, hänvisning till en avsiktsförklaring mellan Svalövs kommun och Ring Knutstorp AB samt ställningstagandet att *"Svalövs kommuns strävar efter en utveckling av verksamheten Ring Knutstorp som går i samklang med utvecklingen i övriga kommunen och där stor hänsyn tas till kringliggande miljöer och befintliga värden i natur-, kultur- och boendemiljöer. För att utvecklingen av Ring Knutstorp ska möjliggöra för en utveckling av hela Svalövs kommun och regionen i stort, behöver transportleder och kommunikationer mellan motorbanan och viktiga målpunkter utvecklas och hållbara transportalternativ främjas."* I förslaget till framtida markanvändning är området runt Ring Knutstorp utpekade för *Ny/ändrad markanvändning*.

Fördjupad översiktsplan för Söderåsen

Svalövs, Bjuvs, Klippans och Åstorps kommuner har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan för Söderåsen. "Med utgångspunkt från en ekologisk grundsyn" anges en vision för Söderåsens utveckling, tillsammans med konkreta förslag på hur visionen är tänkt att förverkligas. I dokumenten omnämns inte Ring Knutstorp och denna detaljplan bedöms vara förenligt med fördjupningen av översiktsplan.

Planprogram

För cirka 10 år sedan var ett planprogram för området ute för samråd. Detta följdes sedan inte upp av någon detaljplaneprocess förrän i samband med det nu aktuella planarbetet. Frågor som hanterades i programarbetet integreras i arbetet med denna detaljplan.

Detaljplaner

Området är i dagsläget inte detaljplanelagt.

Avsiktsförklaring

Svalövs kommun har sedan den 21 mars 2018 en gemensam avsiktsförklaring med Ring Knutstorp AB som visar parternas viljeinriktning och hur man tillsammans avser att samverka när det gäller framtida utveckling av verksamheten på motorbanan i Kågeröd. I denna anges följande;

Motorbanan Ring Knutstorp är ett av de största besöksmålen i Svalövs kommun och har stor potential att utvecklas, både gällande arbetstillfällen och antal besökare till området. Denna avsiktsförklaring mellan Svalövs kommun och exploatören Ring Knutstorp AB visar parternas viljeinriktning och hur parterna avser att samarbeta framöver.

- Svalövs kommun och Ring Knutstorp AB är överens om att gemensamt:
- Tillvarata möjligheterna att utveckla motorbanan Ring Knutstorp exempelvis vad avser testkörning, körutbildningar och provning av teknik.
- Verka för att utveckla en teknikpark med tillverkning inom det fordonstekniska området, i första hand i anslutning till motorbanan Ring Knutstorp.
- Verka för en fortsatt satsning inom utbildningsområdet, exempelvis genom utbyggnad av det gymnasieprogram som är förlagt till motorbanan.
- Skapa förutsättningar för fortsatt gynnsam utveckling vad gäller satsningar kopplade till fordonsindustrin.
- Tillvarata de möjligheter som ges att skapa nationella och internationella samarbeten gällande fordonsprovning och verksamheter kopplade till detta.
- Verka för en bättre standard på länsvägar 106, 109 samt 110.

Åtgärdsvalstudie för väg 109

Trafikverket har tillsammans med bl.a. Svalövs kommun tagit fram en åtgärdsvalsstudie för stråket Helsingborg-Kågeröd. I åtgärdsvalsstudien konstateras att alternativet för förbifart förbi Kågeröd är att bygga ny väg (steg 4 enligt fyrstegsprincipen) och att detta har medelhög relevans för den totala måluppfyllelsen. Även genomförbarheten bedöms som medelhög och slutsatsen är att en ny förbifart inte är aktuell som en enskild åtgärd. (TRV2015/69140)

I Skånes regionala transportinfrastrukturplan 2018-2029 finns vägsträckan inte med bland de namngivna regionala objekten. Bedömningen är därför att en ny sträckning av väg 109 förbi planområdet inte kommer att vara aktuell under de närmaste åren. (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029, antagen 2018-12-11)

Övriga kommunala dokument

Dagvattenpolicy

Enligt dagvattenpolicyns (2013) principer ska dagvattensystem vid ny- och ombyggnation utformas med hänsyn till lokala förutsättningar, dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet. Systemen ska utformas så att skadliga uppdämningar undviks vid kraftiga regn, och dagvattenflöden ska reduceras och regleras så att belastningen på ledningsnät och recipienter begränsas.

Naturvårdsprogram

Svalövs kommuns naturvårdsprogram antogs 2017 och syftar till att:

- beskriva värdefulla natur- och kulturmiljöer i Svalövs kommun
- vårda, skydda och utveckla värdefulla natur- och kulturmiljöer på landsbygden och i tätorterna
- vara ett kunskapsunderlag i den fysiska planeringen, vid exploatering, bygglovsärenden och vid miljökonsekvensbeskrivningar

- vara ett kunskapsunderlag för förskola och skolans uteundervisning
- visa kommuninvånarna och besökarna var de värdefulla natur- och kulturmiljöerna finns
- öka och sprida kunskap om biologisk mångfald, ekosystemtjänster, grönstruktur och landskapskonventionen.

Programmet beskriver kommunens arbete med att värna, vårda och visa naturen och innehåller 10 generella råd för grönare tätorter. Värdefulla naturområden pekas ut och ett av dessa är Vege å där önskad utveckling som nämns är *flödesutjämnande åtgärder som t. ex. anläggande av våtmarker, återmeandra raka åsträckor och undanröja vandringshinder för fisk*. I ett annat avsnitt beskrivs Kågeröds tätorts grönstruktur. Beskrivningen omfattar inte området runt Ring Knutstorp och således pekas inga särskilda faktorer eller förutsättningar ut i anslutning till planområdet.

Näringslivsstrategi

Svalövs kommuns näringslivsstrategi 2017-2022 anger målbilden att Svalövs kommun ska uppfattas som en attraktiv företagarkommun med ett blomstrande näringsliv där det är gott att leva och verka. Strategins övergripande mål är att utveckla näringslivet i hela kommunen, samarbeta över gränser och att alla kontakter med näringslivet ska präglas av en positiv attityd. För att nå målbilden har följande fokusområden tagits fram i dialog med näringslivet: *Dialog mellan företag och kommun, Myndighetsfrågor, Samhällsbyggnad och Näringslivsinriktade utvecklingsfrågor*.

Miljömål

De 16 nationella miljömål som har antagits av riksdagen syftar till att:

- Främja människors hälsa.
- Värna den biologiska mångfalden och naturmiljön.
- Ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena.
- Bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga.
- Trygga en god hushållning med naturresurserna.

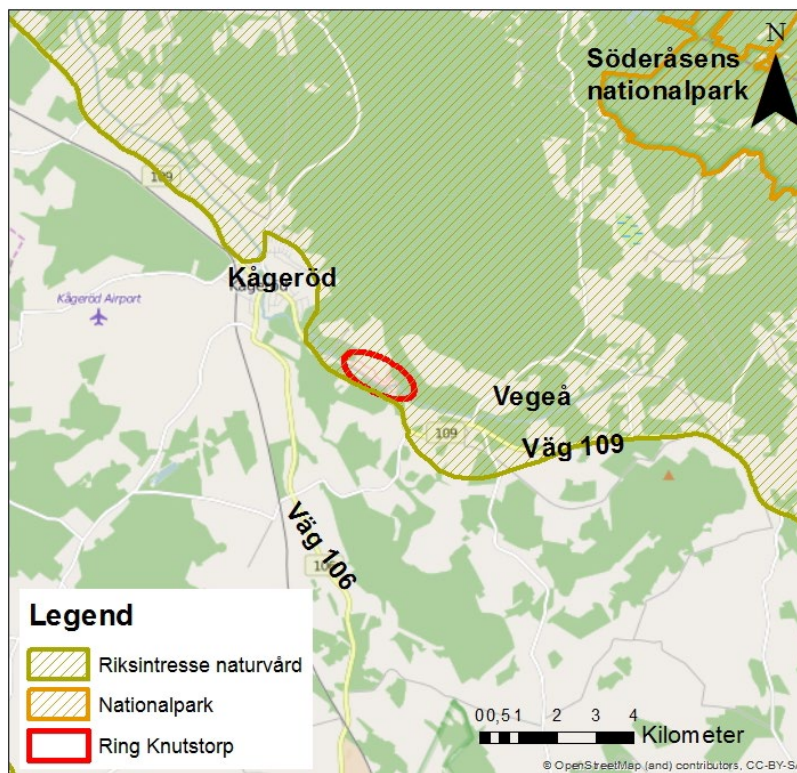
Kommunerna ansvarar för lokala anpassningar av de nationella målen och åtgärdsprogrammet för Svalövs miljömål utgår från fokusområdena *Hållbara transporter, Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag, Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser, Skydd av Skånes natur- och kulturvärden samt Hållbar konsumtion*.

Riksintressen enligt 3 eller 4 kap Miljöbalken

Naturvård

Söderåsen med vattendrag och Jällabjär utgör riksintresse för naturvård (N48). Planområdet ligger i kanten av detta riksintresse, se figur nedan. Riksintresseområdet Söderåsen med omgivningar innefattar urbergshorsten Söderåsen med intilliggande slätt. Naturmiljön på Söderåsen domineras av skogsmark där odlad granskog och lövskog av olika karaktär förekommer. Särskilt värdefulla biotoper är ädellövskogsområden i sluttningar och raviner samt sumpalskogarna. I skogsbruket har lövskogskulturer fått allt mer utrymme. Stora arealer utgörs av betesmarker varav flera är naturbetesmarker med skyddsvärd fauna och flora.

I registerbladet för riksintresset för naturvård anges bland annat i värdeomdöme att vattendragen i de stora ravinerna är förhållandevis opåverkade. Bäckarna innehåller en intressant flora och fauna. I förutläggningar för bevarande anges bland annat att "bibehålla sammanhängande ädellövskogsområden med så stor andel ädellövskog för fri utveckling som möjligt, vilket är av betydelse för hela ekosystemet och särskilt flera hotade insektsarter som lever på gamla och multnande lövträd". Ingrepp som medför att områdets naturvärde skadas kan vara kulvertering, vattenuttag samt utsläpp av försurande ämnen och tillförsel av organiska gifter. Områdets värden kan påverkas negativt av bebyggelse och vägdragningar. I beskrivningen av områdets huvuddrag framgår att det finns häckande fågelarter i anslutning till lövskogarna. Planområdet är beläget i riksintresseområdets utkant och det omfattar endast en mycket begränsad del av det totala riksintresseområdet. Motorbanan är etablerad på platsen sedan lång tid tillbaka och de värden som riksintresset är utpekade för är inte



Karta över riksintresse för naturvård och Söderåsens nationalpark (överst) samt riksintresse för friluftsliv (nederst). Planområdet läge är markerat med rött. (© Lantmäteriet)

Motorbanan är etablerad på platsen sedan lång tid tillbaka och de värden som riksintresset är utpekade för är inte

framträdande inom planområdet. Bedömningen är därför att detaljplanen inte medför någon påverkan på riksintresset.

Friluftsliv

Delar av Söderåsen utgör område av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap miljöbalken (F23). Planområdet ligger ca 2,6 km från riksintressets närmaste del. Riksintresset omfattar Söderåsens sluttningar vars värde ligger i att vara ett stort sammanhängande område med varierande och värdefull natur och som huvudsakligen är tillgänglig för allmänheten. Det är av betydelse för rekreation. Förutsättningar för att riksintressets värden skall kunna bibehållas och utvecklas är att tillgängligheten bevaras. I och med planområdets omfattning och läge i förhållande till riksintresseområdet, samt det faktum att motorbanan som anläggning är etablerad sedan länge, bedöms detaljplanen inte innebära någon påverkan på riksintresset.

Totalförsvarets militära del

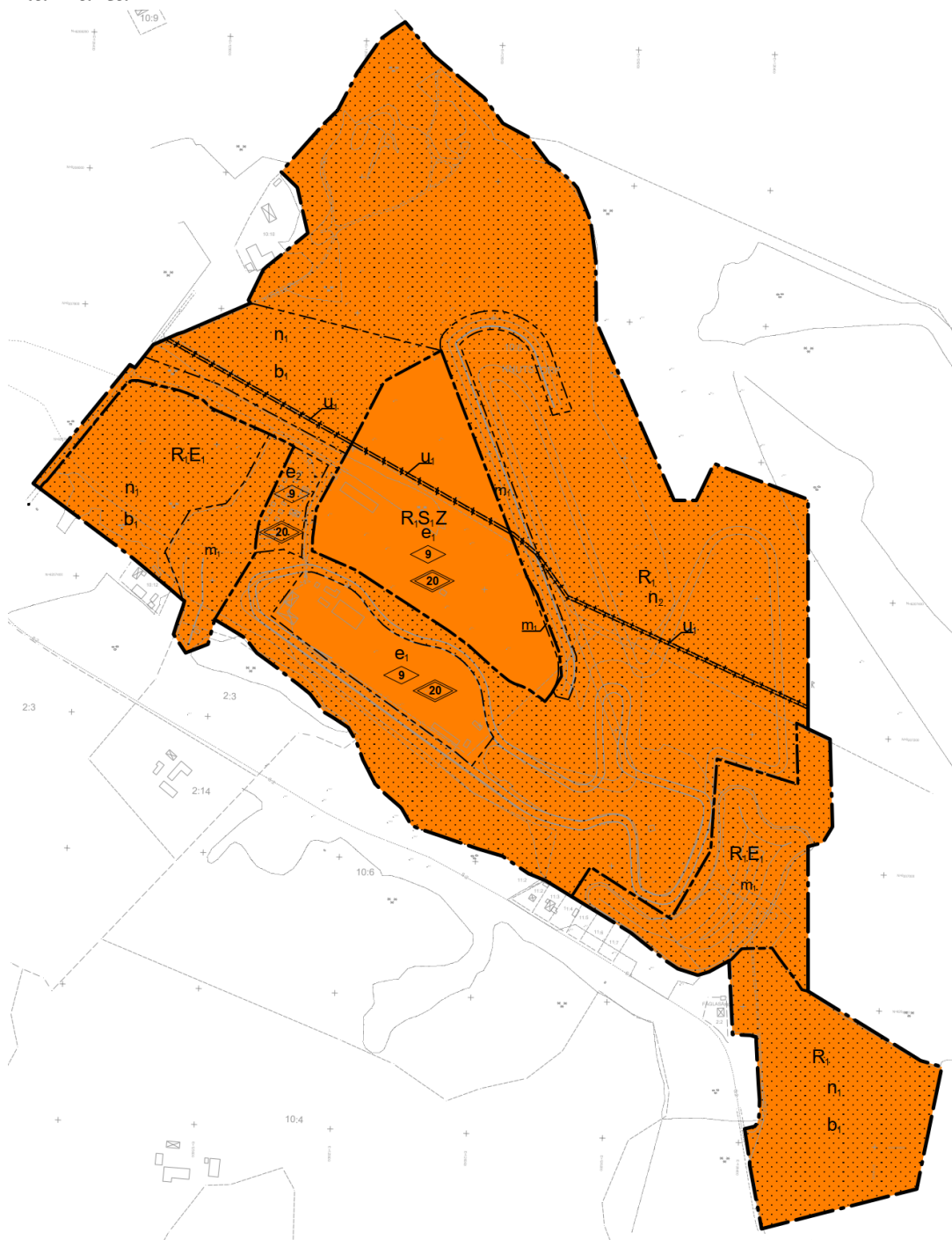
Planområdet ligger inom påverkansområde för väderradar Bjäre TM0093 vilket är ett utpekat riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Inom påverkansområde för väderradar ska alla höga objekt remitteras Försvarsmakten. Med höga objekt avses objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Med sammanhållen bebyggelse avses de områden som utgör tätort på Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000. Eftersom högsta totalhöjd inom planområdet regleras till 20 meter bedöms inte planen ha en negativ påverkan på riksintresse för totalförsvarets militära del.

► Förutsättningar och förändringar



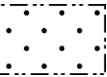
Planförslag

Detaljplanens syfte är att planlägga befintlig verksamhet samt att möjliggöra en utbyggnad av motorbanan och en etablering av nya verksamheter med koppling dagens verksamhet, exempelvis handel, kontor, verkstad eller småskalig tillverkning inom fordonsteknik. Området planläggs som kvartersmark för besöksanläggning i form av motorbana (**R₁**). I de centrala delarna av området medger detaljplanen även högskola, gymnasieskola och verksamheter (**R₁S₁Z**), och i vissa delar i öster och väster medger planen solenergianläggning (**E₁**). I planområdets östra del ska fördröjningsmagasin för hantering av dagvatten anläggas och längs delar av motorbanan ska bullervall finnas.

Plankarta



Planbestämmelser

- R₁ Motorbana**
Användningen ska tillämpas för områden för verksamheter som riktar sig till besökare. Hör ingår kulturella och religiösa verksamheter, sport- och idrottsverksamheter samt övriga besöksverksamheter. Även komplement till verksamheten besöksanläggningar ingår i användningen.
- S₁ Högskola, gymnasieskola**
Användningen Skola används för områden för förskola, fritidshem, skola eller annan jämförlig verksamhet. Även komplement till skolverksamheten ingår i användningen.
- Z Verksamheter**
Användningen Verksamheter ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.
- E₁ Solenergianläggning**
Användningen Tekniska anläggningar används för områden för tekniskt ändamål. Även komplement till den tekniska anläggningen ingår i användningen.
-  **Högsta byggnadshöjd i meter (9 meter)**
Bestämmelser om byggnadshöjd reglerar avståndet från markplanet till skärningen mellan fasadplanet och ett takplan med 45 graders lutning.
-  **Högsta totalhöjd i meter (20 meter)**
Bestämmelser om totalhöjd reglerar höjd på byggnader inklusive uppstickande delar ovan takkonstruktion, till exempel skorstenar, antenner, mastar och hisschakt.
-  **Prickmark**
Bestämmelsen reglerar att marken inte får förses med byggnader. Andra anläggningar, som exempelvis parkering, får uppföras.
- e₁ Högsta utnyttjandegrad är 20% byggnadsarea**
Största byggnadsarea för huvudbyggnad och komplementbyggnader inom egenskapsområdet. Byggnadsarea är den yta som en byggnad upptar på marken.
- e₂ Högsta utnyttjandegrad är 25% byggnadsarea**
Största byggnadsarea för huvudbyggnad och komplementbyggnader inom egenskapsområdet. Byggnadsarea är den yta som en byggnad upptar på marken.
- b₁ Marken ska vara genomsläpplig**
Bestämmelsen innebär att marken inte får beläggas med hårdgjord yta. Syftet är bl.a. att möjliggöra infiltration av dagvatten.
- n₁ Parkering**
Bestämmelsen innebär att parkering får anläggas i berörd del av planområdet.
- n₂ Marken ska möjliggöra fördröjningsmagasin för dagvatten**
Syftet med bestämmelsen är att reglera dagvattenflöden från planområdet samt skydda recipienter från negativ påverkan.

- m₁** **Marken ska möjliggöra bullerskydd**
Syftet med bestämmelsen är att skydda omkringliggande bebyggelse från bullerstörningar från motorbanans verksamhet.
- u** **U-område**
Bestämmelsen innebär att allmänna ledningar ska vara tillgängliga, syftet är att möjliggöra för bl.a. underhåll.

Områdets historia

Ring Knutstorp är omnämnd i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram över särskilt värdefulla kulturmiljöer i Skåne. I programmet anges bl.a. att "Ring Knutstorp hör till Skånes modernare kulturmiljöer. År 1951 anlades den första banan för motocross, vilket följdes av banor för biltävlingar, rallycross, terrängkörning. Till området hör även en halkövningsbana, konferensanläggning, restaurang, cafeteria och omklädningsrum".

Knutstorp ligger i övergångsbygden mellan Svalövsslätten och Söderåsen. Söder respektive sydväst om motorbanan ligger de två godsens Axelvold och Knutstorp vars huvudbyggnader har anor från 1800-talet. Förutom huvudbyggnaderna är även alléerna, ekhagarna, ädellövskogen, de öppna åkerfälten, de utifrån godsens dominerade äldre byggnaderna, skolan och järnvägsstationen väsentliga för kulturlandskapet.

Landskap och natur

Terrängförhållanden

Planområdet ligger i en terrängsvacka som i söder omges av en åsrygg. Landskapet runt om verksamhetsområdet består av skogsmark och en del jordbrukslandskap med gårdsmiljöer, åkermark och betesmarker. Vege å löper genom planområdet och nordost om planområdet löper Snattabäcken som ansluter till Vege å i Kågeröds tätort.

Markytans höjd över havet varierar mellan ca +79 i anslutning till depåområdet till ca +90 i planområdets norra del.

Naturmiljö vid banområdet

Banan ligger i en terrängsvacka och omges i söder av en åsrygg som i stor utsträckning används för åskådarplatser vid stora evenemang. I norr omges banan i huvudsak av skog och skogsdungar med mellanliggande öppna gräsbevuxna marker. I det öppna landskapet norr om banan finns vegetationsridåer och trädrader i anslutning till vägar och diken.



Ortofoto över Ring Knutstorp och omkringliggande naturmiljöer. (© Lantmäteriet)

Biotopskydd

Norr om banområdet finns en trädrad med ekar som efter inventering av naturvärden har klassats som allé och därmed omfattas av biotopskydd. Öster om allén finns ett odlingsröse. Inom planområdet finns det också ett flertal äldre hägnadssystem i form av stenmurar. Länsstyrelsen har vid en besiktning år 2010 bedömt att odlingsröset inte är beläget inom jordbruksmark och därmed inte omfattas av det generella biotopskyddet. Detta har bekräftats i samband med den tillståndsansökan för befintlig och tillkommande bana.

Enligt beviljad dispens från Länsstyrelsen får ett antal ekar i ovan omtalade allé fällas. I tillståndet regleras hur fällda trädstammar ska hanteras och placeras samt hur och när plantering av nya träd ska ske. Inom ramen för tillståndsansökan har dispens för ingrepp i biotopskyddet beviljats.

Jordbruksmark

Planområdet är beläget i övergången mellan jordbruksmark i söder och skogsmark i norr. Markytan i planområdets sydöstra del är att betrakta som jordbruksmark men den har inte brukats på många år och markägaren har i dagsläget inga planer på att återuppta jordbruk på denna markyta. Arrendeavtalet mellan markägaren och Ring Knutstorp AB stäcker sig till år 2050 varför ett återupptaget jordbruk får anses som högst osannolikt. I och med att markytan till sin omfattning är begränsad i förhållande till den totala jordbruksareal som finns i närområdet bedöms ytan vid behov kunna tas i anspråk för parkering på samma sätt som den har gjorts sedan flera år tillbaka. Genom egenskapsbestämmelse säkerställs att marken inte får hårdgöras.

Vattenområden

Genom planområdets södra del rinner Vege å som har en längd på cirka 50 km och går genom en nedskuren åfåra söder om banan. I planområdets nordöstra del rinner den mindre Snattabäcken som går ihop med Vege å inne i Kågeröds tätort.

Vege ås ekologiska status är klassad som måttlig och den kemiska statusen bedöms som god med undantag för kvicksilver och PBDE. Snattabäcken har inte statusklassats.



Vege å (Foto: Pernilla Sjöström)

Söder om motorbanan och söder om fornåkern i väster finns det i Vege å kontrollpunkter för elfiskeregistret.

Strandskydd

Vege å omfattas av 100 meters strandskydd (Miljöbalken kap 7) på båda sidor. Vid tidigare om- och tillbyggnader kring anläggningen har ett 10-tal dispenser från strandskyddsbestämmelserna medgivits. Det har då bl.a. handlat om uppförande av byggnader, gångbroar, murar samt den nyuppförda bullervallen i planområdets västra del.

I samband med denna detaljplan föreslås ett generellt upphävande av strandskyddet inom området. Argumentet för detta är att det strandskyddade vattendraget är beläget inom det inhägnade banområdet och svårigheten att avgränsa vilka delar som skulle kunna omfattas av strandskydd eller inte. Det området som föreslås upphävas utgör endast en begränsad del av vattendragets totala strandskyddsområde. Denna del bedöms sakna betydelse för strandskyddets syften i och med att det inte finns några utpekade naturvärden och i och med att ån går i själva banans direkta närhet är detta att betrakta som ett riskområde där allmänhetens tillträde är direkt olämplig.

Särskilda skäl för upphävande av strandskydd inom hela planområdet:

- **Marken har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.** Motorbanan är en etablerad anläggning som har bedrivit verksamhet på platsen sedan 1950-talet. Därmed anses marken vara ianspråktagen. Inom det strandskyddade området finns inga utpekade naturvärden och allmänhetens tillträde till det strandskyddade området är olämpligt.
- **Marken behövs för att utvidga en pågående verksamhet.** Då motorbanan är etablerad sedan länge finns inte möjlighet att expandera på annan plats än den aktuella.

Landskapsbild

Cirka 3 km norr om planområdet finns ett större område utpekade i länets naturvårdsprogram som att ha den högsta nivån av värde med avseende på terrängformer och landskapsbild.

Detaljplanen möjliggör för utbyggnad av motorbanan och för ny verksamhetsbebyggelse. Bedömningen är att banornas strukturer i marknivå och byggrätternas koncentration till vissa delområden kopplat till begränsning av byggnadshöjd, totalhöjd och exploateringsgrad innebär att landskapsbilden kring Söderåsen och dess randzoner inte riskerar att påverkas negativt.

Söderåsen

Söderåsen och omkringliggande slätt är en av Sveriges nationalparker och ett betydelsefullt natur- och rekreationsområde. Området är beläget norr om Ring Knutstorp och geologiskt utgörs åsen av en urbergshorst. Miljön domineras av skogsmark där gran- och lövskog av olika karaktärer förekommer. Inom området finns även stora arealer betesmark med skyddsvärd och i vissa fall internationellt intressant flora och fauna. Söderåsen och dess intilliggande slätt ligger till drygt 60% i Svalövs kommun men ligger även inom tre andra kommuner (Bjuv, Åstorp och Klippans kommuner). Söderåsen tar årligen emot ca 800 000 besökare.

Hela eller delar av Söderåsen är utpekade som:

- Natura 2000-område enligt SCI-direktivet (habitatdirektivet). Här bör särskilt nämnas *Hal-labäckens dalgång*, *Klöva hallar* och *Smedjebacken*
- Riksintresse för naturvård (N 48)
- Riksintresse för friluftslivet (F 23)

Ring Knutstorp ligger inom riksintresset för naturvård och den planerade utbyggnaden av motorbanan tar ca 0,5 km² av riksintresset i anspråk. Planområdet och de åtgärder som denna detaljplan ska möjliggöra är belägna utanför de utpekade områdenas kärnområden. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintressen

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s översiktliga jordartskarta består marken söder om Söderåsen mestadels av lerig och sandig morän. I norra delen av planområdet finns större inslag av isälvsediment och i södra delen, längs Vege å, finns även inslag av sandig morän och svämsediment (ler-silt). I vissa områden förekommer även kärrtorv, morängrovlera och urberg. Enligt den geotekniska utredning som togs fram 2016 utgörs de ytliga jordlagren i området av något mullhaltig sand eller sandmorän ner till cirka 0,25-0,5 m under markytan.

Isälvsediment och sandig morän lämpar sig i regel bra för byggnation medan lerig morän kan medföra att det behövs förstärkningar i grundläggningen utifrån friktionsrisk. Då jordarterna varierar och planeringsunderlaget är översiktligt bör markens geotekniska egenskaper och grundvattennivån i jordlagren utredas vidare i samband med detaljplanens genomförandeskedan.

Vege å är i VISS registrerad som ytvattenförekomst. Inom planområdet finns ingen registrerad grundvattenförekomst.

Markradon

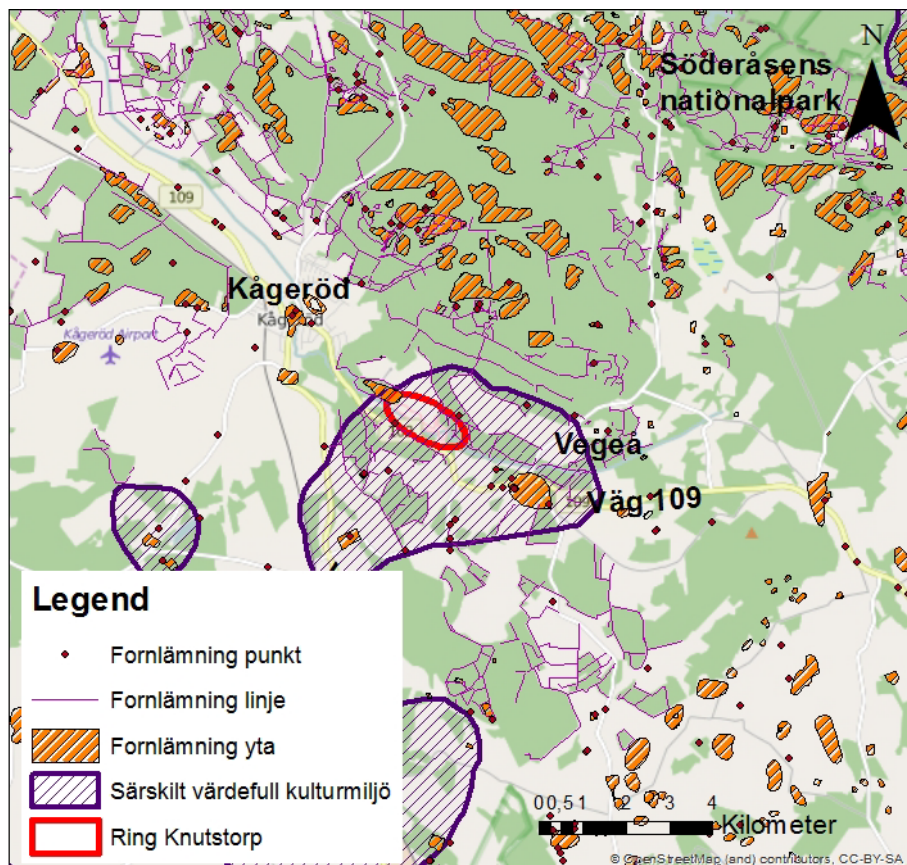
Enligt översiktlig markradonkartering i Svalövs kommun av SGU (1990) är marken i planområdet att betrakta som "normalriskområde".

Fornlämningar

I planområdets västra del finns en fast fornlämning i form av fossil åkermark med röjningsrösen (RAÄ nummer: *Kågeröd 250*) som är daterad till bronsåldern. Den nordvästra delen har delvis odlats bort och den östra delen berörs av de 14 fritidsstugorna som tillhör motorbanan. Vid byggandet av stugorna och restaurangen påträffades inga fornlämningar. I anslutning till odlingsmark norr och öster om motorbanan, samt på fornåterns norra och södra sida, finns ett antal större stenmurar som är daterade till järnåldern. Mursystemen anses vara välbevarade och har den antikvariska bedömningen "övrig kulturhistorisk lämning". Öster om planområdet finns en by/gårdstomt (RAÄ nummer *Kågeröd 57:1*) som troligen härrör från medeltiden.

I samband med markarbeten som genomfördes vid fornåtern då stugbyn uppfördes påträffades inga lämningar av kulturhistoriskt värde. Bedömningen är att denna yta bör gå att nyttjande som kompletterande parkering (se nedan) utan att några betydande ingrepp behöver göras i marken. Genom egenskapsbestämmelse regleras att marken inte får hårdgöras och därmed kommer den att behålla sin nuvarande gröna karaktär och påverkan på kulturmiljövärden bedöms bli begränsade. I samband med planarbetet har en ansökan om tillstånd för ingrepp i fornlämning enligt 2 kap Kulturmiljölagen upprättats med avseende på fornåtern. Om åtgärder krävs kommer sådana att vidtas i enlighet med Länsstyrelsens beslut. Det har även ansökts om ett formellt samrådsärende med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i syfte att klargöra om det potentiellt kan finnas ytterligare fornlämningar inom planområdet.

Detaljplanens genomförande bedöms i övrigt innebära några negativa konsekvenser för de registrerade fornlämningarna i området. Om fornlämningar påträffas i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.



Karta över fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Planområdets läge är markerat med rött. (© Lantmäteriet)

Bebyggelse och anläggningar

Motorbana

Motorsport har bedrivits på platsen sedan början av 1950-talet, till en början i regi av Hyllinge motorsällskap, och tävlingar på belagd bana har utövats sedan 1963. Banan är en av Sveriges största och mest kända banor för bil- och MC-relaterade evenemang och har en kundkrets som omfattar stora delar av södra Sverige samt Danmark. Ring Knutstorp AB bedriver tävlingsverksamhet för bilar och motorcyklar samt olika typer av utbildningar bland annat riskutbildning för körkortselever, Safe Driving (vilket innebär utbildning i säkrare körteknik), MC-utbildningar och även polis- och blåljusutbildning. Inom verksamheten genomförs även olika evenemang och företagsarrangemang, bland annat utställningar av fordon och maskiner samt sportevenemang. Ett flertal klubbar inom bl.a. skytte, orientering, rullskidåkning och cykling är engagerade på banan. Ring Knutstorp har idag mellan 80 000 och 100 000 besökare per år. Större tävlingar sker omkring 5-6 gånger per år och attraherar då cirka 5000-10 000 besökare per tillfälle.

Ring Knutstorp AB planerar att bygga ut anläggningen med en ny bandel i nordost. Miljöprövningsdelegationen har beviljat tillstånd enligt Miljöbalken för befintlig verksamhet och utbyggnad av banan (delar av tillståndsbeslutet har överklagats). Utbyggnaden innebär att banans längd ökar från dagens cirka 2100 meter till cirka 3700 meter. Vid anläggning av den nya bandelen kommer mellan 0,5-1 meter av befintligt jordlager att avlägsnas, rör för dagvattenavledning placeras i botten och ovanpå detta läggs makadam eller liknande. Bankroppen byggs upp till i princip befintlig marknivå och förses med asfalt.

På både de befintliga och nya bandelarna kommer det att bedrivas motortävlingar men banan är också tänkt att användas för riskutbildningar och halkkörning. En ny halkbana kommer att komplettera den nuvarande halkkörningen som utgör en stor del av anläggningens verksamhet. Banan kommer även att kunna nyttjas av utbildningsverksamheter på området och möjliggöra tester och forskning för de företag som planeras i området.

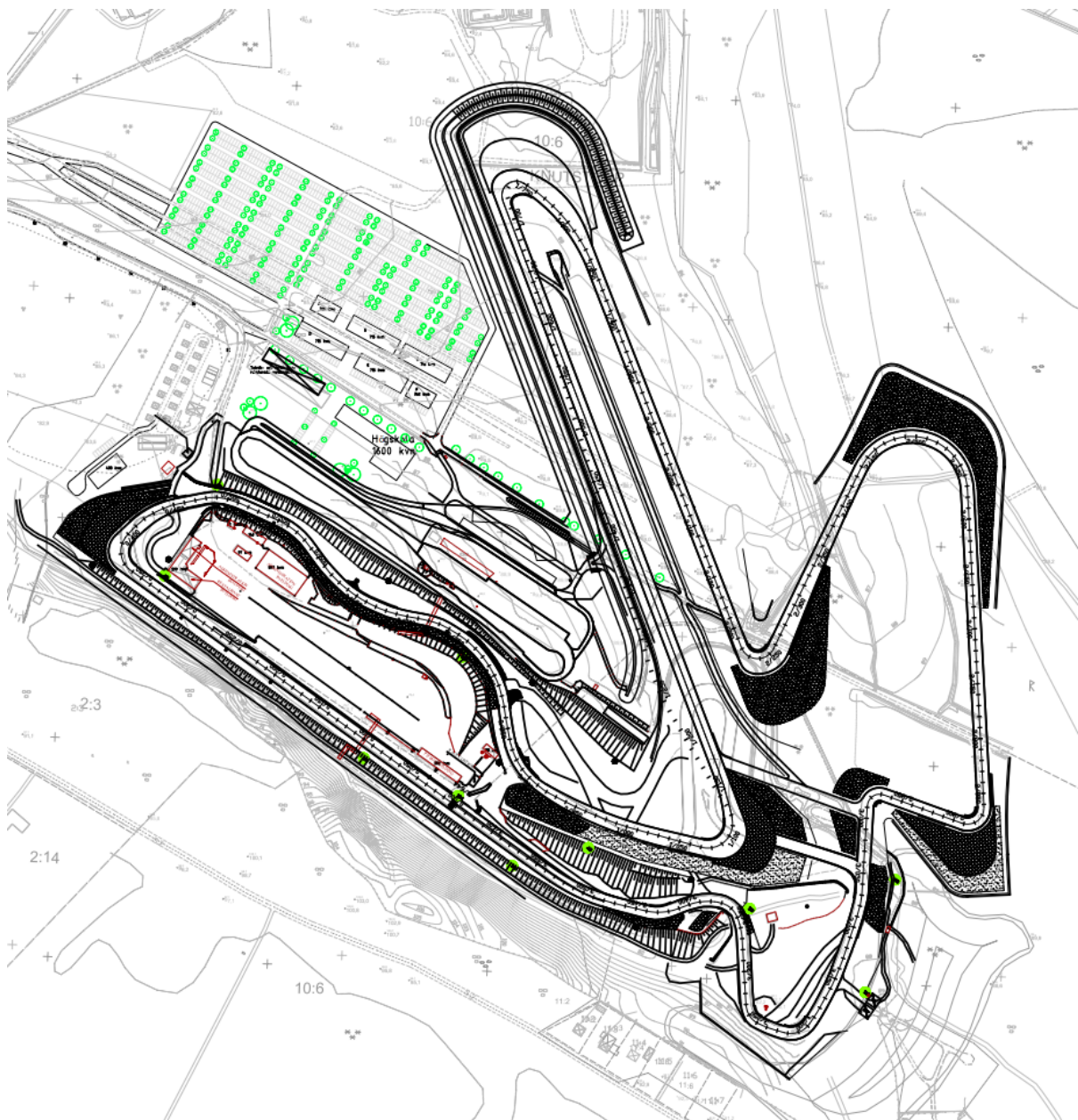


Illustration över planområdet efter utbyggnad enligt detaljplanen

Banområdets byggnader och anläggningar

Inom motorbanans område finns det idag ett 20-tal byggnader där huvudbyggnaderna utgörs av gemensam kontors- och restaurangbyggnad i sydväst, en garagebyggnad för uppställning av bilar, ett kontrolltorn, ett antal verkstäder, sjukstuga, bensinpumpar, mindre garage och förråd. Dessa är belägna i planområdets västra del, innanför själva bananläggningen. Till anläggningen hör även en stugby bestående av 14 stugor som hyrs ut till besökare vid tävlingar och evenemang.

Befintlig bebyggelses totala byggnadsarea uppgår till cirka 4200 kvm.



Befintlig bebyggelse vid motorbanan samt tillhörande stugby.

Motorsportgymnasium

Under våren 2009 uppfördes ett motorsportgymnasium i anslutning till Ring Knutstorp och utbildningen startade under höstterminen 2009. Skolan drivs av Svalövs kommun med Ring Knutstorp AB som hyresvärd. Utbildningen pågår under tre år och ingår i Svalövgymsnasiets fordonsprogram. Skolan hyser ca 60 elever med ett årligt intag på ca 20 elever. Skolbyggnaden är placerad norr om befintlig bana. Den är i ett plan och har en total yta på ca 860 m². I anslutning till undervisningslokaler och verkstadsbyggnader finns även bl.a. spolplatta och parkeringsplatser. Detaljplanen möjliggör för en vidareutveckling av skolverksamheten till att även omfatta högskola som i så fall skulle kunna fungera som en mindre filial till något av de närliggande lärosätena.

Verksamheter

I anslutning till gymnasieskolan och möjligheten att utveckla denna till högskola möjliggör detaljplanen också en utveckling av nya verksamheter i en företagspark, i linje med vad som anges i kommunens översiktsplan och i den avsiktsförklaring som finns mellan kommunen och Ring Knutstorp AB. Ambitionen är att framtida verksamheter ska ha koppling till det som finns inom och kring motorbanan idag. Det kan exempelvis röra sig om handel, kontor och service med företag inriktade på teknik, forskning och motorsportverksamhet. Verksamheter kopplade till dessa ändamål är i regel ytintensiva med stora lokalbehov men vanligen inte särskilt personintensiva.

Kulturmiljö

Planområdet är beläget inom den utpekade särskilt värdefulla kulturmiljön Axelvold-Knutstorp. Enligt Länsstyrelsens beskrivning bär landskapet "en tydlig godsprägel med vidsträckt åkerfält, dungar eller skogspartier med ädellövskog och alléer". Värdefulla byggnader är i huvudsak de båda godsens huvud- och komplementbyggnader, men även Ring Knutstorp omnämns som ett tydligt exempel på fritidsmiljöer från 1900-talet.

Att området planläggs för motorbana innebär att funktionen som en modern kulturmiljö förstärks. I samband med vidareutveckling av området kan med fördel gestaltningsmässiga hänsyn tas till denna historiska funktion genom exempelvis materialval och arkitektoniska detaljer med koppling till motorverksamhet.

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon negativ påverkan på omkringliggande kulturmiljöer. Bedömningen är att de kärnvärden som är knutna till Axelvold och Knutstorp i huvudsak kommer till uttryck söder om väg 109, medan en utveckling enligt planförslaget istället sker norrut från befintlig anläggning. Söderåsen kommer fortsatt att upplevas som ett betydande landskapselement och upplevas som en kontrast till de låglänta omgivningarna.

Bostäder

Ring Knutstorp ligger cirka 1,4 km från Kågeröds centrum och 840 meter från tätortens utkant. Förutom bostadsbebyggelsen i tätorten finns ett tjugotal bostadshus belägna inom 1 kilometers avstånd från anläggningen. Närmaste bostadshus är belägna i anslutning till planområdets södra sida.

Offentlig och kommersiell service

Inom motorbanans område finns viss lokal service i form av café och restaurang. I övrigt finns närmaste servicefunktioner i centrala Kågeröd, cirka 1,4 km från planområdet.

Tillgänglighet

Planområdet ska utformas på ett sådant sätt att det blir tillgängligt för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Det finns idag tre möjliga färdvägar för fotgängare och cyklister mellan motorbanans entréområde och Kågeröds tätort. Väg 109 är skyltad som översiktlig cykelled men saknar separat cykelfält. Längre norrut finns två mindre skogsstigar som leder fram till planområdet. En av dessa grusvägar genomkorsar planområdet norr om befintlig bana. Från Kågeröd till motorbanans entréområde är det drygt 2 km vilket tar cirka 30 minuter att gå och cirka 10 minuter att cykla.

Direkt norr om planområdet finns större system av mindre skogsvägar kring Söderåsen som också utgör huvudsakliga möjligheter för gång och cykel genom landskapet i öst - västlig riktning.

Detaljplanen innebär inga förändringar i hur Ring Knutstorp angörs utan fotgängare och cyklister som rör sig mellan Kågeröds tätort och Ring Knutstorp kan använda samma stråk som idag. En utbyggnad av motorbanan innebär dock att vissa genomgående stråk försvinner. Dessa bör kunna ersättas av nya stråk norr om banområdet som samordnas med befintliga stigar och stråk kring Söderåsen.

Kollektivtrafik

Väg 109 trafikeras av regionbusslinje 230 och närmaste hållplats är belägen sydost om motorbanan. Elever på Motorsportgymnasiet åker skolbuss till gymnasiebyggnaden och därutöver finns flera skolskjutshållplatser längs väg 109.

Gatunät och angöring

Väg 109 är en länsväg som går mellan Helsingborg och Röstånga, och som passerar sydväst om Ring Knutstorp. Enligt mätning utförd av Trafikverket i januari 2017 uppgår trafikmängden på vägen i höjd med motorbanan till cirka 1200 fordon/dygn (ÅDT). Utöver denna väg omges planområdet av ett antal mindre skogsvägar.

Angöring till planområdet sker idag via en enskild anslutningsväg. Denna löper från väg 109 över Vege å och utnyttjas för samtliga in- och utfarter till bananläggningen, vilket innefattar såväl personal och besökare som tävlingsteam med utrymmeskrävande lastbilar. Under de senaste åren har en rad åtgärder utförts för att förbättra trafiksituationen vid infarten, bl.a. breddning av vägen och förstärkning av bron över Vege å. Utomkommunal trafik till motorbanan kommer till största delen via väg 109 genom Kågeröd.

Tung trafik

Av den totala trafikmängden på väg 109 utgörs ca 9 % av tung trafik vilket innebär cirka 100 fordon/dygn. Den tunga trafik som går till Ring Knutstorp utgörs främst transporter med tävlingsbilar och varutransporter. Dessa transporter angör motorbanans område via infartsvägen västar om planområdet.

Biltrafik

Trafik till motorbanan och de verksamheter som finns och planeras i området är tänkt att även fortsättningsvis använda sig av väg 109 och befintlig tillfart i områdets västra del. Vid enstaka större evenemang angörs området även från den kompletterande parkeringsytan i sydost. Områdets interna gatunät regleras inte i denna detaljplan. Det är dock av stor vikt att befintlig och ny bebyggelse tillgängliggörs för trafik på ett ändamålsenligt sätt.

I samband med detaljplanearbetet har en trafikprognos tagits fram för att klargöra vilken tillkommande trafikvolym en exploatering enligt detaljplanen kan förväntas alstra och för att undersöka vilka kapacitetsproblem som eventuellt kan uppstå vid korsningen vid väg 109 med dagens trafikflöden, evenemangstrafik samt framtida trafikflöden efter en utbyggnad med nya verksamheter. Kapacitetsberäkningen bygger på följande scenarier: 1) Nuläge, 2) Evenemang och 3) Framtida utbyggnad. Kapaciteten har studerats med hjälp av programvaran Capcal och för samtliga scenarion har underlag hämtats från Vägtrafikflödeskartan samt en trafikmätning som genomfördes på anslutningsvägen från väg 109 år 2013. Trafiksiffrorna har räknats upp med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Skåne med prognosår 2042 (planerat ibruktagande år 2022 plus 20 år). Eftermiddagar kl. 16-17 är identifierat som den dimensionerande timmen för samtliga scenarier.

Scenario 1 - Nuläge

Vardagstrafiken för väg 109 blir styrande i detta scenario då vägen anses ha hög dignitet, det vill säga att den är kategoriserad som primär länsväg. Trafiken har en färdriktning på 36% nordväst- respektive 64% sydostgående under maxtimmen. Resultatet från kapacitetsberäkningarna indikerar att det inte finns kapacitetsproblem utmed väg 109 och anslutningsvägen under eftermiddagstimmen.

Korsning med Väg 109/Anslutningsvägen Kapacitet och köllängder per tillfart					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Väg 109: Östgående)	1	RV	86	1457	0,06
B (Anslutningsvägen)	1	HV	61	714	0,09
C (Väg 109: Västgående)	1	HR	48	1683	0,03

Scenario 2 - Evenemang

Evenemangstrafiken inträffar under helgen enligt genomförda trafikmätningar. Trafikflödet utmed anslutningsvägen är det högst noterade flödet i jämförelse med väg 109 och blir därför styrande. I scenario 2 färdas 87 % av trafiken i södergående riktning, resterande 13 % färdas norrut utmed anslutningsvägen. Resultatet från beräkningarna indikerar att det finns kapacitetsproblem utmed anslutningsvägen under maxtimmen med riktning mot väg 109. Belastningsgraden (2,05) indikerar att vägen får köer som inte hinner avvecklas inom en timme på grund av extremt stora trafikflöden i samband med att större evenemang avslutas. Trafikbelastningen sker således på anslutningsvägen och inte på väg 109. Den senare bedöms påverkas endast i mindre utsträckning, i synnerhet eftersom dessa trafiksituationer endast uppstår ett fåtal gånger per år. Enligt det tillstånd som har beviljats för motorbanans verksamhet är antalet tillåtna tävlingsdagar detsamma som i nuläget och en exploatering enligt detaljplanen medför därför ingen ökad evenemangstrafik jämfört med vad som nu är fallet.

Korsning med Väg 109/Anslutningsvägen Kapacitet och köllängder per tillfart					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Väg 109: Östgående)	1	RV	248	1183	0,21
B (Anslutningsvägen)	1	HV	1117	545	2,05
C (Väg 109: Västgående)	1	HR	140	1683	0,08

Scenario 3 - Framtida utbyggnad

Vardagstrafiken för väg 109 blir styrande även i detta scenario med samma tidpunkt och riktning fördelningar som i scenario 1. Detta flöde har räknats upp till prognosåret 2042. Tillkommande trafikflöden från utbyggnaden har tagits med i beaktning med en tillkommande bruttoarea (BTA) på 23000m² vilket bedöms vara en rimlig exploatering utifrån vad detaljplanen medger. Resultatet från Capcal indikerar att det inte finns kapacitetsproblem på väg 109 under eftermiddagstimmen. Servicenivån är fortsatt god och inga köer byggs upp varken på väg 109 eller i anslutningen från Ring Knutstorp.

Korsning med Väg 109/Anslutningsvägen					
Kapacitet och kölängder per tillfart					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Väg 109: Östgående)	1	RV	108	1308	0.08
B (Anslutningsvägen)	1	HV	237	691	0.34
C (Väg 109: Västgående)	1	HR	60	1683	0.04

Slutsatser

I samtliga scenarier noteras ingen betydande negativ påverkan på väg 109 då servicenivån är fortsatt god och inga köer byggs upp i anslutning till korsningen med infartsvägen till Ring Knutstorp. Dock finns en betydande påverkan på anslutningen till Ring Knutstorp i samband med evenemang. Trafiksäkerheten kan eventuell påverkas negativt av köbildningen på anslutningsvägen, då risktagande bland besökare förväntas öka när väntetiderna blir långa.

Tänkbara förslag till åtgärder:

- Inga framkomlighetsåtgärder föreslås på väg 109 då servicenivån är fortsatt god.
- För en större attraktivitet och komfort under evenemang finns möjlighet att förbättra kapaciteten på anslutningsvägen genom att använda alternativa anslutningar och/eller förändra utformningen i korsningen.
- Trafiksäkerheten i korsningen kan eventuellt förbättras via siktförbättrande åtgärder.
- Hållplatsen för skolskjuts i anslutning till korsningen bör ses över avseende läge och utformning för att förbättra trafiksäkerheten.

Parkering

Motorbanans huvudsakliga besöksparkering är belägen norr om själva banområdet. Den innehåller idag cirka 2000 platser och upptar en yta av cirka 65 000 m². En kompletterande yta sydost om banan används tidvis som parkering i samband med större arrangemang. I samband med utveckling av planerat verksamhetsområde kan delar av anläggningens huvudparkering komma att tas i anspråk för ny bebyggelse. Detaljplanen möjliggör därför en utökning av denna parkeringsyta västerut och även för fortsatt parkering sydost om banan. Utöver detta bedöms en kompletterande parkering kunna förläggas i planområdets västra del. Det totala antalet parkeringsplatser kommer efter detaljplanens genomförande vara detsamma eller något mindre än idag.

I planområdets västra del finns som har nämnts ovan en registrerad fornlämning i form av fornåker som sedan tidigare är påverkad av att marken är uppodlad och av uppförandet av motorbanans stugby. Bedömningen är att ytan bör gå att nyttja som parkering utan att några betydande markarbeten behöver göras och genom egenskapsbestämmelse regleras att denna yta, och även ytan i sydost, inte får hårdgöras. Därmed bedöms påverkan på kulturmiljövärden bli begränsade samtidigt som området parkeringsbehov kan tillgodoses. Det samrådsärende som har initierats hos Länsstyrelsens kulturmiljöenhet ska visa vilka eventuella utredningsbehov som finns.

Varumottagning och servicetransporter

Befintlig infartsväg samt befintlig grusväg i planområdets centrala del fungerar som utryckningsväg för polis, ambulans och räddningstjänst. Bebyggelsen som ligger innanför nås via en underfart under banan och i nödfall via en anslutningsväg över själva tävlingsbanan.

Hälsa och säkerhet

Buller

I Sverige används vanligtvis två störningsmått för buller: ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses energimedelvärdet under en given tidsperiod i dB(A). För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett trafikårsmedeldygn och betecknas LAeq, 24h. Men även mått för den maximala ljudnivån kan användas (Lmax). Nedan redogörs för de riktlinjer avseende buller som är tillämpliga för verksamheterna inom planområdet. Riktlinjer för trafikbuller presenteras också.

Riktvärden för buller motorsportbanor, halkkörningsbanor

Motorbanan medför buller i omgivningen. Naturvårdsverket har riktvärden för buller från motorsportbanor, halkkörningsbanor och banor för provning av motordrivna fordon (NFS 2004:16). Ljudnivåerna som redovisas i dessa allmänna råd från Naturvårdsverket framgår av tabell 2.

Tabell 1. Maximal ljudnivå i dBA "fast". Natttid bör bullrande verksamhet inte förekomma vid motorbanor.

Område	Helgfri måndag-lördag kl 07-19	Kväll kl 19-22 och helgdagar och söndagar kl 07-19
Bostäder för permanentboende och fritidshus (vid fasad)	60	55
Vårdlokaler (vid fasad)	55	50
Undervisningslokaler (vid fasad)	55	50
Friluftsområden	55	50

Riktlinjer trafikbuller

För att en god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknytande dokument från centrala myndigheter i normalfallet följande nivåer underskridas (frifältsvärden).

Tabell 2. Riktlinjer för trafikbuller från väg, befintliga bostäder.

Bostads fasad (Leq24h)	Bostads uteplats (Lmax)
55 dBA	70 dBA

Detaljplanens bullerpåverkan

Motorbanan med tillhörande verksamheter medför buller i omgivningen, främst i samband med vissa aktiviteter på banan. Vissa av bolagets verksamheter medför att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller överskrids vid närliggande fastigheter. För att begränsa bullret har olika åtgärder redovisats i tillståndsprocessen och till viss del redan vidtagits. Ring Knutstorp AB har i tillståndet meddelats villkor kring buller från verksamheten i form av verksamhetsdagar och verksamhetstider för att bullersituationen för de närboende inte ska bli orimlig eller på sikt hälsovådlig. Med föreskrivna försiktighetsmått och skyddsåtgärder samt den begränsning i tid som föreskrivits Ring Knutstorp AB (tillstånd till och med 31 december 2030) gör Länsstyrelsen bedömningen att bullernivåerna från verksamheten kan accepteras. Som tidigare angivits är vissa av villkoren överklagade till Mark och Miljödomstolen, vilket bland annat innefattar antalet dagar som den mest bulleralstrande verksamheten får bedrivas. Prövning av bland annat antalet dagar pågår.

Vad gäller trafik till och från området har det i samband med tillståndsansökan för den tillståndsgivna verksamheten genomförts en beräkning av nuvarande trafikbuller som alstras av trafiken till och från verksamheten på anslutningsvägen från väg 109 till verksamheten, dvs infartsvägen till motorbanan. Sammanfattningsvis bedöms den ekvivalenta ljudnivån för trafikbuller innehållas vid fastigheter utmed infartsvägen till verksamheten, både vid större arrangemang och vid den dagliga trafiken i nollalternativet. Vid de fasader där riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå överskrids, görs bedömningen att det inte finns några uteplatser i enlighet med Trafikverkets definition (TDOK 2014:1021).

Vad gäller skolverksamheten på området har en beräkning och bedömning av den maximala bullernivån inomhus i skolans lokaler genomförts och redovisats i rapport daterad 2013-10-29. I denna rapport redovisas att mätningar av fönsterpartiernas glastjocklek har genomförts och den erhållna ljuddämpningen från fönsterpartierna har beaktats vid beräkningarna av bullernivån inomhus. Resultatet visar att den maximala bullernivån inomhus i klassrummen blir 25 dBA med en referensljudnivå om 100 dBA på bullerkällorna i worst case, detta även inklusive högtalare vid tävlingsdagar. Detta gör att gällande riktvärden för buller inomhus i klassrummen innehålls med god marginal. I verkstaden bedrivs praktiskt arbete som är av den art som alstrar buller från maskiner och dyligt. Bolaget gör bedömningen att ljudet från verksamheten i verkstaden överstiger det ljud som alstras av Bolagets verksamhet vid tävlingsdagar (benämnd kategori 1 i utförda bullerutredningar) med högtalare. Utöver detta bedöms inte verkstaden som en lokal att jämföras med ett traditionellt utrymme för gruppvis undervisning.

Planförslaget bedöms inte medföra någon annan ljudpåverkan i omgivningen vad gäller buller från motorbanans verksamhet än de bullernivåer som har ansetts acceptabla och som miljötillståndet medger. Övriga verksamheter som planen möjliggör bedöms inte vara av bullrande karaktär då planbestämmelserna endast medger verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Om någon av de tillkommande verksamheterna i planområdet är anmälnings- eller tillståndspliktig får bulleraspekten belysas i respektive anmälan eller tillståndsansökan och beslut fattas för respektive verksamhet. Den bullerpåverkan som detaljplanens genomförande kan medföra härrör i huvudsak från transporter till och från nuvarande och tillkommande verksamheter. Planförslaget bedöms medföra en viss ökning av trafikrörelser på vardagar, vid större arrangemang bedöms trafikbelastningen vara densamma som i nuläget. Sammantaget bedöms en exploatering enligt detaljplanen inte innebära någon betydande ökning av bullervärden utöver de nivåer som beviljat miljötillstånd medger.

Markförorening

Inom planområdet finns inga identifierade eller misstänkta markföroreningar. Om markförorening påträffas i samband med markarbeten ska arbetet avbrytas och tillsynsmyndighet underrättas.

Farligt gods

Planområdet ligger inte i anslutning till rekommenderad väg för farligt gods.

Räddningsvägar

Banområdet är idag tillgängligt för räddningstrafik via den interna gata som går från området infart. Från denna kan räddningsfordon antingen nå bebyggelsen innanför banområdet via en underfart under motorbanan, eller via själva motorbanan.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet är beläget utanför kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp men är via en anslutningspunkt inne i Kågeröds tätort anslutet till det kommunala nätet. Då planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde är NSVA inte skyldigt att förse planområdet med vatten och avlopp, men sedan 1990 finns ett avtal om att detta ska ske. Detta avtal ska preliminärt ses över och uppdateras. Kapaciteten i det nuvarande ledningsnätet bedöms vara tillräcklig för nuvarande och tillkommande verksamheter inom planområdet och i samband med större evenemang med stort antal besökare har inga kapacitetsproblem konstaterats. Det behöver i samband med detaljplanens genomförande utredas om det finns behov av att öka dimensioneringen i nätet, och huruvida detta är möjligt. Alla framtida bygglovs- och tillståndsansökningar inom planområdet ska skickas på remiss till NSVA och för alla om- och nybyggnader som sker ska en VA-anmälan göras.

Dagvatten

Recipient för dagvatten från planområdet är Vege å. Som har nämnts ovan är åns ekologiska status är klassad som måttlig och den kemiska statusen bedöms som god med undantag för kvicksilver och PBDE. I de delar av planområdet som består av gräs, grus och naturmark infiltreras dagvatten idag till omkringliggande mark. Från delar av banan samt den övre och nedre depån leds dagvatten till Vege å via två oljeavskiljare. Dagvatten som samlas upp från banan via brunn i den nordöstra delen av befintlig bana leds direkt till Snattabäcken som rinner ihop med Vege å inne i Kågeröds tätort. Dagvatten från befintlig grus- och gräsparkering norr om banan och även dagvatten från andra markområden i planområdet leds till en befintlig dagvattendamm i norra delen av området. Dammen har sitt utlopp i Snattabäcken.

I dagvattenpolicy för Svalövs kommun finns beskrivet hur dagvatten ska hanteras då nya områden byggs för industrier, kontor och annan verksamhet, inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Enligt policyn ska lokalt omhändertagande av dagvatten prioriteras, det vill säga att dagvattenhantering sker där regnet faller. Exempel på lokalt omhändertagande för områden med industrier och kontor är att dagvatten rinner av till gräsytor, makadamstråk eller svackdiken som anläggs i kanten av fastigheten. Gröna tak, utkastare från stuprör, regnträdgårdar och dammar är andra exempel.

Sydost om planområdet har ett projekt med vattendragsrestaurering av Vege å genomförts. Syftet med detta var att återmeandra ån med en naturlig åfåra, samt att göra åtgärder i omkringliggande betesmark för att skapa ett svämplan. Under de bullervallar som planeras i planområdets sydöstra del, och som genomkorsas av Vege å, planeras en kulvert som ska reglera vattenflödet in på motorbanans område. Därmed fångas höga flöden upp innan de når motorbanan och på så sätt undviks översvämning inom planområdet då vattnet breder ut sig på svämplanet istället.

En exploatering enligt denna detaljplan medför en ökning av hårdgjorda ytor. Planområdet är beläget utanför kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Hantering av dagvatten i planområdets befintliga delar regleras i verksamhetens miljötillstånd liksom dagvatten från den nya bandelen och framtida verksamhetsområde kommer i huvudsak att samlas upp i brunnar och ledas till en fördröjningsdamm. För de tillkommande verksamheterna som planen möjliggör kommer erforderliga åtgärder att vidtas för att fördröja dagvattnet och fastlägga eventuella föroreningar i det samma innan det förs vidare till recipient genom befintlig och ny dagvattendamm samt lokalt omhändertagande av dagvatten. Beroende på vilken typ av verksamheter som blir aktuella när om-

rådet utvecklas kan olika behov av rening av dagvattnet uppstå, t.ex. genom oljeavskiljare. Genom befintliga och föreslagna dagvattenåtgärder bedöms avrinningen från området inte innebära att Snattabäcken eller Vege å riskerar att översvämmas, och heller inte medföra någon negativ påverkan i förhållande till miljökvalitetsnormerna.

Brandvatten

Områdets brandvattenförsörjning utreds efterhand som detaljplanen genomförs och området utvecklas.

El och värme

Svalövs kommun har en energistrategi, fastslagen av kommunfullmäktige 2009, med övergripande mål att minska energianvändningen och utsläppet av växthusgaser, och öka andelen energi från förnybara källor. Mål för byggnader och boende är att inga byggnader i kommunen ska värmas upp med direktverkande el eller olja. En effektiv energianvändning ska alltid prioriteras vid nybyggnation. Energistrategin ska följas vid nybyggnation.

Planområdet är anslutet till Eons elnät. Om flytt av elkabel blir aktuellt med anledning av exploateringen bekostas detta av den som initierar åtgärden.

Uppvärmningen av den planerade bebyggelsen fastställs i bygglovsskedet. Uppvärmning med förnyelsebara energikällor, såsom solenergi, förespråkas.

Tele och internet

Planområdet är anslutet till tele- och fibernät. Genom planområdets centrala delar går tele- och fiberledningar som fortsätter österut. Dessa skyddas i detaljplanen genom u-område.

Utrymning

Området ska utformas så att det är åtkomligt för räddningstjänstens fordon.

Avfall

Utförande och placering av avfallsutrymmen och kärl samt hanteringsytor kring dessa ska ske enligt anvisningar från LSR Landskrona Svalöv Renhållnings AB.

► Konsekvenser

Betydande miljöpåverkan

När en detaljplan tas fram ska det göras en undersökning om huruvida planens genomförande kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. I undersökningen ska omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan identifieras och slutligen ska det göras ett ställningstagande göras. I detta fall har det i planprocessens inledningsskede konstaterats att ett genomförande enligt detaljplanen kan innebära en betydande miljöpåverkan. Därför har en strategisk miljöbedömning gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram.

Sammanfattning av MKB

Metod

I miljökonsekvensbeskrivningen avhandlas de miljöaspekter som har bedömts vara relevanta för detaljplanen. För varje miljöaspekt beskrivs och bedöms detaljplanens effekter på miljön (miljöeffekter).

Ett exempel på en miljöeffekt är de ljudnivåer (bullernivåer) som förväntas uppstå då detaljplanen tas i anspråk. För varje miljöaspekt görs även en bedömning av vilka miljökonsekvenser som förväntas uppstå. Exempelvis: Miljökonsekvenser av buller kan bestå av negativ påverkan på människors hälsa (störd sömn, påverkan på blodtryck med mera).

Bedömningsskalan i tabell 1 används för beskrivning av detaljplanens miljöeffekter.

Tabell 3. Bedömningsskala som använts av Sweco vid bedömning av miljöeffekter och konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningen.

Stora positiva miljöeffekter	Positiva effekter på riksintressen eller andra intressen som gäller på EU-nivå (till exempel Natura 2000-områden, sänkning under miljö-kvalitetsnorm). Positiva effekter på riksintressen eller värden av nationell eller regional betydelse.
Positiva miljöeffekter	Positiva effekter på värden av kommunal betydelse.
Inga nämnvärda miljöeffekter	Positiva eller negativa effekter på värden av mindre eller lokal betydelse.
Negativa miljöeffekter	Negativa effekter på värden av kommunal betydelse.
Stora negativa miljöeffekter	Negativa effekter på riksintressen eller andra intressen som gäller på EU-nivå (till exempel Natura 2000-områden, överskridande av miljö-kvalitetsnormer). Negativa konsekvenser på riksintressen eller värden av nationell eller regional betydelse.

Som underlag förbedömning av miljöeffekterna av detaljplanen har i detta fall miljökonsekvensbeskrivningen och övriga handlingar för tillståndsansökan enligt miljöbalken med tillhörande underlagsutredningar använts och refererats till.

Skyddsåtgärder beskrivs i det fall det är relevant under respektive miljöaspekt i MKB:n. Efter att samtliga aspekter har beskrivits görs i kapitel 12 i MKB:n en samlad bedömning av planens konsekvenser för miljön och människors hälsa.

Nollalternativ och alternativa lokaliseringar

Enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning till en detaljplan innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, även kallat ett nollalternativ. Om denna detaljplan inte genomförs innebär det att den tillståndsgivna verksamheten kommer att bedrivas på platsen och i enlighet med de villkor som meddelats i beslutet. Delar av beslutet är överklagat. Det innebär i korthet befintlig verksamhet samt en utbyggd bandel med bullervallar och en dagvattendamm inom området. Utöver detta kommer befintlig restaurang och gymnasium att fortsatt bedrivas. En företagsby med teknikrelaterade företag kopplat till befintlig verksamhet uppförs ej inom planområdet, inte heller den planerade parkeringsytan i planområdets västra del. Därmed kommer nollalternativet medföra att stora delar av avsiktsförklaringen mellan motorbanan och kommunen inte kommer att kunna innehållas. Området kommer inte att utvecklas i den riktning som anges i avsiktsförklaringen, området kring motorbanan kommer inte att utvecklas mot provning av teknik, möjligheter för en teknikpark inom planområdet kommer inte att medges, inte heller skapas möjligheter till en gynnsam utveckling vad gäller satsningar kopplade till fordonsindustrin. Detta kommer i sin tur att negativt påverka möjligheterna till fortsatt satsning inom utbildningsområdet med avseende på exempelvis utbyggnad av det gymnasieprogram som är förlagt till motorbanan.

Verksamheten har bedrivits på den aktuella platsen sedan 1950-talet och betraktas som en i området väl etablerad verksamhet. Verksamheten är starkt förknippad med Knutstorp. Lokaliseringen av motorbanan har prövats i den tillståndsprövning enligt miljöbalken som har genomförts och har befunnits lämplig inom ramen för det medgivna tillståndets villkor. De i detaljplanen tillkommande verksamheterna är starkt förknippade med motorbanan och bedöms inte kunna förläggas någon annan stans. Lokaliseringen av verksamheterna stöds även i den avsiktsförklaring som redovisas ovan. Den sammantagna bedömningen är att något realistiskt lokaliseringssalternativ inte existerar.

Betydande miljöeffekter och konsekvenser av planförslaget

Buller

Som det har beskrivits ovan så genererar olika verksamheter och aktiviteter idag en bullerpåverkan på omgivningen. Bullersituationen har utretts i samband med tillståndsansökan avseende befintlig verksamhet och en utbyggnad av banan. Vissa av bolagets verksamheter medför att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller överskrids vid närliggande fastigheter. För att begränsa bullret från verksamheten har bolaget uppfört och planerar att uppföra bullervallar för att minska påverkan på angränsande bostäder. Bullervallarna återfinns i planområdets västra del, befintlig, och i den sydöstra delen, planerad men inte medgiven. I samband med utbyggnaden av banan enligt medgivet miljötillstånd kommer den tillkommande delen att förses med en bullervall i norr. Utöver detta har bolaget arbetat med sitt högtalarsystem, dels genom att optimera inställningarna och lokaliseringen av högtalarna och på så sätt minska bullerbidraget till omgivningen. Bolaget har även reducerat antalet högtalare för att minska bullerpåverkan från dessa. Vidare har vissa bostäder i närområdet fasadisolerats för att minska bullerpåverkan och dämpa konsekvenserna av buller inomhus.

Även nuvarande bullersituation från trafik till och från motorbanan har utretts. Sammanfattningsvis bedöms den ekvivalenta ljudnivån för trafikbuller innehållas vid fastigheter utmed infartsvägen till verksamheten, både vid större arrangemang och vid den dagliga trafiken. Vid de fasader där riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå överskrids, görs bedömningen att det inte finns några uteplatser i enlighet med Trafikverkets definition (TDOK 2014:1021). Det bedöms därför inte uppstå några negativa konsekvenser.

Sammanfattningsvis så medför vissa av bolagets verksamheter att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller överskrids vid några närliggande fastigheter men med de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som bolaget kommer att vidta och har ålagts att vidta görs bedömningen att bullerpåverkan sammantaget är tillåtlig och avstegen kan medges utan några hälsovådliga konsekvenser för de närboende. Det innebär att de bullernivåer som genereras utifrån verksamhet som beviljat miljötillstånd möjliggör, tillsammans med nuvarande bullernivåer från trafik, utgör nollalternativet ur bullersynpunkt.

Planförslaget bedöms medföra samma ljudpåverkan i omgivningen som nollalternativet vad gäller buller från motorbanans verksamhet, dvs effekterna av buller är desamma i båda alternativen. Övriga verksamheter som planen medger bedöms inte vara av bullrande karaktär då planbestämelsen inte medger verksamheter med stor miljöpåverkan och därmed bedöms planförslaget vara likvärdigt nollalternativet även i detta avseende. Om någon av de tillkommande verksamheterna i planområdet är anmälnings eller tillståndspliktig får bulleraspekten belysas i respektive anmälan eller tillståndsansökan och beslut fattas för respektive verksamhet. Konsekvenser av buller består framförallt i hälsopåverkan och konsekvenserna bedöms som likvärdiga i de båda alternativen.

Planförslaget bedöms medföra en viss ökning av trafikrörelser på vardagar, vid större arrangemang bedöms trafikbelastningen vara likvärdig i nollalternativet och i planförslaget.

Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära några nämnvärda konsekvenser med avseende på buller utan är att jämföras med nollalternativets.

Utsläpp till vatten

YTVATTEN

Planförslaget medger att teknikrelaterade företag med koppling till befintlig verksamhet uppförs i del av planområdet. Dessa kommer att lokaliseras till ett område centralt i planområdet. Delar av detta område är redan hårdgjort medan delar av det utgörs av gräs, grus och naturmark där dagvattnet infiltreras till omgivande mark. I planförslaget tillkommer även ytor i områdets västra del, samt längst i sydost som sedan tidigare används som kompletterande parkering i samband med större evenemang. Dessa båda ytor kommer dock inte att asfalteras.

Planförslaget medför att de hårdgjorda ytorna inom planområdet ökar något, vilket även medför en ökning av mängden dagvatten från planområdet jämfört med nollalternativet. Härigenom medför planförslaget en liten negativ effekt på mängden dagvatten jämfört med nollalternativet. Dock kommer erforderliga åtgärder att vidtas för att fördröja dagvattnet och fastlägga eventuella föroreningar i detsamma innan det förs vidare till recipient genom befintlig och ny dagvattendamm samt lokalt omhändertagande av dagvatten.

Som ovan nämnts klassas den ekologiska statusen i aktuell del av Vegeå som måttlig, främst på grund av näringspåverkan. Näringsinnehållet i dagvattnet från tillkommande verksamheter i planförslaget bedöms bli högst begränsat jämfört med de beräkningar som genomförts för nollalternativet. Typiska föroreningar i planområdets dagvatten är oljeföroreningar och tungmetaller (exempelvis från biltrafik och från takytor inom planområdet). Tillskottet av dagvatten till ån bedöms inte påverka fiskars vandringsmöjligheter eller vattendragets form och bedöms inte heller medföra någon signifikant påverkan på flödet i ån, framförallt inte vid beaktande att åtgärder i form av återmeandering av ån som har genomförts samt planerade åtgärder för fördröjning av dagvatten. Omhändertagande av dagvatten kommer därmed att vara i enlighet med Svalövs kommuns dagvattenpolicy.

Med ovan föreslagna omhändertagande av dagvattnet från planområdet bedöms planförslaget inte medföra att statusen i Vege å försämras jämfört med nollalternativet och motverkar inte efterlevandet av gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Några negativa miljökonsekvenser bedöms således inte uppkomma.

VATTEN TILL DET KOMMUNALA SPILLVATTENNÄTET

Planförslaget kommer att medföra fortsatt avledning av avloppsvatten från området till det kommunala reningsverket. Utöver befintlig verksamhet tillkommer avloppsvatten och spillvatten från de verksamheter som planen medger. Effekten av detta medför en något större volym spillvatten som avleds till det kommunala reningsverket i planförslaget jämfört med nollalternativet. Beroende på vilken typ av verksamhet som blir aktuell kan det ställas krav på oljeavskiljare eller annan hantering av dagvattnet. Planområdet ligger utanför verksamhetsområde för kommunalt VA. Om den utökade verksamheten skulle medföra att befintliga kommunala VA-ledningar behöver dimensioneras upp är det därför fastighetsägaren som behöver stå för denna kostnad. Genomförandet av planförslaget bedöms dock inte innebära någon kapacitetsbrist då ingen större utbyggnad planeras.

Övriga miljöeffekter och konsekvenser

Övriga miljöeffekter som belyses i miljökonsekvensbeskrivningen är:

- Kulturmiljö och landskapsbild
- Naturmiljö
- Utsläpp till luft
- Påverkan på rekreation och friluftsliv
- Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt

Vid bedömningen av de övriga aspekterna har fokus lagts på att framför allt bedöma påverkan på riksintressen och på miljökvalitetsnormer.

Sammanfattning av överväganden, valda alternativ m.m.

Svalövs kommun har tillsammans med verksamhetsutövaren diskuterat när den aktuella detaljplanen för området skulle upprättas i relation till tillståndsansökan för miljöfarlig verksamhet som berör befintlig och utbyggd motorbana. I diskussioner med Svalövs kommun har beslutats att återuppta arbetet med detaljplanen efter att ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet har lämnats in.

Lokalisering av dagvattendammar i området har diskuterats. I tillståndsansökan för miljöfarlig verksamhet har en lokalisering föreslagits. I föreliggande detaljplan har en ytterligare möjlig lokalisering av dagvattendammar föreslagits. Denna lokalisering bedöms inte stå i strid med den i ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet föreslagna lokalisering för dagvattendamm. Samma typer av miljökonsekvenser bedöms uppkomma oavsett vilken lokalisering som slutligen väljs, förutsatt att det utgående vattnet från dammen leds via Snattabäcken och dammen förses med länsar för olja och dimensioneras rätt med hänsyn till den mängd dagvatten som ska avledas via dammen.

Till detaljplanens MKB har den MKB med kompletteringar som togs fram till tillståndsansökans utgjort ett viktigt underlag. Detaljplanens MKB baseras på ett omfattande utredningsarbete och innehåller detaljerade effekter och konsekvenser för miljön, bland annat med avseende på buller, utsläpp till vatten och natur och kulturmiljö. I samband med upprättade av MKB:n har samråd genomförts och flera myndigheter, inklusive Länsstyrelsen i Skåne län Svalövs kommun och Södersåsens miljöförbund, har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på handlingarna och krav på kompletteringar. Att få fram uppgifter till detaljplanens MKB har inte inneburit några problem. Arbetet med MKB:n har varit en integrerad del i planarbetet.

Föreslagna skyddsåtgärder

Utöver redan beslutade och uppförda bullervallar bedöms inga ytterligare bullerskyddsåtgärder behövas utöver att de verksamheter som kommer att etableras på plats söker de eventuella tillstånd eller anmälningar som erfordras. De verksamheter som avses medges i planförslaget är inte av bullrande karaktär.

Dagvatten från områden där planen medger att marken bebyggs med företagsby för teknikrelaterade företag och som inte regleras i tillståndet kommer i huvudsak att samlas upp och anslutas till dagvattendammar inom planområdet där vattnet fördröjs och eventuella föroreningar fastläggs innan det förs vidare via Snattabäcken till Vege å i höjd med Kågeröd tätort. Vid verksamhetsdelens södra del kommer företrädesvis lokal fördröjning att ske genom exempelvis avrinning till gräsytor, makadamstråk eller svackdiken. Beroende på vilken typ av verksamhet som blir aktuell kan det ställas krav på oljeavskiljare eller annan hantering av dagvattnet. Detta diskuteras med kommunen och tillsynsmyndigheten om det bedöms som erforderligt i samband med etablering av verksamheterna.

Samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet pågår avseende ingrepp i fornlämning för den planerade parkeringsytan som föreslås placeras på den fossila åkern i planområdet. Eventuella åtgärder för att skydda aktuella fornlämningar kommer vidtas, om sådana krävs.

Samlad bedömning

Under förutsättning att rekommenderade skadeförebyggande åtgärder genomförs bedöms planförslaget inte få några nämnvärda konsekvenser på miljöaspekterna buller, utsläpp till vatten, kulturmiljö och landskapsbild, utsläpp till luft samt rekreation och friluftsliv. Avseende hushållning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser då detaljplanen möjliggör att flera samverkande verksamheter kan lokaliseras på samma plats.

Naturmiljön bedöms påverkas, såtillvida att vissa träd i befintlig allé tas bort, likt nollalternativet. Dispens har beviljats av Länsstyrelsen för att ta ner träden och kompenserande åtgärder kommer att utföras. Bedömningen är att planförslaget inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset för naturvård och att inga nämnvärda konsekvenser uppstår i nollalternativet eller i planalternativet.

Nollalternativet bedöms inte ge upphov till några nämnvärda konsekvenser för någon av miljöaspekterna.

Tabell 3. Matris för bedömning av detaljplanens och nollalternativets miljökonsekvenser

Miljöaspekt	Detaljplan (med skadeförebyggande åtgärder)	Nollalternativ
Buller	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Utsläpp till vatten	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Kulturmiljö och landskapsbild	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Naturmiljö	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Utsläpp till luft	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Rekreation och friluftsliv	Inga nämnvärda konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser
Hushållning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt	Positiva konsekvenser	Inga nämnvärda konsekvenser

Miljökvalitetsnormer

Luftkvalitet

Transporter påverkar miljön och omgivningen genom bland annat utsläpp av koldioxid, kväveoxider, partiklar och buller. Utsläpp av koldioxid bidrar till växthuseffekten. Partiklar och kolväten orsakar de allvarligaste hälsoproblemen i trafikmiljön. Kväveoxiderna bidrar till att bilda marknära ozon tillsammans med kolväten. Med stöd av miljöbalken finns beslut om miljökvalitetsnormer för luft (luftkvalitetsförordningen, SFS 2010:477). I dagsläget finns miljökvalitetsnormer för kväveoxid, kvävedioxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2,5), kolmonoxid, ozon, bensen, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Miljöeffekter till följd av planförslaget bedöms främst uppstå från fordonen som används i Ring Knutstorps verksamhet samt från fordonstrafik till och från planområdet. Omfattningen av utsläpp till luft bedöms vara marginellt större i planförslaget beroende på att det dagliga antalet fordonsrörelser till och från planområdet bedöms öka något jämfört med nollalternativet. Planförslaget bedöms inte medföra annat än en obetydlig ökning av kvävedioxid och partiklar ur ett lokalt perspektiv jämfört med nollalternativet. Det finns ingen risk att planförslaget skulle medföra problem att följa miljökvalitetsnormer för luft eller att uppnå miljökvalitetsmål för luft. Planförslaget i sig medför möjligheter för teknikutveckling av fordonsindustrin i form av testbäddar och utveckling av ny teknik, vilket kan komma att medföra teknik som medger mindre utsläpp till luft från fordon.

Sammantaget bedöms planförslaget inte medföra några nämnvärda miljöeffekter med avseende på luft och därmed heller inga konsekvenser. På sikt kan planförslagets inriktning med teknikrelaterade företag kopplat till fordonsindustrin och testbäddar för ny teknik innebära positiva effekter och konsekvenser för utsläpp till luft.

Vattenkvalitet

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vattenkvalitet. Se ovanstående resonemang under avsnittet Förutsättningar och förändringar samt avsnittet Sammanfattning av MKB.

Buller

Se ovanstående resonemang under avsnittet Förutsättningar och förändringar samt avsnittet Sammanfattning av MKB.

Miljömål

Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen bedöms planförslaget påverka uppfyllelsen av åtta stycken, se tabell 5. Det finns även regionala miljömål för Skåne, som har tagits fram med utgångspunkt från de nationella miljö kvalitetsmålen (Länsstyrelsen Skåne, 2014). De regionala målen överensstämmer i allt väsentligt med de nationella och särredovisas inte. För resonemang kring planförslagets påverkan på och koppling till miljömålen, se detaljplanens MKB.

Tabell 1. Nationella miljö kvalitetsmål som bedömts vara relevanta för detaljplanen.

Miljö kvalitetsmål	Detaljplanens inverkan på måluppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan	Ingen inverkan (se avsnitt 9 i MKB)
Frisk luft	Ingen inverkan (se avsnitt 7.3.3 i MKB)
Giftfri miljö	Ingen inverkan (se avsnitt 6.2.4 i MKB)
Ingen övergödning	Ingen inverkan (se avsnitt 6.2.4 i MKB)
God bebyggd miljö	Ingen inverkan (se avsnitt 6.1.4 och 7.5.4 i MKB)
Ett rikt växt- och djurliv	Ingen inverkan (se avsnitt 7.2.4 i MKB)
Levande sjöar och vattendrag	Ingen inverkan (se avsnitt 7.2.4 i MKB)
Grundvatten av god kvalitet	Ingen inverkan (se avsnitt 7.2.4 i MKB)

► Planens genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft. Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas.

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän platsmark

Avtal

Exploatören bekostar framtagandet av detaljplanen enligt upprättat planavtal.

Tidplan

Samråd om planförslaget planeras under maj 2021. Granskning förväntas ske under hösten 2021 och detaljplanen förväntas kunna antas under vintern 2021.

Fastighetsrättsliga frågor

Ledningsrätt och servitut

Fastighetskonsekvenser

Det finns ingen befintlig fastighetsplan för området. Detaljplanens genomförande innebär att kvartermarken kan utgöras av en alternativt flera fastigheter. Behovet bedöms inte finnas att reglera fastighetsindelningen genom detaljplanebestämmelser.

Fastighetsbildning och övriga lantmäteriatgärder inom planområdet beställs och bekostas av berörd markägare/exploatör/anläggningsägare.

Arrendekontrakt har upprättats mellan markägare Knutstorps Gård och AB Motorbanan Ring Knutstorp. Nuvarande avtal från 1 januari 2006 t o m 31 december 2050.

Ekonomiska frågor

Ansvarsfördelning

Exploatören ansvarar för genomförandet av detaljplanen.

Planekonomi

Framtagandet av detaljplanen bekostas av beställaren vilket regleras i ett planavtal. Planavgift kommer därför inte att tas ut i bygglovsskedet.

Medverkande tjänstepersoner

Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Johan Gustavsson på Sweco Sverige AB i samverkan med planarkitekt Anna Heyden på plan- och exploateringsenheten, Svalövs kommun. Övriga som har varit delaktiga i planarbetet är plan- och exploateringschef Elin Persson och planarkitekt Ida Bryngelsson, Svalövs kommun.

Svalövs kommun den 12 april 2021

Elin Persson
Plan- och exploateringschef
elin.persson@svalov.se

Anna Heyden
Planarkitekt
anna.heyden@svalov.se

Johan Gustavsson
Planarkitekt, Sweco

Upprättad av Samhällsbyggnad
Svalövs kommun
2021-04-12

