



**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

Plankontoret

**ÅSTORP**



# GRANSKNINGSHANDLING

2022-05-25

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för Broby 50:2 med flera fastigheter,  
"Verksamhetsområde Broby" i Åstorps samhälle,  
Åstorps kommun, Skåne län

DNR 2016/337

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| 1. ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING .....              | 4  |
| 2. MÅL OCH RIKTLINJER.....                        | 5  |
| 2.1 Nationella miljömål .....                     | 5  |
| 2.2 Regionala miljömål .....                      | 5  |
| 2.3 Allmänna hänsynsregler.....                   | 5  |
| 3. INLEDNING.....                                 | 7  |
| 3.1 Bakgrund.....                                 | 7  |
| 3.2 Syfte .....                                   | 7  |
| 3.3 Behov av miljökonsekvensbeskrivning .....     | 8  |
| 3.4 Geografisk avgränsning .....                  | 8  |
| 3.5 Avgränsning i sak .....                       | 9  |
| 3.6 Tidigare utredningar .....                    | 9  |
| 3.7 Tidigare ställningstaganden .....             | 10 |
| 3.8 Pågående planering .....                      | 12 |
| 3.9 Beskrivning av alternativ .....               | 13 |
| 3.10 Lokalisering .....                           | 14 |
| 4. MILJÖKONSEKVENSER .....                        | 15 |
| 4.1 Landskapsbild .....                           | 15 |
| 4.2 Naturmiljö .....                              | 18 |
| 4.3 Kulturmiljö.....                              | 20 |
| 4.4 Rekreation och friluftsliv.....               | 20 |
| 4.5 Vatten .....                                  | 20 |
| 4.6 Naturresurser .....                           | 24 |
| 5. HÄLSA OCH SÄKERHET .....                       | 26 |
| 5.1 Risk och miljöstörning .....                  | 26 |
| 5.2 Biltrafik – alstring.....                     | 34 |
| 5.3 Biltrafik – tillgänglighet och säkerhet ..... | 36 |
| 5.4 Trafikbuller .....                            | 37 |
| 5.5 Industribuller .....                          | 42 |
| 5.6 Kollektivtrafik.....                          | 43 |
| 5.7 Luftföroreningar .....                        | 43 |
| 6. BEAKTANDE AV MILJÖKVALITETSMÅLEN .....         | 44 |
| 6.1 Skånes miljömål .....                         | 44 |
| 6.2 Sammanställning av miljömålsuppfyllelse ..... | 45 |
| 7. SAMLAD BEDÖMNING .....                         | 47 |
| 8. SAMRÅD.....                                    | 52 |
| 9. UPPFÖLJNING .....                              | 52 |
| 10. KÄLLFÖRTECKNING.....                          | 53 |
| Utredningar tillhörande detaljplanen .....        | 54 |



## 1. ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING

Miljökonsekvensbeskrivningen ska belysa de konsekvenser som kan ge betydande miljöpåverkan vid genomförandet av detaljplanen för Broby 50:2 med flera fastigheter. Syftet är att pröva lämpligheten av att förlägga ett 38,3 hektar stort verksamhetsområde öster om Malmövägen och norr om Kölebäcken.

Behovsbedömningen identifierade följande aspekter som kan innebära betydande miljöpåverkan:

- Brukningsvärd jordbruksmark försvinner (cirka 31,5 hektar)
- Miljömålet Ett rikt odlingslandskap påverkas negativt

Förslaget innebär huvudsakligen att jordbruksmark tas i anspråk. Marken utgörs till största delen av ett öppet storskaligt jordbrukslandskap med viss bebyggelse längs Malmövägen. Utbyggnaden innebär en förändring av landskapsbilden som kommer att påverkas av storskaliga byggnadsvolymer samt en ökning av trafiken på intilliggande vägnät. Med hänsyn till att området ligger nära redan bebyggda kvarter är infrastrukturen med sina vägar, teknisk försörjning och service förberedd. Ur resurssynpunkt är det en nackdel att inte bebygga området eftersom redan befintliga anläggningar och investeringar då inte kan utnyttjas. Mer brukningstekniskt värdefull jordbruksmark på andra ställen inom kommunen skulle i stället behöva tas i anspråk som verksamhetsområden för att uppfylla syftet med detaljplanen.

Bebyggelsen längs Malmövägen och i anslutning till planområdet är idag bullerpåverkat av vägtrafiken. Den allmänna trafikökningen i framtiden, samt den ökade trafiken på grund av exploateringen, medför ökad trafik i området. Ljudnivåerna kring planområdet förväntas bli likartade med och utan exploateringen för prognosåret 2040.

Beskrivningen berör även de positiva effekter ett genomförande av detaljplanen har för ökade möjligheter att skapa naturområde längs Kölebäcken. Föreslagna naturlika fördröjningsmagasin och diken renar områdets dagvatten vilket bidrar till att skydda recipienten och stärka den biologiska mångfalden inom området.

Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära betydande miljöpåverkan om föreslagna åtgärder genomförs.

## 2. MÅL OCH RIKTLINJER

### 2.1 Nationella miljömål

Det övergripande målet för arbetet mot en hållbar utveckling är att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt att skydda natur och kulturlandskap. Riksdagen har antagit nedanstående 16 nationella miljökvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Avstämning mot miljömålen görs i kapitel 6 i detta dokument ”Beaktande av miljökvalitetsmålen”. (Se sid 44)

### 2.2 Regionala miljömål

Regionala miljömål, som bygger på de nationella miljökvalitetsmålen, är framtagna av Länsstyrelsen i Skåne län. De regionala miljömålen omfattar alla nationella miljökvalitetsmål utom storslagen fjällmiljö och benämns Skånes miljömål.

### 2.3 Allmänna hänsynsregler

Om någon vill göra något, eller tänker göra något, som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa, ska de allmänna hänsynsreglerna följas om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till Miljöbalkens mål. Syftet med reglerna är framför allt att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka.

1 § Bevisbörderegeln – verksamhetsutövaren har bevisbördan.

*MKB-processen är en led i uppfyllelsen av bevisbörderegeln som innebär att verksamhetsutövaren ska visa att hänsynsreglerna uppfylls.*

2 § Kunskapskravet – man ska veta vad man gör så att man inte stör.

*Planprocessen enligt PBL borgar för god kunskap om planens förutsättningar, effekter och eventuella konsekvenser.*

3 § Försiktighetsprincipen – redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått.

*Negativa konsekvenser och risk för sådana belyses i MKB:n och åtgärdsförslag för att undvika eller minska negativa konsekvenser redovisas.*

4 § Produktvalsprincipen - man ska välja sådana kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön.

*Ej aktuellt i detaljplanskedet.*

5 § Hushållnings- och kretsloppsprinciperna – man ska hushålla med råvaror och energi.

*Ej aktuellt i detaljplanskedet.*

6 § Lokaliseringsprincipen – man ska välja den plats som är lämpligast för miljön.

*Den valda lokaliseringen har bedömts som lämpligast. (Se 3.9-3.10)*

7 § Skälighetsregeln – kraven enligt 2–6 §§ gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.

*De föreslagna åtgärderna är framtagna utifrån ett skälighetsperspektiv.*

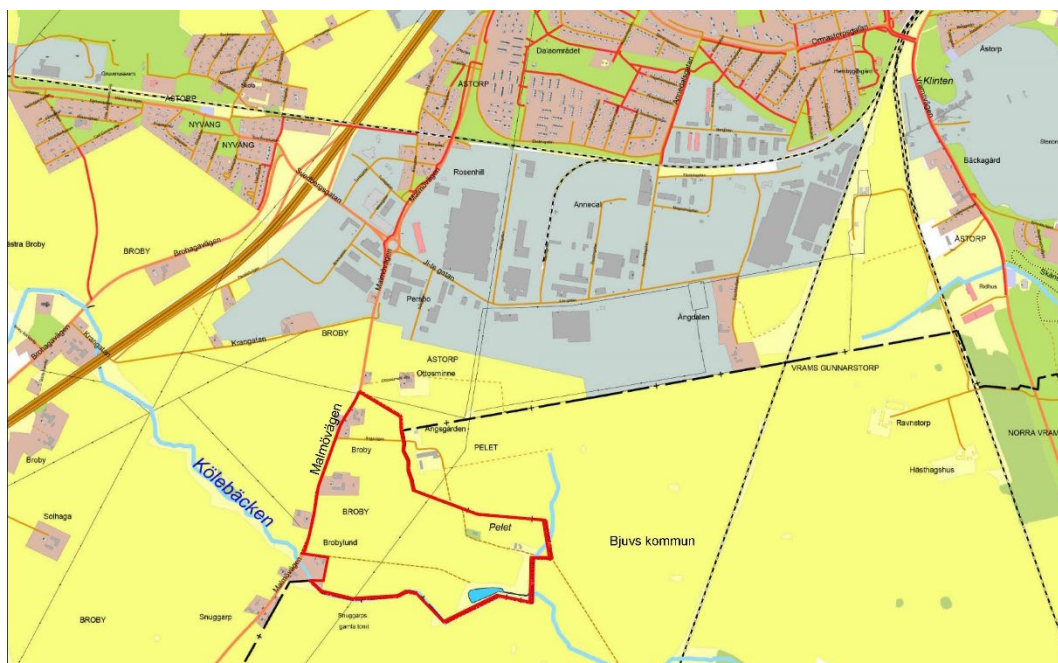
8 § Ansvar för att avhjälpa skador – den som har orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att avhjälpa dem.

*Verksamhetsutövaren är ansvarig för eventuella skador.*

### 3. INLEDNING

#### 3.1 Bakgrund

Denna miljökonsekvensbeskrivning ingår som en del av detaljplanehandlingarna för fastigheten Broby 50:2 med flera fastigheter och bygger på de förutsättningar som anges på detaljplanens plankarta och i planbeskrivning.



**Figur 1. Översikt med planområdets markerat med röd begränsningslinje**

#### 3.2 Syfte

Syftet med detaljplanen är att utöka befintligt verksamhetsområde söderut och därigenom skapa goda förutsättningar för fler arbetstillfällen i framtiden. Planområdets södra del med koppling till Kölebäcken är en grön lunga där syftet är att skapa ett större sammanhängande kommunalt rekreativstråk och omhänderta stora mängder dagvatten. Det ska finnas möjligheter att reflektera den gröna lungan vidare norrut i verksamhetsområdet.

Planförslaget baseras på Planprogram för verksamhetsområde Broby, öster om Malmövägen, Åstorp, Åstorps kommun, Skåne län, som är antaget 2010-02-24.

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning ska belysa de miljökonsekvenser som kan ge betydande miljöpåverkan vid genomförandet av detaljplanen samt föreslå åtgärder för att förebygga eller minimera eventuella negativa miljökonsekvenser.

### **3.3 Behov av miljökonsekvensbeskrivning**

Från och med 1 januari 2018 ska en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en strategisk miljöbedömning enligt bestämmelserna i 4 kap. 34 § plan- och bygglagen samt 6 kap. 3 § miljöbalken om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Eftersom planarbetet påbörjades för den 1 januari 2018 har en behovsbedömning enligt tidigare gällande lagstiftning upprättats. I samband med planarbetet har en behovsbedömning utförts som ett stöd för kommunens ställningstagande i beslutet om planens genomförande medför en betydande miljöpåverkan eller inte. Behovsbedömningen ska analysera graden av miljöpåverkan utifrån platsen, påverkan samt planens karaktär enligt kriterierna i MKB-förordningens bilagor 2 & 4.

Behovsbedömningen visade på en betydande miljöpåverkan och föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats i samband med detaljplanarbetet. I miljökonsekvensbeskrivningen identifieras, beskrivs och den betydande miljöpåverkan bedöms.

Behovsbedömningen identifierade följande aspekter som kan innebära betydande miljöpåverkan:

- Brukningsvärd jordbruksmark försvinner (cirka 31,5 hektar)
- Miljömålet Ett rikt odlingslandskap påverkas negativt

### **3.4 Geografisk avgränsning**

Planområdet omfattar cirka 38,3 hektar och är beläget i den sydvästra delen av Åstorps tätort i anslutning till det befintliga verksamhetsområdet Södra industriområdet. Området är beläget norr om Kölebäcken, Bjuvs kommun och Broby 17:17, öster om Malmövägen, väster om Broby 112:49, söder om Södra industriområdet. Planområdet gränsar även till Bjuvs kommun i nordöst, öster och söder.

Influensområdet, det område som påverkas direkt eller indirekt av detaljplanens genomförande, sträcker sig utanför planområdet där förändrade trafikflöden påverkar det omgivande vägnätet och vattenfrågorna berör recipienter utanför det aktuella planområdet. Förutom detta berör luftföroreningar, buller och visuell påverkan de angränsande områdena.





Figur 2. Planområdets avgränsning markeras med röd linje.

### 3.5 Avgränsning i sak

De ämnesområden som har bedömts att miljökonsekvensbeskrivningen särskilt ska behandla, enligt planprogrammet för aktuellt område är:

- Landskapsbild
- Naturmiljö och ekologiska värden
- Mark och vatten
- Hälsa och säkerhet
- Risker

### 3.6 Tidigare utredningar

I planeringsarbetet har följande utredningar tagits fram:

- Trafikutredning, SWECO, 2022-05-04
- VA-utredning, Tyréns, 2022-04-12
- Bullerutredning, Trivector, 2022-04-04
- Riskutredning, Säkerhetspartner, 2022-03-30
- Tekniskt riskPM, WSP, 2022-04-07
- Miljöteknisk markundersökning, Norconsult, 2022-04-26
- Geoteknisk undersökning, WSP, 2021-05-28
- Utredning samfälligheter, Lantmäteriet, 2020-12-21
- Magnetfältsberäkning, E.ON, 2021-10-04

## 3.7 Tidigare ställningstaganden

### 3.7.1 Översiktsplan Åstorp

Åstorps kommuns översiktsplan antogs år 2022. I översiktsplanen redovisas följande angående verksamhetsmark i kommunen och regionen:

*Efterfrågan på verksamhetsmark i kommunen har ökat de senaste åren. Det är en generell brist på verksamhetsmark i hela regionen och förfrågningar från företag som idag är verksamma i andra kommuner och som är i behov av mer mark inkommer till Åstorps kommun. Även lokala företag som vill expandera inom kommunen är i behov av mer yta.*

*Verksamheter och industri föreslås förläggas främst till Södra industriområdet samt Hyllinge. Ambitionen är att koncentrera verksamheter och industrier på färre ytor, för att underlätta etableringar i anslutning till redan existerande infrastruktur, men även för att undvika att Orts- och landskapsbilden präglas av verksamheter och industrier i alltför stor utsträckning.*

Följande utgångspunkter gäller för utbyggnadsområden för verksamheter och industri:

- Satsa på småföretagande, mindre verksamheter och hantverk centralt. Skapa förutsättningar för att handel/verksamheter ska vilja etablera sig och växa inom kommunen.
- Undvik att ta nya områden för industri och verksamhet i anspråk. Denna typ av verksamhet ska i stället lokaliseras till redan befintliga områden (som Södra industriområdet)
- På sikt bör större och störande verksamheter flyttas till Södra industriområdet alternativt förläggas i något av de yttre områdena för verksamheter och industri.
- Förtätning i befintliga verksamhetsområden ska prioriteras framför exploatering av ny jordbruksmark för ett effektivt och hållbart nyttjande av marken.

Vidare beskrivs det södra industriområdet som planområdet ingår i.

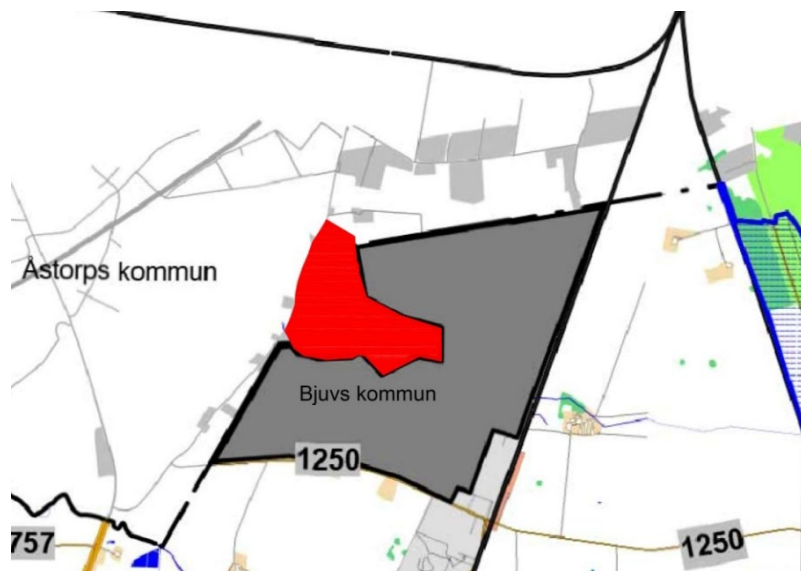
*Södra industriområdet ska även fortsättningsvis fungera som kommunens primära industri- och verksamhetsområde. Genom goda förbindelser utgör området en strategiskt viktig etableringsyta för företag och verksamheter, vilket främjar kommunens näringsliv.*

*Verksamheter och industri ska således koncentreras till Södra industriområdet så långt som det är möjligt. Detta gäller i synnerhet ytkrävande eller störande verksamheter. Verksamheter av mindre störande karaktär kan förläggas i någon av de övriga föreslagna områdena för industri och verksamhet och icke störande verksamheter kan, där det bedöms lämpligt, förläggas inom områden för mångfunktionell bebyggelse eller sammanhängande bostadsbebyggelse.*

*På grund av områdets väl tilltagna storlek ska grönområden införlivas, för att underlätta dagvattenhanteringen och främja den biologiska mångfalden.*

### 3.7.1 Översiktsplan Bjuv

Enligt Bjuvs översiktsplan under rubriken "Morgondagens Näringsliv avsnitt 19", planeras på längre sikt ett industriområde norr om Gunnarstorp. Området ligger i gräns mot Åstorps kommun och anges eventuellt som lämpligt för tyngre industri. Bjuvs kommun har i översiktsplanen politiskt förankrat intresset av ett vägreservat, som sträcker sig från deras planerade verksamhetsområde fram till Malmövägen och i dess förlängning till E4.



Figur 3. Utdrag ur Bjuvs översiktsplan. Rött markerar planområdet och grått Bjuvs framtida industriområde.

### 3.7.2 Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret, Ängelholms flygplats MSA-område och Influensområde för väderradar: Bjäre. Inom området får inte höga objekt uppföras.

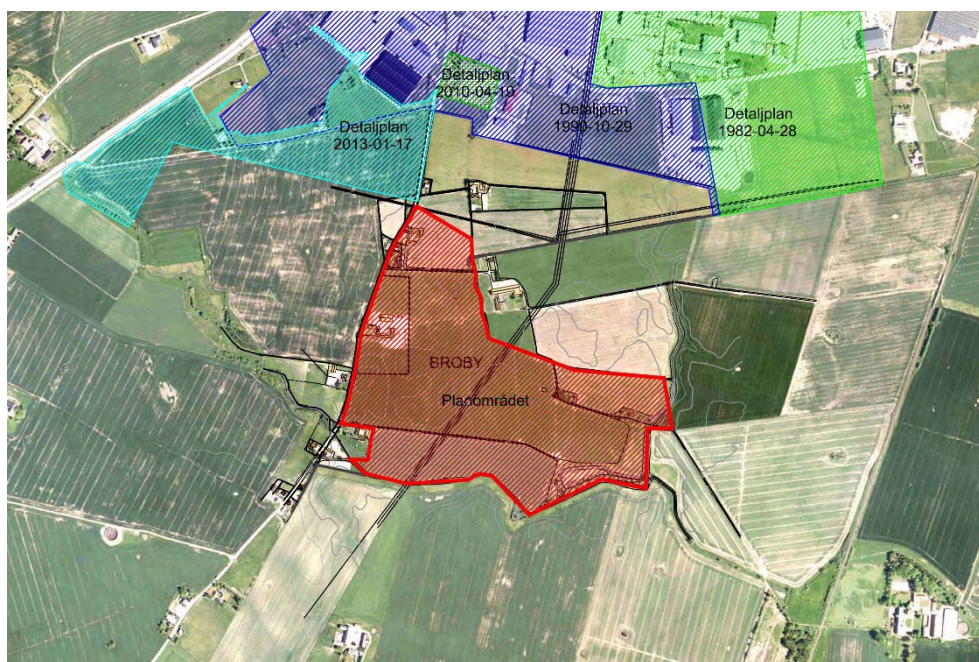
För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och därför inte kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom tätort. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarmakten.

### 3.7.3 Strandskyddsbestämmelser

Då programområdet gränsar till Kölebäcken i söder måste hänsyn tas till strandskyddsbestämmelserna i Miljöbalken 7 kap. För Kölebäcken upphävdes strandskyddet år 2002.

### 3.7.4 Detaljplaner

Området är inte sedan tidigare planlagt. Närmaste detaljplan antagen den 17 januari 2013 "Verksamhetsområde Broby väster, Broby 57:1 m.fl." nuddar med sydöstra hörnet planområdets nordvästra hörn. Cirka 250 meter norr om planområdet finns en äldre industriplan antagen den 29 oktober 1990.



Figur 4. Röd snedskraffering markerar planområde.

## 3.8 Pågående planering

Bjuv kommun har påbörjat framtagandet av en detaljplan för verksamhetsområde på Vrams Gunnarstorp 1:15. Planområde för Vrams Gunnarstorp 1:15 och planområdet för Broby 50:2 m.fl. planeras få en gemensam utfart på Malmövägen i läge med befintlig Ängavägen. För att länka samman verksamhetsområdena på båda sidor av kommungränsen krävs samordning mellan kommunernas planläggning. Frågor som studeras gemensamt är bland annat infrastruktur, dagvattenhantering och omgivningspåverkan.

### 3.9 Beskrivning av alternativ

#### 3.9.1 Utbyggnadsalternativ

Alternativet innebär att ett 38,3 hektar stort område öster om Malmövägen, söder om Södra industriområdet och norr om Kölebäcken planläggs för verksamheter, naturmark samt en ny väg.



**Figur 5. Planförslag – konceptuell utformning inför samråd. Planförslaget har efter samrådet reviderats utifrån nya och kompletterade utredningar avseende buller, trafik och dagvatten. Fastighetsindelningen kan komma att ändras vid planens genomförande.**

#### 3.9.2 Nollalternativ

Nollalternativet fungerar som ett jämförelsealternativ till planförslaget. Nollalternativet innebär att planförslaget inte genomförs. Området skulle med största sannolikhet förbli jordbruksmark. Med tiden och i takt med förverkligandet av andra närbelägna planer skulle ett ökat exploateringsstryck och trafikeringsbehov göra att marken inte blir lika värdefull för fortsatt jordbruk.

### 3.10 Lokalisering

Enligt Åstorps översiktsplan (2022) lämpar sig området för verksamheter och industri. Det Södra industriområdet ska fungera som kommunens primära industri- och verksamhetsområde. Vidare beskriver översiktsplanen att genom goda förbindelser utgör området en strategiskt viktig etableringsyta för företag och verksamheter, vilket främjar kommunens näringsliv. Väg E4 ansluter till området med trafikplats Nyvång i höjd med Ji-te gatan, cirka en kilometer från området. Malmövägen, Svedbergsgatan och E4:an har redan i dag en uppsamlande karaktär och bedöms rymma en utökad trafikmängd med en stor andel tung trafik, vilket är en kvalitet och en god förutsättning för utvecklingsområdet. Angöring kan med fördel även utvecklas via Bjuvs kommun, för möjligheten att länka samman planerade industriområden på respektive kommunsida och erhålla effektivare flöden och synergieffekter.

Planområdet ligger intill redan planlagd mark för industri och service och är en naturlig fortsättning av detta arbetsområde. Det har gjorts basinvesteringar i det redan planlagda arbetsområdet i form av industrispår och vägar samt elektriska högspänningsledningar som delvis kan nyttjas även för det nya arbetsområdet. Med tanke på närheten till väg E4 och trafikplats Nyvång bedöms området vara särskilt lämplig för verksamheter. Områdets strategiska läge med hänsyn till infrastruktur, dess närhet till gjorda investeringarna och möjliga arbetstillfällen på cykelavstånd från centrum väger tyngre än intresset att bevara jordbruksmarken.

Alternativa lokaliseringar av verksamhetsområdet innebär fortfarande att jordbruksmark behöva tas i anspråk. Det skulle även medföra ökade exploateringskostnader och nya ingrepp för infrastruktur utan logistikfordelar. Ur resurssynpunkt är det en nackdel att inte bebygga området eftersom redan befintliga anläggningar och investeringar då inte kan utnyttjas. Behovet av arbete och logistik kan inte tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Föreslagen lokalisering bedöms vara förenlig med plan- och bygglagen, miljöbalken och översiktsplanen.

## 4. MILJÖKONSEKVENSER

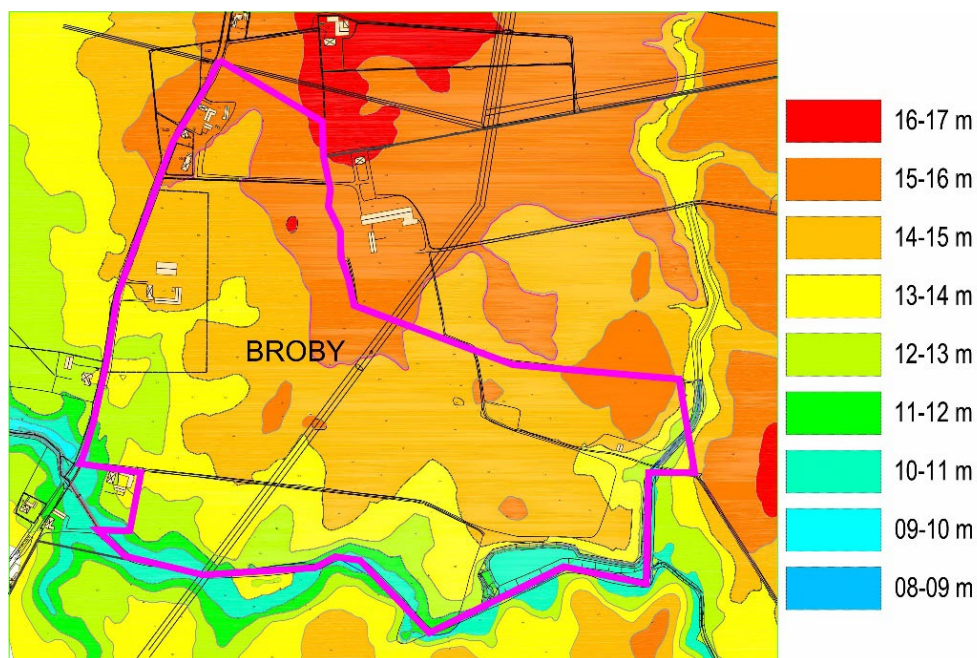
### 4.1 Landskapsbild

#### 4.1.1 Förutsättningar

Planområdet utgörs av ett flackt landskap med långa utblickar. Vegetationen utgörs dels av gårdsenheternas och husens omgärdande träd- och buskridåer, dels av träd- och buskpartier längs strand- och sluttningssonen längs Kölebäcken. Terrängen inom planområdet sluttar från norr till söder med en höjdskillnad på cirka 7–8 meter, från cirka + 17 till + 8 meter över havet.

Området är visuellt och ljudmässigt influerat av Malmövägen i väster som påverkar hur området upplevs. I fonden cirka 2 kilometer bort från Malmövägen i öster ligger Söderåsen. Däremellan finns två järnvägsspår och en mindre verksamhet i sydost. Cirka 700 meter åt väster ligger E4:an.

Längs Malmövägen ligger några gårdar, bostadshus samt en grusterminal med ett par större verksamhetslokaler med plåtfasad och flackt sadeltak. Befintlig bebyggelse och verksamhet på Broby 50:1 bidrar till att landskapet redan idag upplevs som ett gränsområde mellan Åstorp tätort och landsbygden.



Figur 6. Höjdförhållanden, planområdet markeras med lila linje.



**Figur 7. Vy från Ängavägen mot Söderåsen.**



**Figur 8. Broby 50:1 sett från Ängavägen inom planområdet. Fastigheten har en tydlig prägel av pågående verksamhet med grusupplag, containrar och tunga fordon.**

#### **4.1.2 Nollalternativet**

Alternativet innebär ingen förändring av landskapsbilden inom området jämfört med idag, men utveckling av omkringliggande verksamheter och bebyggelse kommer att prägla landskapsbilden. Eventuellt kan verksamheten på Broby 50:1 expandera med ytterligare bebyggelse, som påverkar landskapsbilden.



### **4.1.3 Utbyggnadsalternativet**

Den planerade bebyggelsen kommer att vara väl exponerad främst från Malmövägen. Bebyggelsen kommer att skärma Söderåsen i fonden, men redan befintlig spridd bebyggelse längs Malmövägen bryter vyn. Det finns en inbyggd målkonflikt med odlingslandskapet med lokaliseringen av verksamheter, men mycket god närhet till befintlig infrastruktur, bedöms överväga eventuell påverkan på odlingslandskapet.

I söder föreslås ett större naturområde längs Kölebäcken med fördröjningsmagasin för dagvatten, vilket möjliggörs av områdets topografi.

I detaljplanen som reglerar bebyggelse i nordväst tillåts byggnadshöjden upp till 20 meter och i detaljplanen norr om aktuellt planområde tillåts 12 meters byggnadshöjd. Detta har beaktats i aktuellt planförslag och detaljplanen reglerar bådenock- och totalhöjd till 20 meter. Planförslaget tillåter därmed högre byggnader än området i norr men lägre byggnader än området i nordväst.

Detaljplanen reglerar byggnadsarea till 50 % av fastighetsarean, vilket kan medföra stora volymer och långa byggnader som påverkar upplevelsen av landskapet.

#### **Föreslagna åtgärder**

För att skapa en mer positiv upplevelse av landskapsbilden föreslås trädplanteringar i form av alléer eller trädrader längs med den föreslagna infartsgatan. Valet av trädslag bör utgå från vad som är vanligt i alléer i trakten. Planteringen i övrigt bör utformas naturligt, med vegetation i omgivningen som förebild. Detaljplanen reglerar även att 15 % av marken inom fastigheterna ska vara genomsläpplig för dagvatten.

Naturområden skapas inom planområdet för att omhänderta och avleda dagvatten. Det stora naturområdet med dammar som planläggs i södra delen av planområdet kommer att gynna både växtliv och djurliv, framför allt fåglar. Området bidrar därmed även till en positiv upplevelse av landskapet inom planområdet.

## 4.2 Naturmiljö

### 4.2.1 Förutsättningar

Marken inom området består mest av storskalig jordbruksmark. I den nordöstra delen längs gränsen till Bjuvs kommun finns ett smalt vegetationsstråk med träd som till större delen ligger i Bjuvs kommun.

Inom planområdet finns två äldre tomter. Den ena utgör idag en åkerholme med enstaka träd- och buskvegetation samt röjningssten, den andra har fortfarande ett hus och trädgård med ekologiska värden.

Inom planområdet finns även mindre åkerholmar. Åkerholmar är ofta artrika miljöer och har ofta höga naturvärden i form av brynmiljöer, hävdgynnad flora och gamla träd.

I söder avgränsar Kölebäcken planområdet med ett smalt sammanhängande område med inslag av träd och buskage. Längs Kölebäcken finns naturvärden som är knutna till vattnet, strandbrinkarna och vattenområdenas närområde. Vanliga arter är pil och klibbal med fältskikt av fuktfördragande örter och gräs. Kölebäcken är ett av de större biflödena till Vegå.



Figur 9. Fågelperspektiv från öster, planområdet markeras med röd linje.

### 4.2.2 Nollalternativet

Området förblir till största delen åkermark med få arter och begränsade biologiska värden. Natur som inte omfattas av biotopskydd, saknar skydd, och kan tas i anspråk för annan användning.

### 4.2.3 Utbyggnadsalternativet

Planläggningen innebär att åkermark tas i anspråk vilket innebär att vi minskar andelen åkermark i både kommunen, regionen och landet och att självförsörjningen blir allt mindre. När jordbruksmarken en gång exploaterats kan den aldrig återgå till att bli brukbar igen.

#### Föreslagna åtgärder

Dagvattenhanteringen regleras i detaljplanen inom användningen natur och bestämmelse om att 15 % av kvarteretsmarken ska vara genomsläpplig för dagvatten. Inom kvarteretsmarken och längs med gator föreslås bland annat naturlika planteringar samt diken och plantering av trädrad utmed huvudgatan inom planområdet. De två äldre tomterna bevaras inom naturmarken, dock föreslås inget skydd för de två mindre åkerholmarna utan dessa kan tas bort om länsstyrelsen beviljar dispens från biotopskyddet.

Utbyggnadsalternativet är positivt från naturvårdssynpunkt genom att det tillför naturlika fördröjningsmagasin som gynnar växt- och djurlivet, skyddsplanteringar och plantering av nya träd vilket ökar den biologiska mångfalden. Samtidigt säkerställs bevarandet av vegetation längs Kölebäcken samt bevarandet av vegetation (biotop) i nordost.



Figur 10. Biotop som bevaras är markerat med röd cirkel. Längs den södra och östra delen av detaljplanen planeras ett stort naturområde med möjligheter att fördröja dagvatten.

## **4.3 Kulturmiljö**

### **4.3.1 Förutsättningar**

Inga kända fornlämningar eller andra kulturmiljövärden finns inom planområdet. En ansökan om arkeologisk utredning skickas till länsstyrelsen inför granskning.

## **4.4 Rekreation och friluftsliv**

### **4.4.1 Förutsättningar**

Större delen av området är inte allemansrättsligt tillgängligt eftersom det är åkermark. Området i söder används i begränsad omfattning till rekreation och friluftsliv.

### **4.4.2 Nollalternativet**

Förutsättningarna för friluftsliv och rekreation förblir som idag. Områdets natur- och rekreationsvärden förblir svårutnyttjade för friluftslivet då tillgängligheten till områdets naturområde är låg.

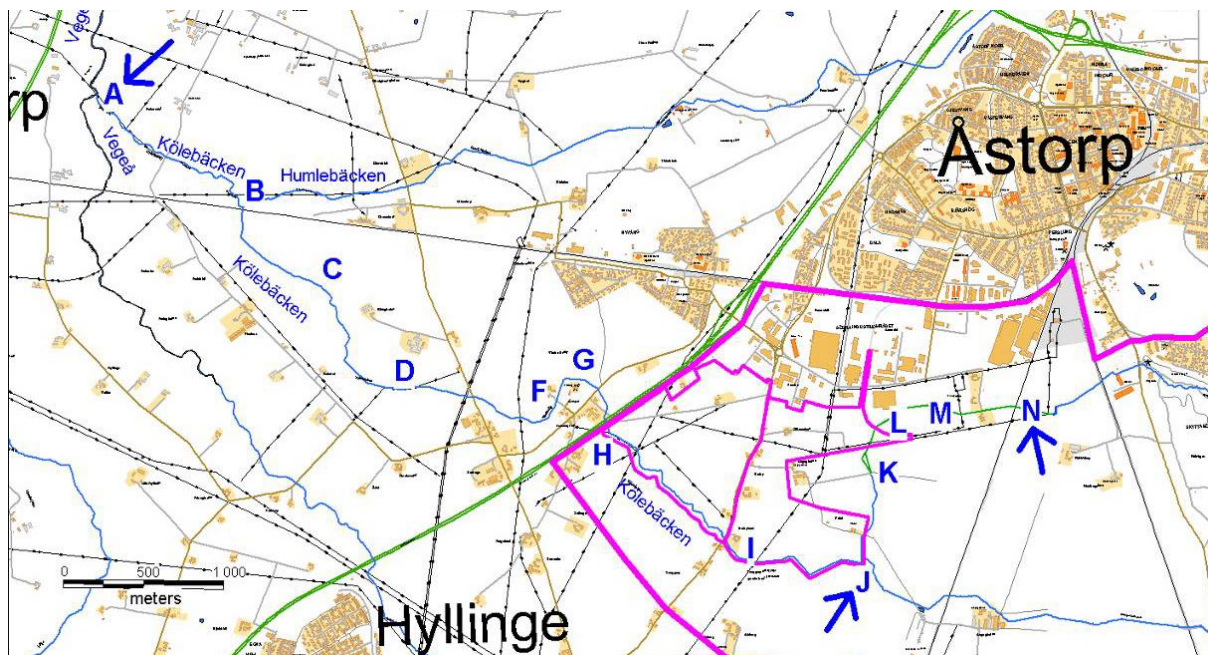
### **4.4.3 Utbyggnadsalternativet**

Med en utbyggnad av gång- och cykelstråk enligt planförslaget blir det möjligt att röra sig runt området. Från Malmövägen i väster leder stråket längs Kölebäcken och vidare norrut och sedan på ett smalt stråk längs Bjuvs kommungräns till huvudgatan med gång- och cykelbana utmed det smala vegetationsstråket och åter till Malmövägen. Stråket längs Kölebäcken planeras att på sikt utsträckas både väster och österut. Utbyggnadsalternativet innebär att Kölebäcken blir mer tillgänglig särskilt då den sammankopplas till kommande grönstruktur västerut och eventuellt inom Bjuvs kommun österut. Detta innebär förbättrade möjligheter till rekreation i området jämfört med nuläget.

## **4.5 Vatten**

### **4.5.1 Förutsättningar**

Terrängen lutar neråt i sydvästlig riktning från norr mot Kölebäcken. Bäckens har vid två tillfällen reglerats enligt 1927 års vattenlag. ”Kölebäckens nygrävningsföretag av år 1927” omfattar sträckan A-J på kartan nedan. ”Åstorps-Vrams Gunnarstorp dikningsföretag av år 1946” omfattar sträckan J-N. Odestig varifrån uppgifterna kommer har i sina beräkningar själv använt 1,5 l/s och hektar på slätten och 3,0 l/s och hektar på Åsen. De högre naturliga flödena jämfört med de i förrättningen anser Odestig kompenseras av att bäcken har en viss översektion på sträckan A-K. Sträckan K-L-M-N har blivit kulverterad efter förrättningarna.



Figur 11. Dikningsföretag av 1927 sträckan A-J och dikningsföretag av år 1946 sträckan J-N. Sträckan K-N har blivit kulverterad

Avrinning inom planområdet sker till Kölebäcken som mynnar i Humlebäcken vilken är planområdets närmsta vattenförekomst som i sin tur mynnar i Vege å som rinner ut i Skälderviken. Kölebäcken är ingen vattenförekomst och har därför inte klassats i VISS men i Åstorps dagvattenplan framgår att status är dålig nedströms Åstorp vilket främst beror på belastning av kväve och fosfor. Näringsämnen kommer troligtvis i största del från intilliggande jordbruksmark. Provtagning i Kölebäcken samt Humlebäcken har även visat på höga halter av koppar och zink som bedöms komma från Åstorp centrum samt industri- och handelsområden söder om Åstorp.

Både Humlebäcken och Vege å har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. För båda vattenförekomsterna påverkas den ekologiska statusen främst av övergödning samt morfologisk påverkan. Nitrat och ammoniak har uppmätts i halter över gränsvärdet i Humlebäcken. Kemisk status påverkas främst av att halterna av BDE samt kvicksilver och kvicksilverföreningar överskrids. Dessa överskrids i samtliga Sveriges vattenförekomster och beror till största delen på långväga atmosfärisk deposition och omfattas därför av undantag.

### Grundvatten

Berggrunden utgörs av sedimentära bergarter; sand- och siltsten i växellagring med lerskiffer. Sammanfattningsvis utgörs jorden av siltig lera med inslag av silt- och sandskikt. Lerlagret har påvisats till undersökt djup om cirka 8–12 meter under befintlig markyta.

I samband med den geotekniska undersökningen (WSP, 2021-05-28) installerades 5 grundvattenrör. Installerade grundvattenrör visade på en preliminär grundvattenyta på ett djup mellan 0,5 – 1,7 meter under markytan. I nivå varierar det mellan +10,7 – +14,7. WSP observerade även en vattenyta i 7 av 14 utförda borrhål för skruvprovtagning med ett varierande djup på mellan 1,0 – 4,8 meter.

I samband med den miljötekniska markundersökningen (Norconsult, 2022-04-26) mättes grundvattennivån i tre punkter inom planområdet. Grundvattenytan uppmättes i de installerades grundvattenrören till 2,46 meter, 1,42 meter respektive 1,05 meter under markytan. Tillrinningen är generellt god.

#### **4.5.2 Nollalternativet**

##### **Ytvatten**

Området kommer liksom idag att avvattnas via Kölebäcken. Läckage av närsalter från åkermarken fortsätter.

##### **Grundvatten**

Grundvattnet förblir opåverkat.

#### **4.5.3 Utbyggnadsalternativet**

##### **Ytvatten**

De hårdgjorda ytor som planeras kommer att minska områdets förmåga att fördröja, infiltrera och rena ytvatten.

Planområdet omfattar 38,3 hektar varav ca 20 hektar kommer att bli kvartersmark för verksamheter och industri. Av kvartersmarken får hälften bebyggas och 15% ska vara genomsläpplig för dagvatten. Gatumark och naturmark utgör cirka 405 av detaljplaneområdet.

##### **Grundvatten**

Grundvatten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

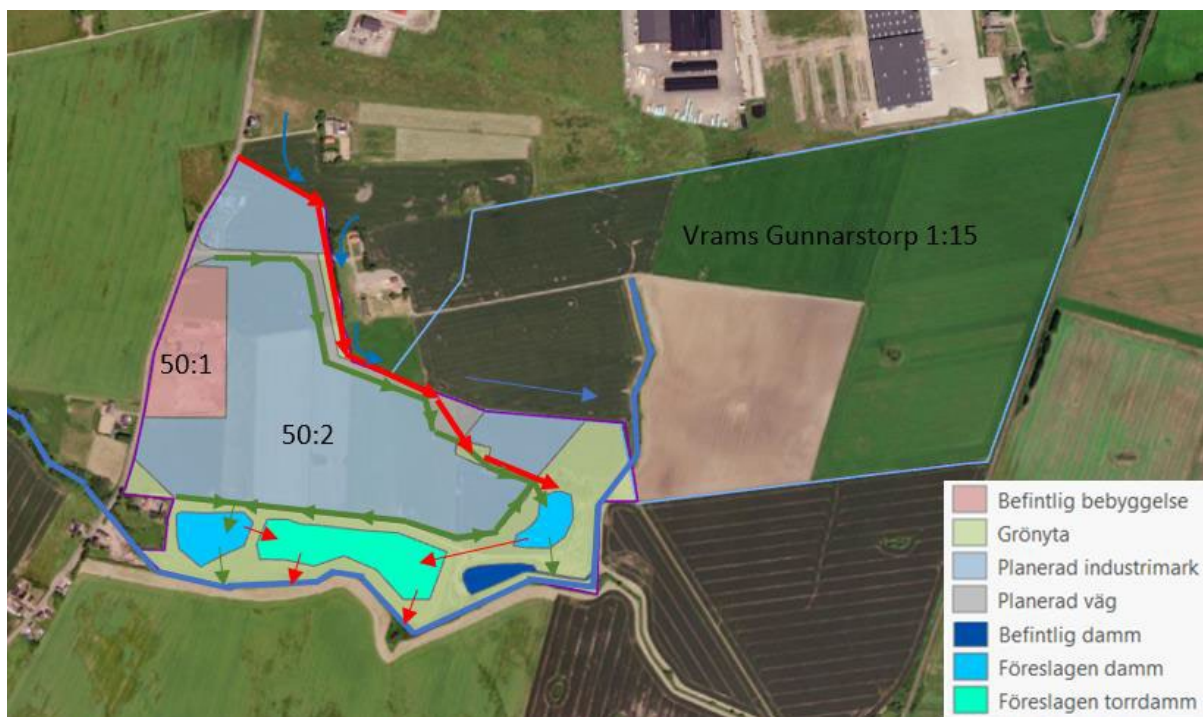
##### **Föreslagna åtgärder**

Planförslaget bygger på att dagvatten tas om hand, fördröjs och renas i helt eller delvis öppna system. Det är den långsiktigt mest hållbara dagvattenhanteringen. Genom öppen avledning nyttjas processer som efterliknar naturens eget sätt att ta hand om regnvatten det vill säga avrinning över vegetationsytor, avdunstning, infiltration och perkolation, transport i öppna vattendrag och fördröjning i våtmarker och dammar.

Dessa processer och system ger ett mycket långsammare avrinningsförlopp vilket minskar toppflödena och dessutom kommer en större andel vatten att infiltrera och även avdunsta, vilket innebär att den totala volymen som avrinner blir mindre. Mark och växter hjälper även till att rena dagvattnet genom olika bio- och geokemiska samt fysikaliska processer.

Avledning sker därefter till dikningsföretag där tillåtet utflöde är begränsat till 1 l/s per hektar. Flöden som överskrider detta måste fördröjas inom planområdet. Fördröjningsvolymen har beräknats till cirka 24 000 kubikmeter (Tyréns, 2022-04-12). Fördröjning och rening föreslås i huvudsak ske i dammar, översvämningssytor och torrdammar i planområdets södra del. Längs planerad gata föreslås dike/svackdike, regnväxtbäddar och skelettjord för avledning av dagvatten från gatan. Till detta grönstråk föreslås även avledning av planerade verksamheter norr om gatan samt även en del av det södra verksamhetsområdet. Systemet bör även kompletteras med gröna stråk invid lokalator för trög avledning vilket ytterligare minskar flödestoppar och leder till ökad fördröjning. Längs norra gränsen av planområdet krävs ett avskärande stråk, markerat med rött i bilden nedan, för att säkerställa avrinning från naturmark norr om planområdet.

Med föreslagna dagvattenåtgärder finns det goda möjligheter att rena och fördröja dagvatten inom planområdet och möjligheterna att nå satta miljö kvalitetsnormer i recipienterna bedöms då inte påverkas negativt. Vid planerad bebyggelse underskrider samtliga föroreningar satta gränsvärden enligt Åstorps kommuns dagvattenplan men det kommer innebära en ökad föroreningsbelastning jämfört med dagsläget. Vid utbyggnad på jungfrulig, tidigare obebyggd mark är det i stort sett omöjligt att inte öka föroreningsbelastningen jämfört med nuläget för flertalet av de föroreningar som är förknippade med dagvatten. Däremot anses det möjligt att med ovan föreslagna åtgärder uppnå en god rening av dagvatten från området innan utsläpp till recipient. Förutom föroreningsbelastningen så är även möjligheterna att kunna jämna ut flödestoppar viktigt för recipienten då det minskar risken för erosion och grumling av vattendragen och kan ge ett mer kontinuerligt flöde. Det minskar även risken för översvämningar nedströms.



Figur 12. Föreslagen dagvattenhantering. Generell avrinning markerad med gröna pilar och avrinning vid bräddning markerat med röda pilar. Avskärande stråk för avledning av naturmark i norr om planområdet markerat med rött, bild hämtad från VA-utredning (Tyréns, 2022-04-12).

## 4.6 Naturresurser

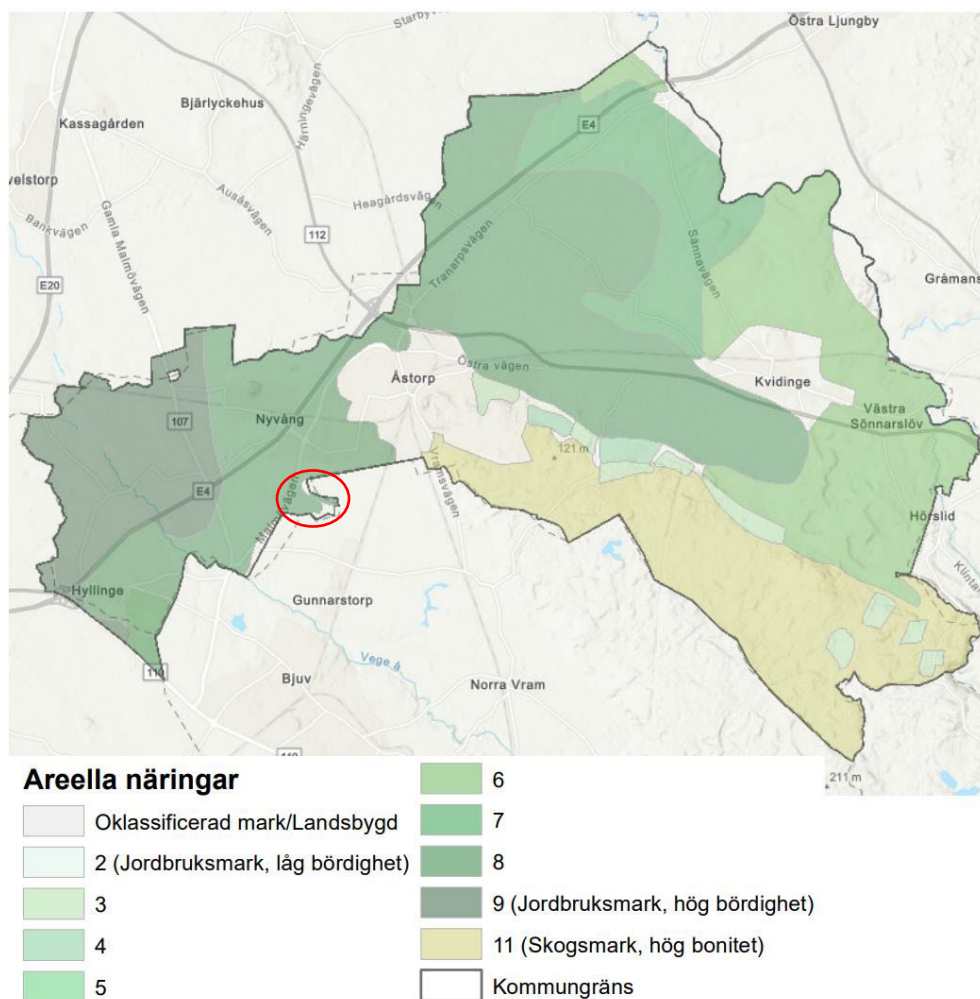
### 4.6.1 Förutsättningar

Den svenska åkermarken är klassad i en 10-gradig skala med klass 10 som mest produktiv. Jordbruksmarken inom planområdet utgörs av brukningsklass 8.

Ur Miljöbalken 3 kap. 4 §:

*4 § Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*





Figur 13. Utdrag ur översiktsplanen jordbruksmark, planområdet markeras med röd gräns. Planområdet är markerat med en röd ring.

#### 4.6.2 Nollalternativet

Alternativet innebär ingen förändring jämfört med idag. Området kommer även fortsättningsvis främst att användas för jordbruksändamål.

#### 4.6.3 Utbyggnadsalternativet

Aktuell detaljplan innebär att ungefär 19,5 hektar jordbruksmark kommer att bli verksamhetsmark och cirka 12 hektar jordbruksmark blir naturmark. Omvandling från jordbruksmark till naturmark bedöms vara reversibel, men det är inte sannolikt att marken åter kommer att användas som jordbruksmark inom överskådlig tid eftersom marken behöver nyttjas för dagvattenhantering.

Den förändrade markanvändningen bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse då det råder brist på mark för verksamheter i kommunen och arbetsplatser nära bostäder kan bidra till minskad pendling. Det finns infrastruktur i närområdet som kan användas och minskar behovet av nyinvesteringar.

Alternativa lokaliseringar är inte tillfredställande eftersom de inte har samma logistiska läge och välutbyggda infrastruktur.

Kommunen gör bedömningen att den föreslagna markanvändningen är ett väsentligt samhällsintresse som väger upp mot förlusten av jordbruksmark. Den verksamhetsmark som detaljplanen skapar bedöms medföra tillräckligt stora positiva samhällseffekter för att överväga den negativa effekten av den förlorade jordbruksmarken.

## **5. HÄLSA OCH SÄKERHET**

### **5.1 Risk och miljöstörning**

#### **5.1.1 Förutsättningar**

Följande kan orsaka risker och miljöstörningar:

- Malmövägen (väg 1759) som gränsar till planområdet i väster,
- tillkommande industribuller,
- närhet till verksamheter som hanterar brandfarlig och explosiv vara,
- kraftledningar tvärs genom området,
- markradon,
- gruvgångar,
- ljus,
- markföroreningar,
- klimatpåverkan i form av kraftiga skyfall och bildandet av urbana värmeöar.

#### **5.1.2 Nollalternativet**

Alternativet innebär ingen omedelbar förändring jämfört med dagsläget. Ovanstående risker, med undantag för tillkommande industribuller, kvarstår.

#### **5.1.3 Utbyggnadsalternativet**

##### **Risk väg, farligt gods**

Planområdet ligger i direkt anslutning till Malmövägen som utgör omledningsväg för E4:an och därmed tillfälligt utgör en farligt godsled. Inga miljöstörande verksamheter planeras inom området som kan tänkas generera transporter med farligt gods och området avses inte bli uppvärmt med fossila bränslen, varvid trafik med farligt gods ej förväntas öka.

Varken Malmövägen eller den nya lokalgatan kommer att erhålla status som primär rekommenderad led för farligt gods. Planförslaget bedöms inte tillföra risk vad gäller farligt gods.

Längs med den nya lokalgatan planeras en gång- och cykelväg vilken är trafikseparerad och ger möjligheter för hållbar transport till och från det nya verksamhetsområdet.

### **Risk verksamheter**

Det finns sju verksamheter som har tillstånd för hantering av brandfarlig och explosiv vara inom 1 kilometers radie från planområdet. Av dessa utgör den som är placerad närmst planområdet, cirka 250 meter, en drivmedelsstation som hanterar 20 kubikmeter diesel och 30 kubikmeter HVO diesel. Enligt MSB:s (myndigheten för samhällsskydd och beredskap) handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer (2015) finns avstånd som ska tas i beaktning vid upprättande av en drivmedelstation för att den ska vara säker för omgivningen. Det längsta avstånd som anges i handboken är 25 meter, vilket är betydligt kortare än det aktuella avståndet mellan planområdet och drivmedelsstationen.

Med hänvisning till riskutredningen (Säkerhetspartner, 2022-03-30) för risker utifrån närheten till verksamheter som hanterar brandfarlig och explosiv vara anses riskreducerande åtgärder ej föreligga.

### **Risk buller**

Planförslaget ger upphov till såväl ökat trafikbuller som industribuller från framtida verksamheter.

### **Föreslagna åtgärder för att minska buller**

Detta har utretts inom planprocessen och föreslås lösas genom olika bullerdämpande åtgärder som bullervall/skärm, placering av byggnader, lokalisering av verksamheter inom planområdet och buffertzoner. Med föreslagna åtgärder bedöms den negativa påverkan från trafik- och industribuller minskas till acceptabla nivåer.

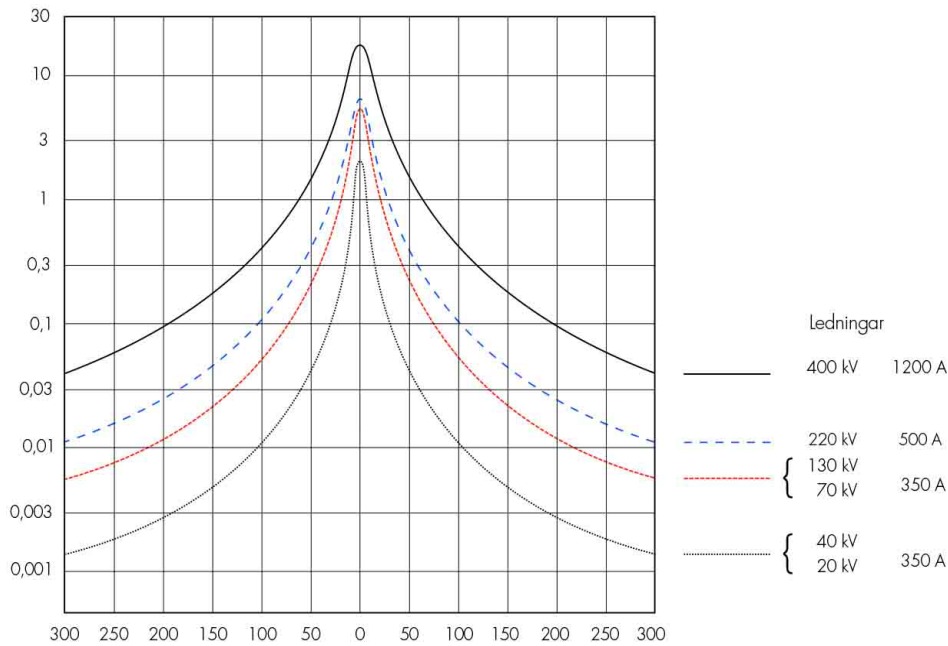
### **Risk Kraftledningar**

Tvårs genom planområdet i nord-sydlig riktning finns en 130 kV ledning. Kraftledningar med växelström orsakar växlande magnetfält som skapar elektriska strömmar i kroppen. Vid mycket starka magnetfält, kan kroppens nervsignaler påverkas.

Sedan 2002 finns ett allmänt råd från tidigare Statens strålskyddsinstitut som anger referensvärden för allmänhetens exponering för magnetfält. Referensvärdena är rekommenderade maxvärden och bygger på riktlinjer från EU. Syftet med referensvärdena är att skydda allmänheten mot kända hälsoeffekter vid exponering för magnetfält. De är satta till en femtiondedel av de värden där man har

konstaterat negativa hälsoeffekter. För långsiktiga effekter, som förhöjd cancerrisk, räcker inte dagens kunskap för att fastställa några gränsvärden. Olika frekvenser har olika lätt att skapa strömmar i kroppen. Referensvärdena skiljer därför mellan olika frekvenser. För magnetfält med frekvensen 50 Hz är referensvärdet 100  $\mu\text{T}$ . Under de största kraftledningarna (400 kV) ligger fälten på 10 – 20  $\mu\text{T}$ .

Magnetfält i mikrottesla ( $\mu\text{T}$ )



**Figur 14. Grafen visar hur magnetfältet i mikrottesla för olika spänningar avtar med avståndet i meter. Bilden är tagen ur MAGNETFÄLT OCH HÄLSORISKER, Strålsäkerhetsmyndigheten 2009.**

Enligt Elsäkerhetsverket finns inga fastlagda gränsvärden för lokalisering av ny bebyggelse intill kraftledningar, utan Starkströmsföreskrifterna samt Miljöbalkens försiktighetsprincip gäller. Framför allt är det vid etablering av bostäder och annan verksamhet som innebär stadigvarande vistelse, eller exponering av särskilt känsliga individer (barn), som det finns anledning att tillämpa skyddsavstånd med anledning av försiktighetsprincipen.

E.on. har utfört en magnetfältsberäkning för befintlig 130 kV spänning. Årsmedelströmmen beräknas generera ett magnetfält på cirka 0,2 mikrottesla vid ett avstånd av cirka 35 meters från ledningarna. På avstånd över 35 meter är magnetfältet att betrakta som acceptabelt för stadigvarande vistelse.

Minsta horisontella avstånd i meter mellan fasledare och närmaste byggnadsdel är enligt Starkströmsföreskrifterna (elsäkerhet) 10 m.

Planförslaget bedöms inte påverka risken vad gäller elektromagnetiskt fält så till vida att fältet finns där idag och kommer vare sig öka eller minska till följd av planförslaget. Dock kommer planförslaget medföra att fler personer vistas inom området och kan bli påverkade av magnetfältet.

### **Föreslagna åtgärder elektromagnetiska fält**

Med hänsyn till referensvärden, riktvärden och utförd beräkning av elektromagnetiska fält samt att planerad bebyggelse inte innebär några bostäder, skolor eller byggnader där människor stadigvarande vistas under längre tider bedöms ett skyddsavstånd på 35 meter på ömse sidor om befintlig 130 kV luftledning vara lämpligt för att påverkan ska var inom acceptabla nivåer.

### **Risk markradon**

Planområdet ligger inom lågriskområde för markradon enligt SGU Översiktliga markradonundersökningar i Åstorps kommun, 2008-08-28. Mitt i området finns ett litet område klassat som normalriskområde.

För mark klassad som lågriskområde gäller generellt att inga speciella åtgärder eller ytterligare undersökningar krävs. För mark klassad som normalriskområde för radon gäller generellt att man inte kan utesluta förhöjd risk för markradon lokalt. Därför föreskrivs, enligt anvisningar från Boverket, att grundläggning ska utföras radonskyddande.

Planförslaget bedöms inte påverka risken för markradon.

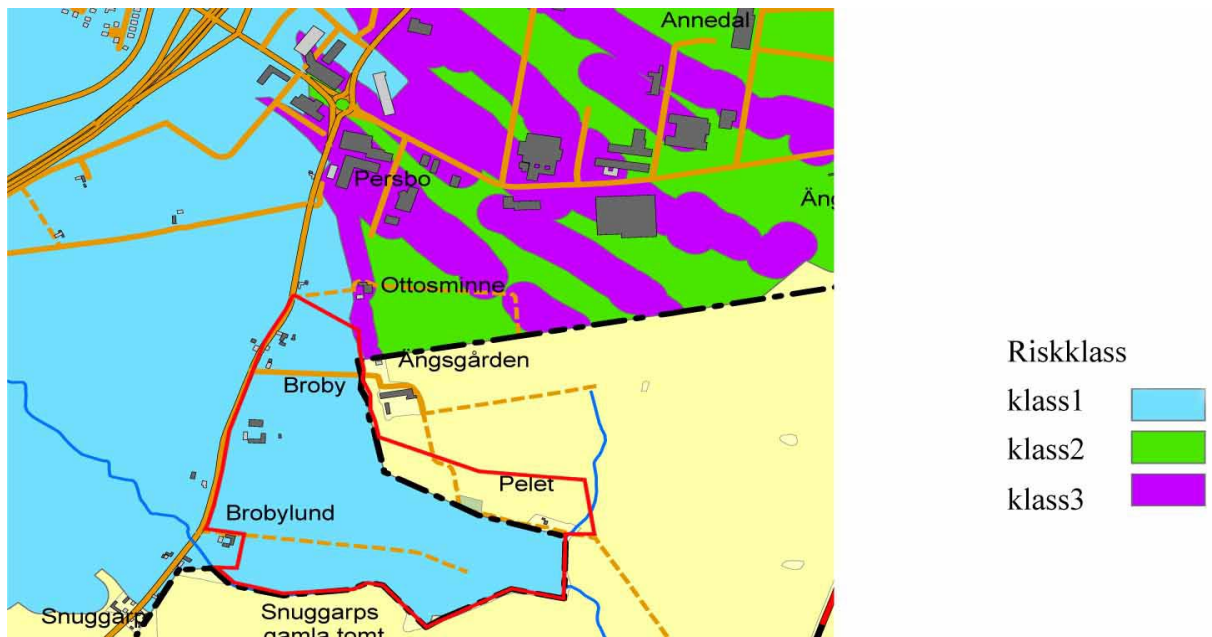
### **Risk gruvgångar**

I Åstorps kommuns rapport "Bedömning av sättningar till följd av ras i Gruvgångar med riskkarta, 2008-10-03" finns en sammanställning av gruvområden inom kommunen med studier av de geologiska och bergtekniska förhållandena. Planområdet ligger inom område som markerats som klass 1 "utbredd mycket låg risk". Enligt rapporten föreslås industrier eller verksamheter, där en sättning kan få stora konsekvenser för hälsa och miljö, förläggas i områden med klass 1 eller utanför kartlagda gruvområden.

Nordöst om planområdet finns ett område markerat som klass 3 "lokalt medelhög risk". En riskbedömning har gjorts via ett tekniskt PM (WSP, 2022-04-07). I det tekniska PM:et framgår det att i de fall sättning skulle uppstå, kommer dessa utvecklas långsamt och upptäckas i god tid innan risk för personskador uppstår. Hårdgjorda ytor kommer i tidigt skede uppvisa sprickor och sättningar och byggnader kommer uppvisa skador i fasad och bottenplatta.

På grund av de stora djupen till gruvgångarna bedöms risken för ”slukhål” som minimal. Den något förhöjda risken vid gruvgångar riskklass 3 för lokala sättningar medför att grundkonstruktioner bör dimensioneras och anpassas därefter.

Planförslaget kan generera negativ påverkan vad gäller ras men eventuell påverkan bedöms kunna uppmärksammas i god tid och åtgärdas.



**Figur 15. Riskkarta - gruvgångar. Riskklasser inom planområdet som markeras med röd begränsningslinje; Klass 1 Utbredd mycket låg risk, Klass 2 Låg risk, Klass 3 Lokalt medelhög risk.**

### Risk ljus

Idag är detaljplaneområdet i stort sett inte upplyst. Det ljus som alstras kommer från fastigheten Broby 50:1 samt Malmövägen.

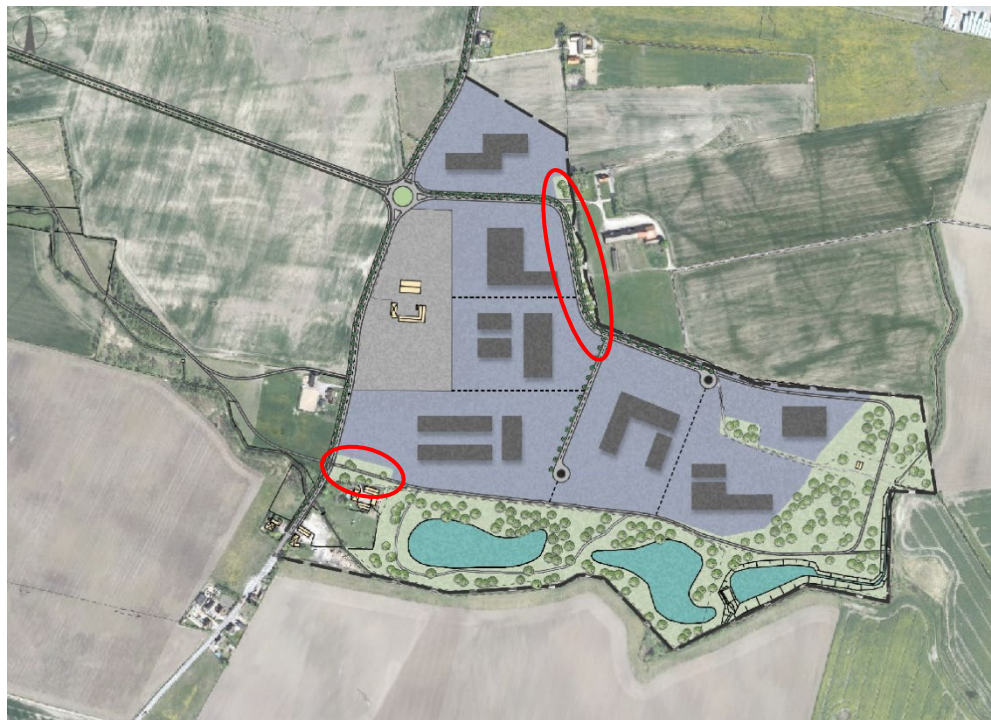
Det planerade verksamhetsområdet kommer att leda till fler ljuskällor inom området, dels från trafiken, dels från skyltar och fönster. Det ökade ljuset kan innebära ökad störning för de fastigheter som ligger i nära anslutning till planområdet.

### Föreslagna åtgärder ljus

För att förebygga riskerna finns naturmark avsatt för att skydda från ljusstörningar. En trädrad planteras längs med den nya lokalgatan vilken både skyddar från insyn och kan reducera mängden ljus som alstras från verksamhetsområdet samt den nya trafiken som tillkommer på den nya lokalgatan.



**Figur 16. Belysning längs med Malmövägen. På höger sida om Malmövägen genererar byggnaderna på fastigheten Broby 50:1 lite ljus. Bild: Google Maps.**



**Figur 17. Röd markering visar natur som kommer att fungera som insynsskydd för de fastigheter som ligger i anslutning till detaljplaneområdet.**

Det nya rekreativa stråket som sträcker sig i den södra delen av detaljplaneområdet föreslås bli delvis upplyst så att det är tillgängligt under större delar av dygnet samt året. Ljuset förväntas inte påverka bostäder eller naturområdet negativt.

## **Risk markföroreningar**

Inom ramen för planprocessen har en miljöteknisk markundersökning utförts (Norconsult, 2022-04-26).

Undersökningen omfattade åtta provpunkter för jord och tre provpunkter för grundvatten. Halter av kobolt överskridandes naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) påträffades i ett flertal provpunkter och jorddjup. Nickel påträffades i halter i nivå för KM i provpunkt 22NC04 och 22NC06. Förekomsten av de förhöjda metallhalterna kan sannolikt härledas till höga bakgrundshalter i den naturliga leran, och har därmed troligtvis ingen antropogen källa.

Ämnet beta-HCH som är en biprodukt av pesticiden lindan påträffades i ett flertal jordprovpunkter i halter över analyslaboratoriets rapporteringsgräns. Dock överskred inga av de påträffade halterna aktuellt jämförelsevärde.

I grundvattenrör 22NC08 påträffades arsenik i halt 5,6 mg/kg, vilket marginellt överskrider SGU:s tillståndsklass 4 (Hög halt) för grundvatten i dricksvattenakviferer. Den förhöjda arsenikhalten kan varken kopplas till någon annan påträffad förorening i jord och grundvatten, eller till någon närliggande verksamhet. Källan till den förhöjda arsenikhalten kan därmed inte identifieras. I samma grundvattenrör påträffades även nickel överskridande tillståndsklass 3 (Måttlig halt). I grundvattenrör 22NC02 påträffades förhöjd halt av krom överskridande tillståndsklass 3 (Måttlig halt).

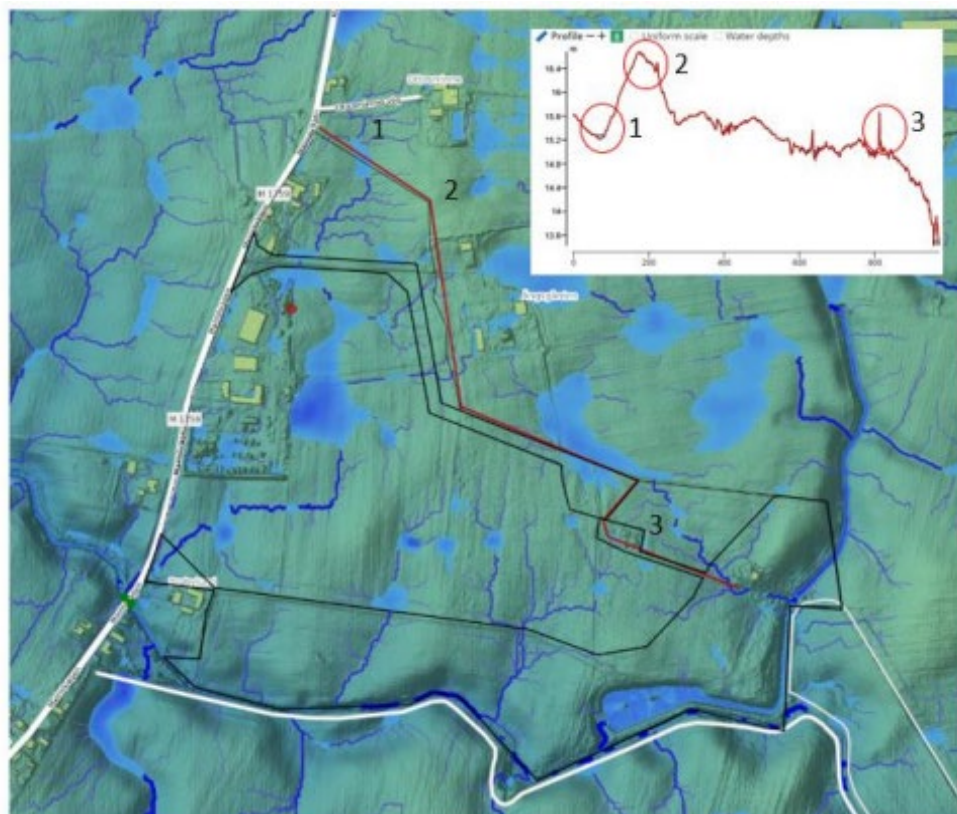
Eftersom föroreningarna underskrider riktvärden för planerad markanvändning föreslås inga ytterligare åtgärder i nuläget.

## **Risk översvämning**

Vid ett skyfall kommer regnvatten att rinna på markytan och ställa sig i lågpunkter. Viss del av vattnet kommer att hanteras av dagvattensystemet, men eftersom ledningsnätet inte är dimensionerat för ett 100-årsregn kommer huvuddelen av vattnet rinna på markytan.

Inom ramen för planprocessen har en VA-utredning utförts (Tyréns, 2022-04-12). En skyfallsmodell har upprättats över fastighet Broby 50:2 dess uppströms avrinningsområde, med syfte att bestämma översvämningsrisker vid extremt skyfall vid befintliga förhållanden.





Figur 18. Höjdprofil längs norra planområdesgränsen. Källa: Scalgo Live, ur VA-utredning Tyréns 2021-02-10

### Föreslagna åtgärder översvämning

För att hantera stora mängder regn bör byggnader placeras högst med ett fall från fasad till gata, fallet bör vara minst fem meter med 5% lutning. Gatan bör ligga lägre än omgivande mark. Vidare bör höjdsättning ske så avrinning sker mot grönytor eller liknande.

För att avleda dagvatten från området norr om planområdet vid skyfall krävs att förutsättningar för ytlig avrinning genom planområdet skapas. Eventuellt kan detta göras med hjälp av ett dike längs fastighetsgränsen i norr annars föreslås höjdsättning av planerad väg så att avrinning kan ske längs vägen vidare österut och ut till diket.

Även om markanvändningen idag utgörs till största del av naturmark och åker är genomsläppligheten låg och det finns få större lågpunkter som kan magasinera nederbörden. Vid skyfall bedöms därför en stor del av nederbörden avrinna direkt till diket i dagsläget. I samband med planerad bebyggelse ökas visserligen hårdgöringsgraden något men samtidigt skapas fördröjningsvolym som totalt kan fördröja cirka 27 000 kubikmeter enligt föreslagen utformning. Detta innebär att fördröjningen ökar med 23 000 kubikmeter mot dagens cirka 4 000 kubikmeter.

Fördröjningen av 27 000 kubikmeter motsvarar fördröjning av ett teoretiskt 100-årsregn med varaktighet på 6 timmar inom området ned till ett utsläppsflöde motsvarande 1 l/s/hektar. Detta är betydligt mindre än vad som bedöms avrinna från området i dagsläget vid motsvarande regn. Med föreslagna fördröjningsåtgärder bedöms därför planerad bebyggelse inte ha negativ påverkan på avrinningen till Kölebäcken eller på översvämningsrisken för nedströms liggande områden.

Med föreslagna åtgärder förväntas eventuella skyfall kunna hanteras.

### **Risk för urbana värmeöar**

Hela den urbana miljön skapar genom hårdgjorda ytor urbana värmeöar, även kallade hotspots, vid värmeböljor. Åstorps tätort utgör en sådan. Detta kan brytas med träd vars kronor skuggar marken eller vatten som kyler och fuktar marken. Ju mer trädplantering som skuggar marken desto mindre risk för urbana värmeöar.

### **Föreslagna åtgärder**

Förslagsvis planteras träd inom naturmarken i söder och öster. För att undvika att det uppstår värmeöar till följd av stora hårdgjorda ytor bör lokalgator utformas med träd vars kronor skuggar marken. Dammarna i söder har viss kylande verkan.

## **5.2 Biltrafik – alstring**

### **5.2.1 Förutsättningar väg**

Befintlig trafikstruktur består av Malmövägen (väg 1759) som passerar väster om planområdet och delar upp det framtida södra verksamhetsområdet i en västlig del och en östlig del. Vägen ligger väster om fastighet 50:2 och har idag en uppsamlande karaktär. Några mindre in- och utfarter finns idag på sträckan till enskilda fastigheter.

Malmövägen leder vidare norrut till Åstorp centrum via en cirkulationsplats med Ji-te gatan och söderut mot Bjuv och Hyllinge. Parallellt med Malmövägen går E4:an i nord/sydlig riktning. E4:an ansluter till planområdet med trafikplats Nyvång i höjd med Ji-te gatan och trafikplats Hyllinge i höjd med väg 110 och Hyllinge samhälle. Trafikplats Nyvång ligger närmst planområdet med cirka 1 kilometers avstånd medan trafikplats Hyllinge ligger cirka 5,5 kilometer åt sydväst.

En trafikutredning har utförts av Sweco (2022-05-04) i denna presenteras dagens trafikflöden:

Malmövägen (väg 1759) är en statlig väg med hastighetsgräns på 70 km/tim förbi planområdet och ett trafikflöde söder om cirkulationsplatsen på ungefär 3 200 fordon per årsmedeldygn med färdriktningsfördelning 48 % mot syd och 52 % mot norr. Andelen tung trafik söder om cirkulationsplatsen är 9 %.

### **5.2.2 Nollalternativet**

Trafikutvecklingen på det övergripande vägnätet förväntas öka oavsett exploatering av planområdet.

Trafikflödena på E4:an har, i trafikutredningen (2022-05-04), räknats upp med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal till prognosår 2040 kopplat till kapaciteten på E4:an och dess påfartsramper.

När trafiken räknas upp till 2040 enligt Trafikverkets uppräkningsstal ökar trafiken på E4 till cirka 2 100 fordon/timme. Trafikflöden år 2040 klarar sig under riktvärden och E4:ans kapacitetsgräns.

Nollalternativet bedöms inte bidra till ökade trafikmängder i närområdet.

### **5.2.3 Utbyggnadsalternativet**

Trafikutredningen har beräknat den framtida trafikstringen utifrån aktuell detaljplans genomförande och utifrån planerad exploatering i Åstorp samt planerat logistikområde i Bjuvs kommun. Om man adderar exploateringen i Åstorp och logistikområdena blir trafikökningen i maxtimmen cirka 100 fordon högre än vad generell uppräkningsområdet omfattade. Totalt blir trafiken söder om trafikplatsen cirka 2 200 fordon/timmen, detta är under kapacitetsgränsen.

Kapaciteten på E4:an i höjd med trafikplats Nyvång kommer att räcka till för utbyggnaderna av logistikområdena och exploatering i Åstorp. Det är framför allt den generella trafikökningen som bidrar till ökade trafikflöden på E4an. Även när trafiken räknas upp till år 2050, något som är förknippat med stora osäkerheter, håller sig flödet i maxtimmen under kapacitetsgränsen. Belastningsgraden för påfarterna (E4) år 2040 blir 0,55. oavsett om trafiken till logistikområdena och exploatering inom Åstorp inkluderas eller ej det vill säga den generella trafikuppräkningsområdet till år 2040 är så pass mycket större än trafikstringen till logistikområdena.

## **Föreslagna åtgärder**

Trevägs korsningen på Malmövägen/Ängavägen föreslås utformats enligt utrymmesklass A det vill säga fordonstrafiken framförs i egna körfält utan att körareor inkräktar på gång- och cykelbanor, vägrenar, trafiköar, skiljeremisor med- eller motriktade körfält. Gående och cyklister på gångbana, cykelbana eller gång och cykelbana etcetera behöver inte anpassa sig till varandra. Utrymmesklassen bedöms i dimensionerande trafiksituationer ge god trygghet, säkerhet och körkomfort.

## **5.3 Biltrafik – tillgänglighet och säkerhet**

### **5.3.1 Förutsättningar**

Längs med planområdets västra sida sträcker sig Malmövägen (väg 1759). Vägen har idag en uppsamlade karaktär med både hastigheterna 50 km/h och 70 km/h. Vägen är relativt lågt trafikerat.

Längs med Malmövägens östra sida finns idag en infart till fastigheten Broby 50:1. Malmövägen leder vidare norrut till Åstorps centrum via cirkulationsplats med Ji-Te gatan. Söderut leder Malmövägen till Bjuv och Hyllinge. Parallellt med Malmövägen går E4:an i nord/sydlig riktning. E4:an ansluter till planområdet med trafikplats Nyvång i höjd med Ji-te gatan och trafikplats Hyllinge. Trafikplats Hyllinge ligger ca 5,5 kilometer ifrån planområdet åt sydväst. Den närmsta trafikplatsen är trafikplats Nyvång som ligger på cirka 1 kilometers avstånd från planområdet.

### **5.3.2 Nollalternativet**

Alternativet innebär ingen förändring av tillgängligheten via vägnätet jämfört med dagsläget. Med den framtida trafikökningen och bibehållande av enskilda fastighetsutfarter försämras trafiksäkerheten på Malmövägen

### **5.3.3 Utbyggnadsalternativet**

In- och utfarter till enskilda fastigheter som idag finns längs sträckan på Malmövägen kommer med utbyggnadsalternativet att försvinna då fastigheten Broby 50:1 får ny in- och utfart längs den nya lokalgatan.

## **Föreslagna åtgärder**

I samband med utbyggnad av logistikområdet öster om Malmövägen kommer befintlig trevägs korsning med Ängavägen byggas om för att kunna nyttjas av en större trafikmängd och en högre andel lastbilar. En trafiksäker övergång för gång- och cykeltrafikanter föreslås söder om

korsningen. Planförslaget bedöms bidra positivt till såväl tillgängligheten som trafiksäkerheten.

#### **5.4 Trafikbuller**

Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida

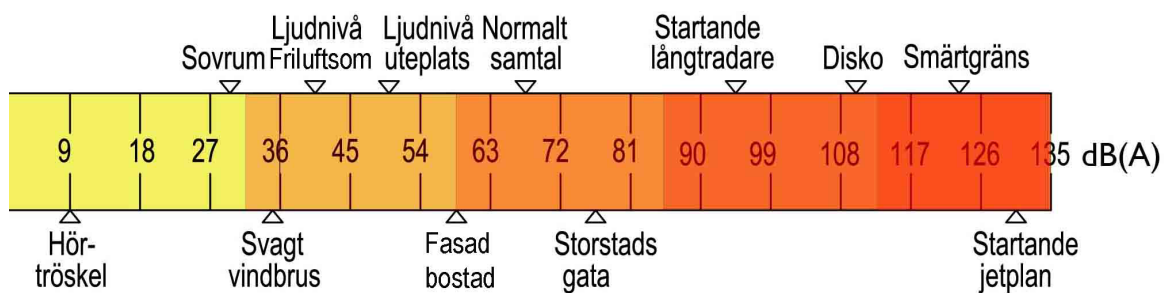
1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsfasad och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.
3. Om ljudnivån under pkt 1. överskrids bör minst hälften av bostadsrummen vändas mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
4. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan 22:00 och 06:00 vid fasad.

Naturvårdsverket har i uppdrag från regeringen tagit fram dokumentet ”Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller” (2015). Naturvårdsverket föreslår följande riktvärden avseende trafikbuller för arbetslokaler, friluftsområden och parker och andra rekreationsytor i tätorter:

- Arbetslokaler för tyst verksamhet, 40 dBA ekvivalentnivå inomhus, dagtid 06–18
- Parker och andra rekreationsytor, 45–50 dBA ekvivalentnivå eller 20 dBA under nivån för omgivande gator vilketera som ger den högsta nivån
- Friluftsområden, 40 dBA ekvivalentnivå, 06–22

Maximal ljudnivå är det högsta ljud som förekommer vid passage av fordon. Ekvivalent ljudnivå är medelljudet över en viss angiven tid. Vid tillämpning av riktvärdena skall hänsyn tas till vad som är ekonomiskt rimligt, miljömässigt motiverat och tekniskt möjligt. Åtgärderna skall vara samhällsekonomiskt kostnadseffektiva.

Föreslagna riktvärden bör tillämpas vid nybyggnation av arbetslokaler, nyetablering eller ändrad användning av områden samt vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena avser vägtrafik, järnvägstrafik och flygtrafik. Riktvärdena utomhus avser frifältsvärden.

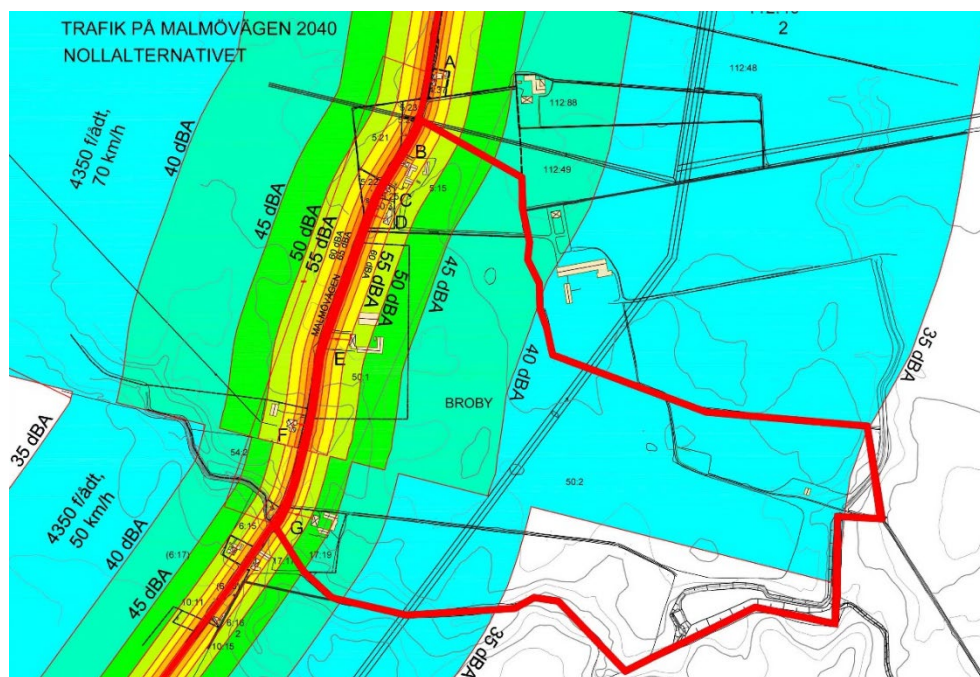


Figur 19. Illustrationen visar bullernivåer kopplat till vanliga ljud.

En fördubbling av ljudnivån, innebär en ökning med 3 dB. På motsvarande sätt innebär en fördubbling av trafikmängden eller en halvering av avståndet till bullerkällan 3 dBA högre ekvivalent bullernivå. Samma relation gäller för en minskning av trafiken eller ökning av avståndet, vilket då innebär en minskning med 3 dBA. Förändringar på 1–2 dB klarar örat normalt inte av att uppfatta. först vid förändring om cirka 3 dB kan man uppfatta skillnader i ljudnivåer.

#### 5.4.1 Förutsättningar

Planområdet är bullerpåverkat sedan tidigare på grund av närhet till Malmövägen. Trafiken på Malmövägen idag är enligt SWECOs utredning 3200 fordon per årsmedeldygn varav 9 % utgör tung trafik. Detta medför en maximal ljudnivå på cirka 88 dBA. Söder om Broby 17:19 (Betecknad G på kartan nedan) gäller hastighetsbegränsning till 50 km/h. Därefter upp till rondellen gäller 70 km/h. Följande grafer visar ekvivalenta ljudnivåer längs Malmövägen utmed planområdet.

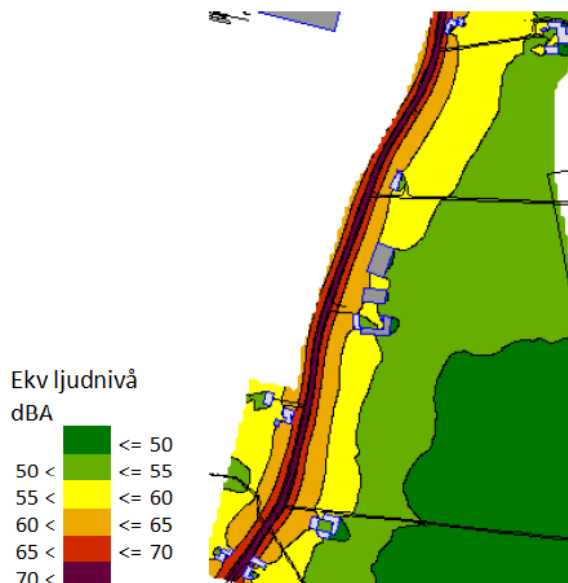


Figur 20. Ljudnivåer år 2019

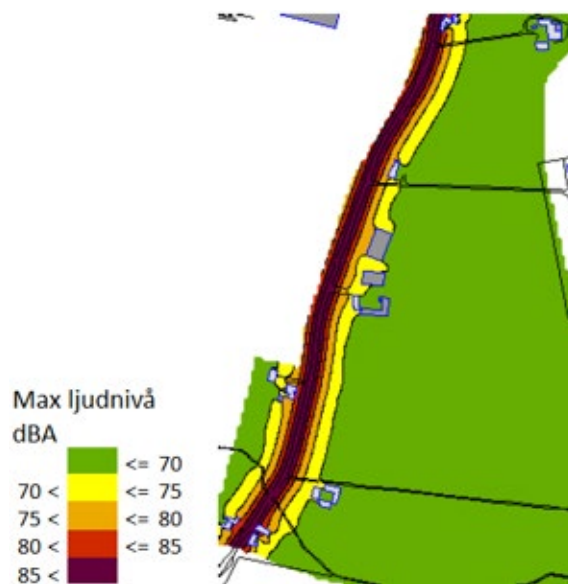
### 5.4.2 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att området även fortsättningsvis kommer att vara påverkat av buller från Malmövägen. Alternativet innebär att ingen utbyggnad kommer att ske av södra industriområdet. Området kommer i detta alternativ inte att bli påverkat av buller från planområdet, utan endast av den förväntade årliga trafikökningen.

Nedan presenteras de beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för år 2040 utifrån den förväntade årliga trafikökningen (Trivector, 2022-04-04).



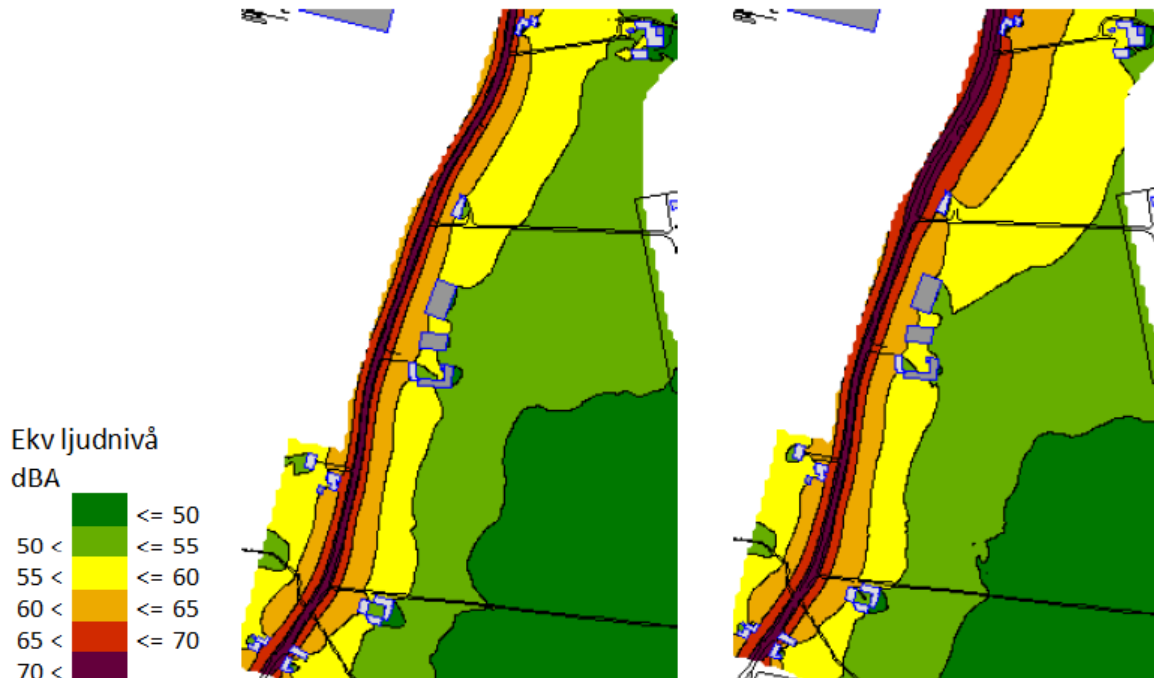
Figur 21. Ekvivalenta ljudnivåer år 2040, bild hämtad från bullerutredning (Trivector, 2022-04-04).



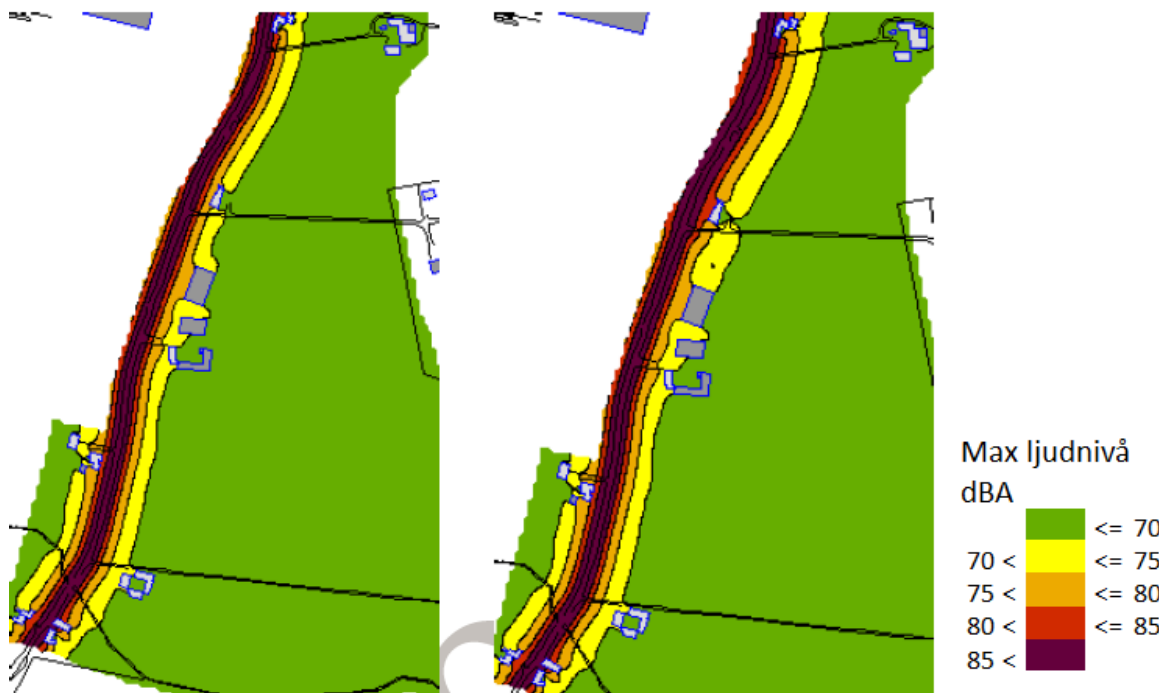
Figur 22. Maximala ljudnivåer år 2040, bild hämtad från bullerutredning (Trivector, 2022-04-04).

### 5.4.3 Utbyggnadsalternativet

Nedan presenteras de beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för år 2040 utifrån den förväntade årliga trafikökningen och utifrån detaljplanens genomförande (Trivector, 2022-04-04).



Figur 23. Ekvivalenta ljudnivåer år 2040 utan (till vänster) och med (till höger) nyalstrad trafik, bild hämtad från bullerutredning (Trivector, 2022-04-04).



Figur 24. Maximala ljudnivåer år 2040 utan (till vänster) och med (till höger) nyalstrad trafik, bild hämtad från bullerutredning (Trivector, 2022-04-04).

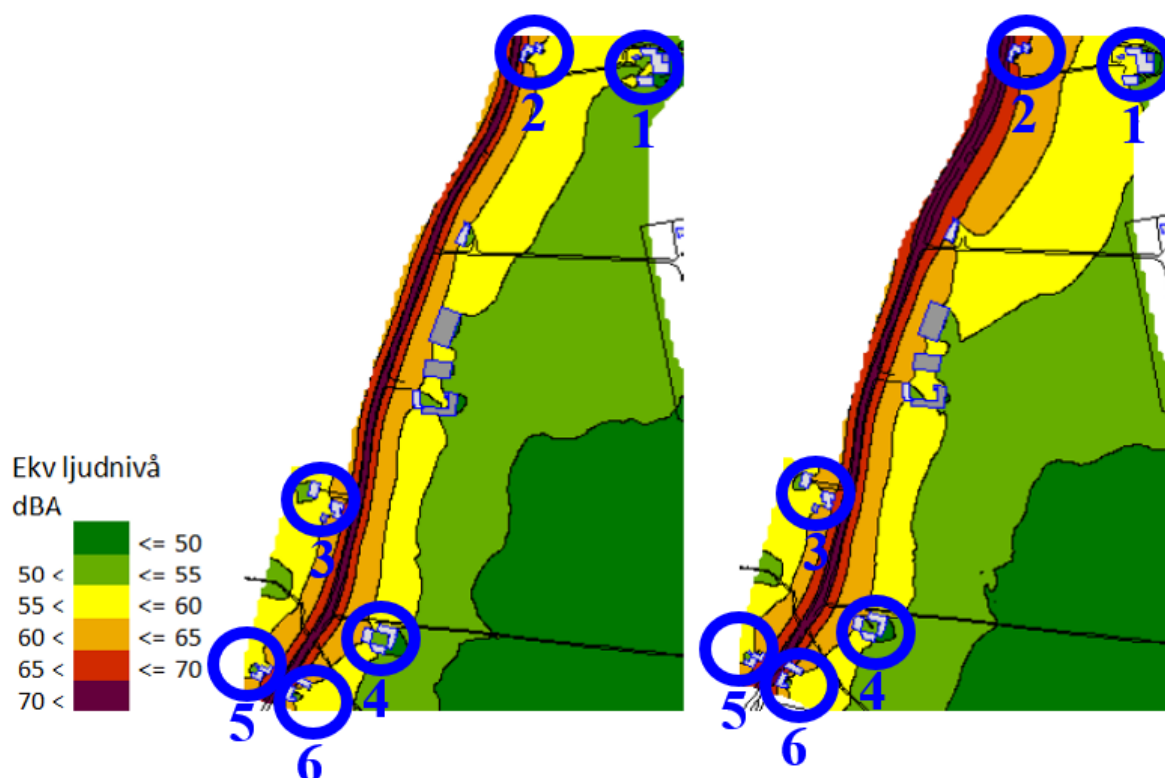


Ljudnivåerna ökar med den nyalstrade trafiken, framför allt för de ekvivalenta ljudnivåerna och som mest norrut från planområdet.

Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller bör inte den ekvivalenta ljudnivån vid en bostadsfasad överskrida 60 dBA vilket för merparten av de omkringliggande bostäderna överskrider i båda scenarion år 2040. Byggnationen genererar förändrad ekvivalent ljudnivå (i 5 dBA-intervall) vid de olika bostädernas fasader enligt:

| Numrering på kartan nedan | Fastighetsbeteckning | Ekvivalent ljudnivå (dBA) utan nyalstrad trafik | Ekvivalent ljudnivå (dBA) med nyalstrad trafik |
|---------------------------|----------------------|---|--|
| 1                         | Åstorp 112:88        | 55-60   | 55-60  |
| 2                         | Broby 4:37           | 65->70  | <70  |
| 3                         | Broby 54:2           | 65-70   | 65-70  |
| 4                         | Broby 17:19          | 60-65   | 60-65  |
| 5                         | Broby 6:15           | 65-70   | 65-70  |
| 6                         | Broby 17:17          | >70   | >70  |

Figur 25. Tabellen visar ekvivalenta ljudnivåer utan och med nyalstrad trafik från planområdet. För nummer 2 innebär utbyggnaden av planområdet en ökning av ljudnivåerna till följd av tillkommande trafik.



Figur 26. Kartan visar numrerade områden enligt tabell ovan. För område 2 innebär utbyggnaden av planområdet en ökning av ljudnivåerna till följd av tillkommande trafik.

## 5.5 Industribuller

Bullerriktvärden utomhus vid befintliga bostäder anges i naturvårdsverkets rapport Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (2015). Riktvärdena sammanfattas i tabellen nedan. Bullerriktvärdena anges som ekvivalent ljudnivå vid fasaden.

| Leq, dag dB(A)<br>(06:00 – 18:00) | Leq, kväll <sup>1</sup> dB(A)<br>(18:00 – 22:00) | Leq, natt <sup>2</sup> dB(A)<br>(22:00 – 06:00) |
|-----------------------------------|--|---|
| 50                                | 45   | 40  |

Not 1 Samt lördagar, söndagar och helgdagar (06-18)

Not 2 Utöver detta gäller att maximala ljudnivåer nattetid (22 - 06) ej ska överskrida 55 dBA vid fasad.

**Figur 27. Ekvivalentljudnivå från industri/verksamhet, tabell hämtad från bullerutredning (Trivector, 2022-04-04).**

I området bedrivs idag ingen industriverksamhet.

### 5.5.2 Nollalternativet

Ingen industriverksamhet etableras i området.

Större delen av befintligt område runt Kölebäcken innehåller 50 dBA som gäller för rekreationsytor i bostäders grannskap.

### 5.5.3 Utbyggnadsalternativet

Inom ramen för planprocessen har en bullerutredning utförts (Trivector, 2022-04-04). I utredningen ingår två beräkningar, en för lätt industri och en för transporter inom verksamhetsområdet. Öster om aktuellt planområdet planeras ytterligare ett industriområde som benämns som Etapp 3 Vrams Gunnarstorp 1:15. Till detta område beräknas 1 130 lastbilar angöra dagligen. Samtliga av dessa lastbilar förutsätts köra genom Broby 50:2 och har således tagits med i beräkningarna.

Beräkningsresultaten visar att de beräknade ljudnivåerna överstiger ekvivalent ljudnivå 40 dBA utomhus (även över 50 dBA dagtid) i båda situationer. Riktvärden utomhus beräknas inte kunna hållas utan bullerdämpande åtgärder.

### Föreslagna åtgärder

Åtgärder i form av placering av byggnader och verksamheter, begränsning av ljudeffekter, buffertzoner och bullervall/skärmar föreslås. Med föreslagna åtgärder anses planförslagets genomförande inte överskrida riktvärden för buller.

## **5.6 Kollektivtrafik**

### **5.6.1 Förutsättningar**

Närmaste busshållplats, vid Turistgatan, nås via Malmövägen ca 1 kilometer norr om planområdet. Det tar ca 12 minuter att gå från den för att nå detaljplaneområdet. Vid hållplatsen stannar Skånetrafikens regionbuss 520 som trafikerar sträckan Helsingborg-Klippan med stopp i bland annat Hyllinge och Väla. Från dessa hållplatser tar det ca 35 minuter till Helsingborgs centrum och ca tio minuter till Åstorps station. Under vardagar i rusningstrafik har bussen två avgångar per timme, övrig tid mestadels ca en avgång per timme.

### **5.6.2 Nollalternativet**

Alternativet innebär ingen förändring jämfört med dagsläget.

### **5.6.3 Utbyggnadsalternativet**

Detaljplanens genomförande möjliggör och skapar underlag för att en hållplats etableras inom eller i nära anslutning till planområdet. Gångavståndet till hållplatsen från planområdet bör inte överstiga 500 meter. Dialog om möjlig ny hållplats utförs med Skånetrafiken.

## **5.7 Luftföroreningar**

### **5.7.1 Förutsättningar**

Planområdet består av öppen åkermark med hög luftomsättning. I området överskrids inte miljökvalitetsnormerna för luftföroreningar.

### **5.7.2 Nollalternativet**

Trafikökningen till följd av nollalternativet år 2040 (ca 1200 fordon per dygn) bedöms få en marginell påverkan på luftmiljön i området. Miljökvalitetsnormer (MKN) för luftmiljön bedöms inte överskridas.

### **5.7.3 Utbyggnadsalternativet**

Utbyggnaden av planalternativet medför en marginell trafikökning och därmed även en marginell ökning av luftföroreningar. Ökningen av luftföroreningar bedöms inte innebära risk för överskridande av MKN för luftmiljö eftersom det rör sig om små mängder och luftomsättningen även fortsättningsvis kommer vara hög inom området.

## **6. BEAKTANDE AV MILJÖKVALITETSMÅLEN**

### **6.1 Skånes miljömål**

Länsstyrelsen i Skåne har regionaliserat riksdagens miljömål och preciserat nedanstående 15 miljömål för skånska förhållanden:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. God bebyggd miljö
15. Ett rikt växt- och djurliv

De miljömål som berörs av projektet är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv. I tabellen på nästa sida görs en avstämning mot dessa mål.

## 6.2 Sammanställning av miljömålsuppfyllelse

| Miljömål   | Nollalternativet  | Planalternativet  |
|--|---|---|
| <p><b>Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft</b><br/>Halten av växthusgaser i atmosfären ska, i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar, stabiliseras. Luften ska vara så ren att människors hälsa samt natur eller kulturvärden inte skadas.</p> | <p><b>Motverkar</b><br/>Motverkas i viss mån då trafikmängden på Malmövägen ökar på grund av den allmänna trafikökningen.</p>   | <p><b>Motverkar</b><br/>Motverkas genom att planalternativet innebär ökad trafikering till och från planområdet. Nya gång- och cykelanslutningar till området ger förutsättning till minskning av arbetspendling med bil liksom ett ökat antal arbetsplatser i Åstorp även kan minska reslängden med bil.</p> |
| <p><b>Bara naturlig försurning</b><br/>Den försurande effekten av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.</p>  | <p><b>Motverkar</b><br/>Motverkas i viss grad eftersom marken idag är produktiv jordbruksmark som brukas traditionellt med tillförsel av försurande stall- och mineralgödsel samt användning av tunga maskiner.</p> | <p><b>Motverkar</b><br/>Jordbruket ersätts av mer transportintensiv verksamhet. Transportsektorn står för en stor del av de försurande utsläppen i både Sverige och internationellt och andelen tunga transporter i området bedöms öka med genomförandet av planförslaget.</p>                                |
| <p><b>Säker strålmiljö</b><br/>Människors hälsa och den biologiska mångfalden ska skyddas mot skadliga effekter av strålning i den yttre miljön.</p>   | <p><b>Medverkar</b><br/>Medverkar genom att hänsyn tas till befintliga kraftledningar vid utbyggnad av området.</p>   | <p><b>Medverkar</b><br/>Medverkar genom att hänsyn tas till befintliga kraftledningar vid utbyggnad av området.</p>   |
| <p><b>Ingen övergödning</b></p>  | <p><b>Motverkar</b><br/>Kan motverkas av pågående jordbruksdrift eftersom dagvatten avleds till Kölebäcken utan fördröjning och rening.</p>   | <p><b>Medverkar</b><br/>Medverkar då jordbruksdriften upphör. Fördröjning och rening av dagvatten kommer ske.</p>   |
| <p><b>Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt växt och djurliv</b><br/>Målen innebär bland annat att sjöarnas, vattendragens och havens värden för den biologiska mångfalden skyddas.</p>   | <p><b>Ingen påverkan</b><br/>Varken med- eller motverkar om rening och fördröjning av dagvattnet sker före vattnet leds ut i Kölebäcken.</p>  | <p><b>Medverkar</b><br/>Utflödet från området ska motsvara dagens nivåer. Fördröjningsmagasin tillskapas vilket bedöms som positivt för levande sjöar och vattendrag.</p>   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Hotade arters populationer och spridningsmöjligheter säkerställs och arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation.</p>   |  | <p>Dagvattendammarna bidrar även till att skapa livsmiljöer för både växter och djur. Planområdet föreslås på sikt bindas samman med omgivande naturområden för att förbättra spridningsmöjligheter.</p>   |
| <p><b>Ett rikt odlingslandskap</b><br/>Odlingslandskapets värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som biologisk mångfald och kulturmiljövärden bevaras och stärks.</p>  | <p><b>Medverkar</b><br/>Jordbruksmarken fortsätter brukas.</p>   | <p><b>Motverkar</b><br/>Motverkar då produktiv jordbruksmark tas i anspråk.</p>  |
| <p><b>God bebyggd miljö</b><br/>Bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur- och kulturvärden ska värnas och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och miljöanpassat så att god hushållning med mark främjas.</p> | <p><b>Motverkar</b><br/>Motverkar något då buller och luftföroreningar ökar i området till följd av den allmänna trafikökningen.</p> | <p><b>Motverkar / Medverkar</b><br/>Motverkar genom trafikstringen som planområdet medför. En stor del av förändringen gällande buller och luftmiljö sker dock till följd av den allmänna trafikökningen.</p> <p>Medverkar genom att ny bebyggelse placeras i anslutning till befintlig och kan använda befintlig infrastruktur. Medverkar även genom att skapa ett rekreativt område intill verksamhetsområdet. Om dagvattendammarna utformas väl kan dessa medverka till en trivsammare miljö.</p> |

## 7. SAMLAD BEDÖMNING

När jordbruksmarken en gång exploaterats kan den aldrig återgå till jordbruksmark igen. Klimatet kommer eventuellt inte påverkas på en global nivå på grund av att man exploaterar jordbruksmarken på fastigheten Broby 50:2. Den stora faran ligger i att exploatera många områden som detta och tro att effekterna av dessa handlingar inte har någon påverkan. För att förebygga klimatpåverkan från detaljplaneområdet har bland annat ett stort naturområde planerats i den södra delen, längs Kölebäcken. Detta område ska samla dagvatten, i stora dammar, från verksamhetsområdet och rena det innan det går ut i Kölebäcken. Naturområdet kommer även bidra med mikroklimat för arter som insekter och fåglar.

En förändring av landskapsbilden till följd av utbyggnaden av planområdet kommer att ske. Störst påverkan bedöms uppkomma för de boende i anslutning till planområdet samt för de som passerar området på Malmövägen. Från väster sett kommer den planerade bebyggelsen skymma horisonten och Söderåsens siluett i öster.

Exploateringen medför stora arealer hårdgjorda ytor och därmed ökad dagvattenavrinning från området. Med de föreslagna åtgärderna för dagvattnet bedöms vattenkvaliteten i Kölebäcken inte försämrats jämfört med nuläget under normala driftsförhållanden.

I övrigt bedöms det föreslagna grönområdet med dagvattendammarna innebära ett positivt inslag i naturmiljön samt medföra att rekreativa värden tillförs området.

Tillkommande trafikflöden till och från området bedöms få störst påverkan på vägtrafiken på Malmövägen norrut från planområdet. I övrigt bedöms trafikflödena få en liten påverkan på den totala trafikmängden i anslutande trafiknätet. Den ökade trafikeringen i framtiden medför ökade bullernivåer såväl som ökade luftföroreningar. Trafikalstringen bedöms inte innebära risk för överskridande av MKN för luftmiljö. Med föreslagna åtgärder förväntas verksamhetsbullernivåer inte överskridas.

Riskerna inom planområdet bedöms vara låga och därmed acceptabla.

Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära betydande miljöpåverkan om föreslagna åtgärder genomförs. På följande sidor finns en sammanställning av planförslaget och föreslagna åtgärder.

| Aspekt                     | Planförslag   | Påverkan       | Åtgärder  | Påverkan efter åtgärd |
|----------------------------|---|----------------|---|-----------------------|
| Landskapsbild              | Utbyggnaden förändrar landskapsbilden från öppet odlingslandskap till verksamhetsområde.  | Negativ        | För att skapa en mer positiv upplevelse av landskapsbilden föreslås trädplanteringar i form av alléer eller trädrader längs med den föreslagna infartsgatan. Valet av trädslag bör utgå från vad som är vanligt i alléer i trakten. Planteringen i övrigt bör utformas naturligt, med vegetation i omgivningen som förebild. Detaljplanen reglerar även att 15 % av marken inom fastigheterna ska vara genomsläpplig för dagvatten.<br><br>Naturområden skapas inom planområdet för att omhänderta och avleda dagvatten. Det stora naturområdet med dammar som planläggs i södra delen av planområdet kommer att gynna både växtliv och djurliv, framför allt fåglar. Området bidrar därmed även till en positiv upplevelse av landskapet inom planområdet. | Negativ               |
| Naturmiljö                 | Planförslaget innebär att jordbruksmark blir hårdgjord och bebyggd. Planförslaget innehåller även naturmark.  | Negativ        | Planförslaget innehåller begränsning av hur stor andel mark som får hårdgöras. Även träd och planteringar föreslås inom kvartersmarken och längs med områdets gator. Naturmarken med de planerade dagvattendammarna utgör en positiv påverkan för naturmiljön inom området.   | Positiv               |
| Kulturmiljö                | Planförslaget påverkar ingen kulturmiljö  | Ingen påverkan |   |                       |
| Rekreation och friluftsliv | Utbyggnadsalternativet innebär att Kölebäcken blir mer tillgänglig särskilt då den sammankopplas till kommande grönstruktur västerut och eventuellt inom Bjuvs kommun österut. Detta innebär förbättrade möjligheter till | Positiv        |   |                       |



|   |   |         |   |                |
|---|---|---------|---|----------------|
|   | rekreation i området jämfört med nuläget.   |         |   |                |
| Vatten  | De hårdgjorda ytor som planeras kommer att minska områdets förmåga att fördröja, infiltrera och rena ytvatten.  | Negativ | Planförslaget bygger på att dagvatten tas om hand, fördröjs och renas i helt eller delvis öppna system. Det är den långsiktigt mest hållbara dagvattenhanteringen. Genom öppen avledning nyttjas processer som efterliknar naturens eget sätt att ta hand om regnvatten det vill säga avrinning över vegetationsytor, avdunstning, infiltration och perkolation, transport i öppna vattendrag och fördröjning i våtmarker och dammar. | Positiv        |
| Naturresurser                                   | Aktuell detaljplan innebär att ungefär 19,5 hektar jordbruksmark kommer att bli verksamhetsmark och cirka 12 hektar jordbruksmark blir naturmark.   | Negativ | Kommunen gör bedömningen att den föreslagna markanvändningen är ett väsentligt samhällsintresse som väger upp mot förlusten av jordbruksmark.<br><br>Naturmarken kommer att bidra med en större biologisk mångfald än vad jordbruksmarken idag erbjuder vilket är positivt.   | Negativ        |
| Risk och miljöstörning - Buller                 | Planförslaget ger upphov till såväl ökat trafikbuller som industribuller från framtida verksamheter.  | Negativ | Detta har utretts inom planprocessen och föreslås lösas genom olika bullerdämpande åtgärder som bullervall/skärm, placering av byggnader, lokalisering av verksamheter inom planområdet och buffertzoner. Med föreslagna åtgärder bedöms den negativa påverkan från trafik- och industribuller minskas till acceptabla nivåer.  | Ingen påverkan |
| Risk och miljöstörning - Elektromagnetiska fält | Tvärs genom planområdet i nord-sydlig riktning finns en 130 kV ledning. Kraftledningar med växelström orsakar växlande magnetfält som skapar elektriska strömmar i kroppen. Vid mycket starka magnetfält, kan kroppens nervsignaler påverkas. | Negativ | Ett skyddsavstånd på 35 meter på ömse sidor om befintlig 130 kV luftledning där inga byggnader får uppföras införs i plankartan.  | Ingen påverkan |
| Risk och miljöstörning - Ljus                   | Det planerade verksamhetsområdet kommer att leda till fler ljuskällor inom området,   | Negativ | För att förebygga riskerna finns naturmark avsatt för att skydda från ljusstörningar. En trädrad planteras längs med  | Ingen påverkan |

|   |   |         |   |                |
|---|---|---------|---|----------------|
|   | dels från trafiken, dels från skyltar och fönster. Det ökade ljuset kan innebära ökad störning för de fastigheter som ligger i nära anslutning till planområdet.  |         | den nya lokalgatan vilken både skyddar från insyn och kan reducera mängden ljus som alstras från verksamhetsområdet samt den nya trafiken som tillkommer på den nya lokalgatan.   |                |
| Risk och miljöstörning - Översvämning   | Vid ett skyfall kommer regnvatten att rinna på markytan och ställa sig i lågpunkter. Viss del av vattnet kommer att hanteras av dagvattensystemet, men eftersom ledningsnätet inte är dimensionerat för ett 100-årsregn kommer huvuddelen av vattnet rinna på markytan. | Negativ | För att hantera stora mängder regn placeras byggnader högst med ett fall från fasad till gata. Gatan föreslås ligga lägre än omgivande mark. Vidare bör höjd-sättning ske så avrinning sker mot grönytor eller liknande.<br><br>För att avleda dagvatten föreslås yttlig avrinning genom planområdet med bland annat ett avskärande dike längs fastighetsgränsen i norr.<br><br>De stora dagvattendammarna kommer planområdet ha en högre kapacitet att fördröja dagvatten än i dagsläget vilket minskar risken för översämning även nedströms utanför planområdet. | Positiv        |
| Risk och miljöstörning - Värmeöar       | Hela den urbana miljön skapar genom hårdgjorda ytor urbana värmeöar, även kallade hotspots, vid värmeböljor   | Negativ | För att undvika att det uppstår värmeöar till följd av stora hårdgjorda ytor bör lokalgator utformas med träd vars kronor skuggar marken Dammarna i söder har viss kylande verkan.  | Ingen påverkan |
| Biltrafik – Alstring                    | Planförslaget kommer att innebära att ny trafik alstras till området. Nuvarande utformning av trevägskorsningen på Malmövägen/Ångavägen är inte dimensionerad för detta.  | Negativ | Trevägskorsningen på Malmövägen/Ångavägen föreslås utformats enligt utrymmesklass A det vill säga fordonstrafiken framförs i egna körfält utan att körareor inkräktar på gång- och cykelbanor, vägrenar, trafiköar, skiljeremisor med eller motriktade körfält.<br><br>I och med att detaljplanen genomförs försvinner även den enskilda utfarten till Borby 50:1.  | Positiv        |
| Biltrafik – tillgänglighet och säkerhet | Nuvarande utformning av trevägskorsningen på Malmövägen/Ångavägen är inte dimensionerad för planerad trafik. Det finns inte heller någon separat  | Negativ | I samband med utbyggnad av logistikområdet öster om Malmövägen kommer befintlig trevägskorsning med Ångavägen byggas om för att kunna nyttjas av en större  | Postiv         |

|                  |  |                |  |                |
|------------------|--|----------------|--|----------------|
|                  | gång- och cykelväg eller säkra övergångar för gång- och cykel  |                | trafikmängd och en högre andel lastbilar. En trafiksäker övergång för gång- och cykeltrafikanter föreslås söder om korsningen. Planförslaget bedöms bidra positivt till såväl tillgängligheten som trafiksäkerheten.   |                |
| Buller           | Planförslaget ger upphov till såväl ökat trafikbuller som industribuller från framtida verksamheter.   | Negativ        | Åtgärder i form av placering av byggnader och verksamheter, begränsning av ljudeffekter, buffertzoner och bullervall/skärmar föreslås. Med föreslagna åtgärder anses planförslagets genomförande inte överskrida riktvärden för buller.                                      | Ingen påverkan |
| Kollektivtrafik  | Närmaste busshållplats, vid Turistgatan, nås via Malmövägen ca 1 kilometer norr om planområdet.  | Negativ        | Detaljplanens genomförande möjliggör och skapar underlag för att en hållplats etableras inom eller i nära anslutning till planområdet. Gångavståndet till hållplatsen från planområdet bör inte överstiga 500 meter. Dialog om möjlig ny hållplats utförs med Skånetrafiken. | Positiv        |
| Luftföroreningar | Utbyggnaden av planalternativet medför en marginell trafikökning och därmed även en marginell ökning av luftföroreningar. Ökningen av luftföroreningar bedöms inte innebära risk för överskridande av MKN för luftmiljö eftersom det rör sig om små mängder och luftomsättningen även fortsättningsvis kommer vara hög inom området. | Ingen påverkan |  |                |
| Miljömålen       | Planförslaget innebär en negativ påverkan på följande miljömål:<br>- Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft<br>- Bara naturlig försurning<br>- Ett rikt odlingslandskap  | Negativ        | I planförslaget finns flera åtgärder minskar den negativa påverkan i jämförelse med en utbyggnad utan föreslagna åtgärder. Den negativa påverkan kvarstår dock på grund av markanvändningens karaktär.   | Negativ        |

## **8. SAMRÅD**

Denna miljökonsekvensbeskrivning utgör en del av underlag för samråd. Synpunkter och kommentarer från samrådsskedet skrivs in under denna rubrik till utställningsskedet.

## **9. UPPFÖLJNING**

I en miljökonsekvensbeskrivning kan inte alla effekter beskrivas fullt ut i detalj. Påverkan kan vara svårbedömd och kräva ytterligare utredningar för att i ett senare skede kvantifieras. Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför mer ses som en fortgående process, för att med åtgärder kunna minimera anläggningens påverkan på miljön, än som en färdig och avslutad handling.

För att säkerställa att dagvattnet från planområdet inte försämrar vattenkvaliteten i Kölebäcken föreslås att provtagning av utsläppsvattnet ska göras med början då genomförandet av planen påbörjas.

## 10. KÄLLFÖRTECKNING

Sveriges miljömål. Tillgänglig:

<http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Regionala miljömål. Tillgänglig:

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/miljo-och-klimat/?highlight=milj%c3%b6m%c3%a5l>

Översiktsplan för Åstorps kommun, Antaget av Kommunfullmäktige 2022. Tillgänglig:

<https://gisportal.perstorp.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=9b59b596ee624a668a916a5ae47df686>

Planprogram för Verksamhetsområde Broby, Öster om Malmövägen, Åstorp, Åstorps kommun, Godkännandehandling 2010-02-24

Åstorps naturvårdsprogram 2008, Åstorps kommun, 2008

Översiktsplan 2006 – Planeringsdokument mot 2016, Antaget av Kommunfullmäktige 2009. Tillgänglig:

<https://www.bjuv.se/download/18.2ee7eb0171ac15bcfcccc68/1589378502939/OP-09.pdf>

Det skånska landsbygdsprogrammet, Ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv, Skåne i utveckling 2007:10, Länsstyrelsen i Skåne län 2007

Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen, Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, Skåne i utveckling 2007:06, Länsstyrelsen i Skåne län 2007

Strålsäkerhetsmyndigheten (2009) Magnetfält och hälsorisker. Tillgänglig:

<https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/contentassets/1ebc56e1b11f4b118b9b4a09b9cd4d7c/magnetfalt-och-halsorisker.pdf>

Bedömning av sättningar till följd av ras i gruvgångar, rapport, Åstorps kommun, WSP 2008-10-03

Arbetsmiljöverket (2005) Buller. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om buller samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna. Tillgänglig: <https://lagen.nu/afs/2005:16>

Naturvårdsverket (2015) Vägledning om industri. Och annat verksamhetsbuller. Tillgänglig:

<https://www.naturvardsverket.se/Om-Naturvardsverket/Publikationer/ISBN/6500/978-91-620-6538-6/>

Emissioner och luftkvalitet i Skånes kommuner 2009, utkast, Skånes Luftvårdsförbund och Malmö stad, 2009

### **Utredningar tillhörande detaljplanen**

Buller vid Broby 50:2, Trivector 2022-04-22

Broby 50:2 och Broby väster, Tekniskt PM och MUR, WSP, 2021-05-28

Teknisk PM - säkerhetsfrågor gruvgångar, WSP, 2022-04-07

Broby 50:2, Åstorps kommun, magnetfältsberäkning, rapport Broby, E.on., 2021-10-04

Miljöteknisk markundersökning Broby 50:2, 50:1 m.fl., Åstorp, Norconsult, 2022-04-26

Verksamhetsområde Broby, Broby 50:2 m.fl, Åstorps kommun, Riskutredning för detaljplan, Säkerhetspartner 2022-03-30

Trafikutredning inför detaljplan och utveckling av logistikverksamheter DP Broby 50:2 m.fl. Åstorp kommun, SWECO, 2022-05-11

VA-utredning Broby 50:2, Tyréns, 2022-04-12